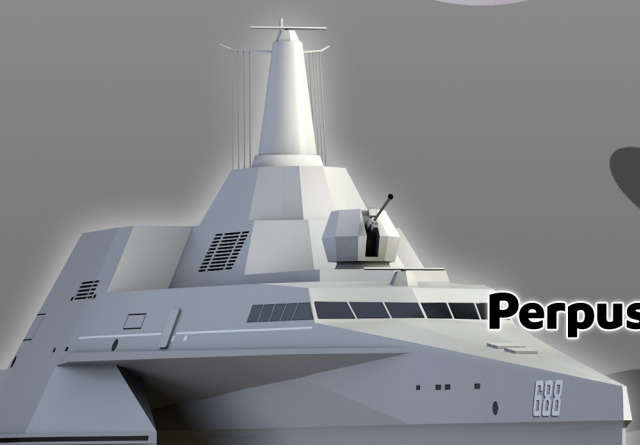
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PAKET INFORMASI TERSELEKSI
MARITIM

SUMBER ARTIKEL JURNAL :

Indonesia One Search (IOS)
e-Resources
Repository Institusi
Media Massa Online





Perpustakaan Nasional RI

2023

Paket Informasi Terseleksi

Maritim

Seri:

Kumpulan Artikel Bersumber dari Portal Jejaring Indonesia One Search (IOS), e-Resources, Repository Institusi, dan Media Massa Online di Indonesia

Paket informasi ini merupakan kumpulan artikel mengenai Maritim, yang bersumber dari:

1. Portal Jejaring *Indonesia One Search (IOS)*,
2. e-Resources yang dilangan Perpustakaan Nasional Republik Indonesia,
3. Repository Institusi, dan
4. Media Massa Online.

Pada paket ini merupakan seri kumpulan artikel dengan jumlah 207 (dua ratus tujuh) judul artikel yang bersifat *open access*.

Topik Artikel Mengenai Maritim dan Pemanfaatannya

Perpustakaan Nasional Republik Indonesia
Tahun 2023

Maritim

Seri:

Kumpulan Artikel Bersumber dari Portal Jejaring Indonesia One Search (IOS), e-Resources, Repository Institusi, dan Media Massa Online di Indonesia

Pengumpul Data

Aghni Irfan, S.Hum
Dhaniar Kurniasari, S.Kom

Pengemas:

Dhaniar Kurniasari, S.Kom

Validasi:

Maria Sobon Sampe, S.Sos, MM

Desain Grafis dan Lay Out

Niko Hartanto, S.Ds

Perpustakaan Nasional Republik Indonesia
Tahun 2023

Kata Pengantar

Paket Informasi ini merupakan kumpulan artikel jurnal dan berita mengenai Topik Maritim. Seri ini merupakan kumpulan artikel jurnal yang bersumber dari Portal Jejaring *Indonesia One Search (IOS), e-Resources* yang dilanggan oleh Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Repository Institusi dan Media Massa Online Nasional.

Adapun jenis informasi yang terkumpul adalah artikel yang terkini serta retrospektif. Dengan berlandas manfaat atas berbagai informasi yang disajikan, maka Perpustakaan Nasional RI merasa tergugah untuk mengumpulkan seluruh informasi mengenai Maritim.

Kami berharap paket informasi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca. Kritik dan saran membangun kami nantikan perbaikan paket informasi selanjutnya.

Jakarta, Juni 2023

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Isi

HALAMAN JUDUL
INFORMASI PUBLIKASI
KATA PENGANTAR
DAFTAR ISI
I. CARA PENGGUNAAN
II. KUMPULAN ARTIKEL JURNAL DAN BERITA
A. KOLEKSI PORTAL JEJARING NASIONAL *INDONESIA ONE SEARCH (IOS)*

1. Aceh AS Indonesia Maritime Diplomacy Across The Indian Ocean
2. An Overview Of Indonesia' s Maritime Strategy
3. Analisis Keberadaan 92 Pulau Terluar Di Indonesia Dalam Mendukung Pengembangan Konsep Tol Laut
4. Assessing The Evolution Of Maritime Strategy In The Asia Pacific
5. Catatan Tentang Tol Laut Jokowi
6. Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Menangani Masalah Illegal, Unreported And Unregulated Fishing (IUUF) Di Perairan Pesisir Barat, Lampung
7. Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Hacgam (Head Of Asian Coast Guard Agency Meeting) Dalam Mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia Pada Tahun 2016-2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

8. Diskursus Pembangunan Poros Maritim Dunia Telaah Kritis Kebijakan
9. Evaluasi Kinerja Dan Pelayanan Gerbang Tol Existing Pelabuhan Bakauheni Beserta Pengaruh Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Gerbang Tol Existing Bakauheni
10. Globalisasi Transportasi Dalam Membuka Peluang Usaha Keagenan Yang Didukung Oleh Program Tol Laut Di Indonesia
11. Indonesia' s Global Maritime Fulcrum Contribution In The Indo-Pacific Region
12. Jokowi' s Maritime Axis Change And Continuity Of Indonesia' s Role In Indo-Pacific
13. Keamanan Maritim Di Pesisir Selatan Jawa Studi Dan Sosialisasi Pengelolaan Bencana Alam Di Kab. Pangandaran
14. Kebijakan Deregulasi Dan Debirokratisasi Regulasi Ekonomi Kemaritiman Sebagai Katalisator Nawacita Indonesia Poros Maritim Dunia
15. Kebijakan Kelautan Dalam Rangka Menjaga Dan Mengelola Sumber Daya Alam Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia
16. Kebijakan Kelautan Indonesia Dan Diplomasi Maritim
17. Kebijakan Maritim Di Hindia Belanda Langkah Komersil Pemerintah Kolonial
18. Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

19. Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia Sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode 2014 - 2019
20. Keraton Demak Bintoro Membangun Tradisi Islam Maritim Di Nusantara
21. Kerja Sama Indonesia Dengan Australia Dalam Bidang Keamanan Maritim Pada Tahun 2017-2019
22. Kerja Sama Trilateral Pengamanan Maritim Filipina Malaysia Indonesia Di Laut Sulu Tahun 2014-2016
23. Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan Kedaulatan Maritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam Dsme 2091400
24. Kompetensi Program Studi Diploma Teknik Perkapalan Dalam Industri Maritim Indonesia
25. Majapahit Dalam Lintas Pelayaran Dan Perdagangan Nusantara
26. Maritime Security In South East Asia Indonesian Perspective
27. Maritime Security Issues In Southeast Asia, An Indonesian Perspective
28. Memajukan Keamanan Maritim Pada Sektor Keselamatan Laut Dalam Menghadapi Penyebaran Covid-19
29. Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia Melalui Tol Laut Untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur
30. Motivasi Indonesia Menyepakati Penetapan Batas Maritim Terkait Zona Ekonomi Eksklusif Dengan Filipina

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

31. Pembentukan Bintara Pembina Potensi Maritim Di Pos Angkatan Laut Perspektif Hukum Maritim
32. Penelitian Arkeologi Bawah Air Di Indonesia Tantangan, Peluang, Dan Arah Kebijakan Penelitian Arkeologi Maritim
33. Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan
34. Peradilan Internasional Dan Diplomasi Dalam Sengketa Lingkungan Hidup Maritim
35. Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia
36. Peran Pembangunan Permukiman Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil Sebagai Upaya Strategis Dalam Peningkatan Eksistensi Kedaulatan Maritim Indonesia
37. Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim
38. Perumusan Strategi Penguasaan Industri Maritim Untuk Memperkuat Pertahanan Negara
39. Politik Luar Negeri Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia Pada Era Pemerintahan Presiden Joko Widodo
40. Potensi Pelabuhan Sorong Sebagai Simpul Tol Laut
41. Problem Dan Solusi Peningkatan Industri Dan Jasa – Jasa Maritim Indonesia
42. Pusaka Sejarah Maritim Di Indonesia Khasanah, Tantangan, Dan Strategi Perlindungannya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

43. Rekonseptualisasi Lembaga Keamanan Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim
44. Repositioning Indonesia In The Changing Maritime Landscape Of The Indo-Pacific Region
45. Sekuritisasi Isu Maritim Koordinasi Nasional Dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional Di Asia Tenggara
46. Strategi Pengamanan Alki-i Dalam Penegakan Kedaulatan Hukum Laut Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia
47. Strategi Pengembangan Industri Berbasis Maritim Berdasarkan Sumber Daya, Peran, Dan Posisi Daerah (Studi Kasus Kalimantan Utara)
48. Strategi Peningkatan Produksi Di Galangan Kapal Kelas Menengah Dalam Menunjang Tol Laut
49. Tinjauan Historis Jepara Sebagai Kerajaan Maritim Dan Kota Pelabuhan
50. Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Republik Indonesia
51. Urgency Of Boundary Maritime Management Strategies To Prevent Conflicts
52. Urgensi Dan Relevansi Pembelajaran Sejarah Maritim Untuk Wilayah Pedalaman
53. Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional Di Indonesia
54. Wacana Negara Maritim Dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

B. KOLEKSI E-RESOURCES

1. Analisa Dukungan Internet Of Things (IoT) Terhadap Peran Intelejen Dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur
2. Analisis Variasi Spasiotemporal Panas Laten Kondensasi Hidrometeor Benua Maritim Indonesia Berbasis Estimasi Satelit Dan Luaran Model
3. Batas Maritim Indonesia Dan Palau Di Zona Ekonomi Eksklusif
4. Dampak Strategi Maritim Terhadap Peningkatan Keamanan Maritim Indonesia Terkait Ancaman Iuu Fishing Di Wilayah Nkri Tahun 2014-2017
5. Datum Geodetik Batas Maritim Indonesia dan Singapura Status Dan Permasalahannya
6. Desain Konsep Kapal Perang Serbu Catamaran Tank Boat Dengan Sistem Penggerak Utama Turbojet Sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia
7. Dinamika Kebijakan Poros Maritim Indonesia Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo Periode Tahun 2014-Sekarang
8. Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kasus Illegal Fishing Oleh Nelayan Vietnam Tahun 2018-2019
9. Diplomasi Maritim Indonesia Di Iora Pada Kasus Illegal, Unreported, Dan Unregulated Fishing
10. Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Tiongkok Untuk Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia Pada Pemerintahan Joko Widodo (2015-2019)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

11. Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia
12. Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Sudut Pandang Keamanan Maritim Indonesia (Studi Pada Kawasan Indo – Pasifik Periode Tahun 2018 – 2019)
13. Global Maritime Fulcrum Indonesia Middle Power Strategy Between Belt
14. Globalisasi Dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional Berdasarkan Analisis Model Element Of National Power (Political, Military, Economic, Social, Infras
15. Identifikasi Mesoscale Convective Complex (MCC) Dan Dampaknya Terhadap Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Sepanjang Tahun 2018
16. Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional Di Wilayah Maritim Indonesia
17. Kebijakan Pengembangan Konsep Sea Gate International (SGI) Guna Mewujudkan Kemandirian Maritim Indonesia
18. Kerjasama Keamanan Maritim Indonesia-Australia Dalam Menanggulangi Ancaman Penyelundupan Manusia
19. Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia Bakamla-Us Coast Guard

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

20. Kerjasama Pertahanan Indonesia Korea Selatan Kedaulatan Maritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam Dsme 2091400
21. Konteks Sejarah Maritim Indonesia Dalam Novel Arus Balik Kaya Pemoedya Ananta Toer Kajian New Historism
22. Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia
23. Melihat Keamanan Maritim Indonesia Dari Ide Poros Maritim
24. Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, Dan Kekuatan Laut
25. Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) Dan Civil Society
26. Merajut Relasi Menggenggam Tradisi Masyarakat Nusa Utara Dalam Diplomasi Maritim Indonesia – Filipina (1955–1974)
27. Momentum Diplomasi Maritim Indonesia Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik Di Laut 2019-2024
28. Negara Maritim Indonesia, Migrasi Tidak Teratur, Dan Hak Pengungsi Lintas Batas
29. Pandangan Human Secuirty Dalam Implementasi Dan Komunikasi Kebijakan Maritim Indonesia Dalam Menjaga Ekosistem Laut Studi Kasus Penggunaan Pukat Harimau Di Laut Aceh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

30. Pelaksanaan Program Diklat Basic Safety Training (BST) Dan Menumbuhkan Motivasi Belajar Para Taruna Sebagai Upaya Untuk Meningkatkan Hasil Belajar Teknik Penyelamatan Jiwa Di Laut Pada Akademi Maritim Indonesia
31. Pembangunan Kekuatan TNI AL Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia
32. Pengaruh Indian Ocean Dipole Mode (ODM) Terhadap Intensitas Hujan Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Barat
33. Pengaruh Perubahan Suhu Permukaan Laut Terhadap Curah Hujan Benua Maritim Indonesia Pada September 2006
34. Pengaruh Propagasi Madden Julian Oscillation (MJO) Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Terhadap Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer Dan Curah Hujan Di Provinsi Lampung Tahun 2018
35. Penguatan Hubungan Politik Internasional Indonesia Dalam Mewujudkan Kedaulatan Poros Maritim Yang Ideal
36. Penguatan Keamanan Maritim Indonesia Memahami Ancaman Keamanan Maritim Dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia
37. Peran Amerika Serikat Dalam Memperkuat Keamanan Maritim Indonesia Tahun 2009-2019

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

38. Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia
39. Peran LPDB Dan KUMKM Natuna Untuk Menjadi Poros Maritim Indonesia
40. Peranan Bagian Operasional Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Alta Maritim Indonesia Cabang Medan Belawan
41. Percepatan Pembangunan Pertahanan Dalam Upaya Mewujudkan Negara Maritim Indonesia Yang Kuat Suatu Tinjauan Peraturan Perundang-Undangan
42. Perencanaan Pembangunan Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Tantangan Tahun 2020
43. Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia Antara Perubahan Atau Kesinambungan Strategi
44. Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara
45. Rekonstruksi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Wilayah (Studi Di Kabupaten Natuna Periode Tahun 2019-2020)
46. Representasi Buruh Pelabuhan Tanjung Priok Dalam Museum Maritim Indonesia
47. Responsiveness Pusat Pelayanan Kapal Kalimas Terpadu Dalam Mewujudkan Pembangunan Konektivitas Maritim Indonesia
48. Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim Cina Atas Laut Cina Selatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

49. Smart Maritime Diplomacy Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia
50. Strategi Keamanan Maritim Indonesia Terhadap Maritime Piracy Di Laut Sulu Tahun 2016
51. Strategi Maritime Silk Road China Dan Dampaknya Pada Keamanan Maritim Indonesia
52. Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Penyelesaian Konflik Laut Natuna Utara
53. Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Di Laut Timor Dan Laut Arafura Pasca Kemerdekaan Timor Leste
54. Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Dilaut Sulawesi Pasca Lepasnya Pulau Sipadan Dan Ligitan
55. The Effect Of The Contextual Teaching And Learning Model With
56. The Positive Impacts Of The Cooperative Existence To The Self Suffiecient Of Fishermen In Tanjung Limau Bontang Indonesia
57. The Students Needs In Maritime English Class At Ami Aipi Makassar Indonesia
58. Vision Of The World Maritime Axis Of Indonesia As a Maritime Country

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

C. KOLEKSI REPOSITORY INSTITUSI

1. Analisa Dukungan Internet Of Things (IoT) Terhadap Peran Intelejen Dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur
2. Analisa Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim Dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Nasional
3. Analisa SWOT Kebijakan Poros Maritim Global Di Wilayah Kepulauan Riau
4. Analisis Perubahan Tropical Tropopause Layer Di Benua Maritim Indonesia
5. Batas Maritim Indonesia Dan Palau Di Zona Ekonomi Eksklusif
6. Community Development Dengan Internalisasi Nilai Budaya Maritim Di Provinsi Kepulauan Riau Untuk Memperkuat Provinsi Berbasis Kemaritiman
7. Desain Konsep Kapal Perang Serbu Catamaran Tank Boat Dengan Sistem Penggerak Utama Turbojet Sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia
8. Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kasus Illegal Fishing Oleh Nelayan Vietnam Tahun 2018-2019
9. Diplomasi Maritim Indonesia Di Iora Pada Kasus Illegal, Unreported, Dan Unregulated Fishing

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

10. Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia
11. Doktrin Pertahanan Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim Perspektif Posmodernisme
12. Framework Literasi Kelautan Sebagai Acuan Pembelajaran Sains Di Negara Maritim
13. Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Sudut Pandang Keamanan Maritim Indonesia (Studi Pada Kawasan Indo – Pasifik Periode Tahun 2018 – 2019)
14. Globalisasi Dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional: Berdasarkan Analisis Model Element Of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, And Information/PMESII)
15. Hedging Maritim Indonesia Di Tengah Persaingan Strategis India-China
16. Identifikasi Dan Latar Belakang Sejarah Tinggalan Arkeologis Jangkar Di Perairan Kepulauan Sangihe
17. Identifikasi Mesoscale Convective Complex (MCC) Dan Dampaknya Terhadap Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Sepanjang Tahun 2018
18. Implementasi Poros Maritim Dalam Prespektif Kebijakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

19. Implikasi Kebijakan Jalur Sutra Maritim Cina Terhadap Kekuatan Poros Maritim Dunia Indonesia
20. Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional Di Wilayah Maritim Indonesia
21. Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Suatu Tinjauan Geopolitik
22. Keamanan Maritim Di Laut Cina Selatan Tinjauan Atas Analisa Barry Buzan
23. Kebijakan Kelautan Dalam Rangka Menjaga Dan Mengelola Sumber Daya Alam Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia
24. Kebijakan Maritim Di Hindia Belanda Langkah Komersil Pemerintah Kolonial
25. Kebijakan Poros Maritim Dan Strategi Ekonom Serta Keamanan Laut
26. Kelemahan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia Dan Cara Mengatasinya
27. Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia Bakamla-Us Coast Guard
28. Kerjasama "Segitiga Maritim Dunia" Indonesia-Tingkok-Rusia Membangun Keamanan Maritimasia Tenggara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

29. Keterkaitan Antara Monsun Indo-Australia Dengan Variabilitas Musiman Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia Secara Spasial Berbasis Hasil Analisis Data Satelit TRMM
30. Manajemen Strategi Pengelolaan Sumber Daya Maritim Di Indonesia
31. Melihat Keamanan Maritim Indonesia Dari Ide Poros Maritim
32. Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, Dan Kekuatan Laut
33. Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia
34. Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) Dan Civil Society
35. Membangun Ketahanan Energi Pendukung Pertahanan Maritim Melalui Pemanfaatan Mikroalga Sebagai Biodiesel Bagi Masyarakat Pesisir
36. Merajut Relasi Menggenggam Tradisi Masyarakat Nusa Utara Dalam Diplomasi Maritim Indonesia – Filipina (1955–1974)
37. Mewujudkan Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim Dunia
38. Model Integrasi Ekonomi Maritim Dan Pariwisata Di Daerah Guna Peningkatan Ekonomi Indonesia Timur

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

39. Model Pengembangan Strategi Pembangunan Negara Maritim Melalui Elemen Aktivasi Dan Pengembangan Teknologi Maritim Untuk Meningkatkan Daya Saing Kemaritiman
40. Model Strategi Kebijaksanaan Poros Maritim Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Kabupaten Lombok Utara
41. Momentum Diplomasi Maritim Indonesia Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik Di Laut 2019-2024
42. Optimalisasi Kerjasama Tni Al Dengan Perhubungan Laut Dalam Rangka Mendukung Kebijakan Poros Maritim Dunia
43. Pandangan Human Secuirty Dalam Implementasi Dan Komunikasi Kebijakan Maritim Indonesia Dalam Menjaga Ekosistem Laut Studi Kasus: Penggunaan Pukat Harimau Di Laut Aceh
44. Paradigma Maritim Dalam Membangun Indonesia Belajar Dari Sejarah
45. Pemahaman Budaya Maritim Masyarakat Pantai Depok Kabupaten Bantul
46. Pembangunan Kekuatan Tni Al Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

47. Pembangunan Wilayah Kepulauan Berlandaskan Poros Maritim Dalam Perspektif Negara Kepulauan Tantangan Dan Peluang Perimbangan Keuangan Daerah

48. Penegakan Keamanan Maritim Dalam Nkri Dan Problematikanya

49. Pengaruh Fernand Braudel Terhadap Kajian Sejarah Maritim Di Indonesia

50. Pengaruh Perubahan Suhu Permukaan Laut Terhadap Curah Hujan Benua Maritim Indonesia Pada September 2006

51. Pengaruh Propagasi Madden Julian Oscillation (MJO) Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Terhadap Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer Dan Curah Hujan Di Provinsi Lampung Tahun 2018

52. Pengelolaan Sampah Plastik Sebagai Ancaman Keamanan Maritim Di Indonesia Di Pandeglang

53. Pengembangan Industri Maritim Di Nusa Tenggara Barat (NTB) Peluang Dan Tantangan

54. Pengembangan Pariwisata Kenjeran Berbasis Potensi Maritim

55. Penguatan Zona Ekonomi Ekslusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia Di Wilayah Perbatasan (Pembelajaran Dari Kebijakan Pemerintah Norwegia Perihal Regulasi, Pemanfaatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Iptek, Manajemen Kelembagaan Dan Kerjasama Internasional)

56. Penyelenggaraan Pembangunan Nkri Menuju Negara Maritim Berdasarkan Prinsip Negara Kepulauan
57. Perairan Bermasalah Tantangan Maritim Di Asia Pasifik
58. Peran Intelijen Maritim Terhadap Keamanan Laut Di Selat Sunda
59. Peran Nelayan Dalam Membantu Instansi Penegak Hukum Laut Untuk Mencegah Ancaman Keamanan Maritim
60. Percepatan Pembangunan Pertahanan Dalam Upaya Mewujudkan Negara Maritim Indonesia Yang Kuat Suatu Tinjauan Peraturan Perundang-Undangan
61. Perencanaan Pembangunan Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Tantangan Tahun 2020
62. Performa Konvergensi Angin Permukaan Diurnal Model Reanalisis Era 5 Di Benua Maritim Indonesia
63. Perspektif Jaringan Pertukaran Maritim Terhadap Sumber-Sumber Pangan Di Pulau-Pulau Kecil Kabupaten Wakatobi Sulawesi Tenggara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

64. Pertanggungjawaban Pidana Illegal Fishing Korporasi Dalam Cita-Cita Indonesia Poros Maritim Dunia
65. Perubahan Paradigma Pertahanan Indonesia Dari Pertahanan Teritorial Menjadi Pertahanan Maritim Sebuah Usulan
66. Pola Interaksi Antar-Lembaga Dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia Bakamla RI
67. Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara
68. Potensi Bahari Lasem Sebagai Sejarah Maritim Lokal
69. Pusaka Rempah Di Negeri Maritim
70. Sejarah Lokal Adalah Sejarah Maritim (Nasional) Indonesia
71. Sekuritisasi Isu Keamanan Maritim Dalam Mendukung Diplomasi Pertahanan Indonesia Di Admm Plus On Maritime Security
72. Sengketa Indonesia Dan Timor Leste Terkait Perjanjian Perbatasan Maritim
73. Sengketa Wilayah Maritim Di Laut Tiongkok Selatan
74. Signifikansi Keamanan Maritim Di Asean
75. Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim Cina Atas Laut Cina Selatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

76. Sistem Data Logger Lima Channel Input Untuk Sensor Navigasi Kapal Maritim
77. Smart Maritime Diplomacy Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia
78. Strategi Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia Di Tengah Kebijakan Jalur Sutra Maritim China
79. Strategi Keamanan Maritim Indonesia Terhadap Maritime Piracy Di Laut Sulu Tahun 2016
80. Strategi Kebijakan Luar Negeri Indonesia Dalam Meningkatkan Daya Tawar Di Kawasan Indo-Pasifik
81. Strategi Maritime Silk Road China Dan Dampaknya Pada Keamanan Maritim Indonesia
82. Strategi Pengembangan Pelayaran Perintis Dengan Analisa Swot Menuju Penguatan Program Tol Laut Dan Indonesia Sebagai Poros Maritim
83. Tantangan Alki Untuk Mewujudkan Cita-Cita Indonesia Poros Maritim Dalam Perspektif Hukum
84. Tantangan Internal Dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia
85. Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Penyelesaian Konflik Laut Natuna Utara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

86. Upaya Indonesia Meningkatkan Pariwisata Maritim Melalui Diplomasi Kebudayaan Di Asia Tenggara
87. Upaya Meningkatkan Kemampuan Siswa Dalam Memahami Kondisi Wilayah Dan Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Melalui Metode Stad
88. Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional Di Indonesia
89. Visi Kemaritiman Melalui Pembenahan Sistem Keamanan Maritim
90. Yurisdiksi Negara Pantai Di Wilayah Delimitasi Maritim Zona Ekonomi Eksklusif Yang Belum Ditetapkan Berdasarkan Ketentuan Hukum Laut Internasional (Study Di Timor Leste-Indonesia)

D. KOLEKSI MEDIA MASSA ONLINE NASIONAL

1. Apakah Mungkin Indonesia Jadi Negara Maritim, 2045 Nanti?
2. Bersama KKP, Aruna Terus Dorong Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia
3. Kepemimpinan Maritim Dan Potensi Pengembangan "Blue Economy" Indonesia
4. Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5. Seperti Apa Kebijakan Kelautan Indonesia Untuk Kedaulatan Maritim?

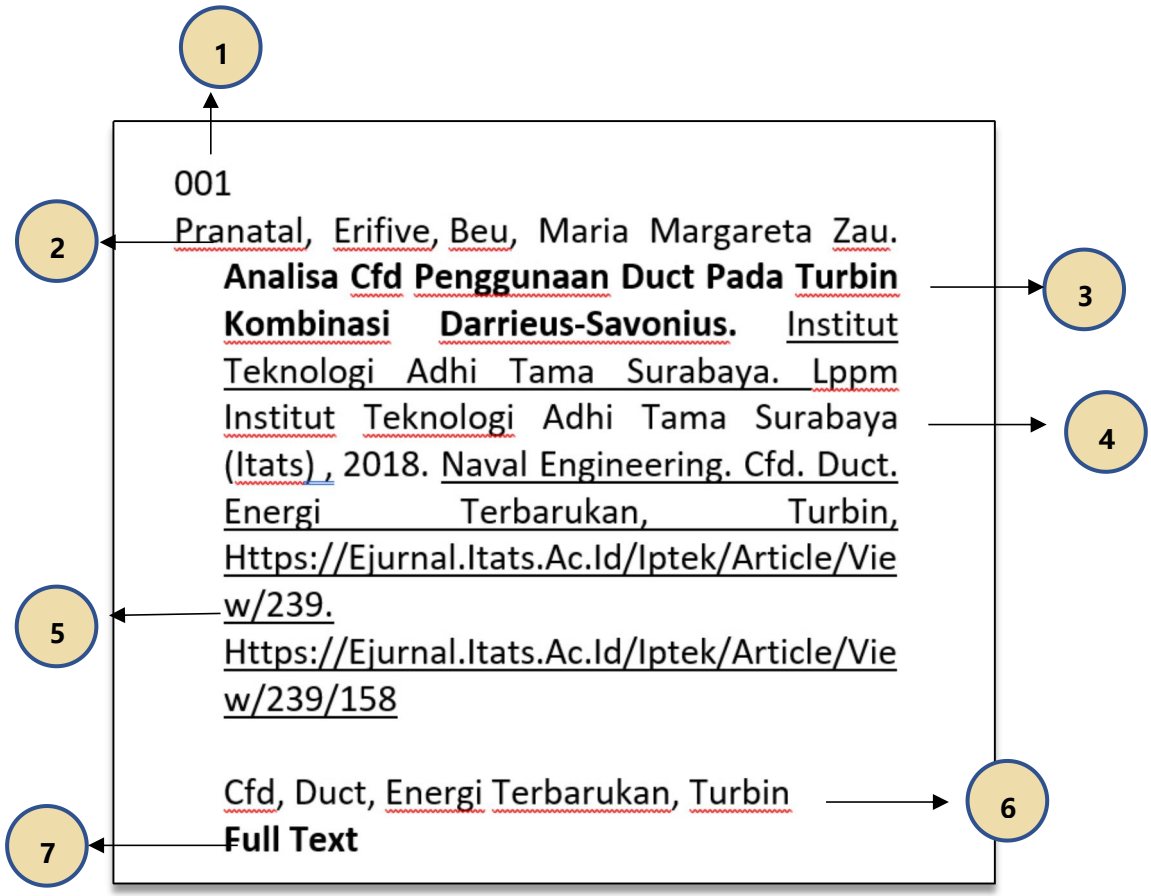
III. DESKRIPSI BIBLIOGRAFI

IV. INDEKS JUDUL

V. INDEKS PENGARANG

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PETUNJUK PENGGUNAAN




JURNAL IPTEK
MEDIA KOMUNIKASI TEKNOLOGI

8

Keterangan:

1. Nomor Urut
2. Pengarang
3. Judul
4. Informasi Media (surat kabar)
5. Alamat link portal
6. Kata Kunci
7. Link ke dokumen full text
8. Tampilan Artikel Berita

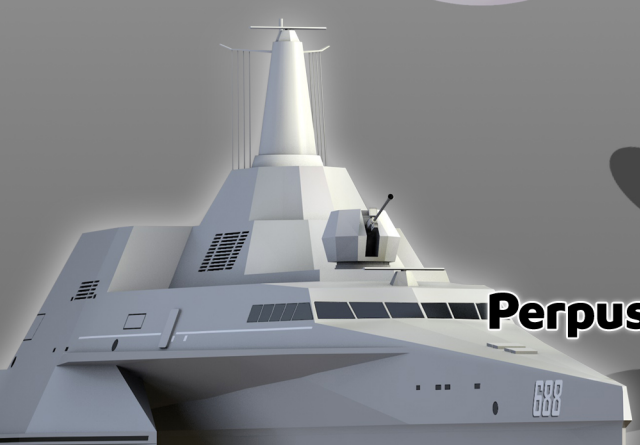
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PAKET INFORMASI TERSELEKSI

MARITIM

Portal Jejaring Indonesia One Search (IOS)





Perpustakaan Nasional RI

2023

Conference Paper

Aceh AS Indonesia Maritime Diplomacy Across the Indian Ocean

Rahmadi S. Pdi and Arthur Josias Simon Runturambi, M. Si

Faculty of Social and Political Sciences, University of Syiah Kuala

Abstract

Aceh which is located in strategic location on the lanes of international trade between Malacca Strait and the Indian Ocean, therefore, Aceh's relationship with the communities in the coastal areas of the Indian Ocean has lasted over centuries. Acehnese cooperate with the community of Indian Ocean not only in economic but also cultural field in order to strengthen the archipelago's history. Under the governance of President Jokowi, Indonesian foreign policy is attempted to strengthen Indonesia as World Maritime Center. Given its strategic position in the Indian Ocean region and the diverse potential, Aceh is expected to be a cornerstone for the achievement of national policy.

Received: 19 March 2018
Accepted: 27 July 2018
Published: 29 August 2018

Publishing services provided by Knowledge E

© Rahmadi S. Pdi and Arthur Josias Simon Runturambi, M. Si. This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use and redistribution provided that the original author and source are credited.

Selection and Peer-review under the responsibility of the ICSPI 2016 Conference Committee.

1. Introduction

Under the governance of President Joko Widodo, Indonesia wanted to be addressed as one of the world's maritime powers by integrating two oceans as a strategic environmental foreign policy in the region. Therefore, Indonesia's foreign policy is directed to play a greater role in the Indian Ocean region and the Pacific.

Compared to the Pacific Ocean Areas, efforts to develop regional cooperation in the Indian Ocean is relatively minimal. The world now just to see the potential generated by the Pacific Ocean without further develop the potential of the Indian Ocean. Whereas the Indian Ocean Region is an area rich in natural resources, both mineral and fisheries and energy for industrial raw materials. Not only has Indian Ocean long been known as the trade lanes and heart of international economics including northern part of South Asia, Africa and western Middle East, Indonesia and eastern Australia, and the southern Antarctic. Given the potential, the vision of maritime that was aimed by Indonesia should not emphasize only the importance of the eastern Pacific region but also the Indian Ocean Region in western part of Indonesia.

Located at the intersection of international trade lanes between Malacca Strait and the Indian Ocean that leads to Australia and the Pacific region, Aceh has a strategic

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

OPEN ACCESS

geographical position not only for trading but also political diplomacy. In addition, Aceh has the potential abundance of natural and human resources; culture and history, as well as a set of rules and regulations that define the area of the province as an independent autonomous region in Indonesia. This paper aims to identify opportunities that can be taken by Aceh province for the national interest in promoting cooperation in various fields with the coastal countries of the Indian Ocean region.

2. Vision of World Maritime Axis

Vision of World Maritime Axis was first launched by President Jokowi on the sidelines of the East Asia Summit, on 13 November 2014 in Myanmar. This vision has five main pillars, namely (1) rebuilding the maritime culture; (2) improving the maritime economy; (3) improving maritime infrastructure and connectivity; (4) being involved in maritime diplomacy; and (5) strengthening maritime defense.

In the pillars of the world maritime axis, it is stated that Indonesia will maintain and manage marine resources by focusing on building food sovereignty of the sea through the development of the fishing industry; Indonesia will undertake the infrastructure development and maritime connectivity, including the development of the shipping industry and maritime tourism; Indonesia will encourage cooperation to eliminate the sources of conflict in the sea, such as illegal fishing, a violation of sovereignty, territorial disputes, piracy and marine pollution; and Indonesia will also establish a maritime defense to protect the sovereignty and maritime wealth as well as to maintain the safety of shipping and maritime security.

The emergence of maritime vision is not meaningless, it is a national call for Indonesia to return to its true identity as an archipelago and maritime. According to Rizal Sukma, one of the international relations academic figure in Indonesia, World Maritime Axis can be seen as a vision, doctrine, and a set of the development agenda. As a vision, World Maritime Axis is an ideal Indonesia. As a doctrine, it emphasizes the reality of geographic, geopolitics and geo-economic Indonesia whose future depends on, and will affect the dynamics in the Indian Ocean and the Pacific. As a set of the development agenda, World Maritime Axis Policy provides a set of concrete agenda of the government to implement the development agenda, such as building connectivity among islands, the development of shipbuilding and ship repair facilities, the fishing industry, marine transportation, and maritime security. World Maritime Axis Policy will naturally benefit Indonesia in the aspect of sovereignty, security, and prosperity.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

With the doctrine of maritime axis, Jokowi Government attempts to make Indonesia as the maritime power country which has big influence between two oceans, the Indian Ocean and the Pacific by integrating two oceans as a strategic environmental foreign policy in the region. This can be a significant change for the foreign policy of Indonesia which previously emphasized more on the centrality of ASEAN.

3. The Importance of the Indian Ocean to Indonesia

One interesting thing from Jokowi's foreign policy platform above is the inclusion of the Indian Ocean as the area of Indonesia's foreign policy. Despite being close to the Indian Ocean, this area does not get much attention in Indonesian foreign policy during the last period until the events of December 2004 Tsunami that devastated most of the province.

Indian Ocean has been described as one of the five priority agenda of regional cooperation identified by President Jokowi in his election manifesto. Indonesian Ministry of Foreign Affairs has included the Indian Ocean Association for Regional Cooperation (IORA) as a focus area of regional multilateral diplomacy. The inclusion of the Indian Ocean expands Indonesia's maritime and put the country, again, in two maritime centers of the world and as the bridge between them.

There are at least two major factors why the Indian Ocean Region becomes important from the perspective of the national interest of Indonesia. First, the Indian Ocean has long been known as an international trade route and became a major transit point for commercial goods and energy trade between continents. Indian Ocean stretches from the East Coast of Africa and the Middle East to the west coast of Australia and the Malay Peninsula and borders the South Coast of Asia. In this area there are several choke-point which are vital for traffic flow of world trade, i.e. the Strait of Hormuz, Gulf of Aden (Bab el-Mandeb) and the Strait of Malacca. In addition, the other alternative choke-points are located in the Sunda Strait and the Lombok Strait. According to the Journal of the Indian Ocean Region, the sea lanes in the Indian Ocean are considered as the most strategic in the world since more than 80 percent of global oil trade transit through the choke-points of the Indian Ocean, where 40 percent passing through the Strait of Hormuz, 35 percent through Strait of Malacca and 8 percent through the Strait of Bab el-Mandeb.

Secondly, Indian Ocean is the third largest ocean in the world. There are 48 islands and coastal countries (18 in Africa, 11 in the middle east, 7 in South Asia, 6 in Southeast Asia, 5 island countries and Australia, while France and the UK still has some power in

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

the region of small islands). The total population of the Indian Ocean region is about 2.6 billion, or 39% of the total world population. With the number of this population, the Indian Ocean is a great power for world's economic growth. In addition to be served as international water traffic, Indian Ocean also rich in natural resources. Indian Ocean also has potential in the fisheries sector due to various types of fish, especially tuna. Other potentials are the tourism sector and the mining sector due to various sources of future mine located in this region. A report stated that coastal countries in the Indian Ocean region are estimated to save around 62% of oil reserves and 48% of gas reserves in the world. While the Middle East is the source of many of the world's reserves of oil and gas, other countries in the Indian Ocean region have lots of minerals needed to fuel rapid economic growth of Asia. On the other hand, Africa is the source of about a third of the world of commodities, including strategic raw materials such as platinum, manganese, nickel and cobalt.

Indian Ocean will potentially become the center of world growth in the future. The whole potential has not been maximized so that it is important to study various possibilities to develop them. Therefore, they will no longer become a mere potential but a real form of change.

4. Aceh's Relationship with the Indian Ocean

It is undeniable that the history of politics, economics, and culture of Acehnese are influenced by interactions with coastal communities in the Indian Ocean. Because of its location between Eastern and Western cultures, Aceh has become a major transit of merchant ships from China, Europe, India and the Arab calling at ports in Aceh to trade. This relationship makes the Aceh as the first entrance of culture and religion to the archipelago. It can be seen from the development of local heritages influenced by both Hindu and Islamic culture. According to historical records, Aceh was the first place to develop Islam in Indonesia where the first Islamic kingdom existed in Peureulak and Pasai.

Furthermore, the ups and downs of political empire in the Aceh was also influenced by interactions with foreigners who look for powers, particularly in the Malacca Strait. The seizing of political space commerce and trade line gives new color in the political history of the kingdom of Aceh in the past. In the 19th century, commercial relations between Aceh and the coastal communities in the Indian Ocean began to fade along with the weakening royal power of Aceh.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

In the era of Indonesia's post-independence, the relations between Aceh and the Indian Ocean coastal communities in both trade and politics are not too dominant. Although Aceh was socially an important transit port to Hajj pilgrims, the relationship was considered as an external instead of internal one. The only important contacts between Aceh and the Indian Ocean is the existence of the Sabang Free Port which were constructed during the Dutch colonial period, and was revived by the central government in 1963. At that time, Sabang become a place of transit of ships from Europe and East Asia sailing in the Indian Ocean. Nevertheless, the closure Sabang free port in the 1980s became a deterioration to the importance of the port of Aceh in the Indian Ocean region and also impede the communication between Acehnese and the coastal communities in the Indian Ocean.

5. IORA and Aceh Modalities

Declared in 1997, the Indian Ocean Rim Association (IORA) has developed into one of regional cooperation which is important for the coastal countries of the Indian Ocean region based on economic and socio-cultural cooperation. In its recent development, IORA has set six pillars of organizational development, i.e. security and maritime safety; disaster risk management; trade and investment; fisheries management; academic as well as science and technology cooperation; and tourism and culture. These six pillars become basic guidance for IORA in the future.

Located in the western end of Indonesia and bordered by Indian Ocean, Aceh has modalities as the leading province in Indonesia to encourage a cooperative framework in IORA. For instance, Aceh has its own advantage in the field of trade and investment, especially its authority in regulating government affairs in certain fields as envisaged by Law No. 11 Year 2006. In addition, compared to other provinces in Indonesia, Aceh has directly authorized by the Centre to establish economic and sociocultural cooperation with international community (the Presidential Regulation No. 11 Year 2010 concerning Aceh Government cooperation with the Institute or the Agency Abroad). The comparative advantages facilitate the Indonesian economic diplomacy in encouraging investment in the economy later. Potential in the other field of trade is the establishment of regional trading Sabang Free Port and as stated in article 170 of Law No. 167 to 11/2006. In this region, there has been set some ease in terms of trade regulation, exemption from import duties and certain taxes. Given a very strategic location at the intersections of the world's busiest international waterway, Sabang port, both operationally and geographically have the potential to become a major port

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

in the Indian Ocean. In the field of fisheries, the Indian Ocean region has been known as an area that produce most tuna in the world. Aceh fishing port especially Lampulo international fishing port, can be further developed as the international tuna management industry. Therefore, Aceh has the potential to become the center of a new regional economic growth for the western part of Indonesia. These are the modality of Aceh province in an effort to promote and improve Indonesia's trade cooperation with other regions in the Indian Ocean coast.

In the field of disaster risk management, Aceh also have experience in disaster management done by a variety of stakeholders. It can be seen from the post-tsunami management which is run by BRR and hundreds of other international institutions in Aceh during the emergency response, rehabilitation and reconstruction. These efforts have become important lessons for the international humanitarian community in facing similar condition in the future. Furthermore, the existence of Tsunami Disaster Study Center or TDMRC in Aceh should be improved in its role as a center of international studies on the tsunami disaster in which the Indian Ocean coastal countries can learn and share experiences.

In the field of tourism and culture, Aceh has the potential of natural and cultural attractions. The cooperation in promoting Aceh as one of the tourism resort can be encouraged through attracting interest not only for international travel agencies from Europe, but also from India, and countries in the Middle East and Africa. It is due to a variety of cultural and historical sites showing how close the relationship among communities in coastal areas of the Indian Ocean was created in the past. Therefore, Aceh potentially became one of the tourism resort in the western tip of Indonesia.

6. Conclusion

Given its strategic position and modalities, Aceh inevitably become an important area for Indonesia especially in the western part of the efforts to reinforce the new direction of foreign policy of Indonesia as the world's maritime axis. To realize this, it is important for the central government to put more attention to the development of the infrastructure and economy in Aceh. Finally, once the Indian Ocean is believed as the future of world's economic growth which is valuable to politic, culture, and trading, Aceh will be positioned as a cornerstone of Indonesia's diplomacy in the region of the Indian Ocean.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

References

[1] Aceh Investment Coordinating Board, Aceh Investment Profile 2014. Government of Aceh, 2014.

[2] Anthony Reid, Asal Mula Konflik Aceh, Dari perebutan Pantai Timur Sumatera hingga Akhir Kerajaan Aceh Abad Ke-19, Yayasan Obor Indonesia, 2005.

[3] Denys Lombard, Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636), Kepustakaan Populer Gramedia, 2008.

[4] Iis Gindarsa, *Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns*, https://www.rsis.edu.sg/rsispublication/idss/indonesias-maritime-doctrine-and-security-concerns/, accessed on 8 February 2016.

[5] I Gusti Bagus Dharma Agastia dan A. A. Banyu Perwita, *Jokowi's Maritime Axis: Change and Continuity of Indonesia's Role in Indo-Pacific*, Journal of ASEAN Studies, Vol. 3, No.1 (2015), pp. 32-41.

[6] Joko Widodo and Jusuf Kalla. *Jalan Perubahan untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian – Visi Misi, Dan Program Aksi*. Komisi Pemilihan Umum Indonesia, 2014.

[7] Sam Bateman, Jane Chan, Euan Graham (Ed.), *ASEAN and The Indian Ocean, The Key Maritime Links*, http://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/idss/231-asean-and-the-indian-ocean-reg/#.VRJGG44asrg, accessed on 8 February 2016.

[8] Sergei DeSilva-Ranasinghe, Why the Indian Ocean Matters. http://thediplomat.com/2011/03/whythe-indian-ocean-matters/, accessed on 8 February 2016.

[9] Syamsuddin Mahmud, dkk., Pelabuhan Bebas Sabang 1967. Banda Aceh: LPES-BPKP4BS, 1968.

[10] Vibhanshu Shekhar and Joseph Chinyong Liow, *Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead*. http://www.brookings.edu/research/articles/2014/11/indonesia-maritimeliow-shekhar, accessed on 9 February 2016.

[11] Yuri O, Thamrin, Visi IORA Concord. http://iora.kemlu.go.id/news/view/12, accessed on 8 February 2016.

Legislation

[12] Law No. 11 of 2006 on Aceh Government

[13] Indonesian Government Regulation No. 83 Year 2010 regarding Government Authority Delegation to the Board of Sabang Zone.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[14] Indonesian Presidential Regulation No. 11 Year 2010 concerning Aceh Government Cooperation with Foreign Institute or Agency.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2354-9114 (online), ISSN 0024-9521 (print)
Indonesian Journal of Geography Vol. 50, No.2, 2018 (145 - 153)
DOI: http://dx.doi.org/10.22146/ijg.27954, website: https://jurnal.ugm.ac.id/ijg
© 2018 Faculty of Geography UGM and The Indonesian Geographers Association

INDONESIAN JOURNAL OF GEOGRAPHY

The need to reform Indonesia's maritime strategy: A review

Buddy Suseto, Zarina Othman and Farizal Mohd Razalli

Received: 2017-09-11/ Accepted:2018-11-12 / Published online: 2018-12-31
© 2018 Faculty of Geography UGM and The Indonesian Geographers Association

Abstract As one of maritime nations, Indonesia requires a sound maritime strategy. Maritime strategies are important not only to protect the state's maritime pathway and boundaries, but also to serve as part of the national security policy. This article is designed to provide an understanding why Indonesia urgently needs to redesign her maritime strategy. The article argues that a maritime strategy for Indonesia is needed because of the changing international politics such as the emerging non-traditional maritime security issues. These issues include illegal fishing, human trafficking, goods smuggling, piracy, sea robberies, and maritime terrorism. They affect the international trade through Malacca Strait, Sunda Strait, and Lombok Strait which border with Indonesia. Data for the article have been collected from reliable secondary sources as well as from authors' field work and interviews. Finding of the study suggests that Indonesia needs to reshape her maritime strategy toward significantly reducing threats at sea. This, in turn, will guarantee the security of the archipelagic sea-lanes (ASL) as an international route. In conclusion, there exists an acute urgency for Indonesia to reform its maritime strategy lest the country risks its national security vulnerable to increasing non-traditional maritime threats.

Keywords: maritime strategy; non-traditional security issues; security; threats

Abstrak *Sebagai salah satu negara maritim, Indonesia membutuhkan strategi maritim yang sehat. Strategi maritim penting tidak hanya untuk melindungi jalur dan batas laut negara, tetapi juga untuk melayani sebagai bagian dari kebijakan keamanan nasional. Artikel ini dirancang untuk memberikan pemahaman mengapa Indonesia perlu mendesain ulang strategi maritimnya. Artikel tersebut berpendapat bahwa strategi maritim untuk Indonesia diperlukan karena perubahan politik internasional seperti masalah keamanan maritim non-tradisional yang muncul. Masalah-masalah ini termasuk penangkapan ikan secara ilegal, perdagangan manusia, penyelundupan barang, pembajakan, perampokan laut, dan terorisme maritim. Mereka mempengaruhi perdagangan internasional melalui Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok yang berbatasan dengan Indonesia. Data untuk artikel telah dikumpulkan dari sumber-sumber sekunder yang dapat diandalkan serta dari kerja lapangan penulis dan wawancara. Temuan studi ini menunjukkan bahwa Indonesia perlu membentuk kembali strategi maritimnya untuk mengurangi ancaman di laut secara signifikan. Ini, pada gilirannya, akan menjamin keamanan jalur laut kepulauan (ASL) sebagai rute internasional. Sebagai kesimpulan, terdapat urgensi akut bagi Indonesia untuk mereformasi strategi maritimnya agar negara tersebut tidak membahayakan keamanan nasionalnya yang rentan terhadap meningkatnya ancaman maritim non-tradisional.*

Kata kunci: *strategi maritim; masalah keamanan non-tradisional; keamanan; ancaman*

1. Introduction

The use of sea-lanes as the connecting pathway between nations have started since several centuries and provided benefits for the progress of humankind. According to a prominent scholar, Geoffrey Till, there are four benefits of sea utilization. They are for resources it contains; for its utility as a means of transportation and trade; for its importance as a means of exchanging information; and for a source of power and dominion (Till 2005). With the development of advanced technology, that affects the rapid use of the seas to connect between countries in the world.

It is important to note that according to the UNCTAD data, between 1980 to 2016, the world's demand for shipping services had improved. Shipping of oil and gas commodities in 2016 reached its high at 3.05 billion tons, followed by major bulk commodities (coal, iron ore, grain and bauxite / alumina / phosphate rock), dry cargo, and containers at 3.17 billion tons, 2.34 billion tons, 1.72 billion tons respectively (see figure 1) (UNCTAD 2017). The world- seaborne trade by region shows that the highest trade increase in 2016 was in the Asian region (UNTAD 2016). These figures demonstrate the importance of sea lanes in the region. In the recent decades, it has become clear that

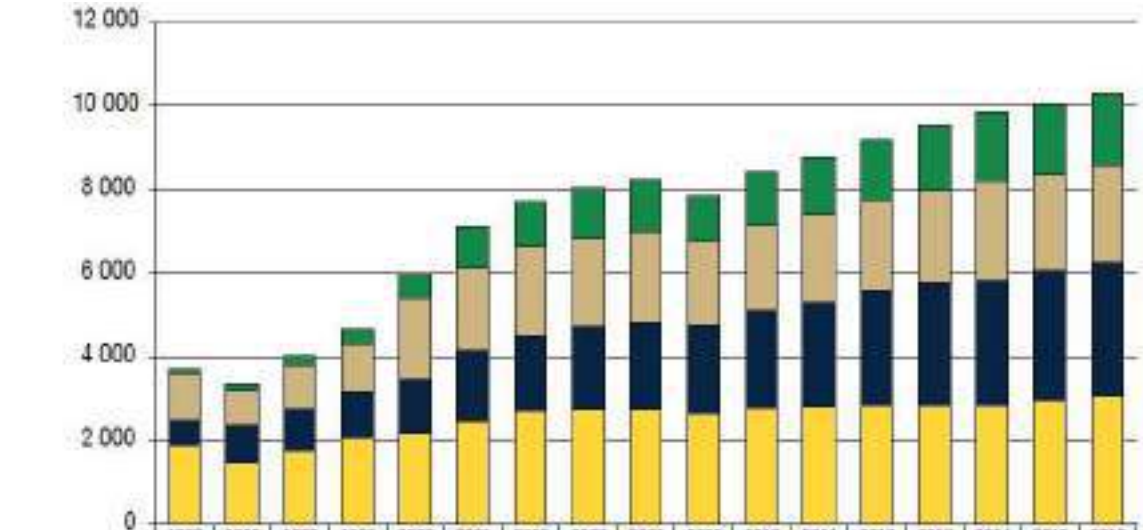
@ 2018 by the authors. Licensee Indonesian Journal of Geography, Indonesia.
This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution(CC BY NC) licensehttps://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/.

Buddy Suseto
PhD candidate, at the Strategic and International Relations Program, Research Center for Policy and Global Governance, Faculty of Social Sciences and Humanities, National University of Malaysia (UKM).

Zarina Othman and Farizal Mohd Razalli
Strategic and International Relations Program, Research Center for Policy and Global Governance, Faculty of Social Sciences and Humanities, National University of Malaysia (UKM).

Correspondent e-mail:budiseto@ymail.com

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Container	102	152	234	371	596	1 001	1 076	1 193	1 249	1 127	1 280	1 393	1 464	1 544	1 640	1 661	1 720
Other dry cargo	1 123	819	1 031	1 125	1 928	1 975	2 112	2 141	2 173	2 004	2 022	2 112	2 150	2 218	2 393	2 310	2 339
Five major bulks	608	900	988	1 105	1 295	1 711	1 814	1 953	2 065	2 085	2 335	2 486	2 742	2 923	2 985	3 121	3 172
Oil and gas	1 671	1 459	1 755	2 050	2 163	2 422	2 696	2 747	2 742	2 642	2 772	2 794	2 841	2 829	2 825	2 902	3 055

Figure 1. International seaborne trade, selected years (Millions of tons loaded)

one of the main states' concerns, including Indonesia, is states' vulnerability to non-traditional maritime threats. This is also true for other maritime states such as Australia, Cuba, Japan, New Zealand, Philippines, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, UK (Menon 1998). According to Bueger, maritime security ought to coordinate the majority of the following four different ideas namely marine safety, seapower, blue economy and resilience (Bueger 2015, 1). The key implication to Bueger's ideas is that developing one's maritime security policy requires the involvement of multiple stakeholders and good coordination among countries.

Several countries have published their official documents on maritime strategy. They are the United States of America with the headline A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower (U.S. Navy 2015); France published her National Strategy for the Security of Maritime Areas (Ministre 2015); India came out with Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy (Dhowan 2015); Canada established The Maritime Strategy by the Year 2030 (Philippe Couillard 2015); the Netherlands designed The Dutch Maritime Strategy 2015-2025 (Directorate-General for Mobility and Transport 2015); and Sweden produced A Swedish Maritime Strategy - for People, Jobs and the Environment (Sweden 2015). Most if not all of these maritime strategy documents emphasize the importance to defend their maritime boundaries against both traditional and non-traditional maritime threats.

This aspect of defense in states' maritime strategy underscores the importance of warfare as part of the overall maritime strategy. The warfare domain has changed dramatically as a result of the rapid advancement in defense technology. Some researchers argue that the technology to be potentially used in future wars may well be in its fifth generation. This can be seen from the technological advances in aircrafts, submarines, surface ships and missile weapons. The development of fighter aircraft technology as of 2016 confirms that one is now entering the fifth-generation warfare. A "Fifth-Gen" fighter is a combination of stealth, high maneuverability, advanced avionics, fusion of data from networked sensors and avionics, and the ability to assume multiple roles (Briganti 2012). Technology then plays an important role. Similarly, the development of maritime warfare technologies like submarines have grown into the fifth generation. According to Keck, Russia has developed the fifth-generation submarines which focus on network-centric capabilities thus reduce the primary importance of dimension and speed (Keck 2015).

Till contends that technology may additionally alter the details of maritime strategy (Till 2005). Nonetheless, the vital conditions that influence the maritime prowess of countries remain to be geographical position, physical conformation, extent of territory, number of population, character of the people, and character of the government (Mahan 1889). Mahan believes that nations with the best possible advantages [natural and strategic endowments] ought to leverage upon their sea power advantages (especially naval power) as the way to succeed. This is supported by Till who broadly acknowledged the significance and military character of sea power (Till 2007). Sea powers in action: an overview

The development of the US maritime strategy has undergone several changes in accordance with the changing events and technological developments that have altered the situation on the global stage. This is

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

reflected in the documents US Navy Capstone Strategies & Concepts 1974 to 2005 (Swartz 2005). In the 1980s, the American strategy was issued in reaction to the Russian strategy; therefore, it emphasized the draft strategy on anti-carrier warfare, anti-submarine strategic and Sea Lines of Communication (Watkins, 1986). Then in 1986, President Reagan of the United States issued a maritime strategy which was to build 600 warships to confront a conventional war with Russia (Mearsheimer 1986). Many efforts were made to train staff officers, and to develop a war pelan. This had led to the formation of the modern theory of strategy (Hattendorf 2013).

An American Maritime historian Hattendorf, argues that the process of making strategic planning follow four levels: 1) high policy planning: it is established at the level of the President and modified or supported by Congress; 2) war planning: the general conceptual plans for war is made by the Joint Chiefs of Staff; 3) program planning: the system of coordinated weapons procurement by the Secretary of Defense which is accompanied by statements of strategy that define the rationale for the weapons involved and is made by each service and 4) operational planning the preparation of precise plans for wartime operations is done by the various unified and specified commanders in chief (Hattendorf, Phil, and J. 2004, 1).

> In the context of maritime control, the US faces a number of threats. These include: *Terrorism; WMD proliferation; illegal seaborne immigration; blockades of important trading hubs and strategic chokepoints by hostile nations; illegal exploitation of resources; transnational crimes; piracy; PLA efforts to field robust anti-access/area-denial capabilities; maritime disasters such as Typhoons, Tsunami, Earthquakes; greenhouse gases and pollution (Fan 2011, v).*

Hoyt argues for the US maritime strategy to extend control to the nation's economic interest and safeguarding it against threats from other nations (Hoyt 2007).

Hoyt's concern was heard by the US government as it issued a new maritime strategy document entitled A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower (U.S. Navy 2015). The strategy chosen clearly acknowledges that "the economic importance, security interests, and geography of this vast maritime region dictates a growing reliance on naval forces to protect U.S. interests and to maintain an enduring commitment to the stability of the region" (U.S. Navy 2015, 3).

On the other side of the continent, Russian scholars such as S.G. Gorshkov argues that sea power and military power are the two important factors for the Soviet economy (Gorshkov 1979). The threats to the Russian government derive from the expansionary NATO and the U.S activities in the Arctic region. Therefore, this explains Russia's military build-up in the region through the modernization of its strategic nuclear submarines and its Northern Fleet as well as the reconstruction of critical infrastructures needed to operate such capabilities. (Klimenko 2016, v). It can be argued that the concept of Russian maritime strategy emphasizes the power of nuclear submarines as the core strength of Russia.

The threat factor becomes one of the considerations in determining maritime strategy. In the document of The UK's 2014 maritime security strategy, (maritime) threats are being explicitly highlighted:

> *Terrorism affecting the UK and its maritime interests, including attacks against cargo or passenger ships; Disruption to vital maritime trade routes because of war, criminality, piracy or changes in international norms; Attack on UK maritime infrastructure or shipping, including cyber-attack, the transportation of illegal items by sea, including weapons of mass destruction, controlled drugs and arms, People smuggling and human trafficking (Government 2014, 19).*

According to a historian of the English navy, Corbett, sea command and control of the sea cannot be applied in absolute terms. Sea command and control only refer to temporary sea control and direction of sea lines of communication(Corbett 1911). It then only forms part of the maritime strategy. An effective maritime strategy constitutes an understanding of the principles of governing a war in which the sea plays a substantial part and encompasses all aspects of a state's power: the army, navy, commercial and political power. This is where Corbett effectively introduced the concept of joint operations between the army and the navy.

Till echoed Corbett's concept when he wrote:

> *The importance of securing command of the sea; The effectiveness of sea-based economic pressure; The need to avoid continental commitments while securing the aid of allied land powers; Generous expenditure on the navy; Focusing on maritime areas of operation; Developing synergy between the army and the navy; The value of expeditionary operations; Limited and modest objectives; The need to project power ashore (Till 2005, 48).*

W.S.G. Bateman and R.J. Sherwood, there are four important things than researchers previously thought:

> *That maritime strategy and the theory of sea power can be applied in military operations either in times of peace or in times of conflict; That in the conflict situation, it involves more complex principles than simply war fighting; It is truly a joint approach in that it recognizes the roles and importance of land and air forces; and that it integrates civil components of maritime power (the marine industries and maritime infrastructure) into its principles (Bateman and Sherwood 1992, 2).*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Although Till reckoned that initially states often utilize the sea for economic interests rather than for security purposes. However, with time and along with the power and capabilities of more advanced fleets, the sea acquires more security significance (Till 1982). Till further explained that while the conceptions of maritime strategy are universal, the extent to which individual countries can (or even want to) realize such conceptions may be highly particular" (Till 2005, 25). Till explained that the British's success lies in the combination of land and sea power, or as Corbett and Mahan referred to as maritime and naval power respectively (ibid., 42).

Yet another maritime strategy study by Richard Hill argues that the conceptual tools employed in maritime strategy of medium powers are 'levels of conflict' (Hill 2000, 7). This involves an understanding of the levels of the command and tasking as well as the management of the military forces rather than the nature of conflict (Hill 2000). This idea also discusses the hierarchy of doctrine spanning at all warfare levels [tactical, operational and strategic] (Defence 2011).

Maritime strategy consists of bringing collectively and coordinating all the factors of national power, including, diplomatic, military, economy elements, in pursuit of protection national interests (Mccaffrie 2007). This argument also supported by Morrison, who argues that a maritime strategy is a joint strategy, among inter-agency, army and not only naval strategy (Morrison 2011).

Having introduced the maritime strategies of some of the world's most important maritime states, this research seeks to investigate why Indonesia must design her own maritime strategy. Being one of the largest maritime states in Asia, with 16,056 Islands (Kompas 2018), it is important for Indonesia to have her own maritime strategy. Indonesia's coastline which measures some 54,716 km (GlobalFirepower 2018b) is among the longest in Asia. With increasing maritime issues such as illegal smuggling, illicit trafficking, and maritime terrorism, it is timely for Indonesia to have her own maritime strategy.

2.The Methods

Main data for this article come from publicly available secondary data. These data were obtained from several sources such as official documents from several countries including Indonesia, United Kingdom and Australia. Journals and books on maritime strategy, diplomacy, maritime issues, national security were retrieved from online archives of the National University of Malaysia. Credible Internet archives were also referred to. Bulk of the data had also been gathered from authors' field work conducted in England between September and October 2017. Authors' participation in the Langkawi International Maritime & Aerospace Exhibition (LIMA) Malaysia 2017, Plymouth Naval Base and International Maritime Organization (IMO) United Kingdom, and the International Maritime Security Symposium (IMSS) 2017 in Bali Indonesia has also provided sufficient understanding about the importance of maritime strategy, in this case for Indonesia. The in-depth expert interviews conducted during the field work and various trips to Jakarta between May and September 2017 have tremendously helped authors to add value to the research. These interviewees include prominent Indonesian diplomats, leading academics in Indonesia and the U.K., and policymakers and experts in Indonesia and the Philippines.

3.Results and Discussion

The rapid economic development in the Asian region especially in the sea has also effectively increased threats in the sea, making Asia the most vulnerable place in the world (Arashi et al. 2016). This is of concern because many states are affected as these threats threaten their national security as well as relations between and among nations. Furthermore, there is a potential conflict in the South Chinese Sea that involves many countries, either directly or indirectly. Even though Indonesia is not party to the South China Sea overlapping territorial claims, she has indeed encountered problems such as the incidence of Chinese fishing vessels in the Natuna Sea between 2010 and 2016 (Connelly 2016).

Additionally, Indonesia's water territory has four of the world's nine choke points; the four choke points are strategic routes used for both national and international activities shipping activities. Indonesia's obligation with respect to international shipping is to provide international shipping security and to supervise foreign ship traffics.

According to United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS) 1982 Indonesia as a coastal nation, is obliged to maintain security in the international shipping lanes of the Archipelagic sea lanes (ASL) which has been divided into three ASL I, II, and III (IMO 2003). This speaks of the need for a suitable maritime strategy to smoothly manage maritime issues.

To face the diverse threats that occur in the sea, Indonesia requires a strong seapower. Sea power is defined as input and output. Seapower as inputs are "…navies, coastguards, the marine or civil-maritime industries broadly defined and, where relevant, the contribution of land and air forces" (Till 2005, 4) and as outputs, it mean the ability to impact the conduct of other individuals or things by what one does at or from the ocean (ibid.). In addition to maintaining Indonesia's national interests in the sea, a maritime strategy is required, which is part of the national security strategy. Maritime strategy is the path of all factors of national strength that relate to a nation's interests at ocean (Hattendorf 2013; Interview Budiman, 24 May 2017; Interview Mangindaan, 23 May 2017).

Seapower cannot stand alone but must cooperate with other forces such as political, diplomatic and official power (Mangindaan 2002). This demonstrates the importance of inclusive maritime strategy for a maritime nation like Indonesia. Maritime security

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

issues in Indonesia have been discussed at two levels: the conceptual level of the maritime security and the practical level of its [maritime security] implications for Indonesia (Keliat 2009). It defines the jurisdiction of the relevant authorities at sea in order to combine maritime safety policy. The other is a blue ocean strategy in dealing with maritime security by using the Revolution in Military Affairs in the development of Sea Power Indonesia (Interview Oegroseno, 13 July 2017; Interview Sukma, 5 September 2017; Poerwowidagdo 2013). In a deeper study, Marsetio said that another country's national maritime strategy is similar to the naval strategy and the establishment of the Indonesian national maritime strategy will support the role of naval diplomacy in the future (Marsetio 2014).

This is not to argue that Indonesia has no plan for a maritime strategy. The notion of maritime strategy can at least be traced in 2005 with the formation of the Archipelago Sea Defense Strategy by the Navy (Interview Marsetio, 8 August 2017; Interview Salim, 27 July 2017). This strategy was a navy strategy and not explicitly termed as a national maritime strategy involving other elements of maritime power. Nevertheless, the Archipelago Sea Defense Strategy is the seed of the eventual development of maritime strategy. In the Archipelago Sea Defense Strategy, the concept of strategy is known as layer defense strategy. The Layer Defense strategy consists three layers: a the deterrence strategy, the in-depth defense strategy, and the national resilience (Puspen Mabesal 2006). Further developments to improve the Archipelago Sea Defense Strategy concept then proposed the concept of Indonesia Maritime Defense System. However, until 2015 this concept has not been officially declared as a national maritime strategy and as a reference in implementing the defense of the maritime state (Salim 2015).

With regard to maritime policy, the Indonesian government has declared the country as the world's 'maritime fulcrum'; a state that straddles across the two oceans: the Indian Ocean and the Pacific Ocean (Indonesia Government 2015). The new maritime policy is based on five pillars: a. Redevelopment of Indonesia's maritime culture; b. Build maritime industry, priority on fisheries; c. Increase Maritime's connectivity of infrastructure, shipping, and ports; d. Maritime diplomacy; e. Improve maritime defense forces (Indonesia Government 2015).

The types of threats that occur at sea are very diverse and different in every country. Threats at sea are categorized into several categories namely: cross sea borders; piracy; human trafficking; smuggling; Asylum seeking; illegal fishing; the spread of infectious diseases; disruption of pipes and cables on the seabed" (Kusumaatmadja 1979, 163–64). Meanwhile, the UN Secretary General, in his 2008 Report on Oceans and the Law of the Sea, has identified seven specific threats to maritime security: Piracy and armed robbery against ships; Terrorist acts against shipping, offshore installations and other maritime interests; Illicit trafficking in arms and weapons of mass destruction; Illicit trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances; Smuggling and trafficking of persons at sea; IUU fishing; and intentional and unlawful damage to the marine environment (UN General Assembly 2008, 18–31).

The International Chamber of Commerce (ICC) data indicate that illegal activities at sea are still common e.g., arm piracy and robbery at sea for five years (2012-2016). Indonesia hosted the highest incidents of piracy and armed robbery at sea, followed by Nigeria and India (Table 1) (ICC 2017). There is the problem of illegal fishing around the waters of Indonesia, which has occurred since the 1990s. If one counts the loss of rupiah due to illegal fishing, it is estimated to reach trillions of rupiah. Therefore, the government seriously needs to combat illegal fishing by forming a task force 115 consisting of the Ministry of Marine Affairs and Fisheries, Navy, Police, Bakamla (Coast Guard), and the Attorney General. This effort has proven to be quite effective in reducing illegal fishing.

The issue of the development of defense budget increase in Asia compared to other regions shows a higher increase due to the growth factor of the economy and the problems of the South China Sea. Some countries such as China, Japan, India, South Korea, and Australia have improved their maritime capability. According to modernizing military capabilities, data, in Asia (2017) China ranks first with a budget of US $ 145.83 billion, then Japan and India for US $ 47.96 billion, South Korea for US $ 40 billion and Australia for US $ 20 billion (The Military Balance 2016). In addition, Asian countries are beginning to show improvement of Maritime capabilities, including Tanker and transport aircraft is the highest, followed by, frigates, and patrol boats, since 2011 (ibid.).

The mushrooming of illegal activities at sea is also due to inefficient bureaucracy practiced in Indonesia. There is simply too many departments involved in handling illegal activities at sea: the National Coordinating Body for Ocean Safety; the National Coordinating Body for Ocean Safety; the Ministry of Marine Affairs and Fisheries; the Ministry of Forestry; the Ministry of Energy and Mineral Resources; the Ministry of National Education, the Ministry of Transportation and Communications; the State Ministry for Environment; the Indonesian Navy; the Indonesian Air Force; the Marine Police; the Directorate General of Immigration; and the Directorate General of Customs (Dirhamsyah 2005). This leads to ineffective handling of illegal activities at sea. Several interrelated factors are responsible for this as Dirhamsyah wrote.

Of more crucial factor to Indonesia's inability to curtail illegal activities at sea is the required manpower to guard the massive coastline (Table 2) (D-Mitch 2018; GlobalFirepower 2018a). The table below shows the length of Indonesia's coastline as

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Table 1. Piracy and Arm Robbery at Sea Period 2012-2016

Location	Year				
	2012	2013	2014	2015	2016
SOUTH ASIA					
Indonesia	81	106	100	108	49
Malacca Straits	2	1	1	5	-
Malaysia	12	9	24	13	7
Philippines	3	3	6	11	10
Singapore Straits	6	9	8	9	2
Thailand	-	-	2	1	-
EAST ASIA					
China	1	-	-	4	7
South China Sea	2	4	1	-	-
Vietnam	4	9	7	27	9
INDIAN SUB					
Location			Year		
	2012	2013	2014	2015	2016
Bangladesh	11	12	21	11	3
CONTINENT					
India	8	14	13	13	14
SOUTH AMERICA					
Brazil	1	1	1	-	-
Colombia	5	7	2	5	4
Costa Rica	1	-	-	-	-
Dominican Republic	1	1	-	-	-
Ecuador	4	3	-	-	-
Guyana	-	2	1	-	2
Haiti	2	-	-	2	4
Mexico	-	-	-	-	1
Peru	3	4	-	-	11
Venezuela	-	-	1	1	5
AFRICA					
Algeria	1	-	-	-	-
Angola	-	-	1	-	2
Benin	2	-	-	-	1
Cameroon	1	-	1	1	-
Dem. Republic of Congo	2	-	1	3	2
Dem. Rep. of Sao Tome & Principe	-	-	1	-	-
Egypt	7	7	-	1	-
Gabon	-	2	1	-	-
Gana	2	1	4	2	3
Guinea	3	1	-	3	3
Gulf of Aden*	13	6	4	-	1
Ivory Coast	5	4	3	1	1

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Cotinue Table 1. Piracy and Arm .....

Kenya	1	1	-	2	2
Liberia	-	-	1	2	-
Mauritania	-	1	-	-	-
Morocco	-	1	1	-	1
Mozambique	2	2	1	1	1
Nigeria	27	31	18	14	36
Red Sea*	13	2	4	-	-
Sierra Leone	1	2	1	-	-
Somalia*	49	7	3	-	1
South Africa	-	-	-	-	1
Tanzania	2	1	1	-	-
The Congo	4	3	7	5	6
Togo	15	7	2	-	1
REST OF WOLRD					
Oman	-	-	2	-	-
Papua New Guinea	-	-	-	1	-
Yemen	-	-	-	-	1
TOTAL AT YEAR END	297	264	245	246	191

Table 2. Comparative Maritime Strength with Coastline Coverage in Maritime and Continental Countries (Selected only)

Category	Indonesia	Malaysia	Singapore	Japan	Australia	UK	US	Canada	India
Total Naval Assets*	221	61	40	131	47	76	415	63	294
Aircraft Carriers	0	0	0	4	2	2	20	0	1
Submarines	5	2	4	20	6	10	66	4	16
Frigates	8	3	6	0	10	13	10	12	14
Destroyers	0	0	0	36	1	6	65	0	11
Corvettes	24	6	6	6	0	0	0	0	22
Patrol Craft	74	41	11	6	13	21	13	20	139
Mine Warfare Craft	12	4	2	25	6	13	11	0	4
Merchant Marine Strength	8,782	1,690	3,558	5,289	549	1,551	3,611	500	1,674
Coastline Coverage (km)	54,716	4,675	193	29,751	25,760	2,429	19,924	202,080	7,000

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

being the second longest in the world after Canada.

From the table above, the ratio of total Naval Assets to Coastline Coverage 1 to 248. What this means is that each naval asset will have to cover 248 km of Indonesia's coastline. This is quantitatively better than the case of Australia (1:548) and that of Canada (1:3,208). Qualitatively, however, Indonesian coastline lends itself to one of the world's most strategic SLOCs and most vulnerable to maritime threats discussed earlier. It is this qualitative context that makes Indonesia worse off when compared to Australia and Canada. Besides, the quality of these naval assets that are highly questionable makes it difficult for Indonesia to secure its territorial waters from various types of maritime threats as exemplified in Table 3 below (Maritim 2017; Pertahanan 2015; UN General Assembly 2008).

4. Conclusion

The change has indeed made it vital for maritime states like Indonesia to issue a renewed maritime policy- the world maritime fulcrum. However, with increasing maritime threats that have been continuously confronting Indonesia, the world maritime fulcrum policy needs to espouse a broader maritime strategy framework that includes all maritime elements. The article specifically argues for the Indonesian navy to be one of the key components in this renewed maritime strategy. The foregoing discussion has demonstrated how and why the navy can become the driving force in reformulating the concept of maritime strategy for Indonesia. An inclusive maritime strategy does not only help protect Indonesian maritime boundaries but it will also create harmony and long-term solidity in the

5.References

Arashi, Reiko et al. 2016. Asia-Pacific Defense Outlook 2016 Defense in Four Domains. https://www2.deloitte.com/global/en/pages/public-sector/articles/gx-asia-pacific-defense-outlook.html.

Bateman, WSG, and RJ Sherwood. 1992. Principles of Australian Maritime Operations. Canberra. http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Principle_of_Aust_Maritime_Operations_265_opt.pdf (November 14, 2016).

Briganti, Giovanni de. 2012. "'Fifth-Generation' and Other Myths." defense-aerospace.com: 1–12. http://www.defense-aerospace.com/article-view/feature/135080/f_35-reality-check-10-years-on-%28part-1%29.html (April 16, 2017).

Budiman, Djoko Said. 2017. "Personal Interview 24 May."

Bueger, Christian. 2015. "What Is Maritime Security?" ScienceDirect 53: 159–64. http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327 (March 26, 2016).

Connelly, Aaron L. 2016. "Indonesia in the South China Sea : Going It Alone." Lowy Institute for International Policy Report (December).

Corbett, Julian Stafford. 1911. Some Principles of Maritime Strategy. ed. Keith Edkins Suzanne Shell. London: Project Gutenberg.

D-Mitch. 2018. "The Attack Submarines of Asia and Australia in 2018 ," : 2. http://www.navalanalyses.com/2018/05/infographics-34-attack-submarines-of.html.

Defence, Ministry of. 2011. Joint Doctrine Publication 0-10 British Maritime Doctrine. Swindon: The Development, Concepts and Doctrine Centre Ministry of Defence. www.mod.uk/dcdc.

Dhowan, RK. 2015. Ensuring Secure Seas : Indian Maritime Security Strategy. ed. Jasneet S Sachdeva Sanjay J Singh, NM, Sarabjeet S Parmar. New Delhi: Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy). http://indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf.

Directorate-General for Mobility and Transport, Ministry of Infrastructure and the Environment Directorate for Maritime affair. 2015. The Dutch Maritime Strategy 2015 - 2025. Den Haag: Directorate for Maritime affair, Directorate-General for Mobility and Transport, Ministry of Infrastructure and the Environment. https://www.government.nl/documents/reports/2015/07/07/the-dutch-maritime-strategy-2015-2025.

Dirhamsyah, Dirham. 2005. "Maritime Law Enforcement and Compliance in Indonesia : Problems and Recommendations." 144(October): 1–16.

Erwin, Alde Darma. "Wawancara 22 Mei 2017."

Fan, Gaoyue. 2011. "Maritime Interests : China-US Cooperation and Conflicts." Pacific Forum CSIS 11(August): 17. https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/issuesinsights_vol11no10_English.pdf.

GlobalFirepower. 2018a. "Comparisons of World Military Strengths." GlobalFirepower. https://www.globalfirepower.com/countries-comparison.asp (October 23, 2018).

———. 2018b. "Indonesia Military Strength." GlobalFirepower. https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=indonesia (October 23, 2018).

Gorshkov, S. G. 1979. Pergamon Press Ltd Sea Power of the State. First. London: Cox & Wyman Ltd.

Government, HM. 2014. The UK National Strategy for Maritime Security. London: Williams Lea Group. www.gov.uk/government/publications.

Hattendorf, John B. 2013. "What Is a Maritime Strategy ?" (1).

Hattendorf, John B., D. Phil, and Ernest J. 2004. The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977-1986. New York: Galt & Hoy.

Hill, Richard. 2000. Sea Power Centre-Australia Working Paper Medium Power Strategy Revisited.

Hoyt, Timothy D. 2007. "The United States and Maritime Strategy: A Parochial View from the U.S. Naval War College." Elsevier 51(4): 577–84.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ICC, International Maritime Bureau. 2017. Piracy and Armed Robbery Against Ships. London. http://www.nepia.com/media/558888/2016-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf.

Indonesia Government. 2015. "Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia." Sekretaris Kabinet: 15. http://presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html (April 15, 2017).

Keck, Zachary. 2015. "Russia Is Already Developing New Fifth-Generation Submarines." The National Interest: 1–9. http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/russia-already-developing-new-fifth-generation-submarines-13167 (October 23, 2018).

Keliat, Makmur. 2009. "Keamanan Maritim Dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia." Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik 13(Juli): 19.

Klimenko, Ekaterina. 2016. Russia's Artic Security Policy Still Quiet in the High North ? Stockholm: SIPRI. http://books.sipri.org/files/PP/SIPRIPP45.pdf.

Kompas. 2018. "Kompas Cyber Media." Kompas. https://nasional.kompas.com/read/2018/05/04/20442371/indonesia-daftarkan-16056-pulau-bernama-ke-pbb (October 23, 2018).

Kusumaatmadja, Mochtar. 1979. Pengaturan Hukum Penjagaan Keamanan Di Laut Dan Pantai. Bandung: Binacipta.

Mahan, Alfred Thayer. 1889. The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783. Boston: Little Brown and Company.

Mangindaan, Robert. 2002. "Maritime Strategy of Indonesia in 2000-2010." In Maritime Strategies in Asia, eds. Jiirgen Schwarz, Wilfried A Herrmann, and Banns-frank Seller. Bangkok: White Lotus Press, 325–37.

———. 2017. "Personal Interview 23 May."

Maritim, Kemenko. 2017. Kebijakan Kelautan Indonesia. Jakarta: Kemenko Maritim.

Marsetio. 2014. Sea Power Indonesia. Pertama. Jakarta: Universitas Pertahanan.

———. "Wawancara 8 Agustus 2017."

Mccaffrie, Jack. 2007. The Sea Power Centre-Australia and Halstead Press Positioning Navies for the Future : Challenge and Response. Sydney: Halstead Press. http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Sea_Power_Conference_2004.pdf.

Mearsheimer, John J. 1986. "A Strategic Misstep : The Maritime Strategy and Deterrence in Europe." International Security 11(2): 3–57. http://www.jstor.org/stable/2538957.

Melda, Kamil Ariadno. "Wawancara 25 Juli 2017."

Menon, Raja. 1998. Maritime Strategy and Continental Wars. London: Frank Cass.

Ministre, Premier. 2015. National Strategy for the Security of Maritime Areas. http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/01/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes_en_national_strategy_for_the_security_of_maritime_areas.pdf.

Morrison, Ltgen David. 2011. "Ltgen David Morrison, AO." (January): 5. http://103.11.78.168/~/media/Files/Speeches/Speech_to_Maritime_Conference.pdf.

Oegroseno, Arif Havaf. "Wawancara 13 Juli 2017."

Pertahanan, Kementerian. 2015. Buku Putih Pertahanan Indonesia 2015. III. Jakarta: Kementrian Pertahanan Republik Indonesia.

Philippe Couillard. 2015. The Maritime Strategy by the Year 2030,. Quebec: Gouvernement du Québec. https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/06/maritime-strategy-unabridged2.pdf.

Poerwowidagdo, Sapto J. 2013. "Maritim Blue Ocean Strategy in Managing Maritime Security." Jurnal Pertahanan 3(Desember): 41–52.

Puspen Mabesal. 2006. "Membangun Kekuatan Angkatan Laut." Mabes TNI: 7. http://www.tni.mil.id/view-3163-membangun-kekuatan-angkatan-laut.html (April 18, 2017).

Salim. "Wawancara 27 Juli 2017."

Salim, Commander. 2015. "A Pathway to Indonesia's Maritime Future: The Role of Maritime Policy, Doctrine and Strategy." In , 30.

Sukma, Rizal. "Wawancara 5 September 2017."

Swartz, Peter M. 2005. "US Navy Capstone Strategies & Concepts (1974-2005)." : 1–31. http://ibiblio.org/hyperwar/NHC/Capstone/USN Strategies and Concepts - 1974-2005/USN Strategies and Concepts - 1974-2005.html.

Sweden, Government Offices of. 2015. "A Swedish Maritime Strategy – for People , Jobs and the Environment." (December): 7. http://www.government.se/information-material/2015/12/a-swedish-maritime-strategy/.

The Military Balance. 2016. Modernising Military Capabilities; Familiar Security Challenges. Routledge Taylor & Francis Group.

Till, Geoffrey. 1982. 1 Maritime Strategy and The Nuclear Age. London: The Macmillan Press Ltd.

———. 2005. Sea Power A Guide for the Twenty-First Century. London: Frank Cass.

———. 2007. "Maritime Strategy in a Globalizing World." Orbis 51(4): 569–75. http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0030438707000749 (March 26, 2016).

U.S. Navy. 2015. A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower. https://www.uscg.mil/seniorleadership/DOCS/CS21R_Final.pdf.

UN General Assembly. 2008. "Oceans and the Law of the Sea,." A/63/63(10 March). http://www.refworld.org/docid/48da24e72.html (April 9, 2017).

UNCTAD. 2017. Review of Maritime Transport 2017. New York: UN. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf.

UNTAD. 2016. Review of Maritime Transport 2016. New York: UN. https://doi.org/10.18356/8a715c05-en.

Watkins, Admiral James D. 1986. The Maritime Strategy. Annapolis Maryland. United States Naval Institute Press.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gea
JURNAL PENDIDIKAN GEOGRAFI

ANALISIS KEBERADAAN 92 PULAU TERLUAR DI INDONESIA DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN KONSEP TOL LAUT

Rizki Baihaqi
Jurusan Teknik Geodesi dan Geomatika – Institut Teknologi Bandung
rizkibaihaqi93@gmail.com

ABSTRACT

The aim of this study is to analyze the 92 outer islands of Indonesia to be the location of the port construction. Those islands functioned to maintain the security of sea territory of Indonesia as one of the supporting elements sea toll concept. The research methodology used in this research is the study of literature and spatial analysis using ArcGIS 10.1. Based on research, from the 92 outermost islands, there are five outer islands are geographically condition is not effective to build the port because its land area less than one hectare. Then there are eight outer islands can be built the port based on the parameters of the geographical conditions of the island, its proximity to the ALKI (Indonesian archipelagic sea lanes) and a comparison of its proximity to existing ports.

Keywords: *outer islands of Indonesia, sea toll, ALKI.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis 92 pulau terluar Indonesia yang dapat dijadikan lokasi pembangunan pelabuhan yang difungsikan untuk menjaga keamanan wilayah laut Indonesia sebagai salah satu elemen pendukung konsep tol laut. Metodologi penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah studi literatur dan analisis spasial menggunakan ArcGIS 10.1. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan penting yaitu dari 92 pulau terluar, terdapat 5 pulau terluar yang secara geografis kondisinya tidak efektif untuk dibangun pelabuhan karena luas area daratannya kurang dari satu hektar. Kemudian terdapat 8 pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan berdasarkan parameter kondisi geografis pulau, kedekatannya dengan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) dan perbandingan kedekatannya dengan pelabuhan yang sudah ada.

Kata kunci: Pulau Terluar Indonesia, Tol Laut, ALKI.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut terluas di dunia sehingga memiliki potensi besar untuk menjadi poros maritim dunia. Hal tersebut telah disuarakan oleh Presiden Republik Indonesia yaitu Bapak Joko Widodo dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur yang berlangsung di Myanmar pada tanggal 13 November 2015 dan dihadiri oleh seluruh Kepala Negara/Pemerintahan negara anggota ASEAN, Republik Korea Selatan, Republik Rakyat Tiongkok, Jepang, Australia, Selandia Baru, India, Amerika Serikat, Rusia, dan Sekretaris Jenderal ASEAN. Selain itu, Sekretaris-Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa dan Presiden Asian Development Bank juga hadir sebagai guest of the chair. Gagasan poros maritim dunia ini bukan hanya didasari fakta bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dengan berbagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

potensi sumber daya yang ada, melainkan juga didasari adanya momentum pergeseran pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dari Barat ke Asia Timur dikarenakan bangkitnya negara- negara di ASIA.

Konsep poros maritim dunia yang dikemukakan oleh Presiden Republik Indonesia pada KTT Asia Timur memiliki lima pilar utama yaitu sebagai berikut:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia.
2. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama.
3. Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
4. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.
5. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Dari lima pilar tersebut, salah satu elemen yang menurut penulis berperan penting dalam mewujudkan konsep poros maritim dunia adalah pelabuhan. Peran penting pelabuhan dapat dilihat dalam rencana besar Indonesia untuk mengimplementasikan konsep tol laut. Tol laut adalah sebuah sistem transportasi barang dengan menggunakan kapal berukuran besar dengan kapasitas 3000 - 4000 TEUs (*twenty foot equivalent*) yang melewati sebuah jalur laut utama dari ujung barat hingga ujung timur Indonesia secara rutin. Karena pola gerakannya dari barat ke timur dan kemudian berbalik arah timur ke barat (seperti gerakan sebuah pendulum) maka program ini dinamakan Pendulum Nusantara. Di dalam jalur laut utama tersebut, terdapat enam pelabuhan utama yang akan disinggahi oleh kapal-kapal berukuran besar, yaitu Belawan (Medan), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Makassar (Sulawesi), Bitung (Sulawesi) dan Sorong (Papua). Enam pelabuhan ini juga berfungsi sebagai titik simpul atau hub regional bagi daerah di sekitarnya. Skema dasar jalur tol laut dapat dilihat pada gambar 1.



PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sumber: IPC, 2012

Gambar 1. Skema jalur tol laut

Kesiapan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia baik itu pelabuhan yang dijadikan sebagai titik utama tol laut maupun pelabuhan lainnya yang berfungsi untuk mendistribusikan lebih lanjut barang-barang dari pelabuhan utama merupakan salah satu bentuk peranan penting dari adanya pelabuhan seperti yang telah dituangkan pada buku implementasi konsep tol laut 2015-2019 yang dibentuk oleh Badan Perencanaan, Pembangunan Nasional (Bappenas).

Selain berperan dalam konsep tol laut, pelabuhan juga dapat berperan dalam menjaga keamanan maritim yang secara tidak langsung dapat mendukung konsep tol laut terutama hubungannya dengan pihak internasional. Adanya 92 pulau terluar yang ada di Indonesia dapat dijadikan lokasi pelabuhan yang strategis untuk menjaga keamanan maritim karena langsung berhadapan dengan wilayah laut teritorial Indonesia sebagai batas wilayah kedaulatan negara. Hal tersebut dapat memberikan efektifitas dan efisiensi kapal-kapal yang akan melakukan patroli keamanan laut karena sudah berada di daerah terluar Indonesia.

Konsep tol laut yang telah dituangkan dalam buku implementasi konsep tol laut 2015-2019 merupakan suatu rencana yang ingin dieksekusi oleh pemerintah. Sampai saat ini, konsep tol laut masih berfokus pada penyebaran logistik demi mewujudkan pemerataan harga serta membangun pusat-pusat ekonomi baru. Dalam penelitian ini ingin dilakukan pengembangan mengenai konsep tol laut sehingga tidak hanya masalah logistik yang diperhatikan tetapi masalah lainnya yaitu masalah keamanan negara.

Indonesia memiliki 92 pulau terluar yang langsung berhadapan dengan luar wilayah Indonesia, maka pulau-pulau tersebut dapat dijadikan lokasi strategis untuk membantu mengamankan wilayah laut Indonesia. Hal tersebut dapat dilakukan dengan membangun pelabuhan-pelabuhan agar kapal patroli keamanan Indonesia berada hampir di titik terluar wilayah Indonesia sehingga penindakan dan pencegahan pelanggaran keamanan di laut dapat dilakukan secara lebih efektif dan efisien.

Tujuan penelitian ini adalah melakukan analisis terhadap 92 pulau terluar Indonesia yang dapat dijadikan lokasi pembangunan pelabuhan yang difungsikan untuk menjaga keamanan wilayah laut Indonesia sebagai salah satu elemen pendukung konsep tol laut.

Konsep Tol Laut

Konsep tol laut merupakan sebuah gagasan yang sudah dicanangkan sejak pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dengan nama pendulum nusantara. Saat ini di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo konsep pendulum nusantara ini diberi nama tol laut. Definisi tol laut sudah dijelaskan sebelumnya pada bab 1 di bagian latarbelakang. Definisi lainnya dari konsep tol laut dikeluarkan oleh Bappenas yang tertuang dalam buku implementasi tol laut 2015-2019 yaitu merupakan suatu konsep memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian Timur. Konsep tersebut selain untuk mengkoneksikan jalur pelayaran dari barat ke timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara-negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian Timur. Ide dari konsep tol laut tersebut akan membuka akses regional dengan cara membuat dua pelabuhan besar berskala hub internasional yang dapat melayani kapal-kapal niaga besar di atas 3.000 TEU atau sekelas kapal panamax 6000 TEU.

Konsep tol laut ini merupakan suatu bentuk perwujudan dalam membangun konektivitas antar pulau di seluruh Indonesia sesuai dengan konsep poros maritim dunia nomor dua yaitu memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim

dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Pelabuhan

Definisi dari pelabuhan tertuang pada Peraturan Presiden No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan yaitu tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Informasi sebaran pelabuhan di Indonesia dapat diperoleh dari Kementerian Perhubungan seperti ditunjukkan pada gambar 2.



Gambar 2. Peta Sebaran Pelabuhan Indonesia

Pulau Terluar Indonesia

Keberadaan pulau-pulau terluar secara geografis sangatlah strategis, karena berdasarkan pulau- pulau inilah batas laut Negara Indonesia ditentukan. Namun demikian, kondisi pulau-pulau terluar cukup memprihatinkan karena umumnya merupakan daerah terpencil, miskin, bahkan tidak berpenduduk, dan jauh dari perhatian pemerintah (Djunarsjah, 2013).

Pulau-pulau terluar dapat mengambil peranan penting dalam mendukung konsep tol laut serta keamanan negara. Hal tersebut berkaitan dengan dijadikannya pulau-pulau terluar tersebut sebagai pelabuhan terluar Negara Indonesia yang memiliki fungsi utama sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal patroli Indonesia yang bertugas untuk menjaga wilayah laut Indonesia.

Menjaga wilayah laut di bagian terluar negara Indonesia bukan hanya berperan untuk mencegah adanya pelanggaran keamanan yang masuk ke wilayah Indonesia (contohnya pencurian ikan) tetapi juga mencegah pelanggaran keamanan yang terjadi dari dalam Indonesia karena ketika ada pelanggaran keamanan laut seperti pencurian ikan oleh kapal asing di perairan kepulauan atau perairan pedalaman Indonesia dan akan membawa hasil curian tersebut ke luar Indonesia maka kapal-kapal tersebut akan melewati daerah terluar Indonesia, dengan begitu adanya pelabuhan di

pulau-pulau terluar Indonesia dapat memberikan efektifitas dan efisiensi kapal-kapal patroli keamanan laut untuk melakukan penindakan terhadap pelanggaran keamanan laut. Penjagaan keamanan dengan cara tersebut dapat menjadi salah satu bukti keseriusan Indonesia untuk berperan dalam perdagangan internasional.

Berdasarkan inventarisasi yang telah dilakukan oleh Dishidros TNI-AL, terdapat 92 pulau yang berbatasan langsung dengan negara tetangga, yaitu:

1. Pulau Simeulucut, Salaut Besar, Rawa, Rusa, Benggala, dan Rondo berbatasan dengan India.
2. Pulau Sentut, Tokong Malang Baru, Damar, Mangkai, Tokong Nanas, Tokong Belayar, Tokong Boro, Semiun, Subi Kecil, Kepala, Sebatik, Gosong Makasar, Maratua, Sambit, Berhala, Batu Mandi, Iyu Kecil, dan Karimun Kecil berbatasan dengan Malaysia.
3. Pulau Nipa, Pelampong, Batu Berhenti, dan Nongsa berbatasan dengan Singapura.
4. Pulau Sebetul, Sekatung, dan Senua berbatasan dengan Vietnam.
5. Pulau Lingian, Salando, Dolangan, Bangkit, Manterawu, Makalehi, Kawalusu, Kawio, Marore, Batu Bawa Ikang, Miangas, Marampit, Intata, Kakarutan, dan Jiew berbatasan dengan Filipina.
6. Pulau Dana, Dana (pulau ini tidak sama dengan Pulau Dana yang disebut pertama kali, terdapat kesamaan nama), Mangudu, Shopialoisa, Barung, Sekel, Panehan, Nusa Kambangan, Kolepon, Ararkula, Karaweira, Penambulai, Kultubai Utara, Kultubai Selatan, Karang, Enu, Batugoyan, Larat, Asutubun, Selaru, Batarkusu, Masela, dan Meatimiarang berbatasan dengan Australia.
7. Pulau Leti, Kisar, Wetar, Liran, Alor, dan Batek berbatasan dengan Timor Leste.
8. Pulau Budd, Fani, Miossu, Fanildo, Bras, Bepondo, dan Liki berbatasan dengan Kepulauan Palau.
9. Pulau Laag berbatasan dengan Papua Nugini.
10. Pulau Manuk, Deli, Batukecil, Enggano, Mega, Sibarubaru, Sinyaunau, Simuk dan Wunga berbatasan dengan Samudera Hindia.

Daftar 92 pulau terluar beserta informasi geografis dan titik-titik dasar yang berada pada pulau tersebut telah di teliti sebelumnya dalam penelitian Rezkika Mardana pada tahun 2011. Data informasi geografis dari penelitian tersebut dijadikan sebagai salah satu acuan untuk melakukan analisis terhadap kondisi geografis dari pulau-pulau terluar. Gambar 3 menunjukan peta sebaran pulau terluar Indonesia berdasarkan data yang diperoleh dari penelitian tersebut.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Definisi alur laut kepulauan terdapat pada Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 yaitu alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya. Indonesia telah menetapkan alur laut kepulauannya berdasarkan Peraturan Presiden No. 37 Tahun 2002 tentang Hak ALKI. Terdapat 3 alur laut kepulauan Indonesia yang telah ditetapkan seperti ditunjukkan pada gambar 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Peta Sebaran Pulau Terluar Indonesia



Gambar 4. Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia

Pada ALKI tersebut kapal asing yang berlayar harus berada pada radius 40 mil laut dari garis-garis yang terbentuk dari titik-titik ALKI yang sudah ditetapkan oleh Indonesia.

Selat Internasional

Sebuah wilayah dikatakan sebagai selat internasional dan harus diperuntukkan bagi navigasi internasional diantara laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dua negara atau lebih. Menurut pendapat dari Pengadilan Internasional, selat internasional adalah situasi geografis sebuah selat yang menghubungkan dua laut lepas atau lebih sehingga menyebabkan wilayah tersebut secara otomatis menjadi navigasi internasional. Artinya, pelayaran dimaksudkan untuk melewati wilayah tersebut untuk menuju ke negara ketiga dan tidak dimaksudkan untuk memasuki

wilayah negara yang memiliki selat tersebut. Indonesia memiliki empat selat internasional yang berada di wilayah kedaulatan negara yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Sampai saat ini, belum didefinisikan secara jelas batas laut dari wilayah selat-selat tersebut.

METODOLOGI PENELITIAN

Konsep tol laut merupakan salah satu langkah pemerintah untuk mewujudkan konektivitas nasional yang tentunya masih membutuhkan banyak pengembangan. Adanya tol laut ini seharusnya bukan hanya dititik beratkan masalah logistik antar wilayah timur Indonesia dan wilayah barat Indonesia tetapi memperhatikan juga wilayah-wilayah terluar Indonesia yang sampai saat ini masih kurang mendapatkan perhatian. Dengan fakta bahwa Indonesia memiliki 92 pulau terluar yang memiliki peranan penting bagi Negara Indonesia salah satunya yaitu sebagai lokasi titik-titik dasar untuk penarikan garis pangkal sebagai penentu batas wilayah negara, seharusnya konsep tol laut ini memperhatikan pengembangan pulau-pulau tersebut. Bentuk pengembangan yang dapat dilakukan adalah dengan membangun pelabuhan-pelabuhan di pulau terluar sehingga dapat dijadikan lokasi untuk membangun kekuatan militer sesuai dengan konsep poros maritim dunia.

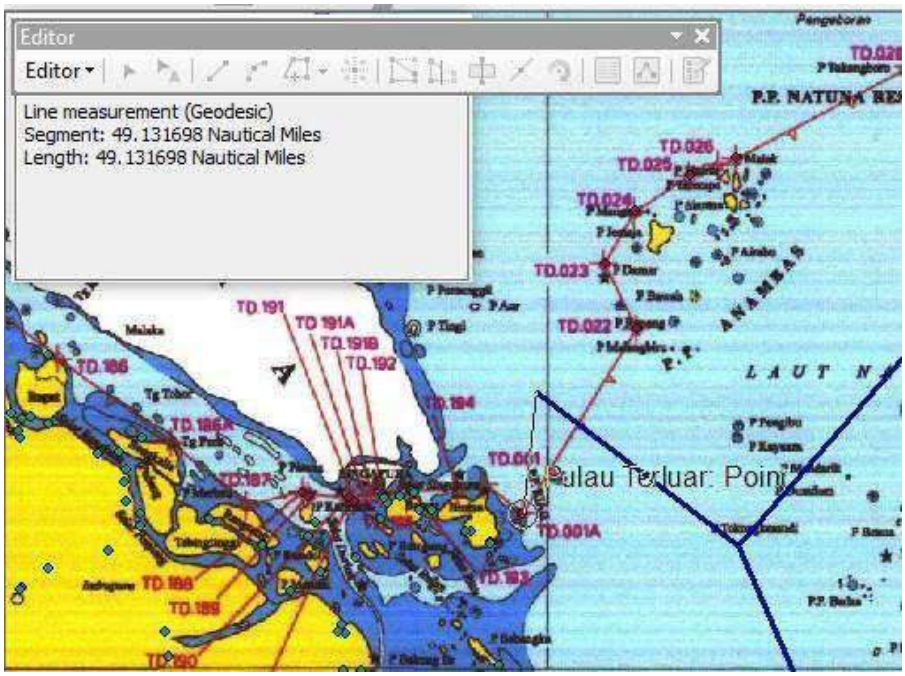
Pembangunan pelabuhan di 92 pulau terluar tersebut tentunya membutuhkan dana yang cukup besar sehingga perlu dilakukan penentuan pulau terluar mana yang sangat strategis untuk segera dibangun pelabuhan. Setelah dilakukan berbagai studi literatur, terdapat beberapa parameter yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam menentukan lokasi pulau terluar yang strategis untuk dibangun pelabuhan. Parameter tersebut yaitu kondisi geografis dari pulau-pulau terluar, kedekatannya dengan ALKI, dan kedekatannya dengan pelabuhan yang sudah ada. Dalam penelitian ini digunakan metode komparasi untuk memperoleh lokasi pulau terluar yang strategis berdasarkan parameter-parameter yang sudah ditentukan.

Perbandingan kondisi geografis antar pulau terluar dilakukan dengan memperhatikan informasi luas wilayah dari pulau terluar sebagai parameter utamanya. Untuk perbandingan kedekatan pulau terluar terhadap ALKI dan pelabuhan yang sudah ada dilakukan perhitungan jarak menggunakan perangkat lunak ArcGIS 10.1. Perhitungan jarak dilakukan pada peta dengan sistem proyeksi *mercator* serta menggunakan ellipsoid referensi WGS 84 seperti ditunjukkan pada gambar 5.

Secara keseluruhan, metodologi penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi Literatur
   Studi literatur dilakukan untuk memperoleh pemahaman secara utuh terkait penelitian ini yang dapat diperoleh dari buku-buku, tugas akhir, jurnal penelitian, artikel, dan website.
2. Pengumpulan data
   Data-data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data 92 pulau terluar Indonesia, data ALKI, peta NKRI, dan peta sebaran pelabuhan di Indonesia yang diperoleh dari Kementerian Perhubungan Laut.
3. Analisis Data
   Analisa dilakukan terhadap lokasi pelabuhan strategis di pulau terluar Indonesia berdasarkan data yang sudah ada dengan menggunakan parameter-parameter yang sudah ditentukan yaitu kondisi geografis dari pulau terluar dan perbandingan kedekatan pulau terluar tersebut terhadap ALKI serta pelabuhan yang sudah ada.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 5. Metode perhitungan jarak secara langsung pada perangkat lunak ArcGIS 10.1.

4. Penarikan Simpulan
   Simpulan diambil berdasarkan analisa yang dilakukan yaitu mengenai pulau terluar mana yang secara geografis dapat dibangun pelabuhan dan memiliki jarak yang lebih dekat dengan ALKI dibanding pelabuhan yang sudah ada.

Diagram alir yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar 6.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Lokasi Pulau Terluar yang Strategis untuk Dibangun Pelabuhan

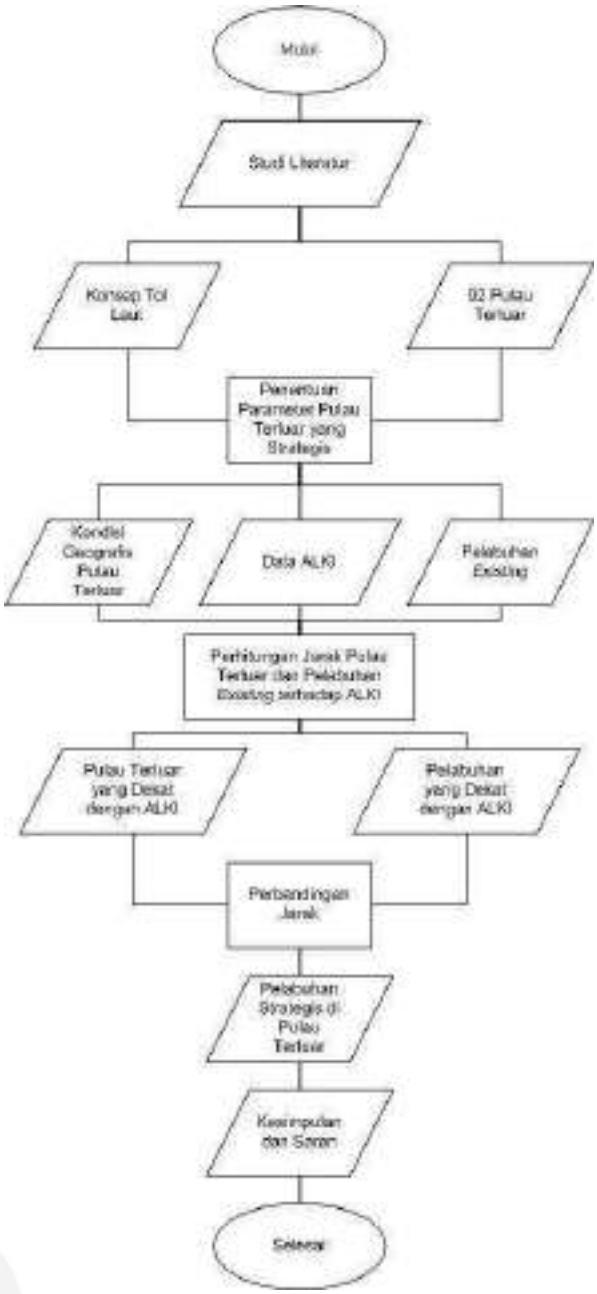
Lokasi pulau terluar yang strategis untuk dibangun pelabuhan akan ditinjau dari kondisi geografis dari pulau terluar, kedekatannya dengan ALKI, dan perbandingan kedekatannya dengan pelabuhan yang sudah ada. Keberadaan selat internasional tidak dapat dijadikan parameter penentuan pulau terluar yang strategis untuk dibangun pelabuhan karena tidak adanya informasi yang jelas mengenai batas-batas dari selat tersebut.

Pulau-pulau terluar terbentuk dari material yang beragam. Terdapat pulau yang didominasi oleh pasir maupun batu karang. Kandungan material ini akan turut menentukan apakah pulau tersebut memadai atau tidak untuk dibangun pelabuhan. Pulau-pulau yang didominasi dengan batuan karang dengan keadaan pantai yang curam dianggap tidak memadai. Dari daftar pulau terluar di Indonesia terdapat beberapa pulau yang masuk ke dalam poin tersebut seperti Pulau Batu Mandi.

Wilayah pulau terluar memiliki luas yang cukup variatif, mulai dari yang terkecil berukuran ±0.00002 km^2 atau ±20 m^2 yaitu Pulau Batu Mandi sampai yang berukuran terbesar yaitu Pulau Wetar dengan luas area ±2016 km^2. Dari 92 pulau terluar tersebut terdapat 5 pulau yang memiliki luas area kurang dari 1 hektar yaitu Pulau Batu Mandi, Pulau Iyu Kecil, Pulau Nipa, Pulau Nongsa, dan Pulau Jiew. Dengan luas area kurang dari 1 hektar, pulau-pulau tersebut dianggap tidak memadai untuk dibangun pelabuhan dikarenakan dalam membangun pelabuhan terdapat luasan tertentu yang dianggap sebagai luas minimum sesuai dengan jenis dan tujuan pelabuhan itu. Selain kelima pulau tersebut, terdapat 87 pulau terluar lain yang dianggap masih memadai untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dibangun pelabuhan dari segi luas wilayah daratannya. Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI adalah pulau terluar yang memiliki jarak kurang dari 100 mil laut terhadap ALKI.



Gambar 6. Diagram alir penelitian

Kedekatan dengan ALKI I

Terdapat tiga pulau kecil terluar Indonesia di bagian utara yang berdekatan dengan ALKI IA yang merupakan alur pelayaran internasional dari arah Selat Singapura yaitu Pulau Sentut, Pulau Tongkoma, dan Pulau Damar. Untuk pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI I yang merupakan alur pelayaran internasional dari Laut Cina Selatan yaitu Pulau Senua, Pulau Subi Kecil, dan Pulau Kepala. Letak pulau-pulau tersebut ditunjukkan pada gambar 7.

Jarak dari pulau-pulau terluar tersebut dengan ALKI I A dan ALKI I bagian utara dapat di lihat pada tabel 1.

Tabel 1. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI I

No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Sentut	49.14
2.	Pulau Tokongma	48.33
3.	Pulau Damar	59.16
4.	Pulau Senua	36.54
5.	Pulau Subi Kecil	33.24
6.	Pulau Kepala	59.21
7	Pulau Batu Kecil	34.44
8	Pulau Deli	61.83

Pada bagian selatan dari ALKI 1, terdapat dua pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI tersebut yaitu Pulau Batu Kecil dan Pulau Deli. Jarak dari kedua pulau tersebut ditunjukkan pada tabel 1, sedangkan gambar 2 menunjukan gambar lokasi kedua pulau tersebut dengan ALKI.

Kedekatan dengan ALKI II

Terdapat empat pulau kecil terluar Indonesia di bagian utara yang berdekatan dengan ALKI II yang merupakan alur pelayaran internasional dari arah Laut Sulawesi yaitu Pulau Sambit, Pulau Ligian, Pulau Salando, dan Pulau Maratua. Untuk pulau kecil yang berdekatan dengan ALKI II di bagian selatan yang merupakan alur pelayaran internasional dari dan ke arah Samudera Hindia terdapat Pulau Sophialouisa. Letak pulau-pulau tersebut ditunjukkan pada gambar 9.

Jarak dari pulau-pulau terluar tersebut dengan ALKI II bagian utara dan selatan dapat di lihat pada tabel 2.

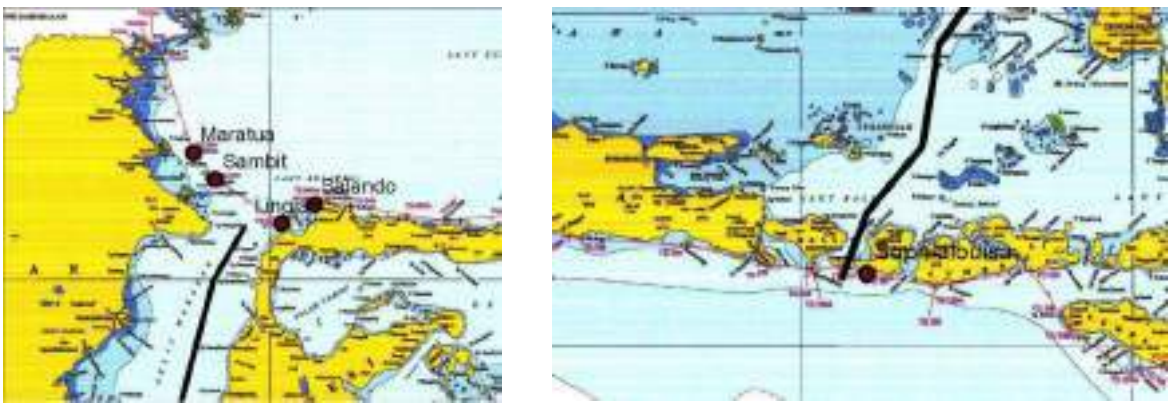
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 7. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI I di bagian utara ALKI



Gambar 8. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI I di bagian selatan ALKI



(A) (B)

Gambar 9. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI II (A) di bagian utara, (B) di bagian selatan

Tabel 2. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI II

No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Sambi	58.29
2.	Pulau Lingian	39.98
3.	Pulau Salando	78.10
4.	Pulau Maratua	94.91
5.	Pulau Sophialouisa	24.82

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kedekatan dengan ALKI III

Terdapat tujuh pulau kecil terluar Indonesia di bagian utara yang berdekatan dengan ALKI III A dan ALKI III E yang merupakan alur pelayaran internasional dari arah Samudera Pasifik yaitu Pulau Kawalusu, Pulau Kawlo, Pulau Marore, dan Pulau Batubawai untuk ALKI III A dan Pulau Kakarutan, Pulau Inata, dan Pulau Marampit yang berdekatan dengan ALKI III E. Letak pulau-pulau tersebut ditunjukkan pada gambar 10.



Gambar 10. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI III A di bagian utara dan ALKI III E

Jarak dari pulau-pulau terluar tersebut dengan ALKI III A bagian utara dan ALKI III E dapat di lihat pada tabel 3.

Tabel 3. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI III A bagian utara dan ALKI III E

No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Kawalasu	19.99
2.	Pulau Kawlo	17.28
3.	Pulau Marore	21.90
4.	Pulau Batubawai	22.78
5.	Pulau Kakarutan	76.76
6.	Pulau Inata	77.74
7	Pulau Marampit	85.29

Sedangkan pada bagian selatan dari pulau terluar Indonesia terdapat Pulau Mangudu dan Pulau Dana yang berdekatan dengan ALKI III A. Lalu ada pulau Dana dan Pulau Dana (Pulau Dana yang berbeda) yang berdekatan dengan ALKI III D. Pulau Wetar, Pulau Kisar, dan Pulau Leti berdekatan dengan ALKI III B. Dan terakhir yaitu Pulau Larat, Pulau Selaru, dan Pulau Batu Goyang yang berdekatan dengan ALKI III C. Gambar 11 menunjukan ilustrasi dari penjelasan tersebut. Informasi mengenai jarak pulau terluar dengan ALKI dijelaskan pada tabel 4.

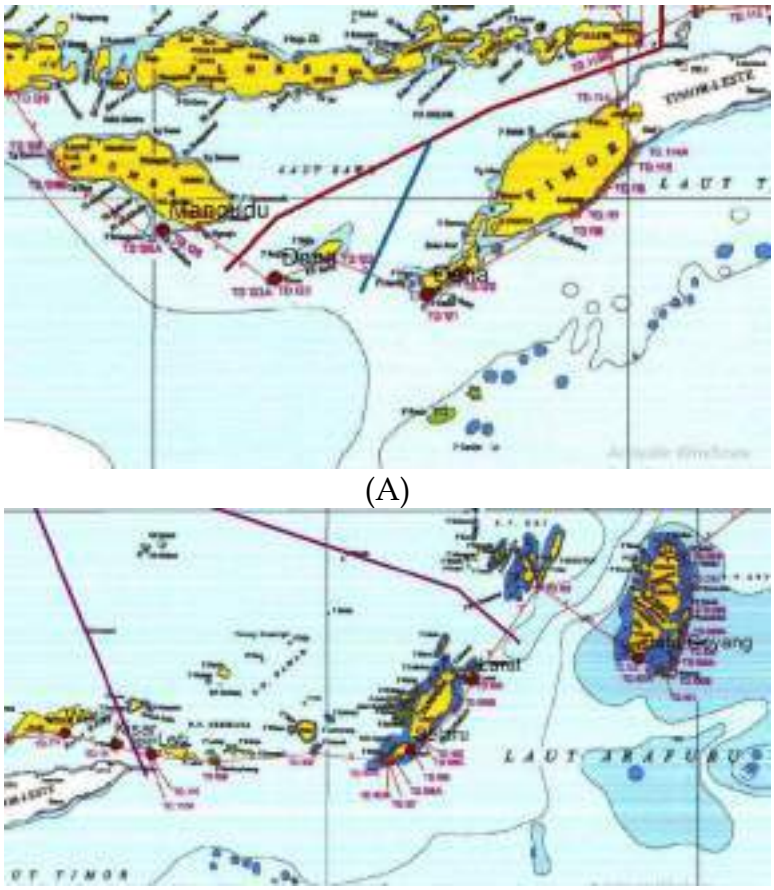
Tabel 4. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI III A bagian selatan, ALKI III D, ALKI III B dan ALKI III C

No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Mangudu	46.86
2.	Pulau Dana	31.72
3.	Pulau Dana	54.71
4.	Pulau Dana	41.74
5.	Pulau Wetar	73.42
6.	Pulau Kisar	34.92
7	Pulau Leti	17.65
8	Pulau Larat	47.34
9	Pulau Batu Goyang	97.61

Lokasi Pelabuhan Strategis di Pulau Terluar

Analisis lokasi pelabuhan strategis ditinjau dari beberapa parameter yaitu kondisi geografis dari pulau terluar, kedekatannya dengan ALKI, dan keberadaan pelabuhan yang sudah ada berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan. Berdasarkan kondisi geografis pulau terluar dan kedekatannya dengan ALKI telah dibahas pada sub-bab sebelumnya sedangkan perbandingannya dengan keberadaan pelabuhan yang sudah ada belum dibahas. Gambar 12 menunjukkan sebaran pulau terluar, sebaran pelabuhan yang sudah ada, dan ALKI Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



(A)

(B)

Gambar 11. Pulau terluar yang berdekatan dengan (A) ALKI III A bagian selatan dan ALKI III D (B) ALKI III B dan ALKI III C



Gambar 12. Peta sebaran pelabuhan, pulau terluar dan ALKI Indonesia

Dari 92 pulau terluar, 5 pulau terluar secara geografis daratannya tidak efektif untuk dibangun pelabuhan karena luas wilayahnya kurang dari 1 hektar, kemudian berdasarkan kedekatannya dengan ALKI diperoleh informasi terdapat 29 pulau terluar yang lokasinya berdekatan dengan ALKI (kurang dari 100 mil laut). Berdasarkan data sebaran pelabuhan yang sudah ada, pada ALKI IA

dari arah Selat Singapura terdapat 11 pelabuhan yang jaraknya kurang dari 100 mil laut dengan jarak pelabuhan terdekat dengan ALKI yaitu 61,91 mil laut, sedangkan pada ALKI I dari arah Laut Cina Selatan belum ada pelabuhan yang sudah terbangun dan berdekatan dengan ALKI. Pada ALKI 1 ke arah Samudra Hindia, terdapat 13 pelabuhan yang jaraknya kurang dari 100 mil laut dengan jarak terdekat yaitu 28,68 mil laut, sedangkan pulau terluar yang terdekat memiliki jarak 34.44 mil laut. Dari informasi tersebut maka dapat ditentukan bahwa pada ALKI IA dari arah Selat Singapura terdapat pulau terluar yang strategis yaitu Pulau Tokongma dengan jarak 48,30 mil laut ke ALKI IA. Pada ALKI I dari arah Laut Cina Selatan terdapat pulau yang strategis untuk dibangun pelabuhan yaitu Pulau Subi Kecil dengan jarak ke ALKI I sebesar 33,25 mil laut sedangkan pada ALKI 1 ke arah Samudera Hindia tidak terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan karena sudah ada pelabuhan dengan jarak yang lebih dekat ke ALKI I tersebut.

Pada ALKI II, dari arah Laut Sulawesi terdapat 4 pelabuhan yang sudah terbangun dan memiliki jarak kurang dari 100 mil laut dengan jarak terdekat yaitu 75.87 mil laut, sedangkan pada ALKI II menuju Samudra Hindia terdapat 14 pelabuhan yang sudah terbangun dengan jarak terdekat yaitu 21,36 mil laut. Dari informasi tersebut maka Pulau Lingian dapat dikategorikan pulau strategis karena memiliki jarak 39,97 mil laut namun pada ALKI II ke arah Samudera Hindia tidak ada pulau terluar yang dapat dijadikan pelabuhan strategis karena pulau terdekat dengan ALKI II memiliki jarak yang lebih besar dari pelabuhan yang sudah ada yaitu Pulau Sophialouisa dengan jarak 24,82 mil laut.

Pada ALKI III A dari arah Samudra Pasifik, terdapat 14 pelabuhan yang sudah ada dan berdekatan dengan ALKI III A dengan jarak terdekat yaitu 65,34 mil laut, sedangkan pada ALKI IIIA menuju Samudra Hindia terdapat 1 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III A dengan jarak 72 mil laut. Pada ALKI III B ke arah Laut Timor terdapat 8 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III B dengan jarak terdekat yaitu 21,94 mil laut. Pada ALKI III C ke arah Laut Timor terdapat 9 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III C dengan jarak terdekat yaitu 57,58 mil laut. Pada ALKI III D terdapat 2 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III D dengan jarak terdekat yaitu 52,84 mil laut. Pada ALKI III E terdapat 2 pelabuhan yang sudah ada dan berdekatan dengan ALKI III E dengan jarak terdekat yaitu 59.18 mil laut.

Dari informasi tersebut dapat disimpulkan bahwa pada ALKI III A dari arah Samudera Pasifik tidak terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan, kemudian pada ALKI III A ke arah Samudera Hindia terdapat pulau strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Dana dengan jarak ke ALKI III A sebesar 31,17 mil laut. Pada ALKI III B ke arah Laut Timor terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Leti dengan jarak ke ALKI III B sebesar 17,47 mil laut. Pada ALKI III C ke arah Laut Timor terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Larat dengan jarak ke ALKI III C sebesar 46,99 mil laut. Pada ALKI III D ke arah Laut Timor terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Dana dengan jarak ke ALKI III D sebesar 40,98 mil laut. Pada ALKI III E terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Kawio dengan jarak ke ALKI III E sebesar 17,23 mil laut. Untuk memperjelas hasil tersebut dapat dilihat pada tabel 5.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 5. Pulau terluar dan pelabuhan yang memiliki jarak terpendek dengan ALKI

ALKI	(A)	(B)
ALKI I A dari Selat Singapura	48,30 mil laut	61,91 mil laut
ALKI I dari Laut Cina Selatan	33,25 mil laut	-
ALKI I dari Samudera Hindia	34,44 mil laut	28,68 mil laut
ALKI II dari Laut Makassar	39,97 mil laut	75,87 mil laut
ALKI II dari Samudera Hindia	24,82 mil laut	21,36 mil laut
ALKI III A dari Samudera Pasifik	76,57 mil laut	65,34 mil laut
ALKI III A dari Samudera Hindia	31,17 mil laut	72,00 mil laut
ALKI III B dari Laut Timor	17,47 mil laut	21,94 mil laut
ALKI III C dari Laut Timor	46,99 mil laut	57,58 mil laut
ALKI III D dari Laut Timor	40,98 mil laut	59.18 mil laut
ALKI III E dari Samudera Pasifik	17,23 mil laut	59.18 mil laut

(A) Jarak terpendek dengan pulau terluar dengan ALKI
(B) Jarak terpendek pelabuhan yang sudah ada dengan ALKI

SIMPULAN

Simpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Dari 92 pulau terluar, terdapat 5 pulau terluar yang secara geografis kondisinya tidak efektif untuk dibangun pelabuhan karena luas area daratannya kurang dari satu hektar yaitu Pulau Batu Mandi, Pulau Iyu Kecil, Pulau Nipa, Pulau Nongsa, dan Pulau Jiew.
2. Terdapat 8 pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Tokongma, Pulau Subi Kecil, Pulau Lingian, Pulau Dana, Pulau Leti, Pulau Dana, Pulau Larat, dan Pulau Kaiwo berdasarkan parameter kondisi geografis pulau, kedekatannya dengan ALKI dan perbandingan kedekatannya dengan pelabuhan yang sudah ada.
3. Pemerintah perlu mempertimbangkan pembangunan pelabuhan di pulau terluar sebagai bentuk pengembangan konsep tol laut yang dapat dijadikan sebagai bukti keseriusan Indonesia untuk mendukung arus logistik internasional dengan membangun kekuatan maritim agar dapat menjamin keamanan dan keselamatan wilayah laut Indonesia di mata internasional.

REKOMENDASI

Rekomendasi dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penentuan lokasi pelabuhan strategis di pulau belum mempertimbangkan aspek hidro-oseanografi dari setiap pulau yang memiliki peranan penting untuk pembuatan pelabuhan sehingga perlu dilakukan survei hidro-oseanografi untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap terkait pelabuhan strategis di pulau terluar tersebut.
2. Perlu dilakukan penarikan garis batas di laut khususnya selat-selat internasional agar dapat dijadikan pertimbangan lainnya dalam menentukan lokasi pelabuhan strategis di pulau terluar karena sampai saat ini batas-batas dari selat tersebut belum didefinisikan.

DAFTAR PUSTAKA

BAPPENAS. 2014. *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut*. Jakarta

Djunarsjah, E. 2013. *Survei Pulau Terluar*. Bandung

Janhidros TNI AL. 2006. *Pulau-pulau Kecil Terluar NKRI*. Jakarta: Janhidros TNI AL

Mardana, R. 2011. *Kajian Pulau-Pulau Kecil Terluar Indonesia*. Tugas Akhir Sarjana. Bandung

Republik Indonesia. 2002. *Peraturan Pemerintah No. 37 (Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan)*. Jakarta

Republik Indonesia. (2008). *Peraturan Pemerintah No. 37 (Revisi Daftar Koordinat Geografis Titik- Titik Pangkal Kepulauan Indonesia)*. Jakarta.

Republik Indonesia. (2009). *Peraturan Presiden No.61 (Kepelabuhan)*. Jakarta

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Volume 23, Issue 2, November 2019 (87-101)
ISSN 1410-4946 (Print), 2502-7883 (Online)
doi: 10.22146/jsp.41709

Assessing the Evolution of Maritime Strategy in the Asia Pacific

Buddy Suseto[1], Zarina Othman[2], Farizal Mohd Razalli[3]

[1] Faculty of Humanities and Social Sciences, Universiti Kebangsaan Malaysia (email: budiseto@ymail.com)
[2] Corresponding Author. Faculty of Humanities and Social Sciences, Universiti Kebangsaan Malaysia (email: zaiothman02@gmail.com)
[3] Faculty of Humanities and Social Sciences, Universiti Kebangsaan Malaysia (email: farizal@ukm.edu.my)

Abstract

The end of the Cold War has provided an opportunity for scholars to do an in-depth study on the concept of maritime security, especially in the Asia Pacific region. One of the most important but often neglected concepts is maritime strategy which has been developing for centuries. Maritime strategy is designed for states' survival and to protect their national interests. Nevertheless there is no 'one size fits all' concept. Therefore, the purpose of this article is to analyse the similarities and differences between continental states such as the United States, and India, and maritime states such as Indonesia, Japan, Australia, and Singapore in implementing their maritime strategy. In an attempt to present the results, we have reviewed secondary data mainly from the literature written by scholars in the field. Preliminary findings suggests that countries, either continental or maritime states, designed their maritime strategy for national security reasons. States aim to survive in the unknown international political arena. However, domestic and socioeconomic factors such as economic growth, geostrategic interest as well as nature of threats, may have shaped differences among states' maritime strategy. The emerging non-traditional threats such narcotic trafficking, terrorism and human smuggling, have contributed to the threats for many states, this further justifies the importance of maritime strategy.

Keywords:
maritime strategy; maritime states; national interest; survival; threats

Introduction

International relations is not only a study about theory but more importantly it is a study about security (Nor Azizan & Zarina, 2009). Throughout the Cold War period, security studies focused on military threats such as war and conflicts, and weapons competitions between the two power blocs --one led by the United States and another by the Soviet Union. However, with the end of the Cold War--marked by the fall of the Berlin Wall--scholars have given more attention to non-traditional or non-military security issues (Zarina, Nasuha, & Halim, 2013). These include issues such as terrorism, narcotic trafficking, and human smuggling. Likewise in 1989, the discussion about national security has also increasingly focused on maritime security (Corbett, 1911; Mahan, 1889; Till, 1984). Maritime terrorism, illegal fishing, smuggling and trafficking of people and goods, refugees and other cross maritime border issues, have attracted scholars to analyse them. To understand maritime security, it is necessary to discuss maritime strategy. Therefore, maritime strategy is "the comprehensive direction of all aspects of national power to achieve specific policy goals in a specific situation by exercising some degree of control at sea" (Hattendorf, 2013, p. 10). This is due to the changing international politics such as the emerging non-traditional maritime security issues, which advises that

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a maritime strategy for Indonesia is needed (Buddy, Zarina, & Farizal, 2018).

Like the concept of national security, maritime strategy varies from one country to another; there is no "one size fits all". The study of maritime strategy by scholars as evidenced by the seminal works of Mahan (1889), Hattendorf (2004), Bruns (2014), and Rubel (2015) from the US, goes as far back as 1898. Maritime strategy is crucial for many, including for Continental States. Mahan (1889), a naval historian, was known as the first theorist to systematically point out the strategic importance of naval operations to warfare. Notably, Mahan laid the foundations for a theory of naval strategy through his comprehensive descriptions of the histories of modern naval warfare. In addition, some important points about Mahan's concept are presented by Gough (1988), Hattendorf (1989), Klein (2004), Till (2005), William (2008), Vego (2009). Klein (2004) for example, suggested that Mahan's prime contribution lies in the important links he established between maritime and naval activities to national and international issues, besides laying the foundations for developing naval strategy. Mahan examined national policy, sea power, sea control, offensive versus defensive operations, speed and mobility, communications, trade, concentration of force, and strategic position (Klein, 2004). While there is a national policy yet there is no national security policy on maritime strategy.

There are three main conditions that determine the strategic value of any states (Mahan as cited in Vego, 2009). This includes the offensive or defensive military strength of the place, the resources of the place itself and the resources of the surrounding state. Although Mahan suggested that the main requirement of naval supreme power was the strength of heavy warships, there is a need to consider "… training, morale, the effectiveness of command, tactical disposition (in particular, the skill of pitting all of your force against a portion of the opponent's)" besides an aggressive winning tactic to destroy the opponent (Till, 2005, p. 35).

In fact, sophisticated warfare technology (submarine communications, cruiser warfare, mines, sub-marines, torpedoes) was a secondary factor, which means decisive naval battles are a key factor in maritime strategy (Mahan as cited in Gough, 1988). Besides the military aspects in naval battle, Mahan advocated the expansion of other areas to broaden the nation's maritime strategy, especially during peaceful times. Moreover, commercial sea routes are better controlled via a mobile naval fleet which has strategic local ports used as the naval operations base (Hattendorf, 1989). The key guidelines developed by Mahan are as follows; the true objectives of the navy in times of war and peace; building supportive logistics bases; effective communications between these depots and the home base; the military value of commerce-destroying as a decisive or secondary operation of the war; the system upon which commerce-destroying can be most efficiently conducted, whether by scattered cruisers or by holding in force some vital center through which commercial shipping must pass (Mahan as cited in Benner, 2004). In addition, it was vital to acquire international colonies, naval bases and coaling stations to support both military and commercial maritime operations (Mahan as cited in Williams, 2008).

However, there were weaknesses in the Mahan concept, specifically about his failure to appreciate the importance of convoys in a prolonged war and the deep impact of submarines, torpedoes and mines in a future naval war (Gough, 1988). He also highlighted the fallacies of Mahan's concept, such as his belief that the nation needed a concentrated battle fleet, and that the Naval forcescould protect the people and sea commerce in difficult times.

Another important contribution, came from Turner (2001) who introduces the new term "Sea Control" which was intended to compare more realistic controls in restricted

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

areas and for limited periods of time. It is very difficult to maintain the security of the area in the airspace, under the sea and at surface sea today especially in terms of maintaining strength overseas. Besides, Turner also explained the methods of weapon systems in Sea control.

The complicated nature of maritime strategy was discussed by Hattendorf (2013). Notably, the navy constitutes only one component of the strategy, which should incorporate diplomacy, merchant trade and sea defence, fishing, safeguarding, conserving and defending the exclusive economic zone at sea, coastal defence, national borders' defence, and offshore islands security (Hattendorf, 2013). In essence, maritime strategy involves participation in regional and worldwide issues relating to the use of oceans, the skies over the oceans and the land under the seas besides influencing and controlling developments on land (Morrison, 2011; Scott, 2004).

In general, strategic maritime studies can be divided into two sections. On one hand, the discussion has focused on maritime strategy, and on the other hand, it has emphasized the appropriate concepts and factors affecting the strategy. Among pioneer scholars in the field of maritime strategy were Mahan (1889), Corbett (1911), Booth (1977), Grove (1990), Turner (2001), and Till (2005) who have all made major contributions to the field.

It is the purpose of this article to discuss the evolution and development of maritime strategies focusing on the Asia Pacific region. In particular, the discussion seeks to investigate why states adopt maritime strategy and how to implement the strategies. Although countries perceive national security to be important, yet they have not all focused on maritime strategy. Because developing naval power is too expensive, due to the vast area to protect, and government policy seems to be more land-based. The article will first discuss the development of maritime strategies for continental states including the US, and India. Next, the article will analyse the strategies from maritime states including United Kingdom, Australia, Japan, and Singapore as well as Indonesia, one of the largest maritime nations and an important founding member of ASEAN, a regional institution in Southeast Asia (Sugiarto et al., 2017). By doing so, it is hoped that the discussion will help maritime countries such as Indonesia in formulating its comprehensive maritime strategy.

Methods

Most of the data for this article is obtained from secondary sources that are publicly accessible which includes official documents from Indonesia, the United Kingdom, the United States, and Australia. Academic books and journals on maritime issues, maritime strategies, national security, and reputable sources from open access journals, have also been consulted. For the purpose of this research, this data collected was analyzed using Atlas.ti software through coding manuals for qualitative research.

Results and Discussion

Maritime Strategy in Continental States: US and India

As a superpower, US maritime strategy development has undergone several changes in accordance with global trends caused by changing political events and technological developments. The changes can be seen beginning from Ford's 1971 presidency that developed the concept of the mission of the navy, Reagan's 1981 Maritime strategy, Bush's 1989 administration and From the Sea concept, Clinton's 1994 forward thinking concept of the sea and to Bush's 2002 Sea power 21 concept (Swartz, 2005). The view that maritime strength does not concern conquering territories but also looks at controlling coastlines and smaller waterways is also supported by Menon who pays attention to amphibious operations in history, speed in battle, and the synergy between

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

technology and strategy (Menon, 1998). Next, Wiley (2016) who observed that the debate over maritime strategy in the 1980s stemmed from the United States and its allies' response to Soviet aggression in Central Europe during the cold war era on a bipolar world where the competition between communist and capitalist was at its height. This involved carrier raids and amphibious assaults against Soviet in the Black, Mediterranean, Norwegian Seas, and the Pacific, and the strategy was criticized as it appeared to be a rationalization for the 600 ships involved rather than a serious wartime plan. This strategy was seen as unreasonable, as once the Soviet military threat subsided, the rationale for building the fleet was lost and the new administration decided to reduce its size, without a corresponding reduction of the nation's overseas obligations.

Wiley (2016) suggested that the navy and marine corps of the Cold War era in the 1970s were gradually transformed and embraced a more cooperative, sea power strategy for the 21st century. This transformation was also shaped by the historical experiences of the 1990s and 2000s. Then, Hoyt (2007) observed the need for maritime strategy to extend control to the nation's economic interests and guarding it against threats from other states. Additionally, Ho (2008) looked at the broader focus to prevent conflict, counter terrorism and provide humanitarian assistance. This shift from a narrow focus on winning wars emphasizes cooperation between nations. An important contribution was from Taylor (2008) who assessed the need for routine and effective cooperation between regional and international maritime nations to secure a free and safe maritime domain. Quite understandably, it calls for an integrative and robust global maritime alliance that is based on trust, and thus, enables greater prevention and security. This approach emphasizes the important role of governmental and nongovernmental, public and private maritime partners.

Additionally, Kraska (2012) cited the Chairman of the Joint Chiefs of Staff Admiral, Michael G. Mullen, who claimed that sea control belonged to old schools of thought whereas the newer maritime strategy recognizes that the economic strength of nations increase when the seas are made safe and free for all. Another study, by Bruns (2014), analyses U.S. Navy Strategy & American Sea Power from "The Maritime Strategy" (1982-1986) to "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower" (2007). He pointed out the intricate links between strategy, planning, and force structure, considering theories, sea power, the political and military uses of the sea, the links between different levels of strategy, naval missions, and some particulars of the maritime domain that guide formulation of naval and maritime strategy (Wiley, 2016).

Subsequently, in 2015, the US revised the 2007 maritime strategy with the title "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower" (U.S. Navy, 2015). This was made with respect to the vastness of the maritime region that required naval forces to protect and maintain not only the economic and security interests of the U.S, but also the stability of the Indo-Asia-Pacific region. Cropsey & McGrath (2018) observed that in order to formulate global strategy, it requires an extensive government plan involving military, diplomatic, geo-strategic, industrial workforce, and budgetary implications, amongst others. Thus, the elements of America's maritime strategy includes diplomacy, economics, global, sea control, maritime security, navy strength, marine power, maritime cooperation, joint concepts, maritime domains, military values, politics, and choke point (a narrow strait that is strategic for sea shipping lines).

Scholars from India such as Menon (1998) emphasized that such tactics are necessary as there was a shift from just controlling territories towards comprehensive security measures involving coastlines and smaller

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

waterways. Dhowan (2015) documented the next phase of India's maritime security strategy in his masterpiece, Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy that discussed various strategic options. These include deterrence and conflict strategies, coastal and offshore security strategies, maritime force and capability development strategies and strategies for shaping a favorable and positive maritime environment. Dhowan (2015) had earlier documented the maritime strategy of India and identified various strategic points of the sea such as the Suez canal, Strait of Hormuz, Straits of Malacca, Singapore Strait, Sunda Strait, Lombok Strait, the Ombai Straits. He suggested that international sea-lanes become one of the considerations in determining its strategy. Meanwhile, Chandramohan (2016) conducted a major study of India's maritime strategy improvement in the Asia-Pacific region.

Maritime Strategy in Maritime States: UK, Australia, Japan, Singapore, and Indonesia

For maritime countries, studies in this area include the works of scholars from the UK such as Corbett (1911), Ken Booth (1977), James Cable (1983), John Richard Hill (2000), Geoffrey Till (2005; 2006). Although the UK is not an Asia Pacific country, yet its maritime strategy is the best and the earliest in the world. Studying UK's maritime strategy is useful in terms of the lessons learned for Asia including Indonesia.

Corbett (1911) defined sea command as "the control of maritime communications for commercial or military purposes", and that maritime strategy is determined by an action plan of war that combines the strategies of the army and navy. He stressed that naval strength cannot be achieved by itself but it constitutes part of maritime strategy, and that a successful wartime maritime strategy involves the intricate connections between land, sea and air strengths. Maritime Strategy was never seen as relying on communications, but Corbett (1911) argued otherwise, attributing the problems of Naval Strategy to passage and communication. According to Corbett, the maintenance of Communications constituted the essence of naval influence. Where states are closely related to sea warfare and their perfection comes from sea command and control. This was augmented by Gough (1988) who suggested that keeping the lines of operation and communication open leads to better strategic functioning of the navy. Gough (1988) explains Corbett's grand and minor strategy, the former relating to purpose, economic functions and international relations and the latter relating to warfare details such as planning army, navy or combined operations. It required being on the offensive in acquiring and influencing the nation's maritime objectives as well as being on the defensive, that is to deny the enemy's objective.

Corbett's starting point in developing naval strategy draws upon Mahan's notion of command of the sea but includes more than the massive and decisive confrontation of naval forces. As put by forward Williams (2008), the objective must always be directly or indirectly either to secure the command of the sea or to prevent the enemy from securing it. Williams (2008) also distinguished between Corbett, who acknowledged the importance of naval operations and Mahan, who believed that naval power was a greater influence than land armies. Considering that humans' natural habitat is on land and not the sea, nations at war always based decisions on what the army can do against the enemy's territory and maintaining control over the country's land.

In connection with maritime strategy, Booth (1977) looked more specifically at the role of navy. Booth argued that the function of navies in the modern age includes their Policing role (Coastguard responsibilities, Nation-building), Diplomatic Role (Negotiation from strength, Manipulation, Prestige), Military Role (balance of power, Power Projection). While, Till (1984) described maritime strategy as comprising two essential parts. First, sea

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

battles that include decisive battles, fleet in being (standby fleet), blockade, and second, the preventive sea measures such as coastal protection, protection of trade, projection of power ashore, naval diplomacy and strategic deterrence. He synthesized the works of various authors (Bateman & Sherwood, 1992). Till observed the relativeness of sea power which most countries possess. The degree of sea power in each country depends on the following factors and its combination; their naval strength, shipbuilding expertise, skills in marine sea power insurance, or their capacity to supply seafarers. Furthermore, Till (2005) summed up Baer's (1994) views that to achieve sea power, a nation has to internally agree on the value of an aggressive big fleet triphibious Navy, as outlined by Mahan's principles, besides having public and professional support.

In reviewing Corbett's work (1911) that advocated an army that works with the navy to conquer overseas territories and to outflank land-bound adversaries with amphibious operations, (as cited in Till, 2006) noted that this strategy focuses on confusing rival plans and making one's own and the allies' positions stronger. In addition, Till (2009) suggested that the typical problems for navies and coastguards include defence inflation, budget limitations, resources – commitments gap, sea blindness, and land-centric culture. These are the limitations for the navy expansion.

The modern concept of 'sea control', is defined by the Royal Navy as the exclusive freedom and power to exploit the use of part of the sea and also, if need be, make it inaccessible to rivals. However, besides sea denial, other weak naval strategies involve attacking merchant ships and coastal hit and run raids. Speller (2005) observed the acknowledgement given by the authors of British Maritime Doctrine (BR1806) to the established concepts of maritime strategy that include access, mobility, versatility, sustained reach, resilience, lift capacity, poise, and leverage.

According to Grove (2006) who examined various Royal Navy documents such as the 2001, 'The Future Navy' and 'and 'Future Navy Operational Concept', stressed four core capabilities for future fleets, i.e. power projection, flexible global reach, optimized access for the joint forces via sea control and theatre entry. Wide-ranging aspects of maritime security are also highlighted such as Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (C4ISR). In Heuser's (2010) assessment of Till's work, he highlighted Till's prediction of paradigm shifts in the Western navies post-Cold War (Till, 1994). He envisaged that instead of securing sea control and protection against raids, there would be a focus on coastal strategies and protection, or "littoral warfare". This however constitutes one of the many shifts in maritime warfare.

The British Maritime Doctrine BR 1806 outlined the important role of navies in the post-Cold War era. Apart from providing required protection and surveillance, their diplomatic influence and cooperation in strategic alliances is a very fundamental aspect in the fast-changing regional and international maritime domains (Till, 2005). Mière (2013) observed the evolving nature of the strategy, while Cable (1983) believed that the strength of British navies depended on their ability to predict as well as the adaptability and plausibility of their strategy in relation to present and future policies. Generally, though, the aim of British maritime strategy was a combination of the financial support of Continental allies and the exertion of maritime pressure through blockade, the threat of amphibious landings, attacks and raids on threatened coastlines and through the seizure of their adversaries' far-flung colonies and bases (Gardner, 2006).

Additionally, Till also forecasted the modern navy tasks in the future that correspond with a reduction in resources. Politically, naval planners will also receive less strategic guidance as compared to during the Cold War

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

era (Till, 2008). This, however, is a reflection of the past when British Chiefs complained of getting little guidance from their political masters, a time that is often seen as a forecast and preparation of things to come in the future (Grove, 2006). Another major contribution comes from Hill (2000) who described the tools used by the Medium Powers as 'levels of conflict' that required understanding the levels of command, tasks and management of military forces instead of the nature of conflict. This concept is also described in the "The Joint Doctrine Publication 0-10 British Maritime Doctrine" which specifies that the hierarchy levels span all warfare areas [tactical, operational and strategic] (Britain MoD, 2011).

Being a maritime state, the UK government issued official maritime security strategy documents in 2014 certified by four departments, i.e. the Secretary of foreign affairs and commonwealth, Secretary of State, Secretary of Defense Affairs, and Secretary of State for Transport. The main purpose of the UK maritime security strategy is as follows:

> "To promote a secure international maritime domain and uphold international maritime norms; to develop the maritime governance capacity and capabilities of states in areas of strategic maritime importance; to protect the UK and the overseas territories, their citizens and economies by supporting the safety and security of ports and offshore installations and Red Ensign Group (REG)-flagged passenger and cargo ships; to assure the security of vital maritime trade and energy transportation routes within the UK marine zone, regionally and internationally; to protect the resources and population of the UK and the overseas territories from illegal and dangerous activity, including serious organised crime and terrorism" (British Government, 2014, pp. 10–11).

The strategy is two-fold; one concerns developing national capabilities utilizing available resources and the other focusing on international cooperation between governments to identify, assess and address maritime security issues locally and internationally. In order to remain relevant, the strategy should also be continuously examined and improved.

On the other part of the continent is Australia, an importance US ally. Specifically, in strategy, theories of sea power and maritime strategy are to be used in warfare and also in peaceful times. Secondly, complex principles are used during war times and thirdly, that joint approaches are used, acknowledging the importance of both land and air tactics. Lastly, the maritime strategy also includes civil components of maritime power (the marine industries and maritime infrastructure). Essentially, they described the Australian maritime strategy as one that optimizes the country's scarce resources to defend and protect Australia's maritime assets against any maritime attacks and to uphold a safe and secure environment (Bateman & Sherwood, 1992).

Meanwhile, Donohue (2000) has listed the importance of geography. Considering Australia's geographical location in a region with the busiest shipping lanes in the world, he highlighted how Australia's active role is instrumental in influencing regional maritime cooperation on all levels of defence and industry whilst creating and maintaining communications with its neighbors. The Indonesian maritime project will impact Australia and the rest of the Indo-Pacific region especially by providing powerful insights about the challenges faced in building maritime power (Till, 2015, p. 9). Scott (2004) also stated that with the advances made in technology, it was crucial that air, sea and land forces work together, besides integrating the traditional blue water maritime concepts of sea denial and sea control.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The *Australian Maritime Doctrine* (2000) was an Australian spin-off of British formulated concepts and reflected the nation's national interests. In writing about the need for nations, Till (2005) suggested that Australia should retain a greater focus on sea control, and that this strategy, together with air control, will enable greater influence on land. He stressed that the preconditions for sea control should not be taken for granted.

Similarly, McCaffrie (2006) outlined the requisites of a maritime strategy as the combination of all aspects of national power, not excluding the military, economic and diplomatic aspects that are deployed for national security. The specific requisites for an Australian maritime strategy includes "mobility in mass, readiness, access, flexibility and adaptability, reach, poise and persistence, maneuver" (McCaffrie, 2006). Notably, in a speech to the Royal Australian Navy (RAN) Maritime Conference, Morrison (2011) stressed that to ensure the future relevance of maritime strategy, it must involve the army or air force and that this strategic alliance defines maritime strategy. Maritime strategy is therefore, a triphibious exercise, and is not exclusive to the naval forces. However, Till (2013) added that budget constraints may limit the use of maritime concepts and for maritime strategy to be fully implemented, Australia needed to defend navigation freedom, to actively pursue measures that reduce the risks of accidental encounters at sea and to develop wider naval relationship networks of mutual benefit around the region.

In examining the security threats at sea, Percy (2013) identified four security risks, i.e. piracy; people smuggling (both illegal migration and human trafficking); illegal, unreported and unauthorized (IUU) fishing; and narcotics smuggling. By focusing on narcotics smuggling, which is considered one of the longest criminal maritime security threats, he also discussed different types of control and whether these maritime threats can be resolved by traditional maritime strategy. Furthermore, Kainikara (2013) not only agreed with the view that air strategy is essential to Sea control, but also that success of sea control is relative to the ability of the air force to control the air. For maritime strategy to be successful, therefore, it requires strong support from air strategy.

The next topic for discussion is the development of maritime strategies in Japan, and Singapore. According to Kaneda (2002) the development of maritime strategy in Japan, faced threats from North Korean missiles and spy ships in the form of "Taepodong", during the post-Cold War era. This led to Japan's "maritime coalition" strategy that involved building an integrated, anti-ballistic missile system, using information systems. Research on Singapore's Maritime Strategy focused on the Straits of Malacca and the need to maintain international co-operation and develop a balanced military strength with respect to other nations (Rotte, 2002).

Indonesia is an important state in the region. Its free trade island city, Batam, has contributed wealth to Indonesia (Adiwan, 2017). Specific studies on Indonesian maritime strategy are limited. Indonesian scholars include Mangindaan (2002) whose article Maritime Strategy Indonesia in 2000-2010, argued that due to the financial difficulties facing Indonesia in safeguarding national interests in maritime territory, it is strongly recommended and necessary to cooperate with other forces such as official political-diplomatic power and cooperation among departments. Keliat (2009) examined two areas of Indonesian maritime strategy; i.e. the concept of maritime safety and its implications for Indonesia. Other similar research studies include one by Melda (2009) who described the Indonesian view of maritime security in South East Asia, as well as Forward (2009) who worked on "the Indonesian submission to determine the validity of the IMO's declaration at international law".

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The researcher Djalal (2013) examined the responsibilities and capabilities of the country with regard to its diverse land, air, sea and seabed boundaries. This study was undertaken in light of the widening territories of the Unitary State of the Republic of Indonesia as a result of the worldwide acceptance of UNCLOS 1982. To this end, Sebastian, Supriyanto, & Arsana (2014) observed the need for Indonesia to take measures in re-strategizing its diplomatic, legal, and security initiatives to face potential external maritime challenges. On the other hand, Indonesian maritime policies against illegal foreign fishing in Indonesian waters, has jeopardized the ambitions of China's Maritime Silk Road Initiative and Indonesia's Global Maritime Fulcrum. It has also economically hurt China's fishing industry (Hongzhou, 2015). In addition, with the appearance of non-traditional maritime security problems, Indonesia should reformulate its maritime strategy (Buddy, Zarina, & Farizal, 2018).

Furthermore, the national maritime strategy of other countries and the establishment of Indonesia's national maritime strategy will support the role of naval diplomacy in the future (Marsetio, 2014). Salim (2015) also explained that since 2005, the Indonesian Navy has formulated the Nusantara Marine Defense System and continued with the formulation of the Indonesian Maritime Defense System. However, this concept is not fully supported with higher level commitment, so it cannot be used as a reference in carrying out maritime defense. Additionally, Setianegara's (2014) writing about maritime strategy on Nusantara naval and the world maritime axis, considered several factors including maritime history, environmental geopolitical order, maritime trade and energy security, maritime control, strategy on time of peace and conflict time, and strength development strategy. Others like Suropati, Sulaiman & Montratama (2016) suggested the need for Indonesia to study strategic forward defense (SFD) to face external threats in the navy and air force sectors. This concurs with the concept of a blue water navy as practiced by the US and UK.

Hattendorf (1989) stated that although Britain and the United States held different positions in late 19th and in the 20th century, they saw a common need to take on a leadership role in controlling the basic network of bases and fleets around the world. This change was necessary to maintain a balance of power, especially against other land-based rivals. This view was strongly validated by Gough (1988) who maintained the relevance of principles founded by the two classical theorists, Alfred Thayer Mahan and Sir Julian Stafford Corbett. Essentially, he outlined three considerations resulting from their work; firstly, the vital economic and political aspect of sea security. Second, the need for big and small nations to take sea power seriously, and third, the rich naval lessons to be learnt from historian-strategists that need to be digested and well understood. Till (2005) also strongly advocated the application of the Mahanian and Corbettian theories, acknowledging the fact that they needed to be used in the specific contexts of the national security strategies of each country. He concluded, however, that the basic concepts of maritime strategy are universally and generally applicable (Till, 2005).

Gardner, Roskill and Gretton (2006) concluded that the traditional principles of maritime strategy were not required to make huge changes because of new technology. Brittania's role as a world police force meant that they were successful in halting the slave trade and in diminishing pirates (Gough, 1988). However, as a result of the shifts in Western Europe's balance of power, its role was also increasingly supplemented by the naval strength of Germany, Japan and the United States. As Brittania's rule over the seas since 1815 was coming to an end, the focus became who would replace Brittania's lead as well as how the direction of international affairs would be configured in the future.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

From discussions about the development of maritime strategies by the American, British, Australian, Japanese, Indian, Singapore and Indonesian governments, the similarities and differences in elements of maritime strategy between maritime countries and continental countries are displayed in Table 1.

From the Table 1 it can be seen that the different elements of maritime strategy in maritime countries compared to continental countries are access, adaptive, balance, conserving and defending the exclusive economic, defence, deterrence, fishing, influence, maneuver, maritime coalition, maritime development, maritime environment, national borders' defence, naval strength, power projection, sea denial, sea dependency, technological expertise, and the methods of weapon systems in sea control.

Furthermore, from the discussion, the elements of maritime strategy in each country have similarities and differences. This can be seen in Table 2.

From Table 2, the elements of Indonesia's maritime strategy are based on suggestions from earlier research recommendations that Indonesia's maritime strategy should have elements of diplomacy, economy, sea control, maritime security, joint concepts, war and peace time, trade, forward defense, politics, and maritime history. Therefore, Indonesia needs to formulate a maritime strategy, which is in line with national interests and strategic environmental situations and by considering strategy concepts from experts or other countries that already have maritime strategies.

Table 1.
Elements of Maritime Strategies in Continental States vs. Maritime States

No	Maritime States (UK, Australia, Japan, Singapore, and Indonesia)	Continental States (US and India)
1.	Access	-
2.	Adaptive	-
3.	Balance	-
4.	Choke Point	Choke Point
5.	Coastal Defence	Coastal Defence
6.	Command at Sea	Command at Sea
7.	Communication	Communication
8.	Cooperation	Cooperation
9.	-	Conserving and Defending The Exclusive Economic Zone at Sea
10.	Defence	-
11.	Deterrence	-
12.	Diplomacy	Diplomacy
13.	Economy	Economy
14.	-	Fishing
15.	Global	Global
16.	Influence	-
17.	Joint	Joint
18.	Maneuver	-
19.	Maritime Coalition	-
20.	Maritime Development	-
21.	Maritime Domain	Maritime Domain
22.	Maritime Environment	-
23.	Military Value	Military Value
24.	Mobility	Mobility
25.	Naval Base	Naval Base
26.	-	National Borders' Defence
27.	-	Naval Strength
28.	Politic	Politic
29.	Power Projection	-
30.	Sea Control	Sea Control
31.	Sea Denial	-
32.	Sea Power	Sea Power
33.	Security	Security
34.	Sea Dependency	-
35.	Technological Expertise	-
36.	Threat	Threat
37.	Trade	Trade
38.	-	The Methods of Weapon Systems in Sea Control
39.	War and Peace Situation	War and Peace Situation

Source: Compiled by Authors

Conclusion

As one of the countries in the Asia Pacific, Indonesia is considered a maritime country, yet it can learn key elements for shaping its maritime strategies from continental countries such as the United States, and India, namely threats, diplomacy, economics, geography, global, sea control, maritime security, navy strength, sea

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Table 2.
Strategy Elements According to Selected Countries

No	Element	U.S.	India	UK.	Australia	Japan	Singapore	Indonesia
1	Adaptive	-	-	✓	-	-	-	-
2	Access	-	-	✓	✓	-	-	-
3	Threat	✓	-	✓	✓	-	-	✓
4	Diplomacy	✓	-	✓	✓	-	-	✓
5	Economy	✓	-	-	✓	-	-	-
6	Geography	-	-	-	✓	-	-	-
7	Global	✓	-	✓	-	-	-	-
8	Sea Control	✓	-	✓	✓	-	-	✓
9	Maritime Security	✓	✓	✓	-	-		✓
10	Navy strength	✓	-	-	-	-	-	-
11	Sea Power	✓	-	✓	✓	-	-	-
12	Maritime Cooperation	✓	-	✓	✓	-	✓	-
13	Balance	-	-	-	✓	-	✓	-
14	Maritime Coalition	-	-	-	-	✓	-	-
15	Communication	-	-	-	✓	-	-	-
16	Joint Concepts	✓	-	✓	✓	-	-	✓
17	Maneuver	-	-	-	-	-	-	-
18	Maritime Domain	✓	-	✓	✓	-	-	-
19	War and Peace Time	-	-	-	✓	-	-	✓
20	Method in Sea Control	-	-	-	-	-	-	-
21	Mobility	-	-	✓	✓	-	-	-
22	Value of Military	✓	-	✓	✓	-	-	-
23	Naval Base	-	-	✓	-	-	-	-
24	Deterrence	-	✓	-	-	-		-
25	Influence	-	-	-	-	-	-	-
26	Sea denial	-	-	✓	✓	-	-	-
27	Trade	-	-	✓	-	-	-	✓
28	Fishery	-	-	-	-	-	-	-
29	Command at sea	-	-	✓	-	-	-	-
30	Sea Boundary Defense	-	-		-	-	-	-
31	Forward Defence	-	-	-	-	-	-	✓
32	Coastal Defence	-	✓	✓	-	-	-	-
33	Politic	✓	-	-	-	-	-	✓
34	Power Projection	-	-	✓	-	-	-	-
35	Maritime History	-	-	-	-	-	-	✓
36	Choke point	✓	✓	-	-	-	✓	-

Note:
✓ : available
- : not available
Source: Complied by Authors

power, maritime cooperation, joint concepts, maritime domain, value of military, deterrence, coastal defence politics, and choke point. Furthermore, Indonesia also can learn from maritime states such as UK, Australia, Japan, and Singapore about several key elements on maritime strategy particularly, adaptive, access, balance, maritime coalition, communication, war and peacetime, mobility, naval base, sea denial, trade, command at sea, and power projection. In addition, the thoughts of scholars such as Mahan, Corbett, Hattendorf, Turner, Ken Booth,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

and Till, other elements of maritime strategy can be implemented by Indonesia including geography, policing, maneuver, methods in sea control, influence, fishery, technological expertise and sea boundary defense.

References

Adiwan, F. A. (2017). Special economic zone at the crossroads: The case of Batam. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, *21*(2), 132–146. doi: 10.22146/jsp.30438

Bateman, W., & Sherwood, R. (1992). *Principles of Australian maritime operations* (No. 265). Canberra. Retrieved from http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Principle_of_Aust_Maritime_Operations_265_opt.pdf

Baer, G. W. (1994) *One hundred years of sea power: The US Navy, 1890–1990*. Stanford: Stanford University Press.

Benner, S. M. (2004). *Evolution of maritime strategy…is sea power 21 the answer?* Carlisle: Pennsylvania.

Booth, K. (1977). *Navies and foreign policy*. London: Croom Helm.

Britain MoD. (2011). *Joint doctrine publication 0-10 British maritime doctrine*. Swindon. Ministry of Defence. Retrieved from www.mod.uk/dcdc

British Government. (2014). *The UK national strategy for maritime security*. London: Williams Lea Group. Retrieved from www.gov.uk/government/publications

Bruns, S. (2014). *U.S. Navy strategy & American sea power from "The Maritime Strategy" (1982-1986) to "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower" (2007)*. Kiel: Kiel University.

Buddy, S., Zarina, O., & Farizal, M. R. (2018). The Need to reform Indonesia's maritime strategy: A Review. *Indonesian Journal of Geography*, *50*(2), 145–153. doi: 10.22146/ijg.27954

Cable, J. (1983). *Britain's naval future* (First). London: The Macmillan Press Ltd.

Chandramohan, B. (2016). India's evolving maritime security strategy and force posture. *Future Directions International*, *2015*, 2–8. Retrieved from http://www.futuredirections.org.au/wp-content/uploads/2016/03/India's-Evolving-Maritime-Security-Strategy-and-Force-Posture.pdf

Corbett, J. S. (1911). *Some principles of maritime strategy*. London: Project Gutenberg.

Cropsey, S., & Mcgrath, B. (2018). *Maritime strategy in a New Era of Great Power competition*. Washington D.C.: Hudson Institute.

Dhowan, R. (2015). *Ensuring secure seas: Indian maritime security strategy*. (J. S. S. Sanjay J Singh, NM, Sarabjeet S Parmar, Ed.). New Delhi: Integrated headquarters, Ministry of Defence (Navy). Retrieved from http://indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf

Djalal, H. (2013). Pengelolaan batas maritim dan kawasan perbatasan: Menentukan batas negara guna meningkatkan pengawasan, penegakan hukum dan kedaulatan NKRI. *Jurnal Pertahanan*, *3*(3), 17–39.

Donohue, H. (2000). The oceans and Australia's defence. In D. Wilson & D. Sherwood (Eds.), *Oceans Governance and Maritime Strategy* (p. 246). Sydney: Allen & Unwin.

Forward, C. (2009). Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia - Their Legality In International. *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, *23*(2), 143–156.

Gardner, J. (2006). British naval thinking and technology in the Second World War. In G. Till (Ed.), *The Development of British Naval Thinking*, 214. New York: Routledge Taylor & Francis Group. doi: 10.4324/9780203485620

Gough, B. M. (1988). Maritime strategy: The legacies of Mahan and Corbett as philosophers of sea power. *RUSI Journal*, *133*(4), 55–62. doi: 10.1080/03071848808445330

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Grove, E. (1990). *The future of sea power*. London: Routledge.

Grove, E. (2006). The discovery of doctrine British naval thinking at the close of the twentieth century. In G. Till (Ed.), *The Development of British Naval Thinking* (pp. 182–191). New York: Taylor and Francis.

Hattendorf, J. B. (1989). Maritime strategy and the balance of power: Britain and America in the twentieth Century. In J. B. Jordan, B. Hattendorf, & O'Neil Robert (Eds.), *Maritime strategy and the balance of power britain and america in the twentieth century* (p. 373). New York: Palgrave Macmillan.

Hattendorf, J. B. (2013). *What is a maritime strategy?* (No. 1). *Soundings*. Canberra. Retrieved from http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings 1 - Hattendorf - What is a Maritime Strategy.pdf

Hattendorf, J. B., Phil, D. (2004). *The evolution of the U.S. Navy's maritime strategy, 1977-1986*. Newport, Rhode Island: Naval War College.

Heuser, B., & Cambridge University Press. (2010). *The evolution of strategy: Thinking war from antiquity to the present*. New York: Cambridge University Press.

Hill, R. (2000). *Medium power strategy revisited*. In *Sea Power Centre-Australia Working Paper*.

Ho, J. (2008). The U.S. maritime strategy: A cooperative strategy for 21 st Century Seapower. *RSIS Commentaries*. Singapore: RSIS. Retrieved from https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO08081.pdf

Hongzhou, B. Z. (2015). Indonesia's war on illegal fishing: Impact on China. *RSIS Commentaries*, (192), 2013–2015. Retrieved from https://www.files.ethz.ch/isn/194173/CO15192.pdf

Hoyt, T. D. (2007). The United States and maritime strategy: A parochial view from the U.S. Naval War College. *Elsevier*, *51*(4), 577–584. doi: 10.1016/j.orbis.2007.08.003

Kainikara, S. (2013). Air force in a maritime strategy: Challenges and opportunities. In J. Jones (Ed.), *A maritime school of strategic thought for Australia: perspectives* (pp. 107–111). Sea Power Centre - Australia. doi: 10.1080/19480881.2014.882116

Kaneda, H. (2002). Japan's maritime strategy in the new era. In J. Schwarz, W. A. Herrmann, & H.-F. Seller (Eds.), *Maritime strategies in Asia* (pp. 241–263). Bangkok: White Lotus Press.

Keliat, M. (2009). Keamanan maritim dan implikasi kebijakannya bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, *13*(1), 19. doi: 10.22146/jsp.10970

Klein, J. J. (2004). Corbett in orbit: A Maritime Model for strategic space theory. *Naval War College Review*, (1), 60–74.

Kraska, J. (2012). America's maritime challenges and priorities The Asian dimension. In J. H. Ho & S. Bateman (Eds.), *Maritime challenges and priorities in Asia* (p. 320). New York: Routledge Taylor & Francis Group. doi: 10.4324/9780203116272

Mahan, A. T. (1889). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Boston: Little Brown and Company.

Mangindaan, R. (2002). Maritime strategy of Indonesia in 2000-2010. In J. Schwarz, W. A. Herrmann, & B. Seller (Eds.), *Maritime Strategies in Asia* (pp. 325–337). Bangkok: White Lotus Press.

Marsetio. (2014). *Sea power Indonesia* (Pertama). Jakarta: Universitas Pertahanan.

McCaffrie, J. (2006). Positioning navies for the future: Challenge and response. In J. McCaffrie (Ed.), *Proceedings of the Royal Australian Navy Sea Power Conference 2004* (p. 274). New South Wales: Sea Power Centre-Australia and Halstead Press.

Melda, K. A. (2009). Maritime security in South East Asia: Indonesian. *HeinOnline*, (May), 88–102. Retrieved from https://www.copyright.com/ccc/basicSearch.do?&operation=go&searchType=0

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Menon, R. (1998). *Maritime strategy and continental wars* (First). London: Frank Cass.

Mière, C. Le. (2013). A maritime school of strategic thought. In J. Jones (Ed.), *A maritime school of strategic thought for Australia: perspectives* (pp. 75–79). Sea Power Centre - Australia. doi: 10.1080/19480881.2014.882116

Morrison, D. (2011). Speech to RAN maritime conference. Retrieved April 18, 2017, from http://103.11.78.168/~/media/Files/Speeches/Speech_to_Maritime_Conference.pdf

Nor Azizan, I., & Zarina, O. (2009). From "non-interference" to "constructive engagement": Contemporary Malaysia-Myanmar relations. *Tamkang Journal of International Affairs*, *XII*(IV), 1–42. http://dx.doi.org/ 10.6185/TJIA.V

Percy, S. (2013). Maritime strategy in a world of pervasive insecurity. In A. Forbes (Ed.), *Naval diplomacy and maritime power projection maritime power projection* (pp. 121–133). Sea Power Centre - Australia. Canberra, Australia: Sea Power Centre-Australia.

Rotte, R. (2002). Maritime strategy of Singapore. In J. Schwarz, W. A. Herrmann, & H.-F. Seller (Eds.), *Maritime strategies in Asia* (pp. 391–410). Bangkok: White Lotus Press.

Rubel, R. C. (2015). The home fleet: Pivot of maritime strategy. *Corbett Paper*, *16*(4), 17.

Salim, C. (2015). A pathway to Indonesia's maritime future: the role of maritime policy, doctrine and strategy. Canberra: Sea Power Center-Australia. Retrieved from http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings_No_5.pdf

Scott, H. B. M. (2004). *Australia's maritime strategy. Parliament of Australia*. Canberra. Retrieved from http://www.aph.gov.au/parliamentary_business/committees/house_of_representatives_committees?url=jfadt/maritime/report.htm

Sebastian, L. C., Supriyanto, R. A., & Arsana, I. M. A. (2014). Indonesia and the Law of the Sea: Beyond the archipelagic outlook. In C. B. Roberts, A. D. Habir, & L. C. Sebastian (Eds.), *Indonesia at Home and Abroad Economics, Politics and Security* (p. 125). Canberra: The Australian National University.

Setianegara, H. (2014). *Strategi maritim pada perang laut nusantara dan poros maritim* (Pertama). Yogyakarta: Leutikaprio.

Speller, I. (2005). Naval Diplomacy: Operation Vantage, 1961. In I. Speller (Ed.), *The Royal Navy and Maritime Power in The Twentieth Century* (pp. 164–180). New York: Frank Cass.

Sugiarto, P., Anna, Y. H., & Adi, J. P. (2017). Potential conflict among ASEAN member states in the implementation of The ASEAN Economic Community. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, *20*(3), 236–248. doi: 10.22146/jsp.27208

Suropati, U., Sulaiman, Y., & Montratama, I. (2016). *Arungi samudra bersama sang naga: sinergi poros maritim dunia dan jalur sutra maritim abad ke-21*. Jakarta: PT Gramedia Jakarta.

Swartz, P. M. (2005). *US Navy Capstone strategies & concepts (1974-2005)*. Retrieved November 4, 2017, from http://ibiblio.org/hyperwar/NHC/Capstone/USN Strategies and Concepts - 1974-2005/USN Strategies and Concepts - 1974-2005.html

Taylor, P. D. (2008). *Perspectives on maritime strategy*. (P. D. Taylor, Ed.). Newport, Rhode Island: Naval War College Press.

Till, G. (1984). *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (second). London: Macmillan Academic and Professional Ltd.

Till, G. (1994). Maritime strategy and the twenty - first century. *Strategic Studies*, *17*(1), 176–199. doi: 10.1080/01402399408437545

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Till, G. (2005). *Sea power a guide for the Twenty-First Century*. London: Frank Cass.

Till, G. (2006). Corbett and the emergence of a British school? In G. Till (Ed.), *The Development of British Naval Thinking* (pp. 60–88). New York: Routledge Taylor & Francis Group.

Till, G. (2008). Maritime strategy and the Twenty-First Century. *Journal of Strategic Studies*, *17*(1), 176–199. doi: 10.1080/01402399408437545

Till, G. (2009). *Seapower a guide for the Twenty-First Century* (Kedua). Oxon: Routledge Taylor & Francis Group.

Till, G. (2013). A maritime strategy for Australia. In J. Jones (Ed.), *A maritime school of strategic thought for Australia: perspectives* (pp. 58–61). Sea Power Centre - Australia.

Till, G. (2015). Indonesia as a growing maritime power: Possible implications for Australia. *Soundings*, (4), 11. Retrieved from http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings_No_4.pdf

Turner, V. A. S. (2001). Missions of The U.S. Navy Sea Control Study Navy. CIA.

U.S. Navy. (2015). *A cooperative strategy for 21st century Seapower*. Retrieved from https://www.uscg.mil/seniorleadership/DOCS/CS21R_Final.pdf

Vego, M. (2009). *Naval Classical Thinkers and Operational Ar*t. Newport: Naval War College United States.

Wiley, J. (2016). *America, Sea Power, and the World*. (J. C. Bradford, Ed.) (First). Chichester: Wiley Blackwell.

Williams, J. (2008). Mahan, Corbett, Douhet and Mitchell: The naval and air theorists. Retrieved January 23, 2017, from https://severalfourmany.files.wordpress.com/2015/09/mahan-corbett-douhet-and-mitchell.pdf

Zarina, O., Nasuha, N. R. N. A. J., & Halim, A. M. (2013). Non-Traditional Security Issues and the Stability of Southeast Asia. *Jurnal Kajian Wilayah LIPI*, *4*(2), 150–164. doi: 10.14203/jkw.v4i2.265

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

CATATAN TENTANG TOL LAUT JOKOWI

Budi Santoso[1], Harun Umar[2]
[1]Guru Besar/Mantan Sesjen Wantannas
[2] Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Sedang Menyelesaikan Disertasi Program S3 Pada Pascasarjana Doktor Ilmu Politik, Unas.

Abstract

A note on Tol Laut Jokowi is presented covering the economic potensial of the sea, maritime security history of Indoensian Maritime in brief. Overlapping of authorizations in the sea manajerial usies by the government institutions namely : Bakamla, Maritime ministry and Fisheries, Navy, and the state police should not create conflict of interest if they can be coordinated signergitically diplomatic concerns should be taken cares related to the China's concept on South China Sea, in prospect of UNCLOS.

***Keywords** : Tol Laut Jokowi, economic potensial sea security, overlapping authorizations & government institutions.*

Pendahuluan

Tol laut yang dimaksud merupakan infrastruktur berupa pelabuhan dan transport laut. Tidak seperti tol jalan darat, semua perairan yang tidak terlalu dangkal di laut dapat dilalui kapal. Sehingga tol laut itu jalur-jalur transportasi laut tertentu dengan pelabuhan-pelabuhan yang tertentu beroperasi secara reguler. Kunci dari tol laut adalah konektivitas melalui jalan laut.

Tol laut bertujuan untuk mengembangkan ekonomi maritim, menjadikan laut sebagai basis konektivitas produksi dan pemasaran antar daerah/pulau di Indonesia dan regional. Presiden Jokowi menyatakan, dibanding negara yang lain biaya transportasi kita memang 2,5-3 kali lebih mahal. Untuk itu pembangunan tol laut dari barat ke timur, timur ke barat, yang menghubungkan konektivitas antara pulau dengan pulau, dapat menurunkan biaya transportasi sehingga biaya logistik juga akan turun.

Kata maritim berkaitan dengan laut, pelayaran, perdagangan dan pertahanan laut. Laut sendiri ada yang menjadi bagian teritorial suatu negara , ada yang merupakan laut bebas.

Negara Maritim adalah negara yang menggunakan potensi laut (transportasi, sumber daya alam, keamanan) sebagai sumber daya nasionalnya. Dengan tol laut Jokowi, Indonesia yang memiliki wilayah laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang terluas didunia akan bangkit menjadi negara maritim. Sejarah menunjukkan bahwa banyak negara , meskipun wilayah lautnya sangat sedikit, tapi mereka dapat tampil sebagai negara maritim yang kuat.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, bila dapat memanfaatkan potensi lautnya , akan menjadi negara yang kuat dan makmur. Potensi itu dilukiskan oleh jumlah pulau yang melebihi 17000, dengan letak pada posisi silang lautan Hindia dan lautan Pacific, sekaligus sebagai jembatan antara dua benua Asia dan Australia. Posisi geografinya membentang dari $6^{o}08'$ lintang utara sampai $11^{o}15'$ lintang selatan, dari $94^{o}45'$ bujur timur sampai $41^{o}05'$ bujur timur. Luas daratan sekitar 1,8 juta km2, luas perairan laut sekitar 7,9 juta km2, termasuk zona ekonomi eksklusif. Luas laut teritorial lebih dari 3 juta km2, luas ZEE lebih dari 2,7 juta km2 , panjang pantai seluruh pesisir, sekitar 81 000 km Banyaknya gunung berapi yang masih aktif (sekitar 400) memberikan sumbangan bagi kesuburan tanah , bahkan dapat menjadi sumber energi alternatif terbarukan. Iklimnya yang tropis membagi menjadi dua iklim hujan dan kering. Kondisi itulah yang memerlukan konektivitas laut karena pulau-pulau terpisah oleh laut disekitarnya. Sebagai pembanding permasalahan maritim, dapat dilihat dari panjang pantai. Panjang pantai Indonesia 54.716 km (bandingkan dengan Timor Leste 228 km, Malaysia 1.782 km, Papua New Guinea 820 km). Kondisi maritim kita saat ini hanya 40% transport laut domestik yang dilakukan oleh orang Indonesia. 5% dari ekspor dilakukan oleh kapal domestik, sedangkan sisanya yaitu 95% oleh kapal asing.

Dalam sambutannya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur, Presiden Jokowi menegaskan bahwa ia bertekad menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. “Saya memilih forum ini untuk menyampaikan gagasan saya tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia, dan harapan saya tentang peran KTT Asia Timur kedepan,” kata Presiden Jokowi dalam pidatonya di KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, Kamis (13/11/2015).

Dengan berkembangnya tol laut dan kemaritiman Indonesia, maka akan tumbuh gagasan perlunya a)Doktrin Maritim Nasional, b).Politik Luar Negeri Maritim, c).Ekonomi Maritim, d).Budaya Maritim dan e).Politik Pertahanan dan Keamanan Maritim

Potensi Laut

Betapa manfaat laut bagi transportasi perdagangan , seorang ahli geopolitik dan ahli dalam strategi kelautan bernama Thayer Mahan menyatakan : “Control of the sea by maritime commerce . and naval supremacy means predominant influence in the world ... (and) is the chief among the merely material elements in the power and prosperity of nations.” Demikian juga Sir Walter Raleigh menyataan " he that commands the sea,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

commands the trade, and he that is the lord of the trade of the worlds is the lord of the weath of the world. Memang kekuatan laut itu sangat besar apabila bertumpu pada kekuatan angkatan laut dibantu coastguards, industri maritim baik industri rakyat maupun industri militer.[1] . Berdasar perkiraan KADIN (2015) potensi laut dapat diproyeksikan mampu menyumbang 171 miliar dollar AS (asumsi kurs Rp12.000,- per dollar AS) dengan rincian (dalam triliun rupiah) perikanan sebesar 380 , pesisir 670, bioteknologi 480, wisata bahari 24, minyak bumi 252, transport laut 240 [2]

Keamanan Laut

Keamanan di laut adalah jaminan yang perlu diberikan oleh pemerintah dalam penegakan hukum dan kedaulatan. Ancaman terhadap sovereinitas negara merupakan ancaman kedaulatan yang harus ditangani oleh TNI cq TNI AL Ancaman ini dapat berbentuk serangan musuh dari luar, juga dari dalam negeri, pernyataan memerdekakan wilayah melepaskan diri dan memproklamirkan sebagai negara merdeka. Sedangkan ancaman dalam keamanan dapat berupa teroris, pembajakan, illegal fishing, illegal logging, human trafficking dsb. Bisa juga berupa kejahatan terorganisi lintas nasional seperti penyelundupan imigran, narkoba, pencurian kekayaan alam, polusi dan dumping.

Sejarah Kemaritiman Indonesia

Tahun 1957 terjadi Deklarasi Djuanda, yang merupakan tonggak sejarah bagi Indonesia, untuk menyatakan bahwa laut teritorial adalah bagian dari keutuhan wilayah negara kepulauan Indonesia. Pada tahun 1960, Presiden Sukarno membentuk Dewan Maritim melalui Peraturan Presiden Nomor 19 Tahun 1960 Tanggal 30 Agustus 1960. Pada tahun 1996 Presiden Suharto membentuk Dewan Kelautan Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 77 Tahun 1996 Ttentang : Dewan Kelautan Nasional. . Pada tahun 1999, membentuk Dewan Maritim Indonesia melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 161 Tahun 1999 Tentang Dewan Maritim Indonesia. . Pada tahun 2007, membentuk Dewan Kelautan Indonesia melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Dewan Kelautan Indonesia. Setelah terbentuknya BAKORKAMLA dibentuk pula BAKAMLA

Tumpang Tindih Kewenangan?

Sangat sulit mengamankan kepentingan nasional di laut kecuali ada penataan konstruksi dan kewenangan antar lembaga. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan pembentukan sebuah lembaga penjaga laut dan pantai. Pasal 276 kebijakan ini mengatur, lembaga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

itu perlu dibentuk untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut.

Berdasar UU no 2 tahun 2002, tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia , Kepolisian berwenang melakukan penyidikan terhadap semua tindak pidana termasuk untuk penagakan hukum di laut. TNI Angkatan Laut berdasar UU 34 tahun 2004, selain melaksanakan tugas pertahanan, juga bertugas menegakkan hukum, menjaga keamanan wilayah di laut. Bahkan dalam pasal 17 Peraturan Pemerintah no 27 tahun 1983, tentang pelaksanaan KUHAP , penyidikan dalam perairan Indonesia, zona tambahan,landas kontinen dan zona ekonomi eksklusif dilakukan oleh Perwira TNI Angkatan Laut dan penyidik lainnya sesuai peraturan yang berlaku. Sementara berdasarkan pasal 73 ayat (2) Undang-Undang No. 43 tahun 2009, TNI Angkatan Laut dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan juga berhak atas kasus tersebut. Adanya tumpang tindih ini memerlukan pembahasan untuk penyelesaian lebih lanjut. Tumpang tindih tersebut tidak hanya terjadi antara POLRI DAN TNI AL tetapi juga dengan Lembaga lain. Untuk perlu disajikan tugas dan wewenang Lembaga-lembaga terkait dengan kelautan. Berikut adalah Lembaga-lembaga terkait

Bakorkamla

Sebagai lembaga koordinasi, Bakorkamla hanya bertugas sebatas pengkoordinasian menyangkut tugas-tugas penegakan hukum yang tercakup dalam kewenangan instansi-instansi yang tercakup dalam perundang-undangan masing- masing dan tidak memiliki otoritas memaksa, sehingga pelaksanaan pengamanan wilayah maritim menghadapi berbagai kendala dalam pelaksanaannya. Dengan terbentuknya BAKAMLA, maka fungsinya beralih ke BAKAMLA Saat ini, Bakamla tidak berada langsung dibawah Kemenkopolhukam, sebagaimana Bakorkamla, yang Ketuanya adalah Menkopolhukam. Bakamla adalah organisasi sipil, dan tidak termasuk dalam daftar jabatan yang diizinkan oleh Undang-undang 34 tahaun 2004 tentang TNI untuk diawaki oleh personil TNI aktif.

Oleh karena menurut Undang-undang nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang merupakan landasan hukum pembentukannya, bahwa Bakamla "tidak perlu" dilengkapi dengan kapal, maka semua aset Bakamla saat ini yang berhubungan dengan kapal, seperti, dermaga, kapal, radar dll menjadi ilegal. Bagi TNI AL pun, tidak ada alasan untuk menghibahkan kapal kepada Bakamla, karena tidak ada landasan hukumnya. Badan Koordinasi Keamanan Laut pada awalnya telah dibentuk tahun 1972 melalui Keputusan Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan / Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, dan Jaksa Agung, Nomor : KEP/B/45/XII/1972; SK/901/M/1972; KEP.779/MK/III/12/1972; J.S.8/72/1;KEP-085/J.A/12/1972 tentang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan di Laut

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)

KKP mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kelautan dan perikanan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Untuk melakasanakan tugas tersebut, KKP mempunyai fungsi :

FUNGSI:

1). Perumusan dan penetapan kebijakan di bidang pengelolaan ruang laut, pengelolaan konservasi dan keanekaragaman hayati laut, pengelolaan pesisir dan pulau-pulau kecil, pengelolaan perikanan tangkap, pengelolaan perikanan budidaya, penguatan daya saing dan sistem logistik produk kelautan dan perikanan, peningkatan keberlanjutan usaha kelautan dan perikanan, serta pengawasan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan

2). Pelaksanaan kebijakan di bidang pengelolaan ruang laut, pengelolaan konservasi dan keanekaragaman hayati laut, pengelolaan pesisir dan pulaupulau kecil, pengelolaan perikanan tangkap, pengelolaan perikanan budidaya, penguatan daya saing dan sistem logistik produk kelautan dan perikanan, peningkatan keberlanjutan usaha kelautan dan perikanan, serta pengawasan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan;

3). Pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan kebijakan pengelolaan ruang laut, pengelolaan konservasi dan keanekaragaman hayati laut, pengelolaan pesisir dan pulau-pulau kecil, pengelolaan perikanan tangkap, pengelolaan perikanan budidaya, penguatan daya saing dan sistem logistik produk kelautan dan perikanan, peningkatan keberlanjutan usaha kelautan dan perikanan, serta pengawasan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan;

4). Pelaksanaan penelitian dan pengembangan di bidang kelautan dan perikanan;

5). Pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia dan pemberdayaan masyarakat di bidang kelautan dan perikanan;

6). Pelaksanaan perkarantinaan ikan, pengendalian mutu, keamanan hasil perikanan, dan keamanan hayati ikan;

7). Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan KKP;

8). Pembinaan dan pemberian dukungan administrasi di lingkungan KKP;

9). Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab KKP; dan

10).Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan KKP.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TNI Angkatan Laut

Sesuai Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang TNI Pasal 9, Angkatan Laut bertugas: 1).melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan; 2).menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; 3).melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah; 4).melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; 5).melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Bakamla

Perpres No. 178/2014, Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi:

1) Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
2) Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
3) Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
4) Menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
5) Mmemberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
6) Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
7) Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi, Badan Keamanan Laut berwenang:

1) Melakukan pengejaran seketika;
2) Memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan
3) Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kepolisian Negara

Berdasar UU No. 2 tahun 2002 salah satu fungsi pemerintahan Negara dibidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat. Tujuan dari kepolisian Negara RI adalah untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinannya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hal asasi manusia Kepolisian menerangkan mengenai peran polisi dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri. Mengenai tugas pokok Polri diterangkan didalam pasal 13, yaitu :

1) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat,
2) Menegakkan hukum; dan,
3) Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Perubahan Paradigma

Terjadi perubahan paradigma dari 1).Ekonomi berbasis daratan menjadi berbasisi darat laut, udara 2).penguatan pusat eonomi untuk melebar dan menarik daerah sekitarnya menjadi pusat-pusat ekonomi baru karena didukung oleh infrastruktur baik tol darat maupun tol laut, 3).kawasan barat dan timur Indonesia menjadi kawasan depan dan kawasan dalam, 4).konsep wawasan nusantara, menjadi realisasi / implementasi konsep wawasan nusantara, 5).the trade follow the ship menjadi the ship follow the trade, 6).dari perdagangan berdasar market demand, menjadi market demand diciptakan oleh technology push.

Tantangan Terhadap Konsep Kelautan China

Perkembangan ekonomi yang menakjubkan di Cina didukung oleh kemampuan teknologi dalam semua lini. Perkembangan ekonomi ini pada gilirannya dapat menggeser bahkan mengganggu keseimbangan hubungan antar negara yang ada. Dengan kekuatan ekonomi, militer dan teknologi, Cina mulai mengusik, integritas teritorialnya dengan mengklaim wilayah Taiwan, Tibet dan Laut Cina Selatan. Pertumbuhan perekonomian selalu memerlukan bahan dasar alami, energi dan pasar. Terjadilah kompetisi dagang bahkan menjadi perang dagang. Penyusupan ide tidak lagi selalu pada ideologi komunis tapi lebih pada penyusupan perdagangan, melalui penyusupan dalam berbagai KKN dengan para pengambil keputusan negara tetangga/ negara lain demi mendapatkan keamanan pasokan bahan industri dan pemasaran hasil industri. Meskipun lahan daratan masih cukup luas seara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perhitungan untuk menampung jumlah penduduk terbesar di dunia (lebih satu milyar), namun daerah kering yang tidak subur terlau mahal untuk dapat memberikan prospek kehidupan. Laut masih lebih memberikan prospek yang lebih baik akan sumberr daya alam. Oleh sebab itu, Cina mulai mengklaim, laut Cina Selatan. Philipina sebagi contoh terklaim 90 % wliayah lautnya oleh Cina, dan hampir seluruh Asean terkena klaim tersebut. Indonesia yang memiliki sumber gas alam besar di Natuna terkena klaim sebagian wilayah lautnya, bahkan pernah terjadi insiden di laut Natuna. Itulah bentuk agresi baik bersifat simetrik maupun asimetrik. Kemampuan teknologinya membangun cyber warfare bukan saja Cina berani menantang ASEAN tapi bahkan juga Amerika Serikat. Benturan kepentingan pasar dengan tarif pajaknya menimbulkan perang dagang dengan Amerika Serikat. Dengan military built up di kepulauan Spratley, memberikan petunjuk bahwa Cina benar-benar mengklaim laut Cina Selatan sebagai Wilayah Teritorialnya

Kanal Kra Isthmus

Melalui diplomasi bilateral dengan pemerintah Thailand, Pemerintah Republik Rakyat China sedang merencanakan pembangunan sebuah kanal di Kra Isthmus Thailand sepanjang 100 kilometer. Kanal ini akan menghubungkan Laut China Selatan, Teluk Thailand dan Samudera India. Dengan kanal itu, rute kapal-kapal dari dan menuju pelabuhan-pelabuhan China tak perlu lagi melewati Selat Malaka, bahkan dapat mempersingkat perjalanan sejauh 1.000 kilometer, dan menghindari selat Malaka yang banyak pembajakan dan kabut dari kebakaran hutan. Jalur baru ini bila terealisasi dapat merupakan ancaman tetapi juga dapat menjadi komplemen bagi program tol laut Indonesia.

Meskipun secara internasional telah disepakati pengaturan laut , namun keyakinan suatu negara untuk mengklaim wilayah laut dan teritorial suatu daerah dapat termotivasi oleh kepentingan nasionalnya didasari alasan kekuasaan secara historis sebelumnya (kekuasaan kerajaan, kekuasaan penjajahan dll). Pengaturan secara internasional dapat dilihat dari UNCLOS (United Nations Code law on Sea).

UNCLOS 1982

- Ditandatangani di Montego Bay, Jamaica pada 30 April 1982
- Telah diratifikasi oleh 149 negara
- Berisi mengenai penetapan batas-batas terluar dan garis batas antar negara dari berbagai zona maritim seperti : Perairan Dalam, Laut teritorial, Selat, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, Laut Bebas/Lepas, dan Kawasan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Praktek di Indonesia setelah adanya UNCLOS 1982

- Diratifikasi oleh Indonesia melalui UU no. 17/th. 1985
- Aturan di dalam UNCLOS untuk menentukan batas wilayah maritim, yaitu :

1. 12 mil untuk laut teritorial (Pasal 4)
2. 24 mil untuk zona tambahan (Pasal 33)
3. 200 mil untuk ZEE dan landas kontinen (Pasal 57 dan 76 (1))
4. Dan dalam kondisi tertentu 350 mil untuk landas kontinen

Simpulan

Sebagai kesimpulan dapat dikemukakan perlunya memahami permasalahan kelautan dengan segala perangkat peraturannya, tidak perlu kuatir akan adanya tumpang tindih, karena justru wewenang yang kelihatannya tumpang tindih dapat menjadikan berkembangnya sinergi lembaga-lembaga terkait, selama ada pembagian batas kewenangan. Dalam penegakan hukum misalnya ada pembagian kewenangan Polri sebagai penyidik, Kejaksaan sebagai penuntut umum, dan kehakiman sebagai pemutus perkara, Kementerian Hukum dan HAM penyedia LAPAS . Begitu pula perlu segera dilakukan pembagian kewenangan di laut antara kepolisian, TNI AL, BAKAMLA, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kantor Bea dan Cukai, Kementerian Lingkungan Hidup, Perhubungan, Kementerian Pariwisata dan Otonomi Daerah.

Hal tersebut tidaklah mungkin membuat suatu kesatuan lembaga otoritas seperti Otorirtas Batam, karena keamanan laut mempunyai dua sisi keamanan yaitu penegakan hukum oleh Polisi dan perangkat pengak hukum lainnya, dan penegakan kedaulatan negara dan wilayah oleh TNI yang sisinya berbeda

Acuan

Ilias Iliopoulos PhD, Professor at the Hellenic Staff College Baltic Security & Defence Review Volume11, Issue2, 2008, http://www. baltdefcol.org/files/files/BSDR/BSDR_11_2.pdf

http://beritadaerah.co.id/2015/03/18/rancangan-tol-laut-dalam-rpjmn-2015-2019/

http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/06/07/1150184/Inilah.Penjelasan Tol.Laut.yang.Akan.Dibangun.Jokowi, JAKARTA, KOMPAS.com

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf

Sea Power and China's Strategic Choices Zhang Wenmu China Security, Summer 2006, pp.17 - 31 © 2006 by the World Security Institut

Security of seafarers and fishers Security of seafarers and fishers Maritime Security and Safety UNITAR/DOALOS Briefing 17 October 2007 Michele Ameri Michael Shewchuk http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_25years/07unitar_doalos_2007.pdf

https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/rsis-pubs/WP59.pdf Force Modernisation trends in Southeast Asia, Andrew Tan, Institute Defence and Strategic Studies, Singapore

http://thediplomat.com/2011/05/aseans-china-challenge/

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rencana Tol Laut Jokowi





PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DIPLOMASI MARITIM INDONESIA DALAM MENANGANI MASALAH *ILLEGAL, UNREPORTED AND UNREGULATED FISHING* (IUUF) DI PERAIRAN PESISIR BARAT, LAMPUNG

Astiwi Inayah[1)], Agus Hadiawan[2)]
[1]) *Jurusan Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung*
[2]) *Jurusan Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk membuat formulasi diplomasi maritim yang inovatif dan modern agar dapat diterapkan oleh Indonesia untuk menangani masalah *Illegal, Unreported And Unregulated Fishing* (IUUF) di Perairan Pesisir Barat, Provinsi Lampung. Pembuatan model diplomasi maritim yang modern dan inovatif perlu dilakukan dengan mempertimbangkan cakupan isu yang luas serta melibatkan aktor diplomasi maritim yang beragam. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa diplomasi maritim yang modern dan inovatif adalah diplomasi yang mampu mengakomodasi cakupan isu yang luas dan keterlibatan aktor yang beragam untuk membangun strategi dalam mencapai kepentingan di wilayah perairan Indonesia pada umumnya dan perairan Pesisir Barat pada khususnya. Dalam hal cakupan isu, diplomasi maritim tidak hanya menekankan pada isu terkait keamanan maritim, namun juga menekankan pada isu-isu terkait ekonomi dan sosial-budaya. Sementara dalam hal keterlibatan aktor yang beragam, diplomasi maritim membutuhkan keterlibatan aktor non negara, seperti masyarakat, pihak swasta, komunitas masyarakat, *Non-Governmental Organisation* (NGO), serta pihak lain yang terkait. Kerjasama antara aktor negara dan aktor non-negara dibutuhkan untuk menumbuhkan dan mengembangkan sektor maritim. Hal ini didasari pada pandangan bahwa upaya menjaga wilayah perairan yang luas dengan potensi laut dan perikanan yang melimpah bukan hanya tanggung jawab Kementerian Kelautan dan Perikanan, namun juga tanggung jawab semua elemen bangsa.

Kata kunci**:** Diplomasi maritim, IUUF, keamanan maritim, perairan Pesisir Barat

ABSTRACT

This study aims to create an innovative and modern maritime diplomacy formulation so that it can be applied by Indonesia to deal with illegal, unreported and unregulated fishing (IUUF) problems in Pesisir Barat waters, Lampung province. Creating a modern and innovative maritime diplomacy model needs to be done by considering a broad range of issues and involving various maritime diplomacy actors. This research uses a qualitative approach. The results show that modern and innovative maritime diplomacy is diplomacy that is able to accommodate a wide range of issues and the involvement of various actors to develop strategies to achieve interests in Indonesian waters in general and coastal West coast in particular. In terms of coverage of issues, maritime diplomacy does not only emphasize issues related to maritime security, but also emphasizes issues related to economy and socio-culture. Meanwhile, in terms of the involvement of various actors, maritime diplomacy requires the involvement of non-state actors, such as the public, the private sector, the community, Non-Governmental Organizations (NGOs), and other related parties. Cooperation between state actors and non-state actors is needed to grow and develop the maritime sector. This is based on the view that protecting Indonesia's vast territorial waters with abundant marine and fisheries potential is not only the responsibility of the Ministry of Marine Affairs and Fisheries, but also the responsibility of all elements of the nation.

Keywords: maritime diplomacy, IUUF, maritime security, West Coast waters

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Permasalahan *Illegal Unreported and Unregulated* (IUU) *Fishing* yang terjadi di laut Indonesia merupakan persoalan yang serius. Indonesia diperkirakan mengalami kerugian hingga 20 triliun rupiah akibat kegiatan *IUU Fishing* setiap tahunnya (Majalah Masyarakat ASEAN, 2017). *IUU Fishing* dapat mengancam keberlangsungan lingkungan laut, sumber daya pangan, keamanan, dan kedaulatan negara. *IUU Fishing* termasuk dalam kejahatan lintas negara (kejahatan transnasional) yang melintasi batas wilayah suatu negara dan dapat menjadi ancaman bagi keamanan global (Kemenlu, 2019).

Terdapat beberapa titik wilayah perairan Indonesia yang rawan praktik pencurian ikan. Wilayah perairan Pesisir Barat merupakan salah satu wilayah yang rentan terjadi kegiatan *illegal fishing*. Wilayah ini merupakan salah satu penghasil benih lobster terbesar yang memiliki kualitas terbaik. Secara geografis, wilayah perairan Pesisir Barat yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah wilayah di bagian barat Provinsi Lampung yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia. Wilayah pulau terluarnya adalah pulau batu kecil atau pulau Betuah di Kecamatan Bangkunat, Kabupaten Pesisir Barat yang merupakan salah satu titik lokasi batas negara Indonesia.

Menyadari ancaman tersebut, Indonesia berkomitmen memerangi *illegal fishing.* Indonesia memiliki kepentingan besar dalam menjaga wilayahnya dan menegakkan kedaulatan, termasuk terhadap kejahatan perikanan. Salah satu pilar dalam visi poros maritim dunia adalah mengedepankan diplomasi maritim. Untuk itu dibutuhkan formulasi diplomasi maritim yang modern dan inovatif untuk mewujudkan kepentingan nasional Indonesia, terutama di perairan Pesisir Barat. Adanya potensi yang besar pada sektor kemaritiman di Indonesia pada umumnya dan di perairan Pesisir Barat pada khususnya perlu menjadi perhatian khusus.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan masalah penelitian ini adalah: Bagaimanakah formulasi diplomasi maritim Indonesia yang modern dan inovatif untuk menangani masalah *Illegal Unreported and Unregulated Fishing* di Perairan Pesisir Barat, Lampung?

KAJIAN PUSTAKA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penelitian ini menggunakan landasan konsep diplomasi maritim, *IUU Fishing*, serta keamanan martim. Konsep diplomasi mengalami perluasan dalam hal isu maupun actor. Perluasan ini menghasilkan berbagai bentuk dan jenis diplomasi. Salah satunya adalah diplomasi maritim (Rijal, 2019). Diplomasi maritim dalam Dokumen Kebijakan Kelautan Indonesia (2017) diartikan sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Christian Le Miere (2014) menyebutkan bahwa diplomasi maritim merupakan alat yang digunakan oleh angkatan laut dan pemerintah suatu negara untuk mencapai kepentingannya. Miere mengembangkan tiga tipologi dari diplomasi maritim, yakni *cooperative, persuasive,* dan *coercive maritime diplomacy* yang dijalankan melalui berbagai operasi maritim dimana *maritime forces* memegang peran utama sebagai aktor diplomasi maritim (Miere, 2014).

IUU Fishing merupakan kegiatan perikanan yang tidak sah, kegiatan perikanan yang tidak diatur oleh peraturan yang ada, atau aktivitasnya tidak dilaporkan kepada suatu institusi atau lembaga pengelola perikanan yang tersedia (Grafton, 2011). Santosa (2019) menyebutkan bahwa *IUU Fishing* dikelompokkan menjadi tiga, yaitu *Illegal fishing, Unreported fishing,* dan *Unregulated fishing*. *Illegal fishing* dilakukan oleh kapal ikan nasional atau asing di wilayah laut yurisdiksi suatu negara, tanpa izin dari negara tersebut, atau bertentangan dengan hukum dan peraturan di negara tersebut. *Unreported fishing* merupakan kegiatan penangkapan ikan yang belum dilaporkan atau telah dilaporkan namun dengan tidak benar kepada pejabat yang berwenang, serta bertentangan dengan hukum dan peraturan nasional. Secara lebih umum *unregulated fishing* diartikan sebagai penangkapan ikan yang bertentangan dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh *Regional Fisheries Management Organizations* (RFMOs).

Keamanan maritim didefinisikan sebagai kondisi tidak adanya "ancaman" maritim (*absence of threats*) seperti sengketa antarnegara; aksi terorisme di laut; pembajakan; perdagangan narkotika, manusia, dan barang-barang selundupan; proliferasi senjata; *IUU Fishing*; kejahatan lingkungan; serta bencana dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kecelakaan laut (BPPK Kemlu, 2016). Definisi lainnya menyatakan bahwa keamanan maritim juga perlu dimaknai lebih dari sekedar *absence of threats*, tetapi juga termasuk kondisi yang diiringi oleh terciptanya stabilitas (*stable order*) di laut (Bueger, 2015).

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian ini dilakukan di perairan Pesisir Barat, Provinsi Lampung. Data utama berupa fakta, informasi, dokumen-dokumen, dan opini atau pandangan dan harapan yang diperoleh dari institusi yang langsung terlibat dalam situasi yang diteliti, yaitu Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) Provinsi Lampung dan Dinas Perikanan Pesisir Barat. Pengumpulan data utama menggunakan teknik wawancara mendalam, dokumentasi, dan studi literatur. Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah untuk memformulasikan diplomasi maritim yang modern dan inovatif untuk menangani masalah *illegal fishing* di perairan Pesisir Barat, Lampung.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Permasalahan *IUU Fishing* di Perairan Pesisir Barat, Lampung

Wilayah perairan Pesisir Barat yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia membuat potensi jumlah tangkapan nelayan Pesisir Barat cukup besar. Akan tetapi dengan besaran potensi yang dimiliki oleh nelayan tersebut, jika penangkapan hasil laut tidak dibatasi akan adanya pengelolaan perikanan yang tidak berkelanjutan di wilayah perairan Pesisir Barat. Dengan adanya pembatasan yang telah ditetapkan tersebut dan adanya hasil tangkapan perikanan di wilayah perairan Pesisir Barat yang berpotensi besar, membuat wilayah perairan Pesisir Barat didatangi oleh penduduk yang bukan berasal dari lokal Pesisir Barat untuk melakukan penangkapan ikan tanpa izin, yaitu *IUU Fishing*.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti dengan pihak Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) Provinsi Lampung pada 2020, *illegal fishing* yang terjadi di wilayah perairan Lampung banyak ditemukan di perairan timur 712 (Lampung Timur) dan barat 372 (Pesisir Barat). Direktorat Kepolisian Perairan Polda Lampung menyebutkan terdapat 14 kasus ikan ilegal di perairan daerah yang telah berhasil diusut sepanjang 2015 (Antaranews, 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pulau Batu Kecil (Betuah) yang terletak di perairan Samudera Hindia dengan koordinat 05°53'45" LS 104°26'26" dengan luas 64,5 Hektar merupakan salah satu wilayah yang rawan akan tindak kejahatan. Wilayah ini masuk dalam pemerintahan Pekon Bandar Dalam, Kecamatan Bangkunat, Kabupaten Pesisir Barat, Provinsi Lampung. Polres Lampung Barat melalui Polsek Bengkunat berupaya melaksanakan Patroli laut di perairan Samudera Hindia. Kegiatan tersebut dilaksanakan untuk mengantisipasi tindak pidana *illegal fishing*, penyelundupan narkoba, TP pabean, dan kejahatan lainya di perairan Samudera Hindia. Polsek Bengkunat Polres Lampung Barat melaksanakan patroli rutin yg dilaksanakan setiap bulannya, bekerjasama dengan *Security Group Artha* (SGA) TWNC (*Tambling Wildlife Nature Conservation*) dan Pihak TNI (Harian Momentum, 2019).

Polisi Perairan dan Udara (Polairud) Polda Lampung menyatakan komitmennya untuk memberantas penangkapan ikan secara illegal. Upaya pencegahan dilakukan melalui penyuluhan. Polair melakukan penyuluhan dan penyelidikan di lapangan untuk mempelajari bagaimana praktik penangkapan ikan menggunakan bahan peledak atau bom ikan dan alat tangkap illegal lainnya dilakukan. Sementara upaya penindakan dilakukan agar para pelaku sadar dan tidak melakukan penangkapan ikan menggunakan bahan peledak atau alat tangkap illegal. Sebagai upaya untuk mengantisipasi terjadinya *illegal fishing* atau penangkapan ikan ilegal dan kegiatan yang melanggar hukum di wilayah perairan di Kabupaten Pesisir Barat, Dinas Perikanan Pesisir Barat dan Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) Provinsi Lampung serta instansi terkait lainnya rutin melakukan pengawasan di wilayah perairan setempat (Lampost.co, 2020).

Adanya kasus *illegal fishing* yang beberapa kali ditemukan oleh Dinas Perikanan Pesisir Barat membuat Dinas Perikanan Pesisir Barat berupaya memberikan sosialisasi kepada nelayan terkait dengan hal tersebut. Sosialisasi ini disampaikan oleh Dinas Perikanan Pesisir Barat ke koordinator setiap kecamatan di Pesisir Barat untuk memudahkan melakukan hubungan antara Dinas Perikanan Pesisir Barat dan nelayan. Tidak hanya itu, Dinas Perikanan Pesisir Barat juga bekerjasama dengan nelayan untuk melakukan pencegahan dan pelaporan apabila terjadi *illegal fishing*, dikarenakan *illegal fishing* cenderung menggunakan bahan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kimia yang akan merusak ekosistem serta habitat bawah laut serta merugikan nelayan Pesisir Barat (Wawancara dengan Dinas Perikanan Pesisir Barat, Juli 2020).

Terdapat beberapa kasus terkait dengan *illegal fishing* yang ditemukan di Pesisir Barat oleh nelayan yang dilakukan oleh perusahaan dalam negeri yang berasal dari luar Pesisir Barat yang terjadi beberapa kali di Cagar Alam Laut (CAR). Namun, CAR merupakan bagian dari Dinas Lingkungan Hidup dan bukan merupakan bagian dari wewenang Dinas Perikanan Pesisir Barat. Sehingga, *illegal fishing* yang terjadi di CAR tidak dapat ditangani oleh Dinas Perikanan Pesisir Barat. Bahkan, Dinas Perikanan Pesisir Barat juga menemukan bahwa kebanyakan nelayan yang berasal dari luar kabupaten Pesisir Barat yang melakukan *illegal fishing* didapati menggunakan bahan kimia dalam prosesnya.

Tidak jarang adanya nelayan yang bukan berasal dari perairan Pesisir Barat melakukan kegiatan selam dengan menggunakan alat bantu kompresor untuk melakukan penangkapan ikan dan udang di bawah laut. Kegiatan selam ini dinilai sebagai kegiatan yang berbahaya oleh Dinas Perikanan Pesisir Barat, dikarenakan nelayan yang menggunakan alat selam untuk melakukan penangkapan ikan diindikasi menggunakan *potassium*, racun, dan bahan kimia lainnya yang dapat merusak semua habitat di bawah laut.

Dinas Perikanan Pesisir Barat menyatakan bahwa pihaknya telah berupaya untuk memberikan edukasi terhadap nelayan-nelayan di Pesisir Barat, meskipun pemberdayaan terhadap masyarakat lokal masih minim. Edukasi ini diberikan kepada nelayan Pesisir Barat terkait dengan penangkapan ikan untuk menggunakan jaring ramah lingkungan, tidak menggunakan bahan kimia dalam proses penangkapan ikan agar tidak merusak ekosistem bawah laut, perlindungan terumbu karang, dan adanya keharusan untuk menggunakan pelampung dikarenakan wilayah perairan Pesisir Barat berbatasan langsung dengan Samudera Hindia yang artinya nelayan memiliki resiko tenggelam dan hilang.

Dinas Perikanan Pesisir Barat juga melarang dengan keras nelayannya untuk menangkap ikan dengan menyelam menggunakan kompresor dan menggunakan bahan-bahan kimia. Bahkan, Dinas Perikanan Pesisir Barat melakukan pengadaan perahu set lengkap yang diserahkan oleh kelompok nelayan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dari Dinas Perikanan Pesisir Barat. Bagi Dinas Perikanan Pesisir Barat, hal terpenting adalah memiliki nelayan yang sejahtera.

Wilayah perairan Pesisir Barat yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia membuat potensi jumlah tangkapan nelayan Pesisir Barat cukup besar. Akan tetapi dengan besaran potensi yang dimiliki oleh nelayan tersebut, jika penangkapan hasil laut tidak dibatasi akan adanya pengelolaan perikanan yang tidak berkelanjutan di wilayah perairan Pesisir Barat. Dengan adanya pembatasan yang telah ditetapkan tersebut dan adanya hasil tangkapan perikanan di wilayah perairan Pesisir Barat yang berpotensi besar, membuat wilayah perairan Pesisir Barat didatangi oleh penduduk yang bukan berasal dari lokal Pesisir Barat untuk melakukan penangkapan ikan tanpa izin.

Dengan adanya beberapa kasus *illegal fishing* di perairan Pesisir Barat, Dinas Perikanan Pesisir Barat melakukan upaya berupa patroli laut dengan menggunakan kapal patroli terkait dengan *illegal fishing*. Namun, sayangnya patroli pada saat ini tidak lagi berjalan, dikarenakan Dinas Perikanan Pesisir Barat tidak lagi memiliki kewenangan untuk mengontrol *illegal fishing*, yang telah dipindah tangankan oleh pemerintah menjadi wewenangan Pemerintah Provinsi bukan lagi sebagai wewenang daerah Pemerintah Daerah Pesisir Barat.

Hal ini juga yang membuat pengadaan anggaran terkait dengan kontrol *illegal fishing* ditiadakan, dengan faktor lainnya Pemerintah Daerah Pesisir Barat yang sedang mengutamakan anggaran untuk pembangunan daerah dibandingkan dengan pengelolaan wilayah perairan Pesisir Barat. Sehingga, pada saat ini kapal patroli tersebut hanya digunakan oleh Dinas Perikanan Pesisir Barat untuk memantau dan melakukan kontrol terhadap pariwisata di Pesisir Barat, seperti *spot* lumba-lumba yang belum ter-ekspos masyarakat luas, Pulau Pisang, *spot surfing* yang terdiri sekitar sepuluh *spot* yang juga kurang ter-ekspos, *spot snorkelling*, dan tempat pariwisata lainnya.

Pada saat ini, dengan tidak adanya kewenangan yang diberikan kepada Dinas Perikanan Pesisir barat terkait dengan tindakan *illegal fishing,* membuat nelayan Pesisir Barat beberapa kali menemukan nelayan asing yang bukan merupakan nelayan asal Indonesia. Dinas Perikanan Pesisir Barat hanya dapat membantu dalam pembuatan laporan terkait *illegal fishing* tersebut ke Dinas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kelautan dan Perikanan Provinsi Lampung, dikarenakan pemerintah daerah tidak memiliki kewenangan terhadap penindakan kejahatan *illegal fishing*.

Selain Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Lampung, terdapat satuan kerja (satker) yang juga bekerjasama untuk pengawasan kelautan dan perikanan, termasuk *illegal fishing* di dalamnya, yang berada di daerah Lempasing, Padang Cermin, Kabupaten Pesawaran. Satker ini memiliki kewenangan informasi dan pengawasan *illegal fishing* (penggunaan bom, bahan kimia, dan lainnya) yang merupakan turunan langsung dari Kementerian Kelautan dan Perikanan RI.

Tantangan dalam Upaya Menjaga Keamanan Perairan Pesisir Barat

Untuk mengurangi jumlah kasus *illegal fishing* di wilayah perairan Pesisir Barat, dibutuhkan kerjasama antar aktor, baik aktor negara (pemerintah pusat, provinsi, serta daerah/kabupaten) maupun aktor non-negara (seperti masyarakat, pihak swasta, komunitas masyarakat, *Non-Governmental Organisation*). Permasalahan yang ditemukan dalam upaya menjaga keamanan perairan Pesisir Barat adalah ketiadaan wewenang bagi pemerintah daerah untuk melakukan pengawasan di wilayah perairannya. Hal ini menjadi masalah dikarenakan kabupaten tidak memiliki kewenangan dalam mengelola laut.

Undang-Undang No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah mengatur tentang kewenangan provinsi di sektor kelautan. Jika semula kewenangan provinsi adalah 4-12 mil, dengan aturan yang baru tersebut kini kewenangannya diperluas menjadi 0-12 mil. Dengan adanya aturan baru ini, kewenangan pengelolaan laut yang selama ini dikelola oleh pemerintah daerah kabupaten/kota dialihkan menjadi kewenangan provinsi. Selain itu, Dinas yang sebelumnya bernama Dinas Kelautan dan Perikanan, pada wilayah kabupaten/kota akhirnya berubah menjadi Dinas Perikanan. Bidang Kelautan, Pesisir dan pulau-pulau kecil, pengolahan dan pemasaran serta pengawasan ditiadakan karena berkaitan dengan kewenangan provinsi dalam pengelolaan laut. Selain itu, penerbitan perijinan armada kapal perikanan sampai ukuran besar 0-30 GT telah menjadi kewenangan Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi. Dinas Perikanan kabupaten/kota hanya mengurusi tempat pelelangan ikan, pemberdayaan nelayan kecil, serta budidaya ikan skala kecil (Usemahu, 2018).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terdapat beberapa tantangan dalam penerapan UU tersebut. Di antaranya adalah pada jumlah personil pemerintah provinsi untuk pengawasan laut yang masih terbatas dengan area kerja yang luas. Selain itu, terbatasnya anggaran juga menjadi masalah karena akan membatasi ruang gerak dinas provinsi. Kewenangan pemerintah provinsi bertambah, namun tidak diimbangi dengan penambahan biaya operasional untuk pengawasan. Tantangan lainnya adalah masyarakat nelayan yang tinggal di wilayah pesisir dan secara administrasi kependudukan tercatat sebagai warga kabupaten/kota. Jika para nelayan tersebut melakukan aktifitas di sekitar daerah pesisir dan laut, mereka harus berhubungan dengan instansi teknis, yakni Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi untuk kegiatan penangkapan ikan, konservasi, dan pengawasannya (Usemahu, 2018).

Diperlukan adanya kordinasi, kolaborasi, serta sinergi aktif antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dengan pemerintah kabupaten/kota beserta pihak-pihak terkait. Koordinasi dibutuhkan untuk meningkatkan pertahanan dan pengamanan di Perairan Pesisir Barat. Polisi Air Republik Indonesia (Polair) tidak mampu menjangkau sampai ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) dengan batas laut yg luas dikarenakan peralatan yang dimiliki tidak seimbang dengan luasan wilayah laut Indonesia, seperti kapal dengan panjang hanya 50 meter.

Dinas Provinsi perlu membentuk sejumlah unit pelaksana teknis pengawasan di beberapa daerah. Keberadaan unit pelaksana ini untuk mempermudah kordinasi dengan kabupaten/kota. Pengelolaan laut di daerah juga perlu melibatkan masyarakat setempat yang berada di kabupaten/kota untuk menghindari konflik pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan. Upaya mengefektifkan pengawasan dapat dilakukan dengan mengaktifkan Kelompok Pengawasan Masyarakat (Pokwasmas) di daerah-daerah serta mekanisme pelaporan dan kordinasi antara Pokwasmas dengan pemerintah daerah maupun pemerintah provinsi.

Agar berbagai pihak dapat berbagi tugas, pemerintah provinsi perlu membuat suatu peraturan agar ada landasan hukum dalam kerjasama pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota sehingga pengawasan di laut bisa dianggarkan di dalam APBD Kabupaten/Kota. Pendekatan lainnya yang dapat digunakan adalah dengan pengawasan oleh nelayan. Dinas provinsi perlu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bekerjasama dengan kabupaten/kota dalam membina masyarakat nelayan yang tinggal di pinggir-pinggir pantai atau kampung-kampung nelayan.

Formulasi Diplomasi Maritim untuk Menangani *IUU Fishing* di Perairan Pesisir Barat

Formulasi diplomasi maritim yang modern dan inovatif yang dimaksud dalam penelitian ini adalah diplomasi yang mampu mengakomodasi cakupan isu yang luas dan keterlibatan aktor yang beragam untuk mewujudkan kepentingan di wilayah perairan Indonesia pada umumnya dan perairan Pesisir Barat pada khususnya. Dalam hal ini cakupan isu yang menjadi fokus dalam diplomasi maritim tidak hanya menekankan pada isu terkait keamanan maritim, namun juga perlu menekankan pada isu-isu ekonomi dan sosial-budaya.

Isu di bidang ekonomi misalnya terkait dengan investasi maritim, upaya membangun sarana maritim, pengelolaan sumber daya kelautan, serta manajemen perikanan (manajemen kelautan). Khusus wilayah perairan Pesisir Barat, salah isu terkait ekonomi yang dapat dikembangkan adalah upaya pembangunan kawasan minapolitan perikanan. Pembangunan kawasan minapolitan dapat menjadi upaya untuk membantu pemecahan permasalahan pembangunan perikanan tangkap dan meningkatkan kesejahteraan nelayan dan penduduk wilayah pesisir yang berada dalam lingkup kawasan minapolitan. Sementara isu di bidang sosial-budaya misalnya terkait dengan upaya penanganan bencana (mitigasi bencana) di wilayah perairan (laut), peningkatan kesejahteraan nelayan dan penduduk wilayah pesisir, serta pemberdayaan kaum nelayan dan masyarakat pesisir. Berbagai isu di bidang ekonomi dan social-budaya tersebut perlu ditekankan dalam menjalankan diplomasi maritim karena perlunya memperluas cakupan isu yang menjadi fokus dalam diplomasi maritim.

Dalam hal keterlibatan aktor yang beragam, diplomasi maritim juga membutuhkan keterlibatan aktor non negara, seperti masyarakat, pihak swasta, komunitas masyarakat, *Non-Governmental Organisation* (NGO), serta pihak lainnya yang terkait. Keterlibatan aktor non-negara dibutuhkan untuk menumbuhkan dan mengembangkan sektor maritim. Untuk melakukan pengawasan di wilayah Perairan Pesisir Barat misalnya dengan pengawasan oleh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masyarakat nelayan serta mengaktifkan Kelompok Pengawasan Masyarakat (Pokwasmas) di daerah-daerah.

Dalam diplomasi maritim juga diperlukan adanya komunikasi dengan aktor-aktor yang terkait. Dalam praktiknya, kerja sama antara aktor negara dan aktor non negara perlu dilaksanakan dalam satu wadah yang sama, misalnya melalui dialog serta negosiasi. Upaya ini merupakan bagian dari inovasi dalam pelaksanaan diplomasi maritim di perairan Indonesia.

Berikut merupakan formulasi diplomasi maritim yang dapat diterapkan untuk menangani masalah *IUU fishing* di Perairan Pesisir Barat, Lampung.

Bagan 1. Formulasi Diplomas Maritim untuk Menangani *IUU Fishing* di Perairan Pesisir Barat, Lampung



SIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa formulasi diplomasi maritim yang modern dan inovatif adalah diplomasi yang memiliki cakupan isu yang luas dan keterlibatan aktor yang beragam untuk mewujudkan kepentingan di wilayah perairan Indonesia pada umumnya dan perairan Pesisir Barat pada khususnya. Cakupan isu yang menjadi fokus dalam diplomasi maritim tidak hanya menekankan pada isu terkait keamanan maritim, namun juga perlu menekankan pada isu-isu ekonomi dan social-budaya. Isu di bidang ekonomi misalnya terkait dengan investasi maritim, upaya membangun sarana maritim, pengelolaan sumber daya kelautan, serta manajemen perikanan (manajemen kelautan). Khusus wilayah perairan Pesisir Barat, salah isu ekonomi yang dapat dikembangkan adalah upaya pembangunan kawasan minapolitan perikanan. Isu di bidang social budaya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

misalnya terkait dengan upaya penanganan bencana (mitigasi bencana) di wilayah perairan (laut), peningkatan kesejahteraan nelayan dan penduduk wilayah pesisir, serta pemberdayaan kaum nelayan dan masyarakat pesisir.

Sementara dalam hal keterlibatan aktor yang beragam, diplomasi maritim membutuhkan keterlibatan aktor non negara, seperti masyarakat, pihak swasta, komunitas, *Non Governmental Organisation* (NGO), serta pihak lainnya yang terkait. Kerjasama antara actor negara dan non negara dibutuhkan untuk menumbuhkan dan mengembangkan sektor maritim. Kerja sama berbagai pihak tersebut dapat dilaksanakan, misalnya melalui dialog dan negosiasi. Upaya penguatan kerja sama berbagai pihak melalui dialog dan negosiasi merupakan bagian dari inovasi dalam pelaksanaan diplomasi maritim di perairan Indonesia.

Diperlukan koordinasi, kolaborasi, serta sinergi aktif antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dengan pemerintah kabupaten/kota beserta pihak-pihak terkait dalam pelaksanaan diplomasi maritim di Perairan Pesisir Barat. Koordinasi dilakukan untuk meningkatkan pertahanan dan pengamanan di Perairan Pesisir Barat. Dinas Provinsi perlu membentuk sejumlah unit pelaksana teknis pengawasan di daerah-daerah. Selain itu, pengelolaan laut di daerah juga perlu melibatkan masyarakat setempat yang berada di kabupaten/kota untuk menghindari konflik pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan. Pemerintah provinsi perlu membuat suatu peraturan agar muncul landasan hukum sehingga pengawasan di laut mendapatkan alokasi pendanaan di dalam APBD Kabupaten/Kota. Dinas Provinsi juga perlu bekerjasama dengan kabupaten/kota untuk melakukan pembinaan terhadap masyarakat nelayan yang tinggal di pinggir-pinggir pantai atau kampung-kampung nelayan.

DAFTAR PUSTAKA

BPPK Kemlu. 2016. Diplomasi Poros Maritim: Keamanan Maritim Dalam Perspektif Politik Luar Negeri.

Bueger, C. 2015. “What is Maritime Security?”, Maritime Policy, Vol. 53 2015 (159-164)

Buzan, B., Waever, O., & de Wilde, J. 1988. Security: A New Framework for Analysis, Boulder: Lynne Rienner Publication

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dokumen Kebijakan Kelautan Indonesia. 2017. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. http://bkipm.kkp.go.id/bkipmnew/public/files/regulasi/PERPRES_NO_16_2017.pdf. Diakses pada 2 Februari 2020.

Grafton, Q. 2011. *The Illegal Fishing : From Perspective Sea Security and Law Sea Borderness.* New York. Oxford University Press.

Harian Momentum. 2019. Polisi Patroli di Pulau Terluar Pesisir Barat. https://harianmomentum.com/read/17624/polisi-patroli-di-pulau-terluar-pesisir-barat. Diakses pada 1 September 2020.

Kementrian Luar Negeri RI. 7 April 2019. Kejahatan Lintas Negara. www.kemlu.go.id/Pages/lissueDisplay.aspx?IDP=20&l=id. Diakses pada 20 Desember 2019.

Lampost.co. 2020. Polairud Komit Berantas *Illegal Fishing.* https://www.lampost.co/berita-polairud-komit-berantas-i-illegal-fishing-i.html. Diakses pada 1 September 2020

Le Miere, C. 2014. *Maritime Diplomacy in the 21st Century*. New York. Routledge.

Mongabay.10 Januari 2017. Apa Ancaman Sektor Kelautan Indonesia di Tahun 2019, https://www.mongabay.co.id/2019/01/10/apa-ancaman-sektor-kelautan-indonesia-di-tahun-2019/, diakses pada 1 Februari 2020. Diakses pada 20 Desember 2019.

Rijal, N.K. 2019. *Smart Maritime Diplomacy*:Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, Jurnal Global & Strategis. Th. 13. No. 1.

Santosa, M.A. 2019. Mewujudkan Perikanan Tangkap yang *Legal, Reported dan Regulated* (LRR). https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/kkp/DATA%20KKP/2019/Materi%20Paparan%20Forum%20Bisnis%20Perikanan%20Tangkap/Materi%20Satgas%20115.pdf, Diakses pada 1 Februari 2020.

Usemahu, A., 2018. Kumparan**.** "Kami (Kabupaten/Kota) Punya Nelayan Tetapi Tidak memiliki Kewenangan Mengelola Laut". (https://kumparan.com/amrullah-usemahu-spi/kami-kabupaten-kota-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

punya-nelayan-tetapi-tidak-memiliki-kewenangan-mengelola-laut-1518741961200). Diakses pada 1 September 2020

Wawancara langsung dengan Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Lampung dan Dinas Perikanan Pesisir Barat. 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DIPLOMASI MARITIM INDONESIA TERHADAP HACGAM *(HEAD OF ASIAN COAST GUARD AGENCY MEETING)* DALAM MEWUJUDKAN INDONESIA POROS MARITIM DUNIA PADA TAHUN 2016-2017

Oleh: Maudy Dwi Ramadhanti
maudydwii@gmail.com
Pembimbing: Dr. Syafri Harto, M.Si
Bibliografi: 14 Jurnal, 28 Buku, 28 Website
Jurusan Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau
Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28294
Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

Making Indonesia the world's maritime axis is the vision promoted by Joko Widodo (Jokowi) to the next five years of his tenure after his victory in the residential election 2014. This goal is in line with the struggle of Sukarno, who wa nted Indonesia to become a strong and independent maritime country at the ime. Hisdesire was rooted from the awareness of Indonesia's strategic position aswell as maritime potentials that the country have. The main objective of Jokowi's idea is to boost Indonesia's economic growth and equitable development which is focused on the marine sector. This research was prepared using the perspective of Neorealism, the theory of diplomacy and the concept of maritime security. This research was arranged using descriptive analysis with qualitative approach. Supporting data is obtained through document, and literature study. This research was arranged using descriptive analysis with qualitative approach. Supporting data is obtained through interviews, document, and literature study. The result shows that the defense diplomacy's instrument was built upon series of international cooperation and the development of state's defense posture itself. Therewith, Indonesian government undertakes the defense diplomacy efforts by playing an active role in forum regional level such as HACGAM. These two aspects eventually have a prime significance in shaping Indonesia as the Global Maritime Fulcrum, especially in the achievement of defense, security, law enforcement, and marine safety.

Key Words: HACGAM, World Maritime Axis, Defence Diplomacy.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Indonesia memiliki bentang alam yang luas dan sumber daya alam yang luar biasa, dari berbagai sektor seperti pertanian, pangan, energi, dan kemaritiman yang bisa dimanfaatkan. Sektor Kemaritiman pengelolaan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara bertanggung jawab, guna menjaga kedaulatan, keberlanjutan dan kesejahteraan NKRI.

Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau dan wilayah lautnya meliputi 5,8 juta km² atau sekitar 70% dari luas total wilayah Indonesia. Luas wilayah laut Indonesia terdiri atas 3,1 juta km² luas laut kedaulatan dan 2,7 juta km² wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Dari data tersebut dapat dihitung bahwa luas wilayah laut Indonesia adalah 64,97% dari total wilayah Indonesia.[1] Indonesia berada pada posisi silang yang sangat strategis. Posisi ini menguntungkan karena letak strategisnya di persimpangan dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Pasifik serta dua benua yaitu benua Asia dan Australia. Keuntungan ini menjadi modal dasar keinginan pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Sebagai negara maritim, tentu saja Indonesia tidak akan mungkin menutup diri dari arus perubahan globalisasi. Dengan memanfaatkan posisinya yang strategis di jalur transportasi dunia, Indonesia dapat berperan aktif dalam pencaturan politik internasional. Hubungan diplomatik yang berjalan dinamis ditambah isu kemaritiman yang vital bagi Indonesia membutuhkan mekanisme tambahan yang diharapkan mampu memberikan hasil yang lebih efektif dalam menyelesaikan masalah illegal fishing dan meredam timbulnya konflik antar negara.

Sejak 2014, pemerintah mendorong visi nasional, yaitu Indonesia sebagai poros maritim dunia (PMD). Widodo bahkan merupakan presiden pertama pasca demokratisasi 1998 yang secara terbuka menyampaikan doktrin keamanan maritim dan menempatkannya dalam wacana perdebatan domestik.[2] Tujuan utama dari gagasan Jokowi ialah mendongkrak pertumbuhan ekonomi Indonesia serta pemerataan pembangunan yang difokuskan pada sektor laut.

Pembangunan kekuatan maritim bukannya tanpa hambatan. Kebijakan membentuk Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadikan Indonesia sebagai negara 'terbuka'.[3]

1) ALKI I, Selat Sunda, Selat Kalimantan, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan;
2) ALKI II, Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi;
3) ALKI III-A, Laut Sawu, Selat Ombai-Wetar, Laut Banda (Sebelah Barat Laut Buru), Laut Seram (Sebelah Timur Pulau Mongole), Laut Maluku dan Samudera Pasifik;

[1] Djalal, H. 2012. Indonesia's Maritime Challenges dalam Joshua H. Ho and Sam Bateman (eds.) Maritime Challenges and Priorities in Asia Implications for regional security. Routledge. London

[2] Shekhar, V. (2015). Asia Pacific Bulletin Realist Indonesia's Drift away from ASEAN. *EastWestCenter.org/APB Number*, *323*(323), 2014–2015. Diakses di https://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/apb323.pdf?file=1&type=node&id=35328 pada 10 januari 2019 pukul 20:15 WIB.

[3] Jurnal Ismah Rustam, Juni 2017. Tantangan ALKI dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Universitas Mataram, Vol. 1, No. 1.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4) ALKI III-B, Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (Barat Laut Buru), selanjutnya ke ALKI III-A; dan
5) ALKI III-C, Laut Arafuru, Laut Banda (Barat Pulau Buru) selanjutnya terus ke utara menyambung ALKI III-A.[4]

Hingga kini, berbagai pelayaran dan penerbangan asing dengan bebas berlalu lalang memotong wilayah Indonesia. Ancaman keamanan pada jalur ALKI menjadi tantangan bagi pemerintah Indonesia dalam menuju cita-cita poros maritim.

Visi maritim pemerintahan Widodo diwujudkan melalui diplomasi maritim sebagai media untuk memperjuangkan kepentingan nasional dan isu strategis di bidang maritim, khususnya menjalin hubungan baik antar negara. Diplomasi maritim telah menjadi bagian penting dari doktrin maritim pemerintahan Widodo. Diplomasi maritim sendiri adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan.[5]

Dalam menciptakan keamanan maritim, khususnya dalam era kepemerintahan Presiden Joko Widodo, pemerintah Indonesia berorientasi pada pembangunan kemaritiman, sehingga kebijakan luar negeri yang diambil pun mengarah pada pembangunan Indonesia sebagai negara maritim dan sebagai Poros Maritim Dunia.[6] Adapun salah satu strategi untuk mencapai kepentingan keamanan maritim dilakukan melalui diplomasi maritim. Diplomasi maritim merupakan strategi pendayagunaan kapabilitas nasional yang diarahkan dan ditujukan pada isu keamanan maritim secara domestik dan global.[7] Diplomasi maritim diterapkan melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.

Sebagai negara kepulauan dan negara maritim, Indonesia sangat berkepentingan dalam menciptakan keamanan di kawasan, termasuk keamanan maritim dalam rangka mendukung kepentingan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Oleh karena itu, tata kelola sumber daya alam, wilayah perbatasan, dan pertahanan yang handal sangat diperlukan.[8]

Bakamla yang kini menjadi salah satu lembaga pengamanan laut berdasarkan amanat Undang Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan juga dapat menjalankan fungsi diplomasi. Eksistensi Bakamla dalam menjaga keamanan maritim kini tidak hanya diperlihatkan di tingkat domestik, tetapi juga dalam tataran bilateral, regional maupun global. Tecatat Bakamla telah menyelenggarakan kegiatan yang dikategorikan sebagai bagian dari cooperative maritime diplomacy melalui pelaksanaan HACGAM *(Head of Asian Coast Guard Agency Meeting)*.

Pelibatan Bakamla pada forum HACGAM merupakan salah satu bentuk upaya Diplomasi Maritim yang dilakukan oleh Bakamla dalam rangka menjalin dan

[4] Sitohang, J, et al. (2008) *Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut China Selatan: Kepentingan Indonesia di Perairan Natuna.* Jakarta: LIPI Press.

[5] Jurnal Ludiro Madu, Mei 2018. Urgensi IORA dalam diplomasi maritim Indonesia. Jurnal Prodi Hubungan Internasional UPN Veteran Yogyakarta.

[6] Wiranto, S. 2016. Implementasi diplomasi maritim Indonesia terhadap aktivitas illegal fishing nelayan China di ZEEI perairan Kepulauan Natuna. (E. Riska, Interviewer)

[7] Nugraha, M. H., & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 172-179.

[8] Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, Buku Putih Pertahanan Indonesia 2015, (Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indoneisa) Hal.iv.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

meningkatkan kerja sama di bidang keamanan dan keselamatan laut di Kawasan Asia. HACGAM sendiri merupakan satu-satunya forum kerja sama *Coast Guard* di Asia yang mana telah berdiri sejak tahun 2004. Dengan kontribusi aktif Bakamla pada forum HACGAM dan terpilihnya Indonesia dalam hal ini Bakamla menjadi *Chair Capacity Building* HACGAM, menegaskan dan membuktikan kepemimpinan Indonesia di Kawasan dalam pelaksanaan kerja sama keamanan dan keselamatan laut sesuai dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Salah satu wujud kegiatan diplomasi maritim dengan tipologi *cooperative maritime diplomacy*. Diplomasi maritim kooperatif ini menjadi upaya Indonesia untuk bekerja sama dengan negara-negara dalam memerangi kejahatan kemaritiman.

KERANGKA TEORI

a. Perspektif: Regionalisme

Menurut Mansbaach,[9] dapat diartikan *region* atau kawasan adalah pengelompokan regional diidentifikasikan dari basis kedekatan geografis, budaya, perdagangan, dan saling ketergantungan ekonomi yang saling menguntungkan, komunikasi serta keikutsertaan dalam organisasi internasional. Kajian ciri khusus suatu kawasan adalah ciri geografis, sosiologis, etnolinguistik, sistem sosial-politik dan ekonomi suatu kawasan tertentu, sehingga kita dapat membedakan unit-unit anggota kawasan tersebut dengan unit diluar kawasan, sehingga dapat dilihat bahwa, geografis suatu wilayahlah yang menentukan kerjasama kawasan tersebut, semakin dekat geografis suatu negara, semakin tinggi peluang diadakanya kerjasama kawasan tersebut.

Regionalisme baru adalah regionalisme yang berkembang pada awal tahun 90-an pasca perang dingin yang bersifat *low politics* dimana aspek ekonomi dan budaya lebih mendominasi kerjasama antar negara. Maka regionalisme baru juga menggolongkan dirinya pada kerja sama yang kemudian dijadikan *platform* yang berkembang menjadi organisasi regional internasional.

b. Tingkat Analisa: Sistem Internasional

Stephen Andriole mengidentifikasikan lima tingkat analisa, yaitu: tingkat individu, tingkat kelompok individu, tingkat negara bangsa, tingkat antar negara atau multi negara, dan tingkat system internasional.[10] Penulis mengunakan tingkat analisa sistem internasional, pada dasarnya negara-bangsa dan aktor-aktor lainnya dalam hubungan internasional merupakan suatu unit yang terdapat dalam sistem yang lebih besar, yaitu sistem internasional.

Semua aktor hubungan interasional bertindak dan berinteraksi dalam sistem tersebut. Sehingga, menurut tingkat analisa ini, dinamika yang terjadi dalam sistem internasional berpengaruh terhadap perilaku para aktor hubungan internasional yang ada didalamnya. Sistem yang lebih besar telah menentukan perilaku aktor sebagai unit terkecil dalam sistem tersebut. Oleh karena itu, untuk memahami realitas hubungan internasional diperlukan pengkajian mengenai sistem itu sendiri dan membuat generalisasi mengenai sistem itu sebagai suatu keseluruhan, sehingga dapat menjelaskan perilaku para aktor hubungan internasional didalamnya.

c. Teori Diplomasi

Istilah ‘diplomasi’ telah menjadi bahasan umum dalam studi hubungan internasional, yang menurut Brownlie diartikan sebagai cara yang diambil untuk

[9] Sudirman, Arifin, Nuraeini S, Deasy Silvya. 2010. “Regionalisme dalam Ilmu Hubungan Internasional”, Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal. 3-4

[10] Mohtar Mas’oed, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*, (Jakarta: LP3ES, 1994).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengadakan dan membina hubungan dan berkomunikasi satu sama lain, atau melaksanakan transaksi politik maupun hukum yang dalam setiap hal dilakukan melalui wakil-wakilnya yang mendapat otorisasi.[11]

Teori yang digunakan oleh penulis untuk meneliti permasalahan diatas adalah dengan teori diplomasi dari bukunya S.L Roy yang mengatakan terdapat tujuh kandungan dalam diplomasi. Pertama, unsur pokok diplomasi adalah negosiasi. Kedua, negosiasi ini dilakukan untuk mengedepankan kepentingan negara. Ketiga, tindakan yang dilakukan sebisa mungkin dilakukan dengan damai. Keempat, jika point ketiga tidak dapat dilakukan makan digunakan teknik-teknik diplmasi untuk menyiapkan perang. Kelima, diplomasi ini erat hubungannya dengan politik luar negeri suatu negara. Keenam, diplomasi erat kaitannya dengan system negara. Ketujuh, terdapat perwakilan negara.[12]

Diplomasi sangat erat hubungannya dengan politik luar negeri. Politik luar negeri sebagai perumus kebijakan dan diplomasi sebagai pelaksanaannya. Kebijakan luar negeri ini ditujukan sebagai memelihara dan mempertahankan kelangsungan hidup suatu negara.[13] Politik luar negeri memiliki tiga konsep dalam menjelaskan hubungan suatu negara. *Pertama,* kebijakan politik luar negeri sebagai sekumpulan orientasi.[14] Dalam hal ini politik luar negeri sebagai pedoman dalam membuat keputusan untuk menghadapi kondisi-kondisi eksternal suatu negara. *Kedua*, politik luar negeri digunakan sebagai seperangkat komitmen dan rencana untuk bertindak. Dan yang *ketiga*, kebijakan luar negeri sebagai bentuk perilaku atau aksi.

d. Konsep Keamanan Maritim

Menurut Christian Bueger, keamanan maritim dapat dipahami sebagai konsep yang mengacu pada keamanan domain maritim atau sebagai serangkaian kebijakan, peraturan, tindakan dan operasi untuk mengamankan domain maritim yang ada. Para ahli mengembangkan visi geopolitik dan geostrategi di dalam konsep keamanan maritim, yang secara langsung atau tidak langsung mengarahkan tercapainya tujuan dari kebijakan luar negeri dan keamanan sebuah negara melalui domain maritim.[15] Seiring dengan perkembangan zaman, konsep keamanan maritim semakin digunakan untuk menggambarkan langkah – langkah pencegahan yang dilakukan untuk meminimalisir kegiatan ilegal di laut atau dari laut.

Konsep keamanan maritim terbagi atas pengamanan terhadap keamanan manusia dan keamanan negara. Permasalahan mengenai sengketa perbatasan dibahas secara langsung pada keamanan nasional dengan kategori *inter-state disputes* dan permasalahan IUU Fishing dibahas pada keamanan manusia.[16]

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Perairan di Indonesia

Sebagai negara kepulauan, Indonesia telah diakui dunia secara internasional (UNCLOS 1982) yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985. Berdasarkan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia seluas 5,9 juta

[11] Brownlie, I. 1979. *Principles of Public International Law.* London: Oxford University Press. Hal 345

[12] Roy, samendra Lal. 1991. *Diplomasi.* Jakarta: Rajawali Pers hal 4-5

[13] Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad yani. 2005. *Pengantar ilmu hubungan Internasional.* Bandung: PT Remaja Rosdakarya. hal 49

[14] *Ibid* hal 52-53

[15] Germond, Basil. 2014. *Marine Policy Journal.* "The Geopolitical Dimension of Maritime Security." United Kingdom: University of Lancaster, hal. 137 - 138.

[16] Bueger, Christian. 2017. *Defining Maritime Security.* http://www.safeseas.net/defining-maritime-security/, diakses pada 3 April 2017 – 22:38 WIB.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

km2, terdiri atas 3,2 juta km2 perairan teritorial dan 2,7 km2 perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas tersebut belum termasuk landas kontinen.[17] Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Namun demikian, pembangunan bidang kelautan dan perikanan hingga saat ini masih jauh dari harapan. Padahal wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan lautan kepulauan Indonesia disimpan potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal.

Melalui Deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957, Indonesia menyata-kan kepada dunia bahwa laut Indonesia (laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia) menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Dan Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui dunia internasional melalui konvensi hukum laut PBB ke tiga, *United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982), kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985. Berdasar-kan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia menjadi 5,9 juta km2, terdiri atas 3,2 juta km2 perairan terito-rial dan 2,7 km2 perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas perairan ini belum termasuk landas kontinen *(continental shelf)*. Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia *(the biggest Archipelago in the World)*.

Pasal 25A UUD 1945 (hasil amandemen kedua UUD 1945), menyebutkan bahwa "NKRI adalah negara kepulauan yang berciri nusan-tara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-undang".[18] Ini semakin mengu-kuhkan eksistensi Indonesia sebagai negara maritim. Apalagi dengan lahir-nya UU N0.27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, lebih jelas mengakui eksistensi sektor kelautan dan peri-kanan serta pengelolaan wilayah pesi-sir dan pulau-pulau kecil sebagai salah satu agenda pembangunan nasional.[19] Namun faktanya, pembangunan bidang kelautan dan perikanan hingga saat belum dimanfaatkan secara optimal, padahal tersimpan potensi SDA dan jasa-jasa lingkungan yang sangat besar. Sehingga untuk menjadikan sektor kelautan dan perikanan sebagai arus utama pembangunan nasional dibutuhkan kebijakan pembangunan yang terpadu dan berbasiskan ekosistem.

Secara geografis Indonesia mem-bentang dari 60 LU sampai 110 LS dan 920 sampai 1420 BT, terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang jumlahnya kurang lebih 17.504 pulau. Tiga per-empat wilayahnya adalah laut (5,9 juta km2), dengan panjang garis pantai 95.161 km, terpanjang kedua setelah Kanada. Posisi geografis kepulauan Indonesia sangat strategis karena merupakan pusat lalu lintas maritim antar benua. Indonesia juga memiliki kedaulatan terhadap laut wilayahnya meliputi; perairan pedalaman, perairan nusantara, dan laut teritorial (sepanjang 12 mil dari garis dasar). Disamping itu ada juga zona tambahan Indonesia, yang memiliki hak-hak berdaulat dan kewenangan tertentu. Selain itu, ada juga Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sejauh 200 mil dari garis pangkal, dimana Indonesia mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alam (perikanan), kewenangan untuk meme-lihara lingkungan laut, mengatur dan

[17] jurnal Ridwan Lasabuda, Januari 2013. *Regional Development in Coastal and Ocean in Archipelago Perspective of The Republic of Indonesia*. Vol 1-2.

[18] Pasal 25A UUD 1945 (hasil amandemen kedua UUD 1945), menyebutkan bahwa "NKRI adalah negara kepulauan yang berciri nusan-tara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-undang".

[19] Undang-Undang RI No.27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengizinkan penelitian ilmiah kelautan, pemberian ijin pembangunan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan2 lainnya.

Delimitasi Perairan Indonesia

Sebagai negara dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia dengan garis pantai 81.900 km, Indonesia dihadapkan dengan masalah perbatasan yang kompleks. Tantangan dan masalah yang dihadapi Indonesia secara domestik lebih bersifatstruktural-administratif. Sedangkan secara eksternal berkaitan dengan kemampuan Indonesia dalam mengatasi masalah delimitasi, delineasi, dan demarkasi, ancaman-ancaman non-tradisional baru, serta kemampuan Indonesia dalam beradaptasi dan berinteraksi dengan negara-negera tetangga lainnya.[20] Letak geografis Indonesia diantara dua benua (Benua Asia dan Benua Australia) dan dua samudera (Samudera Pasifik dan Samudera Hindia) memiliki posisi yang strategis dalam geopolitik dan geoekonomi regional maupun global. Posisi ini di satu sisi memberikan peluang yang besar bagi Indonesia, namun di sisi lain juga memberikan berbagai tantangan dan ancaman.

Delitimasi batas maritim antar negara adalah penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara lain (tetangganya) di laut.[21] Delitimasi batas maritim sangat penting untuk menjamin kejelasan dan kepastian yurisdiksi,[22] hal ini dapat memberikan keuntungan multi dimensi, misalnya dalam memfasilitasi pengelolaan lingkungan laut secara efektif dan berkesinambungan serta peningkatan keamanan maritim. Kepastian hukum yang menyertai penetapan batas maritim ini sangat berpengaruh kepada kegiatan ekonomi kelautan seperti perikanan, wisata bahari, eksplorasi lepas pantai, transportasi laut, serta investasi bagi kegiatan usaha di bidang kelautan.[23] Akan tetapi, alasan perlunya penerapan delimitasi maritim yang paling penting bagi negara berkembang seperti Indonesia adalah terjaminnya hak Indonesia dalam mengakses dan mengelola sumber daya maritim hayati maupun non-hayati.

Zona maritim kedaulatan laut negara kepulauan Indonesia dapat dibagi atas perairan pedalaman *(Internal Water)*, perairan kepulauan *(archipelagic water)* dan laut territorial *(territorial sea)*. Namun hanya di perairan pedalaman saja Indonesia memiliki kedaulatan absolut tanpa adanya hak negara lain. Guna menjamin dan menjaga kedaulatan negara di zona perairan pedalaman dari tumpang tindih kepentingan dan hak negara lain di zona kedaulatan maritim Indonesia, maka Indonesia mesti segera menetapkan batas delimitasi perairan pedalaman dan membentuk peraturan perundang-undangan untuk mencegah pelanggaran terhadap kedaulatan wilayah perairan pedalaman Indonesia oleh negara lain. Penetapan delimitasi setiap kepulauan dianggap sangat penting dalam rangka menjaga keamanan dan pertahanan negara. Pemerintah mesti segera menetapkan kawasan-kawasan perairan pedalaman dan pelabuhan-pelabuhan yang dianggap strategis dan vital bagi pertahanan dan keamanan negara. Wilayah yang dianggap penting ini dapat dilakukan penutupan dan pelarangan untuk memasuki dan/ataupun singgah. Sehingga hukum kelautan kita

[20] *Rencana Induk pengelolaan batas wilayah Negara&kawasan perbatasan* dalam publikasi world bank. dapat diakses di http://documents.worldbank.org/curated/en/871851468042279485/pdf/682610WP0P11840rder0Areas0201102014.pdf diakses pada 23 februari.

[21] I Made Andi Arsana, *Batas Maritim Antarnegara: sebuah tinjauan teknis dan yuridis*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007), hal.1.

[22] *Ibid.*

[23] Direktorat Kelembagaan Internasional, *Batas-batas maritim Indonesia-Negara tetangga*, hal 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tegas dan kita bisa menjadi negara yang berdaulat di wilayah laut.

Dalam proses delimitasi batas maritim antarnegara, terdapat beberapa metode delimitasi yang digunakan. Metode-metode tersebut antara lain: metode sama jarak; metode parallel dan meridian; metode enclaving; metode tegak lurus; metode garis parallel; dan metode batas alami.[24]

Metode delimitasi batas maritim terkait erat dengan prinsip-prinsip delimitasi batas maritim. Untuk delimitasi laut territorial, misalnya, UNCLOS 1982 mengatur dalam pasal 15 bahwa dua negara yang berhadapan atau berdampingan tidak diperkenankan mengklaim laut territorial yang melebihi garis tengah *(median line)* antara kedua negara tersebut, kecuali jika kedua negara tersebut membuat kesepakatan lain, atau karena adanya hak menurut pertimbangan sejarah atau kondisi khusus lainnya yang memungkinkan tidak diterpakannya prinsip garis tengah.

Profil HACGAM

HACGAM merupakan forum kerjasama negara–negara Asia yang bersifat sukarela (*voluntary engagement*) di bidang keamanan maritim. Awalnya HACGAM dibentuk guna berbagi informasi tentang masalah keamanan maritim (khususnya *Piracy* dan *Armed Robbery*) dengan fokus pada *Capacity Building*. Perkembangan selanjutnya, HACGAM bertujuan untuk membangun dan mengembangkan kapasitas badan–badan *Coast Guard* di Asia dan kerjasama saling menguntungkan dan menjadikan perairan kawasan yang bebas dari *Piracy* dan *Armed Robbery*, sehingga perairan kawasan menjadi aman dan nyaman bagi penggunanya, baik untuk niaga, wisata, dan kegiatan ekonomi lainnya.

Pertemuan HACGAM merupakan upaya peningkatan kemampuan di bidang keamanan, keselamatan, perlindungan maritim dan *information sharing* dan telah bergerak kearah kerjasama konkret misalnya berupa seminar/*workshop*, *joint exercise* dan kerjasama yang saling menguntungkan antara *Coast Guard* di Asia.

Piracy dan *armed robbery* (perompakan dan perampokan bersenjata) telah menjadi permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian di kawasan Asia. Menurut data yang dirilis oleh IMB, terjadinya *Piracy* dan *armed robbery* di wilayah Asia khususnya Selat Malaka masih cukup tinggi walaupun telah terjadi penurunan dari tahun ke tahun. Namun demikian aparat keamanan dan keselamatan laut di Indonesia menjamin keamanan sepenuhnya apabila kapal-kapal asing berlayar melalui Selat Malaka tersebut, selain sudah ada bentuk kerjasama/kesepakatan antara Indonesia-Malaysia-Singapura. Apapun bentuk tindakan melawan hukum, apalagi permasalahan *piracy* dan *armed robbery* ini perlu ditangani bersama oleh negara–negara di kawasan Asia.[25]

Sinergitas HACGAM dan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Sesuai amanat Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Peraturan Presiden RI Nomor 178 tahun 2014, dibentuk Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam menyelenggarakan tugas tersebut, Bakamla mempunyai 7 (tujuh) fungsi yang diterapkan pada wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia antara lain menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan; menyelenggarakan sistem peringatan

[24] Arsana, I made andi, 2007. *Batas maritim antarnegara: sebuah tinjauan teknis dan yuridis.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. Hal-49.

[25] www.cscap.org

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dini keamanan dan keselamatan; melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum; menyinergikan dan memonitor pelaksanaaan patroli perairan oleh instansi terkait; memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait; memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia dan melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Mengingat tugas dan fungsinya tersebut, Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI diharapkan terus berperan secara nyata dan optimal dalam mendukung gagasan bangsa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Peran strategis Bakamla tersebut pada dasarnya turut mendukung dan memperkuat 5 (lima) pilar utama agenda pembangunan Kemaritiman di tanah air, salah satunya yaitu Membangun kembali budaya maritim Indonesia.

Dalam agenda ini, Bakamla turut mendukung adanya upaya menumbuhkembangkan kesadaran dan kesepahaman bersama kepada masyarakat luas tentang besarnya potensi maritim Indonesia serta pengelolaannya, termasuk soal identitas dan kebermanfaatannya untuk masa depan bangsa Indonesia. Beberapa program yang telah dilaksanakan dan terus dioptimalkan hasil kegiatannya, antara lain mengadakan berbagai pertemuan dan acara yang memperagakan parade kapal laut (*fleet review*), seperti kegiatan *Head of Asian Coast Guard Meeting (HACGAM)*, Upaya Bakamla ini juga untuk memelihara dan meningkatkan sekaligus menggugah semangat nasionalisme dan patriotisme Indonesia, terutama di kalangan masyarakat yang tinggal di wilayah perbatasan, pulau-pulau terluar, dan terpencil.

Forum HACGAM memfasilitasi pertemuan antara Coast Guard dan Instansi Keamanan Laut Sipil dari berbagai negara, oleh karenanya keterlibatan Bakamla RI dalam forum ini dapat mendukung diplomasi maritim Indonesia yang merupakan salah satu dari lima pilar Poros Maritim Indonesia.

Gambar Foto Bersama Peserta Kegiatan *Head of Asian Coast Guard Meeting (HACGAM)*



Sumber : www.bakamla.go.id

Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap HACGAM dalam mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia

Pertama, cara kooperatif yang dilakukan melalui diplomasi untuk mendorong kerja sama secara bilateral dengan Malaysia, Vietnam, dan Filipina serta trilateral antara Indonesia-Malaysia-Filipina. Dengan tujuan untuk menyelesaikan masalah batas maritim dan tumpang tindih ZEE yang diwujudkan melalui pertemuan teknis dan pertemuan kolaboratif dengan Malaysia dan Vietnam; menjalin konektivitas laut melalui deklarasi bersama dengan Filipina; serta menghadapi ancaman keamanan maritim bersama dengan agenda patroli bersama di wilayah perairan Indonesia-Malaysia-Filipina.

Kedua, diplomasi maritim dalam bentuk persuasif dilakukan untuk memperoleh dan meningkatkan pengakuan negara lain terhadap wibawa kedaulatan maritim Indonesia. Upayanya diwujudkan dengan menggagas kerja sama maritim di level regional EAS *(East Asia Summit)* dan ARF (ASEAN Regional Forum). Selain itu, usulan agar IUU Fishing dimasukkan sebagai kejahatan transnasional, perlunya penyusunan suatu mekanisme atau instrumen hukum guna memberantas IUU

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Fishing dan kesepakatan tentang IUU Fishing menunjukkan bahwa Indonesia berusaha melakukan persuasi. Muaranya berkaitan erat dengan kepentingan Indonesia sebagai negara kepulauan yang menghadapi berbagai ancaman keamanan maritim. Sekaligus dapat dilihat sebagai upaya Indonesia untuk menegaskan kedaulatan maritimnya, integritas teritorial, identitas nasional, dan wibawa negara dalam sistem internasional.

Hal ini dapat dipahami mengingat ancaman keamanan maritim yang begitu kompleks tidak bisa dihadapi hanya dengan satu cara dan tidak bisa diatasi sendiri oleh satu negara. Karena itu, tindakan tegas negara dibutuhkan dan pada saat yang sama menuntut perlunya kolaborasi dan kerja sama berbagai aktor (baik antar negara, melalui organisasi regional/internasional, dan rezim internasional).

Dalam konteks ini, Indonesia menyadari bahwa visi PMD hanya dapat berusaha diwujudkan melalui partisipasi dan keterlibatan aktifnya untuk di forum internasional (regional) melalui bekerja sama, tetapi juga dengan tidak kehilangan kepentingan nasionalnya dan dengan tetap menunjukkan wibawa dan integritas nasionalnya.

Konektivitas Laut

Indonesia memiliki posisi geografis yang strategis antara lain berada diantara dua benua dan dua samudera, menjadi jalur pelayaran laut dunia yang penting yakni memiliki empat dari tujuh jalur pelayaran lalu lintas damai internasional yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar-Lombok dan Selat Ombai-Wetar disamping tiga lainnya yaitu Terusan Suez di Mesir, Terusan Panama serta selat Gibraltar antara Spanyol dan Maroko yang dapat menjadi modal utama kepentingan nasional dan kerja sama regional.

Letak geografis serta konfigurasi alamiah NKRI mengharuskan Indonesia memiliki kepentingan yang sangat besar dalam masalah keamanan maritim. Hal-hal mendasar dalam kaitan ini adalah bahwa NKRI dibentuk oleh 17.448 buah pulau besar dan kecil, berbatasan dengan 10 negara tetangga dan hanya berbatasan darat dengan 3 negara, 3 jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), serta 3 buah *choke points* sebagai jalan masuk dan keluarnya kapal-kapal sebelum dapat berlayar di lautan terbuka. Koridor-koridor maritim tersebut menimbulkan tantangan keamanan mulai dari perompakan hingga sengketa perbatasan untuk Kawasan Samudra Hindia.

Pada dasarnya diera kepemimpinan Joko Widodo pada tahun 2014-2019 ini Indonesia memiliki kepentingan untuk memperbaiki *image* sebagai negara maritim dimata internasional. Menjadi negara maritim berindikasi bahwa keamanan maritim atas jalur logistik yang aman dari berbagai hambatan dengan adanya operasi keamanan laut dan kesejahteraan masyarakat pesisir yang mampu mengolah potensi kelautan secara berkelanjutan. Forum HACGAM sebagai bukti keseriusan Indonesia dalam mengamankan lautnya bersama dengan HACGAM untuk kawasan Samudera Hindia. Berikut dijelaskan kepentingan Indonesia dalam HACGAM yang berdasar pada kepentingan keamanan maritim baik bersifat konvensional yaitu menghilangkan ancaman perompakan maupun yang bersifat non konvensional seperti meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir yang mampu mengolah potensi kelautan secara berkelanjutan;[26]

1. Kepentingan *Maritime Security*

Perompakan yang terjadi di Samudera Hindia dan Indonesia telah merugikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar namun tidak dapat

[26] *Presidential Decree of the Republic of Indonesia Number 16, Indonesian Ocean Policy, Coordinating Ministry for Maritime Affairs Republic of Indonesia*, 2017.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi negara maritim karena maritim yang tidak aman. Hal tersebut merugikan karena intensitas pelayaran yang tinggi membutuhkan biaya yang besar dalam hal premi asuransi kapal dan awak kapal karena perompak tidak hanya mengambil muatan kapal namun juga menyandera dan menyakiti awak kapal. Belum lagi biaya operasional kapal yang tinggi bila harus memutar jika ingin menghindari resiko perompakan, hal tersebut menambah nilai barang karena pengiriman dan logistik yang tidak bebas.

Presiden Joko Widodo telah mengadakan rapat khusus membahas optimalisasi Badan Keamanan Laut (Bakamla), yang merupakan transformasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) menjadi *Coast Guard* sejak diundangkan dalam UU nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan. Transformasi Bakorkamla menjadi Bakamla merupakan keinginan pemerintah untuk menghindari kesalahpahaman dan tumpang tindihnya antar instansi yang menyelenggarakan patroli di laut.

2. Kepentingan *Blue Economy*

Anugerah Indonesia sebagai negara yang sangat luas dari Sabang sampai Marauke dengan berbagai macam sumber daya alam yang berlimpah serta penduduk lebih dari 257.912.394 jiwa membuat Indonesia harus bekerja keras untuk mensejahterahkan seluruh rakyatnya. Peningkatan pertumbuhan penduduk berdampak langsung terhadap meningkatnya tuntutan kebutuhan hidup, sementara potensi sumber daya alam di darat sangatlah terbatas. Hal tersebut mendorong Indonesia untuk mengalihkan alternatif potensi sumber daya alam lain yang dimiliki yaitu potensi kelautan. Sumber daya kelautan merupakan salah satu aset yang penting dan memiliki potensi besar untuk dijadikan sebagai sumber pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Jika dilihat dari aspek geografis, potensi ekonomi kelautan Indonesia sangat luas diantaranya ada 5 potensi kelautan yang dapat kita andalkan, yaitu potensi perikanan dan jasa kelautan, potensi keanekaragaman hayati, potensi wilayah pesisir, potensi pariwisata dan potensi mineral, minyak dan gas bumi.

Indonesia adalah negara maritim dengan 70% wilayahnya berupa laut namun sejak 32 tahun yang lalu kebijakan pembangunan kelautan tidak pernah mendapat perhatian yang serius dari pemerintah. Implikasi dari tidak adanya prioritas kebijakan pembangunan perikanan tersebut mengakibatkan sangat minimnya prasarana perikanan di wilayah pesisir, terjadinya abrasi wilayah pesisir dan pantai, pengerusakan ekositem laut dan terumbuh karang, serta belum optimalnya pemanfaatan sumber daya perikanan dan kelautan. Selama ini kebijakan pembangunan kelautan cenderung mengarah kepada kebijakan "produktivitas" dengan memaksimalkan hasil eksploitasi sumber daya laut tanpa ada kebijakan memadai yang mengendalikannya dampaknya. Akibatnya kebijakan tersebut mengakibatkan beberapa kerugian dalam aspek kehidupan, seperti aspek ekologi, aspek sosial ekonomi dan aspek sosial kultural.

Indonesia berkepentingan dalam kesejahteraan masyarakat pesisir yang mampu mengolah potensi kelautan secara berkelanjutan yaitu dengan menerapkan konsep *BlueEconomy*. *Blue Economy* merupakan konsep pendekatan pembangunan yang mengarah pada pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat dan ramah lingkungan. Melalui prinsip *Blue Economy* peningkatan kemampuan dalam berinovasi dan kreativitas untuk menyelesaikan masalah diharapkan mampu mendorong pemanfaatan sumber daya alam secara sangat efisien. *Blue Economy* menekankaan pada empat prinsip pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yaitu *zero waste*, menyejahterakan sosial, inovatif adaptif dan keuntungan ekonomi ganda.[27]

Hambatan Diplomasi Maritim Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia terhadap HACGAM

Sebagai sesama negara bahari antar Negara anggota forum HACGAM, Indonesia pun mempunyai potensi yang tidak kalah dibandingkan Jepang. Bahkan Indonesia mempunyai sumber daya kelautan yang lebih luas dan beragam. Industri perikanan dan bioteknologi diperkirakan memiliki nilai ekonomi sebesar US$ 82 miliar pertahun. Untuk kegiatan wisata bahari diperkirakan jauh lebih besar nilai ekonominya dibandingkan negara bagian Queensland yang sudah mampu meraup devisa lebih dari US$ 3 miliar per`tahun.

Realitas itu menunjukkan betapa luas potensi ekonomi kelautan Indonesia. Lebih dari itu, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menyimpan keanekaragaman hayati laut paling besar di banding negara-negara lain. Bila potensi ini dimanfaatkan secara optimal, akan dapat menunjang pembangunan ekonomi nasional secara signifikan.

Namun kenyataannya sejak beberapa tahun terakhir, Indonesia justru dihadapkan pada banyak permasalahan ekonomi. Ini menjadi tantangan pemerintah agar segera memberikan perhatian serius. Komitmen pada pengembangan ekonomi berbasis bahari bisa menjadi langkah solutif.

Eksploitasi dan eksplorasi kekayaan maritim secara optimal akan dapat mendongkrak perekonomian nasional. Dengan topangan pilar ekonomi kelautan yang kokoh, negeri ini akan kembali bangkit dan berjaya sebagaimana kerajaan-kerajaan pesisir Indonesia dahulu. Sehingga Indonesia mampu menjadi bangsa bahari yang maju dan sekaligus poros maritim dunia salah satuny melalui forum HACGAM.

Analisa Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia terhadap HACGAM

Persepsi ancaman juga dapat dikatakan mengalami pergeseran dari yang semulanya merupakan geopolitik Perang Dingin yang diiringi dengan bumbu konfrontasi, kemudian bergeser menjadi geoekonomi. Sehingga dalam batasan ini peran pemerintah menjadi lebih *outward-looking* dalam menjalankan strategi kemaritiman untuk mewujudkan visi PMD.

Visi Indonesia juga mengalami pergeseran yang semulanya mematok diri dengan klaim bahwa sebagai pemimpin ASEAN, RI menjadi garda terdepan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati posisi istimewa dalam forum regional HACGAM tersebut. Justru di era ini RI memformulasikan suatu kebijakan luar negeri ke depan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati posisi istimewa dalam forum regional tersebut.

Prioritas isu yang terakhir berkenaan dengan regionalisme maritim. Dengan mengambil posisi di HACGAM, Indonesia dapat memanfaatkan kesempatan tersebut untuk menjajaki kerja sama maritim yang lebih komprehensif sebagai wujud komitmennya untuk menjadi negara mengenah terkemuka yang menjadi kekuatan penyeimbang antara dua samudra: Hindia dan Pasifik.

Meskipun telah menjadi anggota regionalisme tersebut sejak 1997 tepatnya pada saat keanggotaan diterima oleh Indonesia, namun baru akhir-akhir ini Indonesia merasakan manfaat HACGAM. Indonesia berhasil menyepapakati dengan inti bahwa isu lintas sektoral dan

[27] Sitohang, J, et al. 2008 Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut Cina Selatan; kepentingan Indonesia di perairan antuna dalam Ismah Rustam, Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-Cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Universitas Mataram

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penguatan institusi harus dilanjutkan. Indonesia juga telah memikirkan elemen-elemen yang dapat dimasukkan dalam HACGAM, antara lain pengembangan norma untuk kerja sama, perkuatan institusi, serta identifikasi tantangan dan potensi baru yang dapat dikerjasamakan. Samudra Hindia memegang peran sangat strategis. Oleh karena itu, menjadi sangat penting artinya perhatian ke Samudra Hindia mulai harus dilakukan.

Laut adalah dasar dan wahana pembangunan ”Poros Maritim Indonesia” atau mungkin lebih tepat ”Jalur Maritim Indonesia” sebagai landasan budaya maritim ”yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra” harus dilakukan berlandaskan kekayaan ekosistem laut Indonesia menuju pengembangan ekonomi maritim serta keamanan dan kedaulatan di laut.

Namun, membangun Indonesia maritim berarti terutama juga pengembangan ekosistem laut dengan memperhatikan keberagaman hayati, kelimpahan dan distribusi biota, serta pola mobilitas biota itu. Pengembangannya harus dilakukan dengan memperhatikan pula potensi biota laut, coastal management, dan terutama pula *waste management*. Pengabaian ekosistem laut dapat merusak isi laut Indonesia.

Potensi biota laut itu menuntut pengelolaan yang baik bagi pengembangan ekonomi maritim yang menuntut *coastal* dan *waste* management yang berkelanjutan, pengembangan potensi mineral, termasuk migas, laut untuk menyejahterakan masyarakat, dan tak hanya masyarakat pesisir. Laju pemanfaatan SDA terbarukan (seperti perikanan, mangroves, terumbu karang, dan sumber daya alam hayati laut lain) jangan melebihi kemampuan pulih dari SDA itu.

KESIMPULAN

Indonesia sebenarnya telah melakukan upaya diplomasi pada setiap permasalahan maritim namun dinamika yang dihadapi semakin kompleks. Negara tidak bisa melakukan proses diplomasi sendiri tetapi diperlukan proses komunikasi dengan aktor terkait seperti masyarakat. Untuk membangun diplomasi maritim yang modern dan inovatif perlu memperhatikan cakupan yang lebih luas. Indonesia harus lebih memahami cakupan isu yang menjadi fokus dari diplomasi maritim yakni memperhatikan kepentingan ekonomi dan budaya dalam menjalankan diplomasi maritim.

Persoalan kedaulatan wilayah seharusnya meliputi kepentingan membangun sarana untuk menghubungkan perekonomian Indonesia. Selain itu, pemberdayaan kaum nelayan dan masyarakat pesisir adalah bagian terpenting untuk mendorong kegiatan perekonomian. Melibatkan aktor non negara seperti forum HACGAM dan masyarakat sangat diperlukan untuk menumbuhkan dan mengembangkan sektor maritim.

Sementara itu, dalam meningkatkan diplomasi maritim, koordinasi antar lembaga di sektor maritim berperan penting. Indonesia harus memperkuat identitas sebagai negara maritim. Berbagai kerja sama maritim termasuk antara Indonesia dan Negara-negara di Asia dapat dikembangkan melalui jalur bilateral dan multilateral diantaranya HACGAM yang diharapkan dapat meningkatkan diplomasi antarnegara yang memerlukan keterampilan untuk menegosiasikan kepentingan nasional dengan negara lain. Banyak peluang diplomasi maritim yang bisa mengakomodir kepentingan nasional. Oleh karena itu sebagai negara kepulauan, Indonesia harus melihat laut sebagai penghubung bukan sebagai pemisah.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Membangun komunikasi dalam diplomasi maritim sangat diperlukan untuk menjalin hubungan dengan aktor-aktor yang terlibat dalam hubungan baik di sektor kemaritiman antar negara. Jalur diplomasi tumbuh menjadi alat komunikasi dan negosiasi politik yang penting untuk membela dan memperjuangkan kepentingan nasionaldibidangmaritim. Pemerintah terus berupaya menjaga keutuhan wilayah melalui perundingan penentuan batas maritim sepuluh negara tetangga. Poros Maritim Dunia salah satu pilarnya adalah mengedepankan diplomasi maritim. Untuk itu perlu diformulasikan diplomasi maritim yang modern dan inovatif.

Diplomasi maritim yang modern dan inovatif adalah yang mengakomodasi cakupan isu yang lebih luas dan aktor yang lebih beragam untuk membangun strategi yang kreatif dalam menghadapi kompleksitas hubungan antarnegara. Indonesia harus memperkuat basis kekuatan hubungan regional melalui hubungan bilateral, salah satunya dengan Negara-negara di Asia yang terkait isu maritim dan keamanan internasional.

Referensi Tambahan

Jurnal

Jurnal Shanti Darmastuti. 2015. Tantangan diplomasi maritim Indonesia menuju poros maritim dunia. *Jurnal UPN Veteran Jakarta.*

Jurnal Simela Victor, November 2014. Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. VI, No. 21.

Buku

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2015. *Buku Putih Pertahanan Indonesia* , (Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indoneisa).

Miere, C. L. 2014. *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges.* New York: Routledge.

Mochtar Mas'oed, 1990. *Ilmu Hubungan Internasional dan Metodologi*, Jakarta : LP3S.

Newsletter "Friends of WMU Japan". 21 Desember 2012. Asian Coast Guard Meetings.

Nugraha, M. H., & Sudirman, A. 2016. *Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia.* Jurnal Wacana Politik.

Website

Raba, M. (2016, Juni 10). Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Diakses melalui mangaukang.com: https://manggaukang.com/alur-laut-kepulauan-indonesia- alki.html pada 21 februari 2019.

U.S Energy Information Administration, 2017. World Oil Transit Chokepoints, diaksesdarihttps://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf pada 23 februari 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN 1693-3699
eISSN 2442-4102

Jurnal Komunikasi Pembangunan
Februari 2018, Volume 16, No.1

DISKURSUS PEMBANGUNAN POROS MARITIM DUNIA: TELAAH KRITIS KEBIJAKAN

Development Discourse of The World maritime Axis: Study on Critical Policy

Ema[1], Amiruddin Saleh[2], Heri Budianto[3]
[1] Institut Pertanian Bogor
[2] Institut Pertanian Bogor
[3] Universitas Mercu Buana

e-mail : ramma.production@gmail.com

ABSTRACT

This study aimed to reveal the development discourses about the vision of Jokowi-JK World Maritime Axis. Discourse is a public communication in which power generates knowledge through discourses, systems thinking and ideas that then establish the concept that binds a country to the planned changes. Through the discussion of Regulation No. 16 of the year 2017 on maritime policy in Indonesia, it is linked to the context of the social, cultural, economic and political aspects that influenced it. By analysing critical discourses about disclosure and disinformation over injustice and supremacy in the discussion. Research carried out by government agencies regulation-makers, observers and the public. Research using a basic data source, a Regulation 16/2017 document, an interview with an author, observers and the public. Results of the analysis show that the micro level, Corpus text regulation, represents the vision of the power of the ' Neoliberal ' ideology and of open foreign political systems. Communicate relationships using the data, symbols, promise and purpose of the power. In the communication entity, a symbol of power used to give emphasis, doctrine, appeal, orders, and supporting policies. As for the level of meso, discursive events in the production process, there is institutional interest as the existence of the new ministership. To help realize the axis of vision of the World Maritime Jokowi-JK with distribution to foreign countries and international fora, hence the introduction of government capital investment projects. At the macro level, in the maritime limits that conflict with the Circumpolar Sea Indonesia poses a threat to the security and safety of our becomes territorial integrity. Institutionally the role of the maritime Coordinator's dominance to prevent the other wing of the Maritime Administration. While socially poor marine infrastructure leads to disparity between the West and East of Indonesia.

Keywords*: ideology, public policy communication, power and symbol relations, power text*

ABSTRAK

Penelitian ini ingin mengungkap diskursus pembangunan tentang visi Poros Maritim Dunia Jokowi-JK. Diskursus adalah sebuah komunikasi publik di mana kekuasaan memproduksi pengetahuan melalui wacana, sistem berpikir dan ide-ide yang kemudian membangun konsep yang mengikat di sebuah negara untuk menggapai perubahan. Melalui wacana Perpres No.16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, lalu dihubungkan dengan konteks sosial, budaya, ekonomi, dan politik yang melatarbelakangi nya. Melalui analisis wacana kritis ingin mengungkap dan mengurai atas ketidakadilan serta dominasi dalam wacana. Penelitian dilakukan di instansi Pemerintah pembuat Perpres, pengamat dan masyarakat. Penelitian menggunakan sumber data primer, dokumen Perpres 16/ 2017, wawancara dengan pembuat, pengamat dan masyarakat. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada level mikro, Korpus teks Perpres merepresentasikan visi kekuasaan tentang ideologi 'Neoliberal' dan sistem politik luar negeri terbuka. Relasi komunikasi menggunakan data, simbol, janji dan tujuan kekuasaan. Secara entitas,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

komunikasi simbol kekuasaan dipakai untuk memberikan penekanan, doktrin, seruan, perintah, dan pendukung kebijakan. Pada level meso, peristiwa diskursif pada proses produksi, terdapat kepentingan institusional sebagai eksistensi Kementerian baru. Untuk membantu mewujudkan visi Poros Maritim Dunia Jokowi-JK dengan mendistribusikan kepada negara sahabat dan forum internasional, sehingga mendatangkan modal investasi projek pemerintah. Di level makro, secara situasional konflik batas maritim laut Indonesia menjadi ancaman bagi keamanan dan keselamatan keutuhan wilayah NKRI. Secara institusional dominasi peran Kementerian Koordinator Maritim menindas Kementerian lain yang membidangi kelautan. Secara sosial buruknya infrastruktur maritim menyebabkan disparitas antar wilayah Barat dan Timur Indonesia.

Kata kunci: ideologi, komunikasi kebijakan publik, kuasa dan relasi simbol teks kekuasaan

PENDAHULUAN

Diskursus Poros Maritim Dunia hadir sebagai manifestasi dari kebijakan pembangunan Jokowi-JK. Cita-cita Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia merupakan perubahan aktivitas pembangunan negara dari darat ke laut. Jokowi-JK melihat bahwa posisi strategis laut Indonesia menjadi jalur utama pelayaran dunia. Laut Indonesia yang menjadi jalur pelayaran dunia yaitu, laut segitiga Semenanjung Arab, Indocina, dan Samudera Hindia. Untuk itu, secara geografis, sosial, dan ekonomi Indonesia menempatkan pada posisi penting di tingkat global. Terutama, dalam memengaruhi kestabilan politik, ekonomi, dan keamanan dunia.

Adagium Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) Jokowi-JK yang terpilih pada Pilpres 2014 lalu, mengusung visi untuk "Mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia yang kuat dan mandiri," menuntaskan jati diri bangsa dari konsep kontinental-agraris ke konsep kemaritiman. Visi ini digadang-gadang akan mampu menjawab tantangan pembangunan Indonesia di tahun 2014-2019. Melalui tujuh pilar KKI dalam Peraturan Presiden (Perpres) RI No. 16 tahun 2017, yaitu; (1) pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia; (2) pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; (3) tata kelola dan kelembagaan di laut: (4) ekonomi infrastruktur, dan peningkatan kesejahteraan; (5) pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut; (6) budaya bahari; (7) diplomasi maritim. Cita-cita ini menjadi jargon Jokowi-JK dalam mewujudkan mimpi sebuah Negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, dan memberikan kontribusi positif bagi keamanan, perdamaian kawasan serta dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Kebijakan publik tidak terlepas dari komunikasi publik, di mana gagasan-gagasan hadir sebagai proporsi, pedoman dan arah menuju perubahan. Wacana tidak muncul tanpa makna dan tujuan, melainkan merepresentasikan kepentingan dan kekuasaan pembuatnya. Oleh karen itu, narasi-narasi besar yang sebelumnya menjadi wacana kebijakan publik, kini dipertanyakan secara kritis dalam kajian wacana kritis. Oleh karenanya, tidak sedikit yang menganggap bahwa era sekarang ini sebagai abad ilmiah yang ditandai oleh nihilisme, anarkisme dan pluralisme permainan bahasa (Gabriel 1999:206-219). Narasi Perpres 16/2017 hadir bukan sekadar konstruksi peristiwa, namun merepresentasikan dan mengkomunikasikan perubahan yang ada. Pola narasi yang sama belum tentu menonjolkan makna yang sama. Itulah sebabnya, narasi selalu terikat ruang dan waktu serta budaya di mana narasi itu dihasilkan (Saleh 2015:3).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bahasa memiliki arti yang penting dalam dunia politik. Bahasa menjadi media yang ampuh untuk menanamkan ideologi, merebut atau mendapatkan, dan mempertahankan kekuasaan (Asmara 2016:379). Untuk itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis Perpres 16/2017 KKI sinergi visi Poros Maritim Dunia diantaranya; (1) Level Mikro, representasi, relasi dan identitas komunikasi pada wacana Perpres 16/2017 KKI sinergi visi Poros Maritim Dunia; (2) Level Meso, proses produksi dan konsumsi Perpres 16/2017 KKI sinergi visi Poros Maritim Dunia; (3) Level Makro, situasional, institusional dan sosial ketika Perpres 16/2017 KKI sinergi visi Poros Maritim Dunia diproduksi.

TINJAUAN PUSTAKA

Komunikasi dan pembangunan merupakan dua indicator yang tidak dapat dipisahkan `antar satu dengan lainya. Indikator pesan, isi pesan dan saluran menjadi penting ketika ingin terjadinya proses komunikasi yang efektif. Terlebih, komunikasi pembangunan yang mencangkup upaya untuk menyampaikan inovasi-inovasi yang bermanfaat bagi publik. Sebagaimana pernyataan Garbner (1967) menyebutkan bahwa komunikasi merupakan interaksi sosial melalui pesan-pesan. Lebih ditegsakan bahwa, komunikasi merupakan sebuah proses transfer pikiran, atau perasaan oleh seseorang (komunikator) melalui saluran (media) kepada orang lain (komunikan). Komunikasi pikiran bisa berupa gagasan, informasi, opini dan lainnya yang muncul dari kegiatan berpikir (Bungin 2006:30-31).

Diskursus atau dalam bahasa Indonesia adalah wacana diambil dari terjemahan bahasa Inggris '*discourse'*. Kata '*discourse'* sebetulnya berasal dari kata Latin *'discursus'* yang berarti lari kian kemari (diturunkan dari yang berbeda dan *currere* terjemahan bahasa Inggris *'discourse'*). Kata *discourse* sebetulnya berasal dari ide-ide atau gagasan-gagasan; konversi atau percakapan. Kedua, komunikasi secara umum, terutama sebagai suatu subyek studi atau pokok telaah. Ketiga, risalat tulis, disertasi formal, kuliah, ceramah, dan khutbah (Sobur 2012:9-10). Istilah Diskursus dipopulerkan oleh Foucault (2012:106) lebih menekankan pada konsep kekuasaan dan pengetahuan, dimana kekuasaan itu memproduksi pengetahuan melalui wacana yang mengandung ide, gagasan, ataupun konsep. Sebuah sistem berpikir, ide-ide, pemikiran, dan gambaran yang kemudian membangun konsep yang mengikat dari semua lapisan di sebuah negara untuk menggapai perubahan yang direncanakan.

Teks merupakan salah satu bentuk praktek ideologi, bahasa, tulisan, pilihan kata maupun struktur gramatika yang dipilih dengan ungkapan membawa makna ideologi tertentu dalam taraf memenangkan dukungan publik (Eriyanto 2005:13). Berkenaan dengan titik perhatian kajian yang terletak pada analisis wacana, terdapat tiga hal penting yang saling berkaitan: teks, konteks dan wacana. Analisis wacana yang dimaksud di sini adalah mendeskripsikan teks dan konteks secara bersamaan dalam suatu proses komunikasi (Halwati 2013:149).

Tujuan teori kritis hadir sebagai penekanan dan implikasi praktis terhadap masyarakat. Dengan kata lain, ada penekanan hubungan antar teori dan praksis atau harus diterjemahkan dalam sebuah tindakan. Menurut ilmuan sosial, teori kritis bukan hanya memberikan pengetahuan perihal fenomena sosial atau menjelaskan kondisi sosial semata, melainkan juga mesti memberikan penerangan atau pencerahan kepada para pelaku (Lubis 2015:13). Teori kritis atau disebut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

juga tradisi kritis, memiliki tiga keistimewaan pokok (Littlejohn & Foss 2014:89): *Pertama,* mencoba memahami sistem yang sudah dianggap benar, struktur kekuatan, dan keyakinan atau ideologi yang mendominasi masyarakat dengan pandangan tertentu. *Kedua,* memperjuangkan suara kaum minoritas atau kaum tertindas dari sebuah sistem yang membelenggunya untuk pembebasan. *Ketiga,* menciptakan kesadaran untuk menggabungkan teori dan tindakan. Teori digunakan untuk mencapai perubahan terutama mengusahakan posisi setara terhadap kelompok-kelompok terpinggirkan.

Secara implisit, menegaskan bahwa rezim wacana merupakan bentuk dari kekuasaan. Wacana dapat berwujud sebagai praktik-praktik yang mengorgani-sasikan dan terorganisasikan, mengubah konstelasi sosial dan yang menghasilkan. Wacana sebagai yang memiliki otonomi dan klaim atas kebenaran dan kontekstualisasi sebuah pengetahuan. Oleh karena itu, dalam pandangan Foucault, tidak ada suatu kebenaran atau pengetahuan benar yang final dan bersifat universal. Kebenaran tidak lain merupakan kasus-kasus khusus mengenai kekeliruan yang pada suatu masa tertentu diakui otoritasi dan legitimasi belaka.

Klaim kebenaran merupakan bentuk beroperasinya kekuasaan sebagai suatu wacana yang memengaruhi institusi-institusi dan praktik-praktik sosial. Kekuasaan itu tidak beroperasi secara negatif melalui apparatus yang koersif, menekan, dan menindas. Pada konteks ini, kekuasaan beroperasi secara positif dan produktif. Artinya, bahwa wujud kekuasaan itu tidak nampak, maka keberadaanya menjadi tidak disadari dan memang tidak dirasakan oleh individu sebagai praktik kekuasaan yang sebenarnya mengendalikan individu lain. Kekuasaan dapat diketahui dan dirasakan melalui efek-efeknya. Bentuk pengetahuan atau rezim wacana yang otoritatif itu merupakan efek dari kekuasaan yang tidak bisa dipisahkan dari aparatus yang dapat mengendalikan nya.

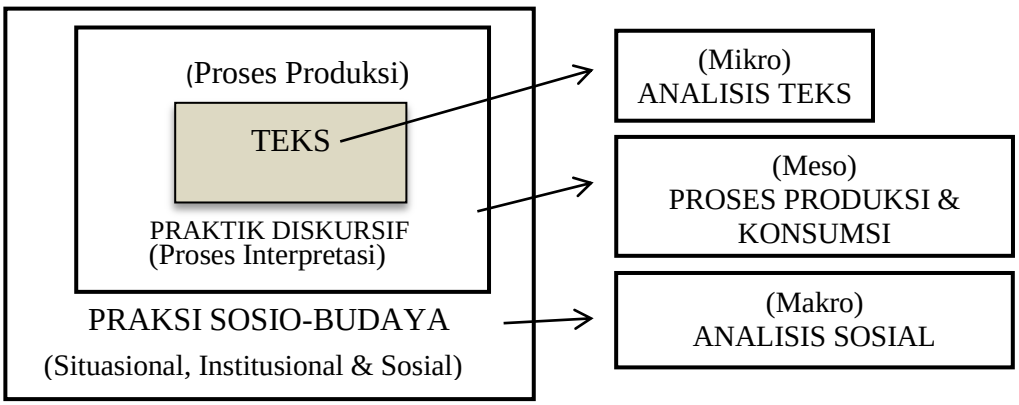
Sesuai dengan permasalahan yang ada, dikaitkan dengan diskursus pembangunan Poros Maritim Dunia melalui kebijakan dalam bentuk Perpres. Konstruksi teori yang dibangun berdasarkan CDA Fairclough, di mana tradisi kritis selalu menaruh kecurigaan atas sebuah fenomena. Menitikberatkan pada permainan bahasa, peristiwa diskursif dan fenomena sosial-budaya di mana suatu teks kebijakan publik dibuat. Sebuah kebijakan lahir tidak begitu saja, namun ada kepentingan yang melatarbelakangi pembuatan kebijakan tersebut. Akhirnya terjadi penyalahgunaan kekuasaan melalui permainan bahasa dan proses produksinya.

METODE PENELITIAN

Waktu penelitian dilakukan pada Bulan Juni sampai dengan September 2018, termasuk survey dan analisis data. Penelitian dilakukan di instansi pembuat kebijakan yaitu, Setkab RI, Menko Maritim, Indonesia Maritim Ceter (IMC-UI), pengamat dari Pusat Kajian Sumber daya Pesisir dan Laut (PKSPL-IPB) dan penerima kebijakan di level masyarakat di Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara dan Sorong, Papua. Informan penelitian ini sebanyak 50 Orang yang terdiri dari perumus Perpres lima orang, lembaga kajian dan akademisi tiga orang, serta pelaksana dan masayarakt di Pelabuhan Bitung dan Sorong Papua sebanyak 42 orang. Informan dipilih berdasarkan kapasitasnya dalam merumuskan, meneliti, pelaksana dan penerima Kebijakan Kelautan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Metode penelitian menggunakan *Critical Discour Analysis* (CDA) Fairclough (Haryatmoko 2016:13), tradisi kritis peneliti berada dalam posisi berpihak. Semata-mata untuk membongkar dan mendemistifikasi dominasi yang terdapat dalam wacana. Ada tanggung jawab moral dan politik pada mereka yang melakukan CDA. Model ini menggabungkan analisis wacana yang menggunakan dasar *linguistik* dan pemikiran sosial-politik, yang kemudian diintegrasikan pada perubahan sosial. Berikut Gambar 1 dimensi CDA menurut Fairclough.



Gambar 1 CDA Fairclough (Hariayatmoko 2016:23)

Data yang digunakan sekunder yaitu data berupa hasil kajian, majalah ilmiah, jurnal penelitian, prosiding, buku, dokumen peraturan-peraturan, dan artikel pemberitaan melalui internet dan catatan-catatan harian yang sipatnya tidak resmi. Juga, tahap penelusuran pustaka melalui berita-berita di internet melalui tanggapan-tanggapan yang saling bersiteru.

Analisis data teks buku satu Dokumen Kebijakan Kelautan Indonesia/Perpres 16/2017 sinergi visi Indonesia Poros Maritim Dunia. *Pertama* analisis mikro, dikategorisasi berdasarkan representasi, relasi dan identitas simbol komunikasi kekuasaan. *Kedua* level meso, analisis proses produksi dan konsumsi teks, melalui wawancara dengan imforman kunci untuk mengungkap pemrosesan wacana yang meliputi aspek penghasilan, penyebaran, dan penggunaan teks. *Ketiga* level makro, yaitu situasional, institusional dan sosial kondisi ketika diproduksi dengan wawancara dan studi pustaka.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Level Mikro

Proses analisis pada level mikro menekankan pada praktek kebahasaan yang ada pada dokumen Perppres 16/2017 KKI, bertujuan untuk melihat penekanan ideologi dan tujuan kekuasaan pengarang. Kekuasaan yang membentuk dan mentranmisikan pengetahuan untuk mengorganisir relasi teks yang berkepentingan, maupun praktik kuasa simbol kekuasaan. Untuk itu berikut Tabel 3 analisis teks sebagai berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1 Analisis tek Perpres 16/2017 untuk mengungkap simbol komunikasi kekuasaan

No	Unit Analisis	Unsur	Uraian
01.	Konsideran, Menimbang: a) bahwa Indonesia memiliki wilayah perairan yang *sangat luas* dengan *potensi sumber daya* kelautan yang *melimpah* sehingga *perlu dikelola* secara *optimal* dan *berkelanjutan*.	representasi	Sebagai dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan.
		relasi	Peran kekuasaan pemerintah dalam pengelolaan sumber daya.
		identits	Sangat luas, potensi sumber daya, melimpah, dikelola, Optimal dan berkelanjutan.
02.	Konsideran b) bahwa *pengelolaan* sumber daya kelautan dilakukan dalam rangka *mewujudkan* cita-cita Indonesia sebagai *Poros Maritim Dunia* dan dalam upaya memberikan *manfaat sebesar-besarnya* bagi *kemakmuran* rakyat.	representasi	Kekuasaan dalam mengelola sumber daya untuk mewujudkan cita-cita Poros Maritim Dunia.
		relasi	Tujuan dan janji kekuasaan
		identitas	Pengelolaan, mewujudkan, Poros Maritim Dunia, manfaat sebesar-besarnya, dan kemakmuran rakyat.
03.	Pasal 1 Ayat (1). Kebijakan Kelautan Indonesia adalah *pedoman umum kebijakan* kelautan dan langkah *pelaksanaanya* melalui *program dan kegiatan* kementrian/ lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka *percepatan* implementasi *Poros Maritim Dunia.*	representasi	Pedoman umum kebijakan dalam pelaksanaan pembangunan Poros Maritim Dunia.
		relasi	Pedoman kekuasaan dalam menjalankan pembangunan.
		identitas	Pedoman umum kebijakan, pelaksanaannya, program dan kegiatan, percepatan, dan Poros Maritim Dunia.
04.	Pasal 1 Ayat (2). *Poros Maritim Dunia* adalah suatu *visi Indonesia* untuk menjadi sebuah *negara maritim* yang *berdaulat, maju, mandiri, kuat,* serta mampu memberikan *kontribusi positif* bagi *keamanan perdamaian* kawasan dan dunia sesuai dengan *kepentingan nasional.*	representasi	Janji kekuasaan melalui visi kemaritiman.
		relasi	Tujuan, kepentingan dan janji kekuasaan.
		identitas	Poros Maritim Dunia, visi Indonesia, negara maritim, berdaulat, maju, mandiri, kuat, kintribusi positif, keamanan, perdamaian dan kepentingan nasional.
05.	Bab I Pendahuluan alinea ke-13: *Visi Poros Maritim Dunia* juga perlu memperhatikan secara komprehensif konstelasi hubungan antarnegara di Asia serta berbagai *inisiatif* yang ada di kawasan seperti *ASEAN Community, One Belt One Road (OBOR) Republik akyat Tiongkok (RRT), Act East dari dia* dan RE-Balance *dari Amerika.*	representasi	Memiliki kekuasaan untuk menjalin hubungan antar kekuasaan untuk mencapai tujuan.
		relasi	Kerjasama antar kekuasaan.
		identitas	Visi Poros Maritim Dunia, inisiatif, ASEAN Community, OBOR RRT, Act East dan RE-Balance.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

No	Unit Analisis	Unsur	Uraian
06.	Bab V 5.4.2 Infrastruktur Kelautan alinea pertama: *Konektivitas* harus menjadi *tulang punggung pembangunan* yang *Indonesiasentris,* bukan *Jawasentris.*	representasi	Pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan wilayah geografis Indonesia.
		relasi	Prioritas kekuasaan dalam pembangunan infrastruktur
		identitas	Konektivitas, tulang punggung pembangunan, Indonesiasentris dan Jawasentris.
07.	Bab VI 6.1 Kerangka Pendanaan, Alinea ke-3: *Pengembanagan potensi pembiayaan pembangunan* kelautan dapat dilakukan dengan meningkatkan *pemanfaatan* skema *Public Private Partnership (PPP)* au *kerja sama* pemerintah dan swasta/organisasi non Pemerintah.	representasi	Kerjasama antar kekuasaan utuk mendapatkan dukungan pendanaan pembangunan.
		relasi	Kekuasaan ekonomi pembangunan
		identitas	Pengembangan potensi pembiayaan pembangunan, emanfataan, Public Private Partnership (PPP) dan kerja sama pemerintah dan swasta.

Konsideran pertama, ‘menimbang’ representasi dari dasar pengambilan keputusan, yang berhubungan dengan relasi komunikasi atas peran kekuasaan dalam mengelola sumber daya laut. Penguatan bahsa seperti: sangat luas, potensi sumber daya kelautan, melimpah, dikelola, optimal dan berkelanjutan, digunakan sebagai identitas komunikasi kekuasan. Kata ‘dikelola’ tentu memiliki arti sebagai kata kerja yang dialakukan subyek, sehingga memiliki kekauatan untuk dijalankan, sedangkan kata ‘sangat luas’, ‘melimpah’, merupakan kata sifat yang memperjelas kata benda. Dipertegas dengan keterangan kata kerja subyek ‘optimal dan berkelanjutan’ akan menguatkan kata ‘dikelola.’ Konsideran kedua, representasi kekuasaan dalam mengelola sumber daya laut, sebagai upaya untuk mewujudkan cita-cita Poros Maritim Dunia, dengan relasi komunikasi kekuasaan, untuk membuktikan usaha perwujudan visi dan janji kekuasaan. Dibuktikan dengan identitas komunikasi kekuasaan: pengelolaan, mewujudkan, Poros Maritim Dunia, manfaat sebesar-besarnya, dan kemakmuran rakyat, yang memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda, sehingga dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan.

Penjelasan di Bab I (satu) pada Pendahuluan di alinea ke-13: yaitu “Visi Poros Maritim Dunia juga perlu memperhatikan secara komprehensif konstelasi hubungan antarnegara di Asia serta berbagai inisiatif yang ada di kawasan seperti ASEAN Community, One Belt One Road (OBOR) Republik akyat Tiongkok (RRT), Act East dari dia dan RE-Balance dari Amerika.” Hal ini menunjukan bahwa, visi Poros Maritim Dunia memiliki hubungan dengan berbagai inisiatif antarnegara, kerena jika diamatai perkembangan global dipengaruhi oleh ambisi Negara-negara yang memiliki kekuatan ekonomi besar untuk peningkatkan pengaruh dengan kerjasama antarnegara. Inisatif tersebut tentu akan membawa dampak bagi kedua belah pihak, OBOR Tiongkok dengan Poros Maritim Indonesia sama-sama ingin mengembangun jalur infrastruktur kemaritiman bagi perdagangan. Sementara di Bab V (lima) poin 5.4.2 “Infrastruktur Kelautan alinea pertama: Konektivitas harus menjadi tulang punggung pembangunan yang

Indonesiasentris, bukan Jawasentris." Pembangunan infrastruktur kemaritiman untuk pemerataan ekonomi bukan pembangunan di Pulau Jawa, sehingga konflik sosial akibat ketimpangan dan disparitas antar wilayah bisa diatasi. Bab VI (enam) poin 6.1 Kerangka Pendanaan, Alinea ke-3: Pengembanagan potensi pembiayaan pembangunan kelautan dapat dilakukan dengan meningkatkan pemanfaatan *skema Public Private Partnership* (PPP) atau kerja sama pemerintah dan swasta/organisasi *non* Pemerintah. Untuk menuntupi kebutuhan biaya pembangunan yang bear, pemerintah menarik investor dengan skema pinjaman lunak dengan kerjasama antarnegara atau swasta asing. Model ini menunjukkan bahwa pemerintah menggunakan politik terbuka, dimana peran swasta lebih berperan dalam pengelolaan usaha badan publik, sementara pemerintah hanya menjadi pengawas.

Level Meso (Peristiwa Diskursif)

Teks sangat dipengaruhi oleh nilai pada proses produksi, pola kerja, bagan kerja dan rutinitas dalam menghasilkan teks, serta proses konsusmsi teks (tujuan dan sasaran), sangat berpengaruh terhadap tujuan serta arah kebijakan. Adapun, proses produksi Perpres 16/2017 KKI diawali dengan pembentukan Kelompok Kerja (Pokja) penyususnan draf Perpres melalui SK/03/DI/Maritim/II2016 yang dikeluarkan oleh Deputi Bidang Kerjasama Maritim Kemenko Kemaritiman. Terbentuk sebanyak 16 orang tim Pokja, yang terdiri dari perwakilan tim antar departemen/kementerian/lembaga yaitu: 11 orang perwakilan staf Deputi, Kabiro dan Assdep dari Kemenko Maritim, satu orang Kasubdit dan satu orang Assdep dari Setkab, satu orang dari Kementerian Bappenas, satu orang dari biro hukum KKP dan satu orang Kabid dari Sesneg.

> *//Kemenko Maritim selaku Kementerian Koordinator tidak punya kewenangan untuk mengusulkan suatu produk hukum// Yang bisa melakukan itu adalah pemrakarsa yaitu KKP/ (IPP0104).*

Jika dilihat dari Perpres 65 Tahun 2015 tentang Tugas dan Fungsi KKP di Pasal 2 bahwa, "Kementrian Kelautan dan Perikanan mempunyai tugas untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kelautan dan perikanan dalam membantu tugas Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara." Oleh karena itu, KKP yang seharusnya memiliki hak menyusun dan merumuskan KKI. Sementara, Perpres 10 Tahun 2015 tentang Tugas dan Fungsi Kemenko Maritim di Pasal 2 ditegaskan bahwa, "Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian urusan Kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kemaritiman.

> *//Pada saat penyusunannya kita/ baru mereka yang akan mengharmonisasi //Jadi prosedur pemrakarsa KKP// (IPP0101).*

Peran KKP dalam hal ini menjadi pemrakarsa, *lead* penyususnan draf KKI oleh Kemenko Maritim. Eksistenis peran Menko Maritim lebih kuat kedekatan dan pengaruhnya dengan Presiden dibandingkan dengan KKP, sehingga proses penyususnan draf KKI dikuasai Kemenko Maritim. Perumusan naskah dirumuskan berdasarkan ide dan arahan dari Menko Maritime dan disetujui oleh Presiden.

Proses konsumsi dilakukan kepada perwakilan Negara-negara sahabat dan forum-forum internasional. Sasarannya untuk menjaring investasi dan kerja sama anatarnegara dalam pembanguanan proyek kemaritiman. Proyek kemaritiman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk mendukung konsep konektivitas laut untuk memperlancar distribusi barang dan jasa dari luar dan dalam negeri. Melalui kerjasama antar negara, menjadi salah satu solusi pemerintah untuk mendukung pembangunan maritim. Kerjasama investasi pemerintah Cina dan Indonesia contohnya, memiliki kesamaan visi terkait proyek infrastruktur maritim. Selain itu juga, dengan melakukan presentasi dan pendistribusian buku dalam Bahasa Inggris, media pidato, jejaring media sosial dan Website KSP dan kementerian/lembaga yang menangani bidang kemaritiman.

Level Makro (Aspek Sosial-budaya)

Aspek situasional dipengaruhi oleh wilayah perairan Indonesia yang luas dengan potensi sumber daya laut yang melimpah, sehingga menjadi rawan terjadinya konflik batas maritim. Seperti yang terjadi konflik antarnegara di wilayah Laut Cina Selatan, karena Laut Cina Selatan adalah jalur utama perdagangan dunia dari dan menuju Asia-Pasifik. Juga lanjutan dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang melewati Selat Malaka dan Laut Cina Selatan, erat kaitannya dengan posisi Natuna dan Kepulauan Spartly yang banyak mengandung migas dan mineral (Maksum 2015:12). Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju. Selain itu, beberapa selat strategis Indonesia menjadi lalu lintas maritime dunia, yakni Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar (Chen in *et al* 2014: 68). Sementara, kebijakan ALKI menjadikan Indonesia sebagai negara menganut sistem terbuka, sehingga berbagai pelayaran dan penerbangan asing bebas melintasi wilayah Indonesia. Untuk itu, berbagai ancaman keamanan pada jalur ALKI menjadi ancaman bagi Poros Maritim (Rustam 2016:1). Laut berfungsi untuk mewujudkan integrasi bangsa dan sebagai ruang juang bangsa untuk mempertahankan kedaulatan negara (Sautma *et al* 2014:1).

Secara Institusional dalam rangka penguatan kelembagaan ditetapkan Perpres No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut dan membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman melalui Perpres No. 10 Tahun 2015. Implementasi praktis dari kebijakan dan program melalui proses transformasi struktural, Menko Maritim LBP (Indonesia Maritim 2016:1), persoalan regulasi yang saling tumpang tindih antar satu sektor dengan lainya menjadi permasalahan utama dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Selain itu, juga akibat terjadinya penyalahgunaan wewenang, kurangnya informasi kebijakan ekspor dan impor serta maraknya penyelundupan. Diperlukan adanya perubahan birokrasi perizinan perdagangan dan kepabeanan. Menurut Kepala BPEN Deperdag (Soegiri 2008: 90), lambatnya penanganan perizinan disebabkan oleh banyaknya instansi pemerintah dan swasta yang terlibat, sehingga perlu adanya penyederhanaan sistem birokrasi untuk peningkatan transparansi dan komunikasi antar instansi pemerintah. Sementara, konflik pengelolaan wilayah laut, mencakup wilayah pengelolaan, substansi wewenang pengelolaan, dan pola pengaturan pengelolaan wilayah tata ruang laut (Lekipiouw & Sherlock 2014: 28-29).

Secara sosial berkaitan dengan nilai dan norma budaya masyarakat yang mempengaruhi kebijakan. Nilai dan norma dalam masyarakat sangat dipengaruhi oleh faktor ekonomi dan penegakan hukum. Aspek sosial menurut Durkheim (Suhardi 2009: 107), juga bersifat represif, yakni memaksa individu. Individu dalam konteks ini dipaksa, dibimbing, diyakinkan dan didorong untuk berperilaku

sesuai dengan ketentuan-ketentuan nilai dan norma yang sudah ada dalam masyarakat. Menurut hasil penelitian Lumintang (2015:7), faktor-faktor sikap masyarakat yang rendah akibat sikap mental yang suka menerobos, sikap mental yang tidak percaya kepada diri sendiri, sikap mental yang tidak berdisiplin yang murni dan sikap mental yang mengabaikan tanggung jawab. Sementara kondisi ekonomi, menurut hasil survei SMRC menunjukkan, Indonesia di bawah Jokowi-JK memburuk. Sejak dilantik menjadi Presiden pada Oktober 2014 hingga menjelang setahun, kondisi ekonomi nasional cenderung berubah dari positif menjadi negatif (Prabowo 2015:1).

SIMPULAN DAN SARAN

Level Mikro, Korpus teks dikuasakan untuk merepresentasikan peran dan potensi kekuasaan usaha peningkatan pembangunan. Sejarah dan hak yurisdiksi laut menjadi modal kekuasaan untuk mendapat dukungan politik pada pokok isi kebijakan. Peningkatan kekuasan dengan hubungan luar negeri bertujuan untuk peningkatan investasi untuk mendukung visi Poros Maritim Dunia melalui investasi projek infrastruktur. Melalui ideologi 'Neoliberal' dan politik terbuka pembangunan diarahkan kepada Publik Private Partnership, sehingga dominasi ranah publik dikuasai oleh swasta asing. Identitas komunikasi dimainkan melalui simbol komunikasi kekuasaan melalui dokrinasi, ajakan, seruan, dan dominasi entitas seperti; sangat luas, melimpah, dan posisi strategis, serta penggunaan janji dan harapan melalui; kesejahteraan rakyat, menyejahterakan seluruh rakyat Indonesia, memberikan manfaat sebesar-besarnya, dan kemakmuran rakyat, juga terdapat upaya untuk penanaman ideologi melalui pengulangan kata Poros Maritim Dunia.

Level Meso, peristiwa diskursif dapat diketahui dengan proses produksi Prepres secara personal menunjukkan dominasi kekuasaan Kemenko Maritim atas perumusan Perpres. Dominasi anggota yang bekerja merumuskan Perpres menunjukkan pelemahan kekuatan ide dan kekuasaan pada sistem produksi kebijakan. Proses konsumsi dilakukan sebagai eksistensi Kemenko Maritim kepada Presiden ditunjukan dengan penyebaran teks kepada Negara sahabat dan forum-forum internasional sebagai pencarian dukungan investasi projek kekuasaan untuk mendukung visi Poros Maritim Dunia.

Level Makro, situasi batas perairan Indonesia menjadi konflik di Laut Cina Selatan. Selat strategis Indonesia menjadi perlintasan perdagangan dunia. Namun, sistem terbuka pada ALKI menjadi ancaman terhadap konflik perbatasan maritim. Secara institusional, peran penguatan kelembagaan atas pembentukan Kementerina Koordinator Kemaritiman dan Bakalma tidak membuat proses birokrasi menjadi mudah. Pengelolaan laut, dikuasakan oleh Kemenko Maritim selaku Kementerian Koordinator yang menangani kemaritiman, namun KKP selaku Kementerian yang lama menangani kelautan, tidak singkron dengan keberadaan Kemenko Maritim. Aspek sosial berkaitan dengan dampak kondisi perekonomian satu tahun menjabat Jokowi-JK menjadi Presiden menurun, sehingga kinerja Pemerintah dituntut untuk mampu mengatasi permasalahan yang ada. Projek infrastruktur pemerintah sebagai sektor vital dalam proses pencapaian pertumbuhan ekonomi masyarakat diyakini akan menghilangkan disparitas antar wilayah Barat dan Timur Indonesia, yang berdampak pada disintegritas bangsa.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Asmara R. 2016. Strategi kebahasaan Presiden Jokowi dalam menanamkan ideologi dan manifesto pemerintahan. Jurnal Litera.12(2):379-388.

Bungin B. 2006. *Sosiologi Komunikasi: Teori, Paradigma dan Diskursus Teknologi Komunikasi di Masyarakat.* Jakarta [ID]: Kencana Prenada Media Group.

Chen in. *et al.* 2014. New Perspectives on Indonesia: Understanding Australia's Closest Asian Neighbour. Perth: Perth US Asia Centre.

Eriyanto. 2005. *Analisis Wacana, Pengantar Analisis Teks Media.* Yogyakarta [ID]: LKiS.

Foucault M. 2012. *Arkeologi Pengetahuan.* Yogyakarta [ID]: IRCiSoD.

Gabriel L. 1999. Posmodernisme dalam pengembangan wacana formulasi kebijakan. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Fisipol.* 3(2):206-219.

Halwati U. 2013. Analisis Folcoult dalam membedah wacana teks dakwah di media massa. *At-Tabsyir Jurnal Komunikasi Penyiaran Islam*. 1(1):145-158.

Haryatmoko. 2016. *Analisis Wacana Kritis: Landasan Teori, Metodologi dan Penerapan.* Jakarta [ID]: Raja Grafindo Persada.

Indonesia Maritim. 2016. Regulasi tumpang tindih hambatan utama Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. [internet]. (diunggah 2018 Desember 25). https://maritim indonesia.co.id/2016/09/regulasi-tumpang-tindih-hambatan-utama-indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/.

Lekipiouw and Sherlock H. 2014. Pengaturan wewenang dalam pengelolaan wilayah laut. *Jurnal Sasi.* 20(2): 28-35.

Littlejohn Stephen W dan Foss Karen A. 2014. *Teori Komunikasi Theories of Human Communication. Edisi 9.* Jakarta [ID]: Salemba Humanika.

Lubis A. Y. 2015. *Pemikiran Kritis Kontemporer: Dari Teori Kritis, Culture Studies, Feminisme, Postkolonial Hingga Multikulturalisme.* Jakarta [ID]: Raja Grafindo Persada.

Lumintang J. 2015. Pengaruh perubahan sosial terhadap kemajuan pembangunan masyarakat di Desa Tara-Tara 1. *e-journal Acta Diurna.* 4(2): 1-9.

Maksum A. 2015. Poros maritim dan politik luar negeri Jokowi. *Andalas Journal of International Studies.* 4(1):1-26.

Rustam I. 2016. Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective.*1(1):1-21.

Saleh T. M. 2015. Konstruksi pesan penegakan hukum di Indonesia dalam film: Java Heat. *Jurnal E-Komunikasi*. 3(1):1-12.

Sautma H. Ronny, Hantoro M. Novianto, Dwi K. Shanti, *et al.* 2014. Kewenangan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan Laut. *P2DI Sekjen DPR-RI.* 1-9.

Sobur A. 2012. *Analisis Teks Media: Suatu Pengantar untuk Analisis Wacana, Analisis Semiotik, dan Analisis Freming.* Bandung [ID]: Remaja Rosdakarya.

Soegiri H. 2008. Peran Ekspor-Impor terhadap perekonomian Jawa Timur dengan pembenahan fungsi pelabuhan di jawa Timur. *DIE Jurnal Ilmu Ekonomi dan Manajemen.* 5 (1): 87-120.

Suhardi. 2009. *Pengembangan Inovasi Pertanian.* Cianjur [ID]: Balai Penelitian Tanaman Hias.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

EVALUASI KINERJA DAN PELAYANAN GERBANG TOL EXISTING PELABUHAN BAKAUHENI BESERTA PENGARUH JALAN TOL TRANS SUMATERA TERHADAP GERBANG TOL EXISTING BAKAUHENI

M.Fakhruriza Pradana[1], Dwi Esti Intari[2], Sketsa Gusnawan[3]
Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Jl. Jendral Sudirman Km 3 Cilegon, Banten
mfakhruriza@untirta.ac.id, echintari@gmail.com, skywalkid@yahoo.com

INTISARI

Gerbang pelabuhan Bakauheni terletak di Kabupaten Lampung Selatan berfungsi sebagai akses masuknya transportasi menuju pelabuhan Bakauheni dan sebagai sarana penyebrangan laut. Gerbang pelabuhan Bakauheni sangat berperan terhadap kelancaran arus lalu lintas, terutama di Kecamatan Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan.

Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis kinerja pelayanan gerbang tol pada kondisi eksisting dan kondisi aktifnya tol Trans Sumatera. Pengambilan data didasarkan pada data primer dan data sekunder. Metode analisa antrian yang dipakai adalah teori antrian FIFO.

Berdasarkan hasil penelitian pada gerbang tol pelabuhan bakauheni dapat diketahui bahwa gerbang tol pelabuhan bakauheni yang melayani kendaraan motor, kendaraan ringan & kendaraan berat sudah jenuh.waktu pelayanan existing kendaraan motor 19,23 detik maka jumlah kendaraan yang mengantri sebanyak -6 kendaraan dengan lama waktu mengantri sebesar -24,96 detik. untuk waktu pelayanan existing kendaraan ringan 39,47 detik maka jumlah kendaraan yang mengantri sebanyak -5 kendaraan dengan lama waktu mengantri sebesar -147,07 detik. untuk waktu pelayanan existing kendaraan berat 50,85 detik maka jumlah kendaraan yang mengantri sebanyak -4 kendaraan dengan lama waktu mengantri sebesar -143,15 detik

Untuk meningkatkan kinerja pelayanan, dilakukan alternatif penambahan gerbang tol pada kendaraan motor sebanyak 1 buah gerbang dengan pelayanan 4,42 detik, kendaraan ringan sebanyak 1 buah gerbang dengan pelayanan 28,9 detik, sedangkan untuk kendaraan berat sebanyak 1 buah gerbang dengan pelayanan 32,8 detik.

Kata Kunci : Gerbang Tol, Kinerja, Wakgtu Pelayanan, Waktu Antrian

ABSTRACT

Bakauheni port gate is located in South Lampung regency serves as access to the port of Bakauheni influx of transportation and as a means of crossing the ocean. Bakauheni port gate was instrumental in the smooth flow of traffic, particularly in Sub Bakauheni, South Lampung regency.

The purpose of this study was to analyze the performance of services toll gate on the existing condition and the condition of the active Trans Sumatra. Data retrieval is based on primary data and secondary data. The analytical methods used are FIFO queuing theory.

Based on the results of research on the toll gate Bakauheni port can be seen that the toll gates Bakauheni port that serves motor vehicles, light vehicles and heavy vehicles is already saturated. existing motor vehicle service time 19.23 seconds and the number of vehicles waiting in line as much as -6 vehicles with long time queuing at -24.96 seconds. for light vehicles existing service time 39.47 seconds and the number of vehicles waiting in line as much as -5 vehicle with long time queuing at -147.07 seconds. for heavy vehicles existing service time 50.85 seconds and the number of vehicles waiting in line as much as -4 vehicle with long time queuing at -143.15 seconds

To improve service performance, do alternate addition of toll booths on the motor vehicle as much as 1 piece gate with 4.42 seconds services, light vehicles as much as 1 piece gate with the ministry of 28.9 seconds, while for heavy vehicles as much as 1 piece gate with services 32.8 second.

Keywords : Toll Gate, Performance, Hours of Service, Time Queue

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Gerbang pelabuhan Bakauheni terletak di Kabupaten Lampung Selatan yang menghubungkan Pulau Sumatera dengan Pulau Jawa via perhubungan laut. Gerbang pelabuhan ini berfungsi sebagai akses masuknya transportasi menuju pelabuhan Bakauheni dan sebagai sarana penyebrangan laut.

Gerbang pelabuhan Bakauheni sangat berperan terhadap kelancaran arus lalu lintas, terutama di Kecamatan Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan. Oleh karena itu penelitian ini dilakukan untuk memecahkan masalah antrian pada gerbang pelabuhan Bakauheni ini pada hari dan jam tertentu yang membuat kinerja dari gerbang pelabuhan Bakauheni tersebut kurang maksimal.

Jalan tol (*freeway*) adalah fasilitas jalan raya yang mempunyai dua lajur atau lebih di setiap arah agar lalu lintas berlangsung secara eksklusif, dengan pengendalian penuh atas akses. Dalam tingkatan jalan raya, jalan tol adalah satu-satunya fasilitas yang menyediakan arus bebas hambatan yang sempurna. Oleh sebab itu untuk mewujudkan arus bebas hambatan yang sempurna, jalan tol harus memiliki tingkat pelayanan minimal yang mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas dan keselamatan. Jalan tol tersusun atas tiga subkomponen, yaitu ruas jalan tol dasar, area percabangan, dan pintu (gerbang)tol.

B. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Untuk mengetahui panjang antrian yang terjadi pada gerbang existing pelabuhan saat melakukan pembayaran akses penyebrangan laut.
2. Untuk mengetahui panjang antrian yang terjadi pada gerbang pelabuhan saat melakukan pembayaran akses penyebrangan laut apabila tol Trans Sumatera beroprasi.
3. Untuk mengetahui waktu pelayanan (*servis time*) gerbang pelabuhan existing Bakauheni.
4. Untuk mengetahui waktu pelayanan (*servis time*) gerbang pelabuhan Bakauheni apabila tol Trans Sumatera.beroprasi.

2. LANDASAN TEORI

A. Pengertian Waktu Pelayanan

Waktu pelayan adalah waktu yang debrikan dalam melayani penerima jasa secara efektif dan efesien, dengan waktu yang cepat dan tepat penerima jasa akan puas. Pertambahan volume lalu lintas yang memakai jalan tol akan menuntut pelayanan yang handal dari jalan tol tersebut sebagai imbalan dari sejumlah uang/tol yang mereka berikan. Target yang menjadi sasaran pelayanan jasa jalan tol terhadap pemakai jasa adalah kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Untuk dapat mencapai sasaran tersebut, ditetapkan bahwa sebagai tolak ukur operasiaonalnya adalah berupa waktu pelayanan gardu.

B. Teori Antrian

Teori antrian (*queueing*) sangat perlu dipelajari dalam usaha mengenal perilaku pergerakan arus lalu lintas baik manusia maupun kendaraan (Morlok, 1978 dan Hobbs, 1979). Hal ini disebabkan sangat banyak kejadian yang terjadi di sektor transportasi dan permasalahan lalu lintas yang terjadi sehari-hari pada sistem jaringan jalan dapat dijelaskan dan dipecahkan dengan bantuan analisis teori antrian, seperti misalnya :

1. Antrian kendaraan yang terjadi di depan pintu gerbang tol atau antrian kendaraan yang terjadi pada setiap lengan persimpangan berlampu lalu lintas,
2. Antrian kendaraan truk pada saat bongkar/muat barang di pelabuhan,
3. Antrian kapal laut yang ingin merapat di dermaga,
4. Antrian manusia pada loket pembelian karcis di bandara, stasiun kereta api, dan lain-lain
5. Antrian manusia pada loket pelayanan bank, loket pembayaran listrik atau telepon, serta pasar swalayan,dan
6. Sangat banyak kejadian lainnya yang terjadi sehari-hari yang dapat dijelaskan dengan bantuan analasis teori antrian.

C. Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan yang dinyatakan dengan notasi μ adalah jumlah kendaraan atau manusia yang dapat dilayani oleh satu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tempat pelayanan dalam satu satuan waktu tertentu, biasanya dinyatakan dalam satuan kendaraan/jam atauorang/menit.

Selain tingkat pelayanaan, juga dikenal Waktu Pelayanan (WP) yang dapat didefenisikan sebagai waktu yang dibutuhkan oleh satu tempat pelayanaan untuk dapat melayani satu kendaraan atau satu orang, biasa dinyatakan dalam satuan menit/kendaraan atau menit/orang, sehingga bisa disimpulkan bahwa :

$$WP = \frac{1}{\mu}$$

Selain itu dikenal juga notasi ρ yang didefenisikan sebagai nisbah antaratingkat kedatangan (λ) dengan tingkat pelayanaan (μ) dengan persyaratan bahwa nilai tersebut selalu harus lebih kecil dari 1.

$$\rho = \frac{1}{\mu} < 1$$

Jika nilai ρ>1, hal ini berarti bahwa tingkat kedatangan lebih besar dari tingkat pelayanaan. Jika hal ini terjadi, maka dapat dipastikan akan terjadi antrian yang akan selalu bertambah panjang (tidak terhingga).

D. Disiplin Antrian

Disiplin antrian mempunyai pengertian tentang bagaimana tata cara kendaraan atau manusia mengantri. Beberapa jenis disiplin antrian yang sering digunakan dalam bidang transportasi atau arus lalulintas, adalah :

1. *First In First Out* (FIFO) atau *First Come First Served* (FCFS)

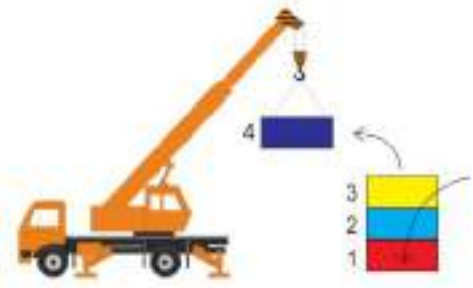


Gambar 1. Disiplin Antrian FIFO
Sumber : Tamin, 2003

Gambar tersebut diatas memperlihatkan ilustrasi bagaimana tata cara disiplin antrian FIFO. Disiplin antrian FIFO sangat sering digunakan dalam bidang transportasi dimana orang dan/atau kendaraan yang pertama tiba pada suatu tempat pelayanaan akan dilayani pertama. Sebagai contoh disiplin FIFO yaitu antrian kendaraan yang terbentuk di depan pintu tol.

2. *First In Last Out* (FILO) atau *First Come Last Served* (FCLS)

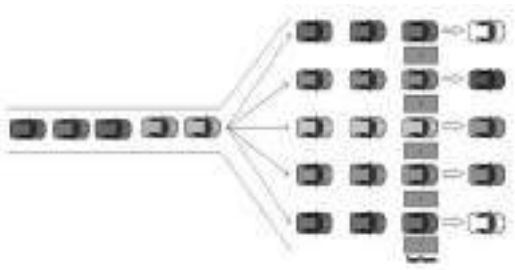
Gambar berikut memperlihatkan ilustrasi bagaimana tata cara disiplin antrian FILO. Terlihat pada gambar bahwa berkas laporan yang pertama tiba akan terletak paling bawah sehingga akan diproses paling akhir. Sedangkan berkas laporan yang masuk paling akhir akan terletak paling atas, sehingga akan diproses paling awal.



Gambar 2. Disiplin Antrian FILO
Sumber : Tamin, 2003

3. *First Vacant First Served* (FVFS).

Gambar berikut memperlihatkan ilustrasi bagaimana tata cara disiplin antrian FVFS.



Gambar 3. Disiplin Antrian FVFS
Sumber : Tamin, 2003

Dapat dilihat pada gambar, disiplin antrian FVFS sangat sering digunakan pada beberapa loket pelayanan bank, loket pembayaran listrik atau telepon, dan banyak contoh lainnya. Dengan disiplin antrian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

FVFS ini, orang yang pertama tiba akan dilayani oleh tempat pelayanan yang pertama tiba akan dilayani oleh tempat pelayanan yang pertama kosong. Dalam kasus FVFS, hanya akan terbentuk 1 (satu) antrian tunggal saja , tetapi jumlah tempat pelayanan bisa lebih dari 1 (satu).

Kinerja disiplin antrian FVFS akan sangat baik jika waktu pelayanan di setiap tempat pelayanan sangat bervariasi (atau dengan kata lain jika standar deviasi waktu pelayanan antar tempat pelayanan relatif besar). Hal ini disebabkan penggunaan disiplin FIFO akan menjadi sangat tidak efektif jika waktu pelayanan sangat bervariasi antar tempat pelayanan, yang akan mengakibatkan panjang antrian yang tidak merata untuk setiap lajur antrian.

E. Parameter Antrian

Terdapat 4 (empat) parameter utama yang selalu digunakan dalam menganalisisantrian, yaitu : *n* , *q* , *d*, dan *w*. Defenisi dari setiap parameter tersebut adalah :

n = jumlah kendaraan atau orang dalam sistem (kendaraan atau orang per satuan waktu)

q = jumlah kendaraan atau orang dalam antrian (kendaraan atau orang per satuan waktu)

d = waktu kendaraan atau orang dalam sistem (satuan waktu)

w = waktu kendaraan atau orang dalam antrian (satuan waktu)

F. Disiplin Antrian FIFO

Persamaan berikut merupakan yang dapat digunakan untukmenghitung $\bar{n}$, $\bar{q}$, $\bar{d}$ dan $\bar{w}$ untuk disiplin antrian FIFO.

$$\bar{n} = \frac{\lambda}{(\mu - \lambda)} = \frac{\rho}{(1 - \rho)}$$

$$\bar{q} = \frac{\lambda^2}{\mu(\mu - \lambda)} = \frac{\rho^2}{(1 - \rho)}$$

$$\bar{d} = \frac{1}{(\mu - \lambda)}$$

$$\bar{w} = \frac{\lambda}{\mu(\mu - \lambda)} = \bar{d} - \frac{1}{\mu}$$

Dimana :

λ = tingkat kedatangan rata-rata

μ = tingkat pelayanan rata-rata

ρ = intensitas lalu lintas atau faktor pemakaian

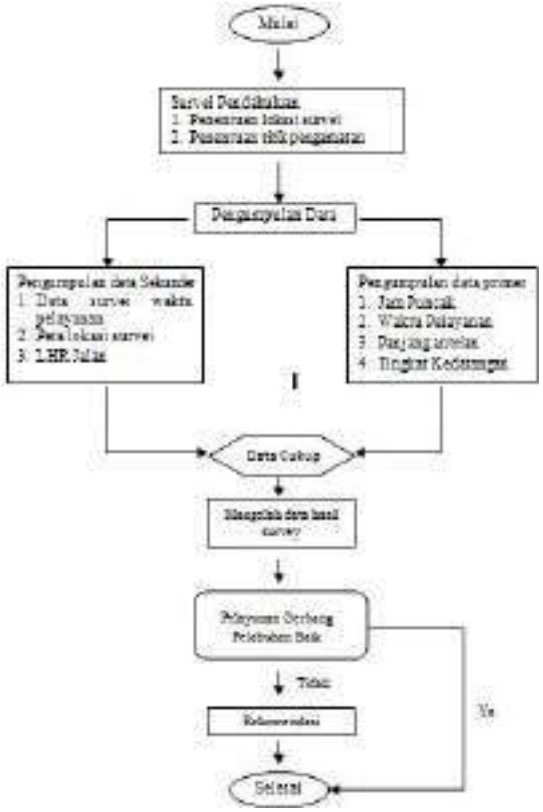
Beberapa asumsi yang diperlukan dalam penggunaan disiplin antrian FIFO adalah :

1. Persamaan Tersebut hanya berlaku untuk lajur-tunggal
2. Jika terdapat lebih dari 1 (satu) lajur (katakana N lajur), maka diasumsikan bahwa tingkat kedatangan (λ) akan membagi dirinya secara merata untuk setiap lajur sebesar λ/N dimana N adalah jumlah lajur. Dengan demikian, dapat diasumsikan akan terbentuk N
3. buah antrian berlajur-tunggal dimana setiap antrian berlajur-tunggal akan dapat menggunakan persamaan tersebut.
4. Kendaraan yang sudah antri pada suatu lajur antrian diasumsikan tidak boleh berpindah antrian ke lajur lainnya,
5. Waktu pelayanan antar tempat pelayanan diasumsikan relatif sama (atau dengan kata lain standar deviasi waktu pelayanan antar tempat pelayanan relatif kecil).

3. METODE PENELITIAN

A. Tahapan Penelitian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 4. Alur Penelitian
Sumber : Analisa Penulis, 2016

4. ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Kegiatan Survey Lapangan

Untuk Pengambilan data traffic counting LHR selama 24 jam dilakukan di ruas jalan depan gerbang tol Pelabuhan Bakauheni yaitu JL. Lintas Sumatera. Kemudian untuk pelayanan kendaraan dilakukan tepat di gerbang tol Pelabuhan Bakauheni.

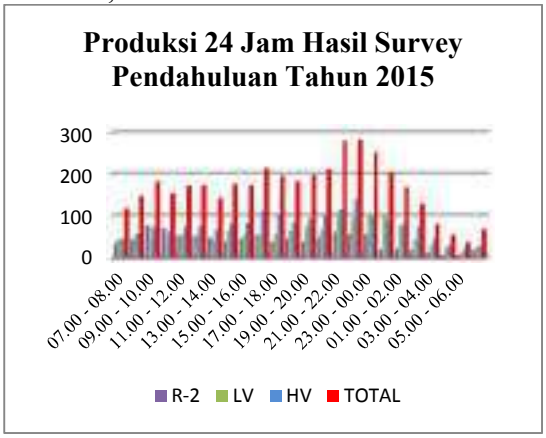
Pelaksanaan survey terbagi menjadi 2 yaitu pelaksanaan survey pendahuluan dan pelakasanaan survey primer. kedua survey ini dilakukan pada hari puncak terjadinya pergerakan kendaraan dan penumpang berdasarkan data tahun 2014 untuk survey pendahuluan (hari sabtu). dan data 2015 untuk survey primer yaitu pada hari sabtu.

Survey pendahuluan dilakukan untuk mendapatkan data jam puncak untuk mengenerate jumlah sampel pelayanan yang dibutuhkan dalam survey primer. Survey pendahuluan ini berupa traffic counting selama 24 jam di jalan Lintas Sumatera.

B. Perhitungan Kebutuhan Data Survey Primer Lapangan

Berdasarkan data ASDP bulan Mei 2015 didapat proporsi kendaraan sebagai berikut:

R-2= 17,86%
LV = 33,32%
HV = 48,82%



Gambar 5. Grafik Produksi 24 jam Survey Pendahuluan
Sumber :Survey Pendahuluan, 2015

Dari tabel di atas terlihat bahwa jam puncak terjadi pada jam 22.00 – 23.00 sebesar 282 kendaraan sebagai ukuran populasi (N). Untuk menghitung jumlah sampel yang digunakan untuk penelitian ini yaitu dengan menggunakan rumus slouvin

$$n = \frac{N}{1+N e^2}$$

$$n = \frac{282}{1+282.5^2} = 165$$

Sehingga didapat proporsi kendaraan untuk survey pelayanan kendaraan:
Proporsi Kendaraan R-2:
165 x 17,86% = 30 Kendaraan roda 2
Proporsi Kendaraan LV:
165 x 33,32% = 55 Kendaraan LV
Proporsi Kendaraan HV:
165 x 48,82% = 81 Kendaraan HV

C. Perhitungan Kinerja Pelayanan Pada Gerbang Tol Existing

Pada perhitungan kinerja pelayanan digunakan Persamaan:

$$\rho = \frac{\lambda/N}{\mu} < 1$$

Sehingga didapat kinerja pelayanan pergolongan kendaraan yg terdapat di dalam tabel berikut:

Tabel 1. Indikator Kinerja Gerbang Tol Kendaraan Roda 2

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Waktu Pelayanan	λ (kend/jam)	Gardu Tol (buah)	μ (kend/gerbang)	Indikator Kinerja/ρ	Kinerja Gerbang
4,42	816	1	814	1,002	Tdk Memenu
5	816	1	720	1,133	Tdk Memenu
6	816	1	600	1,360	Tdk Memenu
7	816	1	514	1,587	Tdk Memenu
8	816	1	450	1,813	Tdk Memenu
9	816	1	400	2,040	Tdk Memenu
10	816	1	360	2,267	Tdk Memenu
11	816	1	327	2,493	Tdk Memenu
12	816	1	300	2,720	Tdk Memenu
13	816	1	277	2,947	Tdk Memenu
14	816	1	257	3,173	Tdk Memenu
15	816	1	240	3,400	Tdk Memenu
16	816	1	225	3,627	Tdk Memenu
17	816	1	212	3,853	Tdk Memenu
18	816	1	200	4,080	Tdk Memenu
19	816	1	189	4,307	Tdk Memenu
19,23	816	1	187	4,359	Tdk Memenu

Tabel 2. Indikator Kinerja Gerbang Tol Kendaraan LV

Waktu Pelayanan	λ (kend/jam)	Gardu Tol (buah)	μ (kend/gerbang)	Indikator Kinerja/ρ	Kinerja Gerbang
20	374	3	180	0,693	Memenuhi
21	374	3	171	0,727	Memenuhi
22	374	3	164	0,762	Memenuhi
23	374	3	157	0,796	Memenuhi
24	374	3	150	0,831	Memenuhi
25	374	3	144	0,866	Memenuhi
26	374	3	138	0,900	Memenuhi
27	374	3	133	0,935	Memenuhi
28,9	374	3	125	1,001	Tdk Memenu
29	374	3	124	1,004	Tdk Memenu
30	374	3	120	1,039	Tdk Memenu
31	374	3	116	1,074	Tdk Memenu
32	374	3	113	1,108	Tdk Memenu
33	374	3	109	1,143	Tdk Memenu
34	374	3	106	1,177	Tdk Memenu
35	374	3	103	1,212	Tdk Memenu
36	374	3	100	1,247	Tdk Memenu
37	374	3	97	1,281	Tdk Memenu
38	374	3	95	1,316	Tdk Memenu
39,47	374	3	91	1,367	Tdk Memenu
40	374	3	90	1,385	Tdk Memenu

Tabel 3. Indikator Kinerja Gerbang Tol Kendaraan HV

Waktu Pelayanan	λ (kend/jam)	Gardu Tol (buah)	μ (kend/gerbang)	Indikator Kinerja/ρ	Kinerja Gerbang
32,8	549	5	110	1,000	Tdk Memenuhi
33	549	5	109	1,007	Tdk Memenuhi
34	549	5	106	1,037	Tdk Memenuhi
35	549	5	103	1,068	Tdk Memenuhi
36	549	5	100	1,098	Tdk Memenuhi
37	549	5	97	1,129	Tdk Memenuhi
38	549	5	95	1,159	Tdk Memenuhi
39	549	5	92	1,190	Tdk Memenuhi
40	549	5	90	1,220	Tdk Memenuhi
41	549	5	88	1,251	Tdk Memenuhi
42	549	5	86	1,281	Tdk Memenuhi
43	549	5	84	1,312	Tdk Memenuhi
44	549	5	82	1,342	Tdk Memenuhi
45	549	5	80	1,373	Tdk Memenuhi
46	549	5	78	1,403	Tdk Memenuhi
47	549	5	77	1,434	Tdk Memenuhi
48	549	5	75	1,464	Tdk Memenuhi
49	549	5	73	1,495	Tdk Memenuhi
50,85	549	5	71	1,551	Tdk Memenuhi
51	549	5	71	1,556	Tdk Memenuhi

Melihat tabel diatas didapat bahwa indikator pelayanan tidak memenuhi persamaan:

$$\rho = \frac{\lambda/N}{\mu} < 1$$

Sehingga gerbang tol dengan waktu pelayanan existing maupun ideal tidak dapat melayani kendaraan dengan baik dan menimbulkan antrian panjang.

D. Perhitungan Rekomendasi Kinerja Pelayanan Pada Gerbang Tol Existing

Pada analisa perhitungan untuk rekomendasi kinerja pelayanan gerbang masih tetap menggunakan disiplin antrian FIFO, yaitu kendaraan yang pertama tiba pada suatu tempat pelayanaan akan dilayani pertama. Pada perhitungan antrian FIFO menggunakan waktu pelayanan (WP). Perhitungan Gerbang Tol dengan menggunakan persamaan berikut ini:

$$\bar{n} = \frac{\lambda}{(\mu - \lambda)} = \frac{\rho}{(1 - \rho)}$$

$$\bar{q} = \frac{\lambda^2}{\mu(\mu - \lambda)} = \frac{\rho^2}{(1 - \rho)}$$

$$\bar{d} = \frac{1}{(\mu - \lambda)}$$

$$\bar{w} = \frac{\lambda}{\mu(\mu - \lambda)} = \bar{d} - \frac{1}{\mu}$$

Sehingga berdasarkan persamaan tersebut didapat hasil simulasi antrian :

Hasil Simulasi Kendaraan R-2

1. Waktu pelayanan 4,42 detik sampai dengan 8 detik dapat dilayani oleh 2 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 4,42 – 77,1 detik .
2. Waktu pelayanan 9 detik sampai dengan 13 detik dapat dilayani oleh 3 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 19,13 – 718,25 detik.
3. Waktu pelayanan 14 detik sampai dengan 17 detik dapat dilayani oleh 4 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 53,74 – 446,64 detik.
4. Sedangkan waktu pelayanan 18 detik sampai dengan 19,23 detik dapat dilayani oleh 5 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 79,83 – 130,72 detik.

Hasil Simulasi Kendaraan *Light Vehicle*

1. Waktu pelayanan 20 detik sampai dengan 27 detik dapat dilayani oleh 3 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 45,06 – 388,38 detik .
2. Waktu pelayanan 28,9 detik sampai dengan 38 detik dapat dilayani oleh 4 buah gerbang tol dengan waktu antrian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perkendaraan sebesar 86,98 – 2872,63 detik.
3. Sedangkan waktu pelayanan 39,47 – 46 detik dapat dilayani oleh 5 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 179,93 – 9942,20 detik.

Hasil Simulasi Kendaraan *HeavyVehicle*
1. Waktu pelayanan 32 detik dapat dilayani oleh 5 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 1301,33 detik .
2. Waktu pelayanan 32,8 detik sampai dengan 39 detik dapat dilayani oleh 6 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 164,39 – 4418,14 detik.
3. Waktu pelayanan 40 – 45 detik dapat dilayani oleh 7 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 271,11 – 2245,91 detik.
4. Sedangkan waktu pelayanan 46 – 50,85 detik dapat dilayani oleh 8 buah gerbang tol dengan waktu antrian perkendaraan sebesar 327,60 – 1607,02 detik.

E. Perhitungan Kinerja Pelayanan Pada Gerbang Tol Akibat Tol Trans Sumatera

Berdasarkan data dari hasil kajian Studi Kelayakan Tol Trans Sumatera yang dilakukan oleh PT Hutama Karya didapatkan volume lalu lintas harian (LHR) tahun 2012 yang akan melewati Tol Trans Sumatera segmen Medan-Binjai 13.550 kend/hari, segmen Pekanbaru-Dumai 8.367 kend/hari, segmen Bakauheni-Terbanggil Besar 9.470 kend/ hari dan segmen Palembang-Indralaya 17.882 kend/ hari.

Jika melihat jumlah LHR segmen Bakauheni-Terbanggil Besar yang hanya berjumlah 9.470 kend/hari tentu saja angka ini masih dibawah data harian kendaraan yang melewati pelabuhan Bakauheni secara eksisting dimana puncak kedatangan harian berdasarkan data pada bagian sebelumnya didapatkan 10.514 kend/hari.

Tabel 4. Laju Pertumbuhan Tahun 2010-2013

(1)	(2)	(3)	(4)
1. Kota	170.692	186.821	2,82
2. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
5. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
7. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
8. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
9. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
10. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
11. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
13. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
14. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
15. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
16. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
17. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Berdasarkan tabel diatas didapat bahwa presentase kenaikan jumlah penduduk Kabupaten Lampung Selatan sebesar 2,10 %. Dengan menggunakan rumus proyeksi data tersebut di generate untuk mendapatkan LHR pada tahun 2016.

Kenaikan penduduk = 2,10%
LHR 2012 = 9.470 kend/hari
LHR = x(i + 1)n
LHR 2016 = 9.470 (2,10% + 1)4
LHR 2016 = 10.236 kend/hari

Data LHR hasil survey primer pada tabel 26 digunakan untuk menggenerate kendaraan akibat tol trans sumatera dalam bentuk kendaraan/jam. Dari data tersebut didapat total presentase kendaraan roda 2 sebesar 20,02 %, kendaraan LV sebesar 39,87% dan kendaraan HV sebesar 40,11% LHR Tol Trans Sumatera = 10.236 kend/ hariProporsi Kendaraan R-2:
10.236 x 20,02% = 2.049 Kendaraan R-2
Proporsi Kendaraan *Light vehicle*:
10.236x 39,87% = 4.081 Kendaraan LV
Proporsi Kendaraan *Heavy vehicle*:
10.236 x 40,11% = 4.106 Kendaraan HV

Berdasarkan data tersebut didapat 192 kendaraan R-2 pada jam 12.00, 341 kendaraan LV pada jam 24.00 dan 306 kendaraan HV jam 23.00 pada kondisi kendaraan yang paling banyak. Untuk perhitungan waktu pelayanan (WP) diasumsikan sama dengan gerbang tol existing sehingga tinggal memasukan data tersebut kedalam sistem antrian FIFO.

Perhitungan kinerja gerbang tol yang melayani kendaraan roda 2 :
λ = 192 kend/jam
μ = 816 kend/gerbang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ρ = 0,235
N = 1 Gerbang

a. $n = \frac{\lambda/N}{(\mu - \lambda/N)}$

$n = \frac{192/1}{(816 - 192/1)}$

$n = \frac{192}{(816 - 192)}$

$n = \frac{192}{624}$

$n = 0,3$ = 0kendaraan dalam sistem

b. $q = \frac{(\lambda/N)^2}{\mu(\mu - \lambda/N)}$

$q = \frac{(192/1)^2}{816(816 - 192/1)}$

$q = \frac{(192)^2}{816(816 - 192)}$

$q = \frac{36864}{509184}$

$q = 0,07$

= 0 kendaraan dalam antrian

c. $d = \frac{1}{(\mu - \lambda/N)}$

$d = \frac{1}{(816 - 192/1)}$

$d = \frac{1}{(816 - 192)}$

$d = 0,0016$ jam

= 5,77 detik kendaraan dalam sistem

e. $w = \frac{(\lambda/N)}{\mu(\mu - \lambda/N)}$

$w = \frac{(192/1)}{816(816 - 192/1)}$

$w = \frac{192}{816(624)}$

$w = 0,000377$ jam

= 1,36 detik kendaraan dalam antrian

Berdasarkan perhitungan FIFO kendaraan didapat 0 kendaraan dalam sistem, 0 kendaraan dalam antrian, 5,77 detik kendaraan dalam sistem dan 1,36 detik kendaraan dalam antrian pada waktu pelayanan 4,42 detik.

Sehingga di simulasikan pada simulasi antrian waktu pelayanan 4,42 detik dengan 1 buah Gerbang tol yang melayani 192 kendaraan roda 2/jam maka terjadi antrian sebanyak 0 kendaraan dengan lama waktu tunggu untuk rata-rata untuk satu kendaraan sebesar 1,36 detik/kendaraan. Sedangkan jika waktu pelayanan ditingkatkan maximal menjadi 18 detik maka jumlah kendaraan yang mengantri sebanyak 23 kendaraan dengan lama waktu mengantri sebesar 432 detik.

Perhitungan kinerja gerbang tol yang melayani kendaraan *Light Vehicle* :

λ = 341 kend/jam
μ = 125 kend/gerbang
ρ = 0,911
N = 3 Gerbang
Didapat :

Berdasarkan perhitungan FIFO kendaraan didapat 10 kendaraan dalam sistem, 9 kendaraan dalam antrian 323,84 detik kendaraan dalam sistem dan 294,99 detik kendaraan dalam antrian pada waktu pelayanan 28,9 detik.

Sehingga di simulasikan pada simulasi antrian waktu pelayanan 20 detik dengan 3 buah Gerbang toll yang melayani 341 kendaraan *Light Vehicle*/jam maka terjadi antrian sebanyak 1 kendaraan dengan lama waktu tunggu untuk rata-rata untuk satu kendaraan sebesar 34,27 detik/kendaraan. Sedangkan jika waktu pelayanan ditingkatkan maximal menjadi 31 detik maka jumlah kendaraan yang mengantri sebanyak 45 kendaraan dengan lama waktu mengantri sebesar 1431 detik.

Perhitungan kinerja gerbang tol yang melayani kendaraan *Light Vehicle* :

λ = 306 kend/jam
μ = 110 kend/gerbang
ρ = 0,557
N = 5 Gerbang
Didapat :

Berdasarkan perhitungan FIFO kendaraan didapat 1 kendaraan dalam sistem, 1 kendaraan dalam antrian 74,04 detik kendaraan dalam sistem dan 41,26 detik kendaraan dalam antrian pada waktu pelayanan 32,8 detik.

Sehingga di simulasikan pada simulasi antrianwaktu pelayanan 32,8 detik dengan 5 buah Gerbang toll yang melayani 306 kendaraan *Heavy Vehicle*/jam maka terjadi antrian sebanyak 1 kendaraan dengan lama waktu tunggu untuk rata-rata untuk satu kendaraan sebesar 41,26 detik/kendaraan. Sedangkan jika waktu pelayanan ditingkatkan maximal menjadi 52,29 detik maka jumlah kendaraan yang mengantri sebanyak 7 kendaraan dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lama waktu mengantri sebesar 418,49 detik.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa masalah yang terjadi pada gerbang tol pelabuhan Bakauhenidapat ditarik kesimpulan bahwa:

Kinerja Gerbang Tol akibat Kendaraan Eksisting sangat buruk maka gerbang tol bakauheni direkomendasikan sebagai berikut:

1. Kendaraan roda 2
   a. Untuk penambahan gerbang tol 1 buah dengan total menjadi 2 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 8 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 77,71 detik
   b. Untuk penambahan gerbang tol 2 buah dengan total menjadi 3 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 13 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 718,25 detik
   c. Untuk penambahan gerbang tol 3 buah dengan total menjadi 4 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 17 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 446,64 detik
   d. Untuk penambahan gerbang tol 4 buah dengan total menjadi 5 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 21 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 416,50 detik
   e. Waktu pelayanan existing 19,23 detik dapat di pertahankan apabila dengan penambahan gerbang tol sebanyak 4 buah, sedangkan untuk waktu pelayanan ideal 4,42 detik hanya membutuhkan 1 gerbang tol.

2. Kendaraan *Light Vehicle*
   a. Untuk gerbang existing 3 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 27 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 388,38 detik
   b. Untuk penambahan gerbang tol 1 buah dengan total menjadi 4 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 38 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 2872,64 detik
   c. Untuk penambahan gerbang tol 2 buah dengan total menjadi 5 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 46 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 994,20 detik
   d. Waktu pelayanan existing 39,47 detik dapat di pertahankan apabila dengan penambahan gerbang tol sebanyak 2 buah, sedangkan untuk waktu pelayanan ideal 28,9 detik membutuhkan penambahan 1 buah gerbang tol.

3. Kendaraan *Heavy Vehicle*
   a. Untuk gerbang existing 5 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 32 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 1301,33 detik
   b. Untuk penambahan gerbang tol 1 buah dengan total menjadi 6 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 39 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 2872,64 detik
   c. Untuk penambahan gerbang tol 2 buah dengan total menjadi 7 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 45 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 2245,91 detik
   d. Untuk penambahan gerbang tol 3 buah dengan total menjadi 8 buah gerbang tol, pelayanan dapat ditingkatkan menjadi maksimal 50,85 detik/kendaraan dengan waktu antrian sebesar 1607,62 detik
   e. Waktu pelayanan existing 50,85 detik dapat di pertahankan apabila dengan penambahan gerbang tol sebanyak 3 buah, sedangkan untuk waktu pelayanan ideal 32,8 detik membutuhkan penambahan 1 buah gerbang tol.

Kesimpulan Kinerja Gerbang Tol akibat tol Trans Sumatera:

1. Untuk kedatangan kendaraan roda 2 pada jam puncak sebanyak 192 kendaraan dan waktu pelayanan rata-rata berdasarkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hasil survey sebesar 19,23 detik maka kinerja gerbang buruk
sehingga perlu ditingkatkan waktu pelayanan maximal sebesar 18 detik.

2. Sedangkan untuk kedatangan kendaraan *Light Vehicle* pada jam puncak sebanyak 341 kendaraan dan waktu berdasarkan hasil survey sebesar 39,47 detik maka kinerja gerbang tol buruk. Oleh karena itu waktu pelayanan kendaraan roda 4 pada jam puncak harus ditingkatkan menjadi maksimal 31 detik.
3. Sedangkan untuk kedatangan kendaraan *Heavy Vehicle* pada jam puncak sebanyak 306 kendaraan dan waktu pelayanan rata-rata berdasarkan hasil survey sebesar 50,85 detik maka kinerja gerbang tol masih baik

B. Saran

Saran yang dapat disampaikan dari penelitianini adalah :

1. Perlu adanya penambahan *tol gate* berdasarkan waktu pelayanan ideal gerbang tol. Karena *tol gate* tidak dapat melayani dengan baik.
2. Penelitian yang dapat dilanjutkan adalah mengevaluasi kembali pelayanan gerbang pelabuhan pada tahun tahun berikutnya.

6. DAFTAR PUSTAKA

Tamin, Ofyar Z. 2003 .*Perencanaan dan pemodelan transportasi Contoh Soal Dan Aplikasi*. Edisi Kesatu. Institut Teknologi Bandung : Bandung

Wahyu, Hendra. 2015. *Evaluasi Panjang Antrian Kendaraan Pada Pelayanan Parkir Dengan atau Tanpa Perubahan Pintu Keluar Parkir Solo Grand Mall*. Universitas Sebelas Maret : Surakarta.

Aryantha, Made. 2015. *Analisis Antrian Gerbang Tol Pasteur Bandung.* Universitas Komputer Indonesia.

Adi, Kadek. 2015. *Evaluasi Kapasitas dan Waktu Pelayanan Pada Gerbang Tol Nusa Dua, Bandung – Bali*. Politeknik Negeri Bali : Bali.

Presiden Republik Indonesia. 1980. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 13Tahun 1980 Tentang Jalan*. Jakarta.

Peraturan Mentri Pekerjaan Umum. 2005. *Standar Pelayanan Minimal Jalan TolNo. 392 Tahun 2005 Tentang Jalan tol* . Jakarta.

Sitanggang, Friska. 2011. *Analisi Kinerja Gerbang Tol Pasteur Di PT. Jasa Marga (PERSERO).Tbk*. Universitas Komputer Indonesia : Bandung.

Hutahaean, Marthyn. 2007. *Evaluasi Kapasitas dan Pelayanan Gerbang TolTanjung Morawa*. Universitas Negeri Sumatera Utara : Medan.

Morlock, Edward K. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.* Erlangga : Jakarta.

Ali, nur. dan Ferdi, David. 2012. *Studi Antrian Di Gerbang Tol Tamalanrea SeksiIV Makassar*. Universitas Hasanuddin : Makassar.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1693-9484, *e*-ISSN : 2621-8313
Majalah Ilmiah Bahari Jogja (MIBJ)
Vol. 17 No. 1, Februari 2019 (86-95)
DOI : 10.33489/mibj.v17i1.201
© 2019 Akademi Maritim Yogyakarta

Globalisasi Transportasi dalam Membuka Peluang Usaha Keagenan yang Didukung oleh Program Tol Laut di Indonesia

Iswanto[1*], Handoyo Widyanto[2]
[1,2]Akademi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia
***** Corresponding Author. Email: isnogotirto@yahoo.co.id. Telp. +628122741634

Abstrak

Kegiatan pelabuhan yang mempunyai nilai ekonomi tinggi akan menjadi perebutan para pemegang kepentingan, antara Pemerintah sebagai regulator yang dilaksanakan BUMN (bersifat monopoli) dan perusahaan swasta nasional juga ingin mendapatkan bagian kue kegiatan yang tersebut.

Secara ekonomi bahwa satu kegiatan monopoli biasanya kurang sehat dan cenderung diselewengkan kegiatan dimaksud sejak kapal masuk sudah harus berurusan dengan regulator, kapal sandar, bongkar muat dan kapal meninggalkan pelabuhan, sehingga ingin segera dilayani dan segera meninggalkan pelabuhan.

Regulasi yang dilaksanakan pemerintah dengan monopoli menjadi masalah karena urusan fisik kapal, awak namun kegiatan bongkar muat masih ada peran swasta yang juga berkepentingan, dan selama ini masih terpinggirkan.
Kata Kunci: *Regulasi, monopoli dan aktifitas*

Abstract

Port activities with its high economic value will be a strategic target for all stakeholders, between Government as policy regulator trough State-Owned Enterprises which is monopolistic and national private companies which also wants to take benefit from the activities.

Commonly monopolistic activity tend to be distorted for example activities of vessel's arrival, berthing, loading and unloading activities which deal with port regulator/administrator to activities of vessel's departure

Regulation condueted by government using monopolistic way become a problem due to the contribution of private companies as well in the process of ship physical affair, vessel manning loading and unloading which recently left-behind

Keywords*: Regulation, Monopolies and Activities*

PENDAHULUAN

Perkembangan dunia yang semakin terbuka/mengglobal membuka banyak peluang di banyak sektor saat ini, sebagaimana di Indonesia hampir setiap gerak/aktivitas yang dilakukan baik langsung maupun tidak langsung akan mendatangkan nilai ekonomi yang sangat tinggi, tergantung usaha apa yang dikelolanya.

Jenis usaha yang dikembangkan mulai dari tingkat yang yang paling rendah (perorangan) sampai usaha besar yang dikelola perusahaan swasta maupun pemerintah sabagai contoh dibidang transportasi dari menggunakan motor didarat sampai Pesawat terbang di udara dan kapal di laut, semuanya mengalami

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

peningkatan bahkan saat ini telah didukung oleh infrastruktur dan suprastruktur yang sangat memadahi baik melalui fisik maupun dunia maya.

Pada tulisan ini penulis akan mengelaborasi sebagian dari berbagai usaha tersebut yang titik beratnya yang berhubungan dengan transportasi laut, khususnya usaha keagenan kapal yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran berbadan hukum berbentuk Perseroan Terbatas (PT).

Usaha keagenan saat ini sangat menjanjikan dengan adanya program pemerintah Tol Laut, karena dengan adanya tol laut yang tujuan utamanya memberi kelancaran rantai pasok distribusi barang yang dapat mengakibatkan turunnya harga barang di daerah yang jangkaunnya jauh, bahkan tujuan pemerintah untuk masalah harga ini bisa sama diseluruh tanah air.

Sebagai contoh bahwa di tahun 2107 dibuka trayek sejumlah 13 trayek dan tahun ini akan berkembang menjadi 15 Trayek tol laut, membuktikan bahwa harga di wilayah yang dulunya mahal sudah mulai turun sebagai contoh harga semen per Zak yang tadinya Rp 500.000,00 di Wamena turun menjadi Rp 300.000,00 per zak *(kompas.com 14 Desember 2017*)

Namun demikian dengan banyaknya trayek Tol laut akan memperbanyak aktivitas *clearance* Kapal di pelabuhan, yang berarti keamanan dan keselamatan pelayaran harus menjadi prioritas di kesyahbandara sebagaimana disampaikan menteri perhubungan bahwa perlu diperketat persyaratan pelayaran saat bertemu dengan Kepala BMKG Dwikorita Karnawati di Jakarta, Minggu (22/7/2018).

Untuk melayani tol laut yang semakin banyak trayeknya tersebut rantai pasok keseluruh pulau di Indonesia, membutuhkan jumlah kapal yang banyak, Pelabuhan juga harus ditingkatkan kwantitas dan kwalitasnya serta menyediakan infrastruktur dan juga tenaga kerjanya. Kondisi saat ini kebutuhan tersebut sudah diantisipasi oleh pemerintah dengan misalnya untuk kapal dilakukan pembuatan yang baru maupun membeli baik yang baru maupun pantas pakai, untuk pelabuhan sudah banyak dibuka, sedang infrastruktur lainnya tentunya akan menyesuaikan termasuk penyedaan tenaga kerja.

Sebagai Negara yang besar yang memiliki sebaran penduduk di banyak pulau dengan berbagai budaya dan suku serta kompleksnya permasalahan masing-masing pulau dengan berbagai kebutuhan baik primair (pokok) maupun kebutuhan sekundair, dengan berbagai latar belakang pendidikan demikian juga tingkatan kehidupan ekonomi di masing-masing wilayah (daerah) kondisi ini merupakan realita yang terjadi di Negara sebesar Indonesia dan intensitas perubahan pola hidup masyarakatnya sangat dinamis, sehingga pemeritah harus bisa meminimalisir permasalahan-permasalah yang ada agar dalam mempertahankan Negara Kesatuan Republik Indonesia ini bisa lestari.

Salah satu usaha untuk mengantisipasi hal tersebut perlu adanya pemerataan dan keadilan masyarakat, diseluruh wilayah tanah air, salah satu yang diupayakan pemerintah dengan membuat satu harga komoditas di seluruh Indonesia, walaupun kenyataannya satu harga ini dalam prakteknya belum bisa terlaksana, namun minimal turun dari harga sebelumnya, hal ini sangat dipengaruhi oleh kembalinya kapal yang memasok keseluruh wilayah tanah air ini belum membawa produk material maupun olahan dari wilayah yang sekarang ini dituju dengan kata lain

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

suplay tidak diimbangi dengan demand atau kapal kembali dengan muatan yang sedikit bahkan kosong

Penulis tidak akan menyampaikan analisisnya tentang budaya, suplay/demand, komoditas maupun tingkatan kebutuhan ekonomi namun dalam menciptakan atau mendekatkan itu semua ada masalah transportasi laut yang menjadikan multiplayer pemenuhannya.

Transportasi laut dimaksud dalam tulisan ini berhubungan dengan kapal saat kapal ada di lautan, saat sebelum kapal datang, saat berada di Pelabuhan maupun saat meninggalkan pelabuhan dan juga saat kapal mengalami Doking di pelabuhan. Dari sekian banyak permasalahan tersebut masalah yang menjadi perhatian adalah sejauh mana kapal yang datang ke Pelabuhan tidak ada yang mengurusnya sehingga harus menunjuk perwakilan (agen) untuk mengurusinya sejak Kapal dari luar pelabuhan, masuk pelabuhan tambat di pelabuhan sampai kapal meninggalkan pelabuhan.

KAJIAN LITERATUR

Kegiatan ekonomi yang baik yang dapat menciptakan turunnya ekonomi biaya tinggi dan saat ini terjadi di Indonesia dilihat dari sektor kewilayahan, misalnya jawa dan Sumatra, Kalimantan apalagi kalau dibandingkan dengan Indonesia bagian timur akan sangat terasa perbedaannya.

Dari perbedaan harga inilah yang menjadikan kegiatan transportasi tol laut dibuka dengan konsekwensi tidak semua perusahaan pelayaran mempunyai cabang di semua pelabuhan. Dan untuk menyelesaikan masalah ini perlu dilakukan penunjukan perwakilan pengurusan Kapal, bongkar Muat oleh suatu instansi yang bernama usaha Keagenan.

Keberadaan Kapal yang ada di perairan (lautan) mempunyai tiga aktifitas Utama, yaitu saat kapal berada di laut lepas, saat kapal di Pelabuhan dan saat kapal masuk perbaikan (doking).

Sehubungan dengan masalah kapal berada di pelabuhan inilah identik dengan hal-hal yang berkaitan dengan keagenan karena Agen merupakan kegiatan mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan nasional selama berada di Indonesia, dan keagenan ini dilakukan oleh perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional (Martono dan Eko Budi Tjahyono 145)

Masalah Keagenan ini berdasarkan Undang-undang RI No 17 tahun 2008 pasal 11 ayat 5 bahwa angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia. Juga di pasal (12) ketentuan lebih lanjut mengenahi kegiatan angkutan laut luar negeri, keagenan umum dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Menurut Peraturan menteri perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang di selenggarakan oleh unit Pelaksana Teknis (UPT) kantor Pelabuhan: Agen umum (General Agent) adalah perusahan angkutan laut nasional /penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal charter maupun kapal yang dioperasikannya. Berdasarkan PM 74 tahun 2016 bahwa agen dibagi menjadi 2 yaitu:

1. Agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
2. Sub Agen adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang ditunjuk oleh agen umum.

Secara umum agen hanya dua saja namun dalam prakteknya masih dikanal istilah-istilah dalam keagenan seperti :

1. Booking Agent
   Adalah perusahaan pelayaran atau forwarding yang ditunjuk untuk mengurusi muatan kapal dengan sistem liner
2. Special Agent (Agen Khusus)
   Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem tramper pada saat Charter di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkar-muat
3. Port Agent
   Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. Port Agent dapat menunjuk Sub Agent di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. Port Agent tetap bertanggung jawab terhadap principalnya.
4. Protectual Agent / Protecting Agent
   Adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam Charter Party untuk mewakili kepentingannya.
5. Husbandary Agent
   Adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakili diluar kepentingan B/M, seperti mengurus ABK, Repair, Supplier dll.
6. Boarding Agent
   Adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya Boarding Agent yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat. (Dinas Luar Operasi)
7. Cargo Handling Agent
   Adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan.

Tugas Agen

Secara umum tugas agen ada dua yaitu melaksanakan pelayanan kapal (labuh, pandu, tambat, bahan bakar, pelayanan air) (Abas Salim 114-115) yang diageni baik untuk fisik kapal apabila menghendaki perawatan, termasuk penyediaan onderdil (suku cadang kapal) yang dibutuhkan, juga pelayanan kepada anak Buah Kapal (ABK) dan melaksanakan kegiatan operasi keagenan seperti bongkar muat, trucking, mengatur muatan (stowage) serta dokumen muatan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penghasilan Agen Pelayaran

Sebagai agen perusahaan pelayaran yang mewakili pemilik kapal secara penuh saat kapalnya menjelang masuk pelabuhan, berada di pelabuhan, dan meninggalkan pelabuhan Agen akan melayani seluruh kebutuhan/keperluan baik administrasi, fisik dan juga pembayaran-pembayaran yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan kapal saat berada di pelabuhan. Dengan melakukan aktifitas tersebut agen akan menerima penghasilan atas pelaksanaan kegiatan tersebut, yang berupa Komisi/Call Fee juga pendapatan usaha keagenan yang aktifitasnya diberikan kepada unit usaha lain seperti EMKL, sub Agency atau yang lain.

Kegiatan keagenan yang lain juga usaha yang berkaitan dengan pengurusan dokumen, baik dokumen kapal maupun dokumen perdagangan seperti: *B/L, Sea Waybills, Cargo Manifest, Freight manifest, Shipping notes, Mate's receipts,* laporan bongkar muat kapal (Suyono 232)

METODE

Penulisan karya ilmiah ini adalah berdasarkan penelitian diskriptif yang berusaha mengemukakan dan memecahkan masalah dari kondisi lapangan saat ini, dengan mendasarkan data baik visual, literasi, yang ada yang dari hasil tersebut di analisis dan mengintepretasi, juga bisa bersifat kompratif dan korelatif (Cholid Narbuko dan Abu Achmadi)

Dalam penulisan karya ilmiah ini penulis menggunakan sumber-sumber yang berasal dari data skunder visual, literasi sehingga dalam mendiskripsikan tidak terlepas dari apa yang sekarang sedang berlangsung, memperkirakan kondisi yang akan datang dan membuat intepretasi sesuai dengan rumusan masalah yang menjadi bahasannya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Alktivitas tol laut mengakibatkan naiknya frekuensi kapal keluar masuk pelabuhan, hal ini mengakibatkan banyak perusahaan pelayaran tidak bisa mengurus kapalnya di semua pelabuhan yang disinggahi, dari sinilah peran keagenan kapal sangat dibutuhkan oleh semua Perusahaan Pelayaran untuk melayani kapalnya. Dalam pembahasan ini penulis membatasi hanya pada pengurusan keagenan sejak ditunjuk oleh principle (pemilik kapal) sebagai perwakilan (agen) untuk mengurusi kapal sejak ***Kapal dari luar pelabuhan, masuk pelabuhan tambat di pelabuhan dan kapal meninggalkan pelabuhan***.

Aktivitas keagenan akan dimulai dari adanya perjanjian *(letter of appointment atau Agreement)* (*LOA*) yang didasari atas kesepakatan terhadap pekerjaan yang harus dilakukan dan berapa jumlah call fee atau komisi yang akan diberikan dalam mewakili berbagai urusan yang harus dilaksanakan.

Atas dasar perjanjian tersebut maka agen akan mengurus semua masalah yang akan terjadi saat kapal memasuki wilayah pelabuhan, masuk berada di pelabuhan dan meninggalkan pelabuhan.

Saat Kapal akan Datang

Setelah perjanjian yang juga berupa penunjukan keagenan, Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) untuk kapal asing telah di dapatkan, maka 1 X 24

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jam kapal akan datang telah menerima pemberitahuan dari *(principles/owner)* bahwa kapalnya akan datang, pemberitahuan ini bisa melalui Fax/Cable Master dengan lampiran seperti Nama kapal, GT kapal, Manifes dan lainnya, dan apabila kapal yang diageni kapal asing perlu mengajukan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) melalui sistem *Electronic Data Interchange* (EDI) dengan memasukkan data Nama, Panjang, lebar, bendera kapal dan LOA dan sebagainya untuk mendapatkan bukti BC 01 bahwa kapal telah syah didaftarkan ke Bea dan Cukai.

Dengan dokumen tersebut maka agen segera mengambil langkah untuk melakukan Pengisian data *Inaportnet* (bagi pelabuhan yang telah menggunakan system ini) bagi yang belum maka akan menggunakan Pernyataan Umum Kapal (PUK) dengan Uang Pertanggung jawaban (UPER) untuk merubah status membuat warta kapal dengan berbagai lampiran diatas dan selanjutnya dikirim ke kantor Syahbandar dalam bentuk surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dan Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (SPM), permohonan ini akan mendapatkan respon paling lama 5 Jam dari plafon waktu yang dicanangkan di Kantor Kesyahbandaran, namun dengan sistem *First come First Sevice* maka pelayanannya saat ini akan kurang dari 5 jam dari waktu yang di canangkan.

Dari hasil pengurusan diatas KSOP/BUP akan mengirim data Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi Kapal (RPK-RO) yang telah diverifikasi akan terbit Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu dan satu Jam setelah SPK ini terbit maka terbit Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) dan Kapal bisa dipandu dan bertambat di dermaga pelabuhan.

Dengan sistem Inaportnet ini pelayanan Kapal masuk Pelabuhan menjadi lancar dan ending dari input data inaportnet masuk akan keluat billing untuk biaya-biaya seperti biaya Navigasi, biaya Labuh dan biaya rambu dan pembayaranya juga telah dilakukan dengan sistem online.

Kapal Masuk Pelabuhan

Saat kapal masuk di area pelabuhan dan kapal melakukan labuh jangkar agen juga akan melakukan boarding, biasanya menggunakan *boat servece* dengan petugas Karantina, Imigrasi, bea cukai, syahbandar untuk mengambil dokumen kapal, namun yang dilakukan/ kenyataannya dokumen diambil oleh Agen dan diserahkan/didistribusikan kepada:

1. Ka. Sie Kesyahbandaran
    a. dokumen yang termuat dalam Memoradum
    b. *Crew List*
    c. *Crew Personal Effect*
    d. *Voyage Memo*
    e. *Ammunition List atau Dangerous Cargo List*
    f. *Store List dan Provision List*

    Dokumen-dokumen kapal dalam memorandum tersebut akan di cek masa berlakunya, dan apabila habis masa berlakunya akan diperpanjang dengan mekanisme sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Dinas Kesehatan Pelabuhan
    a. *Crew List*
    b. Buku Kesehatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

c. *Ship Sanitasi Control, exemption certificate* untuk kapal asing
d. Juga memeriksa kondisi fisik ruang perawatan, dapur, tempat sampah, air bersih, pengaman tikus dan setelah dinyatakan bebas dari penyakit maka petugas Kesehatan pelabuhan akan mengeluarkan *certificate of pratique.*

3. Imigrasi

Di instansi ini akan disampaikan dan diperiksa dokumen Pasport, buku Pelaut, crew list untuk di cap sebagai tanda diketahui kedatangannya dan kalau memang telah lengkap dan sesuai dengan yang dikehendaki maka Imigrasi akan mengeluarkan *immigration clearance.*

4. Bea dan Cukai

Bea cukai akan memeriksa kesesuaian dan kebenaran dokumen muatan dan muatan yang diangkut oleh kapal setelah pengecekan dokumen Memorandum Kapal dan lainnya, dengan *certificate of pratique.* dari kesehatan kapal dan *immigration clearance.* selanjutnya mohon diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar(SPB) dari Kesyahbandaran untuk selanjutnya berangkat menuju pelabuhan yang akan disinggahi berikutnya.

Pelayanan Kebutuhan kapal saat Di Pelabuhan

Pelayanan kebutuhan kapal dibelabuhan bagi agen akan tergantung dari permintaan Nahkoda, yang informasinya diterima sebelum kapal sampai di pelabuhan antara lain :

a. Pengisian Bahan bakar

Pelayanan pengisian bahan bakar ini akan sangat tergantung dari kebutuhan kapal untuk perjalanan ke pelabuhan selanjutnya, sehingga nilai permintaannya akan selalu berbeda dari waktu ke waktu. Kalau ternyata membutuhkan maka untuk memenuhi permintaan ini Agen akan meminta Kepada Pertamina untuk mensuplay bahan bakar sesuai dengan kebutuhan kapalnya

b. Pengisian Air tawar

Pelayanan air tawar ini sama halnya dengan bahan bakar kalau kapal membutuhkan maka untuk memenuhinya agen akan meminta Kepada PDAM atau Pelindo untuk mensuplay air tawar sesuai dengan kebutuhan kapalnya

c. Perbekalan *(Provision)*

Pelayanan perbekalan ini akan disampaikan sebagaimana permintaan kapal kepada supplier (*Ship chandler*) untuk mengirimkan perbekalan Sayuran, buah-buahan dan berbagai kebutuhan lainnya juga spare part kapal, cat dll.

Pelayanan Kebutuhan Awak kapal

Pelayanan kebutuhan untuk awak kapal nahkoda juga membuat master dequest untuk kebutuhan Anak Buah Kapal (ABK)

a. *Sign off dan Sign On Crew*

Pengurusan ABK yang akan turun kapal karena perjanjian kerja lautnya telah habis atau sebaliknya yang akan bekerja di Kapal. Agen dalam kegiatan ini mempunyai tanggung jawab sampai pengurusan ke kantor Imigrasi mengenai ijin bagi kewarganegaraan asing yang akan masuk di Indonesia, dan juga mengurus masalah transportasi baik dari kapal ke Hotel atau ke bandara atau ke pelabuhan sesuai dengan kedatangan dan keberangkatan bagi ABK tersebut.

b. Mengurus ABK Sakit

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Apabila menemui ABK yang sakit maka Agen juga akan mengurusnya ke Rumah Sakut atau Poliklinik sampai ABK tersebut bisa bekerja kembali.

c. Pesiar (Auting) ABK
Dalam hal menemui kondisi ABK yang ingin Pesiar agen akan menguruskan transportasinya bahkan sampai mengurus ijin imigrasi *(Shorepass)* bagi ABK asing. Dalam hal pengurusan semua kebutuhan Kapal maupun ABK dan semua aktvitas kapal selesai maka agen akan membuat dokumen laporan pertanggung jawaban termasuk biaya karena telah selesainya pengurusan kapal yang di ageni.

Keberangkatan Kapal

Untuk mengurus keberangkatan Kapal ini apabila telah menggunakan Inaportnet akan berkaitan dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/11/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal maupun barang maka dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal keluar Agen mengajukan layanan kapal keluar, dengan input data di Inaportnet berupa Laporan Keberangkatan Kapal (LKK) dan Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal. (LK3), dan ke Syahbandar dalam bentuk SPB.

LKK yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh *Sistem Informasi PNBP Online* (*SIMPONI*) untuk penerbitan Kode Billing yang selanjutnya Agen melakukan pembayaran semua biaya Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Labuh, Uang Rambu, *Vessel Traffic System* (VTS), Juga biaya Tambat, Pandu, Tunda, dan persewaan alat lainnya dari Kode Billing yang didapat, apabila telah dilunasi, secara otomatis LK3 dari agen sudah bisa dilakukan verifikasi dan masuk ke Syahbandar sehingga bisa melakukan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Selanjutnya dengan terbitnya SPB, maka paling lambat 1 jam setelah itu diterbitkan Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu untuk kapal keluar dan paling lambat 1 (satu) jam setelah SPK pandu diterbitkan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) untuk kapal Keluar. Dan Agen akan mengurusnya dengan menyiapkan dokumen berikut ini :

1. *Sailing Declaration* dari karantina dan Quarantine Clearance
2. *Cargo Manifest* dan *copy B.L.*
3. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)
4. *Immigration Clearance*
5. *Custom Clearance*.

Setelah dokumen keberangkatan dinyatakan lengkap maka agen dapat memberangkatkan kapal tersebut untuk melanjutkan perjalanan menuju pelabuhan singgah selanjutnya. Sampai disinilah pengurusan kapal yang menjadi tanggung jawab agen dengan tanpa mengurus barang baik yang di bogkar maupun yag dimuat, karena pengurusan Bongkar ini telah di tulis secara lengkap dalam edisi terbitan yang lain.

Dengan selesainya pengurusan keagenan kapal ini agen akan menghitung berapa biaya (dirbusement) yang dikeluarkan sebuhungan pengurusan kedatangan saat di pelabuhan sampai kapal meninggalkan pelabuhan. Total dari biaya yang dikeluarkan tersebut akan ditagihkan kepada Owner (principle) pemilik kapal dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ditambah dengan komisi yang telah di sepakati dalam perjanjian (Agreement) yang dibuat bersama.

SIMPULAN

Kegiatan pengurusan keagenan secara umum bisa dikatakan suatu instansi Pelayaran (pemilik Kapal) yang menyerahkan penanganan Kapalnya kepada Instansi lain yang sering disebut agen yang bisa mewakili untuk mengurusi kapalnya di Pelabuhan tertentu, baik dalam negeri maupun di luar negeri sehingga kapalnya bisa melakukan aktifitas dan terpenuhi segala sesuatu kebutuhan dan kewajiban yang harus di tanggungnya.

Kegiatan tersebut dilakukan mulai dari:

1. **Sebelum Kapal Datang.**

   Agen akan melakukan segala sesuatu baik fisik maupun administrasi dengan menggunakan system innaportnet maupun tidak, hingga kapalnya bisa bersandar secara aman di Pelabuhan.

2. **Saat Kapal datang**

   Agen akan melakukan *bording* dokumen Kapal bersama dengan instansi terkait atau melakukan sendiri yang selanjutnya mendistribusikan dokumen kepada instansi terkait hingga kegiatannya menghasilkan sesuati di semua instansi yang terkait.

3. **Saat kapal berada di tambatan (dermaga) dengan aman dan melakukan aktifitas sampai selesai.**

4. **Pelayanan Kebutuhan Kapal dan pelayanan kebutuhan crew kapal**

   a. Pelayanan Kebutuhan Kapal

      Didalam pelayanan kebutuhan kapal ini Agen akan memenuhi dan membiayai semua yang dibutuhkan seperti:

      1) Kebutuhan Bahan Bakar
      2) Kebutuhan Air Tawar
      3) Perbekalan (*Provision*)

   b. Kebutuhan Awak Kapal

      Dalam pemenuhan kebutuhan ini awak kapal ini meliputi:

      1) Sign off dan Sign On Crew
      2) Perawatan di rumah sakit bila ABK
      3) Auting (Pesiar)

5. **Keberangkatan Kapal**

   Dengan selesainya aktifitas kapal di pelabuhan maka agen akan mengurus semua yang berkaitan dengan kewajiban selama kapal masuk di Pelabuhan sampai keluar Pelabuhan baik administrasi (dokumen) maupun biaya yang harus dibayarkan dan melaporkan kegiatannya kepada owner dan pelabuhan yang akan disinggahi selanjutnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Martono H.K dan Eko Budi Tjahyono, 2017, *Transportasi Di Perairan berdasarkan UU No 17 Tahun 2008* RAJAWALI PERS, Cetakan ke 2 PT Raja Grafindo Persada Depok Jakarta

Salim Abas, 2008, *Manajemen Transportasi* Edisi 1 Jakarta Rajawali Pers PT Raja Grafindo Persada, Jakarta

Suyono, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* Edisi ke Empat,
Penerbit PPM

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/11/DJPL-15 tentang *Tata Cara Pelayanan Kapal maupun barang menggunaka Inaportnet* 9 Maret 2017

Harga Komoditas Bahan Bangunan Turun, 14 Desember 2017. (kompas.com)

Dunia Maritim Informasi dan Edukasi tentang *Dunia Maritim Minggu* 26 Februari 2017

Kepala BMKG Dwikorita Karnawati di Jakarta *Dunia Maritim* , Minggu (22 Juli 2018).

Undang-undang RI No 17 tahun 2008 *Tentang Pelayaran*

Peraturan menteri perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang *Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang*

PM 74 tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Contribution in the Indo-Pacific Region

Mohd. Agoes Aufiya*
agoes_aufiya@yahoo.com

Abstract

This research attempted to analyse the effectiveness of the new policy under the President Joko Widodo (Jokowi) which is called as "Global maritime fulcrum" or poros maritim dunia as approach in contributing Indo-Pacific region stability. The policy has strong maritime sense linkages inspired by Indonesia's past maritime kingdom such as Majapahit and Sriwijaya glory, hence the new government try to revive the maritime identity in the nation-state to achieve national interest not only for domestic development but importantly also for stability in the region. As the relatively new policy at the time, the research try a preliminary assessment within two years of Jokowi administration. The effectiveness of this policy will be assessed no how the policy were implemented dan responded to deal with challenges in the Indo-Pacific region including the domestical sphere. The discussion will be followed with the concluding remarks for suggestion on the policy including evalutions as well as recommendations.

Key Words: Maritime, Indo-Pacific, Indonesia, Joko Widodo, Global Maritime Fulcrum (GMF),Sea Toll.

*Post Graduate Student at Jawaharlal Nehru University

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Research Method

In the research would use qualitative approach which combine descriptive and analytical method. The study seeks analyze the basis of the Indonesian foreign policy from its dual focus on bebas dan aktif to one that is more focused on engaging across a wide range of issues. The research aims to explain (how and why) the relations between the foreign policy and the objective of the global maritime fulcrum can contribute toward stability in Indo-Pacific region. In data collection, library research as well as primary and secondary sources would be gathered from reports, agreements, declarations, books, articles, newspaper and electronic websites. Given that the topic is relatively new, the scholar also seeks to enhance his work through expert interviews which will contribute as primary sources as well.

Understanding Global Maritime Fulcrum Policy

The background behind Indonesia government under Jokowi administration on the foreign policy of "Poros maritim dunia" or global maritime fulcrum (GMF) has several motivating factors on why the new government chooses as one of its primary motto on foreign policy in international arena. First, not surprisingly in the historical background, it is believed that the ancestor of Indonesian mainly that the Sriwijaya and Majapahit empires at 14th century and 16th century six hundred developed powerful fleets to conquer not only in local seas in Indonesia region but it expanded upto the southern Thailand and the Philippines, this became the source of the spirit of Indonesia maritime identity which is being reiterated in the country to enact the GMF policy today[1]. Second, geographically, Indonesia is the world's largest archipelagic state with vast territory which has 1,826,440 square kilometres of land and 2.8 million square kilometres of water with 92,877 sq. km of inland waters with 18,108 islands. Further, the country expanded its territory under the exclusive economic zone (EEZ) by 7.9 million square kilometres (Cribb & Ford, 2009). Another factor makes this become more significant, because its strategic value from natural resources such as timber, petroleum, natural gas, tin, nickel, copper, coal and even fisheries.[2]

Third, in terms of geo-strategic position, Indonesia lies in the very strategic

[1] Geoffrey Till, "Indonesia as a growing maritime power: possible implications for Australia", Sea Power Centre, Issue No. 4, 2015

[2] Geoffrey Till, 2015

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

and dynamic location, which situated between two oceans, namely Indian ocean and Pacific Ocean. In this position, Indonesia could be seen as "bridge" of the two oceans where lies between Indian Oceans in the Asian continent and the Pacific in Australian continent which is possessed four from the seven the world major maritime sea lanes of communication (SLOC's) namely Sunda Strait, Makassar Strait, Lombok Strait and more importantly is Malacca strait which plays very important role for movement trade for several countries. Within this reality, it reflects within Indo-Pacific region, Indonesia's 'strategic centrality' related with economic, political and military linkages particularly from major until middle power such as the United States, India, Australia, China Japan and South Korea which vitally considering the stability, foreign policy and geopolitical thinking in Jakarta.[3]

In the context of Jokowi's administration, to understand the global maritime fulcrum (GMF) policy foreign policy background on today's challenges, could be tracked it in the Jokowi-Jusuf Kalla 2014's vision, mission and action program on the title "Jalan perubahan untuk Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian" (alteration/revolution way for Indonesian sovereign, independent and personality) as candidate of president and vice-president in the election time. According to Jokowi's vision on Indonesia he stated that to establish Indonesian as sovereign, independent and identity based on *gotong-royong* (mutual cooperation)," which for him could be achieved through his missions namely:

1. Achieving identity as an archipelagic country by securing maritime resources and maintaining territorial sovereignty for sustainable and independence economically.
2. Realizing advanced society, sustainable and democratic state based on law.
3. Strengthening maritime nation identity as well as *bebas-aktif* as foundation of foreign policy.
4. Improving Indonesia human resource quality to achieve high development, progressive as well as prosperity.
5. Strengthening national competitiveness.
6. Projecting Indonesia as maritime power, advanced and independent nation-

[3] Evan A Laksmana,"The enduring strategic trinity: explaining Indonesia's geopolitical architecture", Journal of the Indian Ocean Region, Vol. 7, No. 1, Centre for Strategic and International Studies and Indonesian Defense University, Jakarta (2011).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

state based on national interests.
7. To create the society based on (Indonesia) cultural personality.[4]

The concept of global maritime fulcrum is also mentioned in the East Asia Summit (EAS) when he was delivering speech in November 2014, Jokowi elaborated the notion by listing the five pillars of the maritime fulcrum, he outlined five missions that would act as the pillars supporting the maritime- fulcrum doctrine:

1. Rebuilding Indonesia's maritime culture. Indonesia as biggest archipelagic country with 18,000 islands, should realize that the oceans as part of national identity and prosperity which means by good ocean management therefore determines Indonesia's future.
2. Maintaining and managing marine resources, by the development of a sustainable fishing industry by sovereignty on marine food sector.
3. Prioritizing maritime connectivity and infrastructure development. The program including developing logistical networks and deep seaports, establishing maritime tourism industry, constructing sea highways along the coast of Java and shipping industry.
4. Intensifying maritime diplomacy. This by inviting partner countries to work together on maritime and marine issues in order to reduce and mediating dispute as well as conflicts factors such as territorial disputes, illegal fishing, smuggling, piracy, violations of sovereignty and marine pollution.
5. Strengthening Indonesia's maritime defense capability. The aim is not merely to maintain Indonesia maritime sovereignty and its natural resources, but also ensuring the safety and peace of the region maritime security.[5]

Indonesia maritime potential as the design of Indonesia geopolitical architecture is called as the 'strategic trinity' which consisted with three main aspect namely (1) geo-politics (including socio-political aspect); (2) geo-strategy (including security-military aspects); and (3) geo-economics

[4] ibid

[5] Joko Widodo. Speech to 9th East Asia Summit, Naypyidaw, 13 November 2014. www.beritasatu.com/nasional/224809-ini-doktrin-jokowi-di-ktt-asia-timur.html (Accessed 11 December 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

(including economic-resources aspects).[6] The GMF coincide with the "strategic trinity" which both of concept similarly focused on political, economy and defence architecture within today's Indonesia state affair and can project comprehensive national maritime policy.

Challenges in the Indo-Pacific Region to the GMF Policy

The Indo-Pacific today which become more relevant and significance today. There are at least two definitions regarding the concept of Indo-Pacific, *first*, geographically, it means as "triangular spanning of two ocean" where Indonesia in between the strategic the Indian and Pacific Ocean as well as at the heart of geographical position notable maritime powers in the region particularly Australia in the southeast, Japan in the north and India in the southwest.[7] *Second*, more importantly geo-strategically, the region increasingly interdependence in security and economic linkages which interrelated geopolitical linkages among the nation-states where every significant change will affect other element in the region (Passarelli, 2014).

As far as the region play significant role in the world economic as well as strategic gravity, there are some serious challenges to the region today. From Indonesian perspective, the former indonesia's Foreign Minister, Marty Natalegawa believed that peace and stability in the Indo-Pacific region is instrumental in allowing regional countries to pursue economic development, progress and prosperity, however, he underlined three main challenges to the region: *First*, challenges stemming from 'trust deficits'; *Second***,** the challenge of unresolved territorial claims; *Third* is the challenge of managing change in the Indo-Pacific region which could not be resisted (Natalegawa, 2013).[8]

Putting Marty's argument in line with the facts that the region has specific problems namely, *first*, the South China Sea dispute which Today, South China Sea dispute becomes the most disturbance issues

[6] F.P Sempa, Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 2002

[7] Rory Medcalf, "Powers in the Middle: Japan, India, Russia, Australia, South Korea," IISS Strategic Dossier: Regional Security Assessment 2014: Key Developments in Asia-Pacific Security, ed. Tim Huxley, London: The International Institute for Strategic Studies, 2014.

[8] Marty Natalegawa, An Indonesian perspective on the Indo-Pacific. at the Conference on Indonesia in Washington, D.C. Speech was delivered on 16 May, 2013.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

in the Indo-Pacific and could be considered as the most challenging issues which may affect other aspect in the region. China's assertiveness movement in regard to direct maritime territorial disputes with other countries such as Vietnam, Malaysia, Japan, Brunei, the Philippine in the South China Sea and in some extent Indonesia under the background of natural resources interest in the South China Sea particularly fisheries, hydrocarbon as well as territorial extension potentially increase regional strategic tensions driven in large part, not only to the region stability order, but also including Indonesia.[9]

Second, Non-traditional security threat including terrorism, illegal fishing, drugs, piracy. Non-traditional security threat becomes increasingly occurred in the Indo-Pacific region. Non-traditional security (NTS) issues is defined as threat which emerges from non-military source which endanger the livelihood and survival of the people as well as a nation-state. The form of NTS issue is varied from food shortages, resource scarcity, climate change, irregular migration, infectious disease, natural disasters up to people smuggling, drug trafficking, and transnasional crime.[10] In the Southeast Asia region, the regional stability increasingly is disrupted by the transnational crime as part of non-traditional issues.

Third, Global power shifting. The Indo-Pacific region becomes the fulcrum of global geopolitics defined in large part by United States continued role as "predominant power" as well as its strategic role followed by the expanding emerging powers interest such as India and China in the given geographical imporantce.[11] In this expanding interests among emerging and predominant powers, there are significant regional security convergences and different degrees of strategic balancing between these major players in Indo-Pacific region, which will rise rivalry between US, China and in some extend India to build regional as well as the new global order. The twenty first century is already witnessing the 'Rise of South' particularly 'China and India' to global prominence with their sustained growth and fast economic development have shown toward developed North countries and to the predominant power of the present

[9] Rolf Steve & John Agnew. "Sovereignty regimes in the South China Sea: assessing contemporary Sino-US relations." Eurasian Geography and Economics, 2016. 57:2, 249-273, DOI: 10.1080/15387216.2016.1234403

[10] Govind Gaurav, "Emerging Powers and Re-Imagining Global Order: Rising Rivalry Between United States, China and India In Indo-Pacific", International Journal of Research in Economics & Social Sciences, Volume 4, Issue 9, 2014

[11] ibid

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

day. The increased global profile of China and India and their power projection jump in international system have established both as a great power and key player of new unfolding game of 'global power shift'.

Furthermore, As GMF has strong economic aspect to implement it successfully, some thinker believes that the most challenging hurdle for GMF is from domestic challenges in the country itself particularly in political, economic and strategic aspects. Jokowi mentioned three fundamental problems of Indonesia, the first is corruption, second is an inefficienct bureaucracy, and the last is infrastructure. Second, weak infrastructure and financial. Infrastructure development gap still happened in Indonesia, currently economic development programs among regions in Indonesia are still focus in Java Island. This is evident from the contribution rate of economic growth in Java which reached 58%. Third, underdeveloped naval and coast guard.Indonesia relatively far for ideal force particularly in Air Force (TNI AU) and Naval Force (TNI AL) within its vast terriroty. The Chief General of Indonesia National Amry (TNI) Gatot Nurmantyo underlined that the strength of the army and main weaponry system (Alutsista) in several outer islands and Indonesia's border is still minimal which affected on national security and defense. This could be a problem for TNI if the state of terriroty could not controlled againts any countries.[12]

The GMF Policy Implementations and Responds to the Region Challenges

The key Implementation of global maritime fulcrum fundamentally in realizing the global maritime fulcrum is to support the president's ambition could be realized through the concept of sea toll over the next five years. The sea toll is a six-lane highway freeway which will connect the ports throughout Indonesia. By the sea tolls, it is expected that the Indonesian people in various part of the archipelago will no longer experience the scarcity of commodities. In its implementation, sea toll program starting from 2015 and until June 2016, there are six sea toll lanes from western to eastern Indonesia, as the Government has established 24 ports as Marine Link Nodes with support 47 non-commercial ports and 41 ports are under construction. The government's target is to

[12] Muhammad Fasabeni, "Alutsista Minim, Pertahanan Indonesia Rentan", Gresnews.com. Retrieved from: http://www.gresnews.com/berita/politik/1902412-alutsista-minim-pertahanan-indonesia-rentan/0/#sthash.54BdRGxt.dpuf (accessed December 24, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

have 100 ports built by 2019. The government also provided ships which are 3 ships by 2015 and 30 vessels are targeted by 2016. In addition to the construction of ports, the development of airports is also accelerated as "Air Bridge". By 2016, nine airports have been developed to have higher standards, and six airports have been officially opened by 2016.[13]

As result of this basic implementation of GMF, rice price in East Indonesia costs down 22 percent compared to before the sea toll operated. Sugar price is reduced 28 percent compared to before the sea tolls, bulk cooking oil is reduced 15 percent, wheat flour 29 percent, chicken meat 28 percent, eggs 49 percent, plywood 17 percent, cement 22 percent. The Minister of Transportation, Budi Karya assessed that this program could had an impact on the decline in the price of goods 10% to 50%. However, this program will continue to be developed until it can be felt equal price in various regions.[14]

In responding to regional challenges in Indo-Pacific, the GMF policy has responded the challenges. *First*, respond to South China Sea dispute, President Jokowi stressed Indonesia's unchanging stance over the conflict that can play as contributor for stability and peace in the South China Sea security. In another word, Jokowi wants all parties should prioritize peaceful settlement of disputes.[15] Within ASEAN circle, Jokowi encourage the ASEAN members and China to respect the International Law, particularly the United Nation on Law of Sea or UNCLOS in 1982. Jokowi urges the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea '(DOC), encouraged the implementation of the South China Sea 'Code for Unlimited Encounters at Sea' (CUES) and Communication (Hotline Communication) in the South China Sea as well as the real implementation of the EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation agreement on 2015.

Second, on his approach to manage the rivalry in the global power shifting, Indonesia's status as middle power could be considered to use two approaches to manage

[13] Dedy Afrianto,"Bagaimana Perkembangan Proyek Tol Laut? Ini Kata Jokowi", Okezone Finance, Retrieved from: http://economy.okezone.com/read/2016/08/16/320/1464931/bagaimana-perkembangan-proyek-tol-laut-ini-kata-jokowi (Accessed August 16, 2016),

[14] Estu Suryowati,"Menhub: Proyek Tol Laut Butuh Penyempurnaan", Kompas.com. Retrieved from: http://ekonomi.kompas.com/read/2016/08/27/184445526/menhub.proyek.tol.laut.butuh.penyempurnaan (Accessed August 27, 2016)

[15] Erick Tanjung, & siswanto, "Bahas Laut Cina Selatan, Jokowi Panggil Luhut dan Ryamizard", Suara.com. retrieved from: http://www.suara.com/news/2016/06/13/150934/bahas-laut-cina-selatan-jokowi-panggil-luhut-dan-ryamizard (Accessed June 13, 2016),

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

the global power shifting in the region, namely by multilateral approach and bilateral approach. In multilateral approach, Indonesia uses ASEAN (Association of Southeast Asia Nations) with several mechanisms by involving the member and partner countries to build coalitions in multilateral forums such ARF (ASEAN Regional Forum), ADMM Plus (ASEAN Defense Ministrial Meeting) and importantly EAS (East Asia Summit) to reduce domination and rivalry of the great power. Indonesia also intestified its commitment in the Indian Ocean Rim (IORA) by contributing to build the India Ocean architecture within its chair tenure during 2015-2017 as part of president Jokowi's *Nawa Cita* (nine strategic program) within global maritime fulcrum (GMF), this role was reflected in Indonesia initiation and involvement to promote economic market and investment withnin the IORA commitment. In Bilateral level engagement, Indonesia under President Jokowi explores another strategy to reduce regional challenge by engaging China mainly in economic aspect and United States in defense aspect for bilateral level strategy. This statement reflected that Jokowi puts balance relations between two powers in order avoid dependency to sole one power as well as balance relations.

Third, Respond to Non-Traditional Security Threat which will be divide into three part. First, terrorism, In the government's efforts to tackle terrorism, the government strengthened the National Agency for Combating Terrorism (BNPT) as the main instrument undertakes two approaches namely continuously making efforts to control and reduce radicalism by soft approach and hard approach. Based on BNPT reports, the agency has arrested 170 suspected terrorists during 2016. The number has increased 107 percent compared to 2015 which is 82 cases. In the counter-terrorism operation throughout 2016, 33 suspected terrorist died and 40 others have been convicted by the court. It is proven that the Indonesian authorities succeeded in thwarting the nine terrorist acts throughout 2016 that the world has appreciated.

To overcome illegal fishing, the Ministry of Marine Affairs and Fisheries (KKP) as the front guard. Several strategies were formulated by KKP Minister Susi Pujiastuti to develop marine and fisheries sector based on three pillars, namely sovereignty, sustainability, and prosperity. The KKP implemented moratorim and fishery reforms to restore the exploitation of

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

fish to a reasonable level as it lasts for a long time and it is proven that the impact of the KKP's moratorium policy has succeeded in reducing fish exploitation by 35 percent (Widyanita, 2016). The effort to enforce the IUU eradication is under the coordination of "Task Force 155."

Associated with the development of the national fishery industry, Jokowi said that the government has started construction of Central Marine and Fisheries Integrated (SKT) Strait of Lampa which will be completed in the end of 2016 followed by 10 other areas. By those regulation, the rate of fish exploitation in Indonesia has decreased between 30 and 35 percent, thus enabling to increase the national fish stock from 7.3 million tons in 2013 to 9.9 million tons in 2015. Even Throughout the first half of 2016, domestic fishery products increased 7.34 percent over the same period last year. During the implementation of the foreign ship moratorium policy of November 2014-November 2015, there was a decrease of production in the fishing port of foreign/foreign ships where the worst incident occurred in the Tual Fisheries Port (VAT) of Tual, Southeast Maluku by 99 percent to 149 tons in 2015, on the contrary with 10 local shipbuilding ports rose by 76 percent in 2015 (Widyanita, 2016). The Task Force 115 Throughout 2016 has conducted the arrest of 781 fishing illegal vessels mostly from Vietnam. Since Susi has served as a minister, KKP has sunk 236 fishing boats (Suara, 2016).

Third, Drugs problem. National Narcotics Agency (BNN) as the spearhead of the government fighting against illegal drugs. The entry of narcotics into the country relatively easy, especially due to the length of the coast of Indonesia which affect the surveillance of the small ports. Based on the BNN report which dealing with drug cases, the prevalence of narcotics abuse rates in student groups addicts that have been decreased in the last ten years. In 2006 the number reached 8.1 percent, when in 2016 decreased more than half to 3.6 percent. According to BNN, prevention and rehabilitation is one of the key efforts in reducing the prevalence of narcotics abuse. The drug case also related to money laundering case, from drug trafficking that has been revealed by BNN, with the confiscation of assets reached Rp 263 billion, derived from 21 cases of 30 suspects. Throughout 2016, the number of narcotics cases reached 807 with the suspects arrested by BNN around 1238 people, consisting of 1,217 Indonesian and 21 foreign nationals. Compared to the 2015

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

report, the number of cases and suspects in 2016 has increased significantly. By 2015, decisive action has been made with the execution of deaths against 14 drug dealers. The National Narcotics Agency (BNN) has urged the Attorney General to immediately execute 148 death sentences on narcotics cases in the country in 2017.[16]

Fourth, piracy and sea robery. The TNI AL created special task force for maintain security along the waters of the Malacca Strait to the South China Sea. The task force called as Western Fleet Quick Response (WFQR) under the command of the western fleet (Koarmabar). According to International Fusion Center (IFC), Singapore-based sea safety forum stated that crimes in the Malacca Strait fell by 80% over the past 5 years from 300 cases in the Malacca Strait in 2012, this achievement has become the best achievement in the last 5 years. Even, Irawan ensure that throughout 2017, the waters of the Strait of Malacca and Kepri in zero piracy incidents. The declining number of piracy and sea robbery in the Riau Islands and Malacca Straits also has gained recognition from the Malaysian Government through the Malaysian Maritime Enforcement Agency (APMM / MMEA).

In responding to the Domestic Challenges, the Jokowi administration to solve domestic main problem. In responding corruption, inefficient bureaucracy and regulations, the government's leading effort to prevent corruption is through the Corruption Eradication Commission (KPK). In 2016, KPK conducted 96 investigation activities, 99 investigations, and 77 prosecution activities, both new cases and the rest of the handling of cases in the previous year. In addition, the execution of 81 judicial decisions that have permanent legal force. More than 497.6 billion rupiah has been put into the state treasury in the form of PNBP (non-tax state revenue) from corruption cases. In the Coordination and Supervision of Fields of Action, the KPK has coordinated 163 cases, from 76 cases targeted in 2016. While supervision is conducted on 201 cases, out of 156 targeted cases. Among the cases handled, there are 17 cases resulting from Direct Corruption Operation (OTT), which in 2016 is the highest number of OTT in KPK history.[17]

[16] (n.a.). "Pelaksaan Hukuman Mati Tidak Akan Surut", Media Indonesia. Retrieved from: http://mediaindonesia.com/news/read/46705/pelaksanaan-hukuman-mati-tidak-akan-surut/2016-05-23 (Accessed May 23, 2016),

[17] (n.a),"Capaian dan Kinerja KPK di Tahun 2016", Komisi Pemberantasan Korupsi. Retrieved from: https://www.kpk.go.id/id/berita/siaran-pers/3832-capaian-dan-kinerja-kpk-di-tahun-2016

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

A significant effort in reducing bureaucratic inefficiency was the government issued 13 packages of economic policy. President Jokowi also officially abolished thousands of local regulations (perda) that hampered economic growth and contradicted the regulations made by the central government by canceling 3,143 local regulation in provincial level. In addition, the government achieved success in reducing loading and unloading time in ports (dwelling time) currently on average for 3.3 days (Antara, 2016). In Priok port dwell time reaches 3,1-3,2 days.[18] Compare to 2013, the dwelling time had reached 6.7 days.[19]

Second, responding weak infrastructure and financial. President Joko Widodo stated that the acceleration of development is necessary. Acceleration of development includes two things, logistics infrastructure including roads, ports, airports, and railways and the acceleration of strategic infrastructure development includes power generation, telecommunications, irrigation, and public housing. The government has also announced the construction of 2,650 kilometers of roads, 3,258 kilometers of railways, 24 ports, 15 new airports, it is also being built train for urban transportation such as Mass Rapid Transportation (MRT), Light Rail Train (LRT), as well as commuter line. In addition, the electrical infrastructure in which targeted an addition20,000 MW is expected to be realized until 2019. In agriculture sector 2016, an acceleration of completion of 22 reservoirs under construction, 8 new reservoirs, 387 new retention basin and rehabilitation of 71 retention basins. The expansion plan of agricultural area and rice field is 144,613 hectares. The government also will build and rehabilitate tertiary irrigation networks for 200 thousand hectares of paddy fields.

As infrastructure investment is needed at least Rp 6,500 trillion, which is only 25% or around Rp 1.638 trillion investment requirement colud be provided from national budget (Suprapto, 2014). Government efforts to meet the infrastructure budget generally use two strategies other than foreign debt. Firstly, the Government has slashed unnecessary

[18] Eduardo Simongkir, "OJK: Hingga September, Kredit Perikanan Lewat Program Jaring Capai Rp 17,6 T", Detik Finance. Retrieved from: https://finance.detik.com/moneter/3339546/ojk-hingga-september-kredit-perikanan-lewat-program-jaring-capai-rp-176-t (Accessed November 7, 2016),

[19] Chandara G Asmara and Dusep Malik, "Menhub Yakin Desember 2016, Dwelling Time Dua Hari Tercapai", Viva. Retrieved from: http://m.viva.co.id/berita/bisnis/821079-menhub-yakin-desember-2016-dwelling-time-dua-hari-tercapai (September 12, 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

budgets by enlarging fiscal space derived from reductions in energy subsidies and then the funds uses for infrastructure development to finance the financial gap of government infrastructure. Second, financing for infrastructure development utilize the non-governmental budget such as private sector, state-owned company (BUMN), as well as government-private sector cooperation under the government guarantees. In 2016, BUMN investments are targeted at Rp 410.2 trillion, of which there are 62 strategic projects with a project value of Rp 347 trillion. The value of BUMN investment will continue to be enlarged with the result that in 2019 could reach up to Rp764 Trillion. While the other 75% financing should be sought from other parties such as state-owned companies and private parties.

Third, responding underdeveloped naval and coast guard. To realize the world's maritime fulcrum requires strong sovereignty through the strength of the Indonesian military, mainly the Naval Force (TNI AL) as well as related institution such as Bakamla (the Marine Security Agency or Coast Guard) to ensure security and law enforcement in the territory of Indonesia. President Joko Widodo targets by 2024, TNI could meet the minimum basic strength of defense posture for the Army, Air Force, and Navy. Based on data obtained the total value of the budget of the arms spending reached about US $ 7.74 billion until 2019. In detail, *first*, the Army procurement plan to have heavy weapons such as tanks, helicopters of invasion and special infantry weaponry with a total budget US $ 1.51 billion. *Second*, the navy will purchase marine weapons, such as submarines, warships, maritime surveillance system for security of potentially conflicting sites, and other weapons under the budget approximately US $ 3.27 billion. *Third*, the Air Force will procure fighter jets, heavy transport aircraft, missile defense systems and radar systems with a total budget value of up to US $ 2.85 billion. In this case, it has begun to appear that the government is seriously increasing the capability of Indonesian defense (Kontan, 2016). Therefore, to realize the global maritime fulcrum vision in the defense aspect is required TNI AL or Indonesia Naval Force strategy in the amid limited defensive budgets to protect Indonesia's sovereignty with four main strategies namely: (i) Modernization of the major weapon system (alutsista); (ii) Restructuring of marine fleet command; (iii) The domestic defense industry; (iv) Maritime surveillance; (v)

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Maritime defense diplomacy; (vi) Strengthening Indonesia Coast Guard (Bakamla). [20]

Conclusion

Within two years Jokowi administration assesment has reflected the approach of GMF in the regional stability which could be considered by strengthening economic development and defence capability in domestic level while in the same time balancing the great power rivalry by multilateral and bilateral act in international level. This approach could be understood because of the implementation of *bebas-aktif* principle under global maritime fulcrum foreign policy. Another important aspect is that Indonesia plays middle power role which tends to pursue multilateral diplomacy on constructive manner to approach issues of regional stability and management.

Despite relatively good progress in the implementation of GMF, there are three potential projections in the future to increase regional stability possibilities today, namley:

1. Increasing maritime organization participation including IORA or other forums to resolve the non-traditional as well as traditional threat in maritime issues and to increase good coordination with other countries.
2. Creating grand design of Indonesia's maritime policy which encompasses all potential maritime aspect of Indonesia such as tourism, maritime infrastructure, energy, defense and others to sustain the policy as path of the country.
3. Collaboration between GMF and OBOR to overcomes financial problem & increasing confidence building to manage China assertiveness in SCS. Other cooperation with other maritime countries also have potential collaboration to increase Indonesia maritime policy development.

The effectiveness of the policy toward domestic challenges, such as (i) corruption, Inefficient Bureaucracy & Regulations; (ii) weak infrastructure and finance; and (iii) underdeveloped naval & coast guard, seems in the good progress, however the corruption still as the main problem of the country to develop better. The corruption become more difficult task when backed by political party which will possible to weaken the KPK in the parliament process. Another challenge is the financial source to implement infrastructure

[20] See: https://www.youtube.com/watch?v=zkApphZzA4Y a CNN Indonesia Interwiev with Head TNI AL Ade Supandi

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

program of GMF which tend to highly dependent to the private and foreign countries loan to build the infrastructure while the government also try to increase domestic loan or collaboration with private investment. The Indonesia Coast Guard (Bakamla) as new agency importantly need to be upgraded to defend Indonesia's sovereign water from any intrusion particularly from non-state actor to reduce NTS threats toward the country.

Bibliography

Asmara, Chandara G. and Dusep Malik. "Menhub Yakin Desember 2016, Dwelling Time Dua Hari Tercapai", Viva. Retrieved from: http://m.viva.co.id/berita/bisnis/821079-menhub-yakin-desember-2016-dwelling-time-dua-hari-tercapai (September 12, 2016).

Afrianto, Dedy. "Bagaimana Perkembangan Proyek Tol Laut? Ini Kata Jokowi", Okezone Finance, Retrieved from: http://economy.okezone.com/read/2016/08/16/320/1464931/bagaimana-perkembangan-proyek-tol-laut-ini-kata-jokowi (Accessed August 16, 2016),

Fasabeni, Muhammad. "Alutsista Minim, Pertahanan Indonesia Rentan", Gresnews.com. Retrieved from: http://www.gresnews.com/berita/politik/1902412-alutsista-minim-pertahanan-indonesia-rentan/0/#sthash.54BdRGxt.dpuf (accessed December 24, 2014).

Gaurav, Govind. "Emerging Powers and Re-Imagining Global Order: Rising Rivalry Between United States, China and India In Indo-Pacific", International Journal of Research in Economics & Social Sciences, Volume 4, Issue 9, 2014.

Giraldo, Jeanne & Harold Trinkunas. Transnational Crime. In Collins, Alan (eds.). *Contemporary Security Studies*. 2nd. ed. Oxford : Oxford University Press, 2010.

Jokowi and Jusuf Kalla.Jalan Perubahan Untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian, Visi-Misi, dan Program Aksi Jokowi-Jusuf Kalla 2014. Jakarta: 2014.

Joko Widodo. Speech to 9th East Asia Summit, Naypyidaw, 13 November 2014. www.beritasatu.com/nasional/224809-ini-doktrin-jokowi-di-ktt-asia-timur.html (Accessed 11 December 2014).

Laksmana, Evan A. "The enduring strategic trinity: explaining Indonesia's geopolitical architecture", *Journal of the Indian Ocean Region*, Vol. 7, No.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

1, Centre for Strategic and International Studies and Indonesian Defense University, Jakarta (2011).

Medcalf, Rory. "Powers in the Middle: Japan, India, Russia, Australia, South Korea," IISS Strategic Dossier: Regional Security Assessment 2014: Key Developments in Asia-Pacific Security, ed. Tim Huxley, London: The International Institute for Strategic Studies, 2014.

Natalegawa, Marty. An Indonesian perspective on the Indo-Pacific. at the Conference on Indonesia in Washington, D.C. Speech was delivered on 16 May, 2013.

Sempa, F.P. Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 2002.

Simongkir, Eduardo. "OJK: Hingga September, Kredit Perikanan Lewat Program Jaring Capai Rp 17,6 T", Detik Finance. Retrieved from: https://finance.detik.com/moneter/3339546/ojk-hingga-september-kredit-perikanan-lewat-program-jaring-capai-rp-176-t (Accessed November 7, 2016),

Steve Rolf & John Agnew. "Sovereignty regimes in the South China Sea: assessing contemporary Sino-US relations." Eurasian Geography and Economics, 2016. 57:2, 249-273, DOI: 10.1080/15387216.2016.1234403

Suryowati, Estu."Menhub: Proyek Tol Laut Butuh Penyempurnaan", Kompas.com. Retrieved from: http://ekonomi.kompas.com/read/2016/08/27/184445526/menhub.proyek.tol.laut.butuh.penyempurnaan (Accessed August 27, 2016)

Tanjung, Erick & siswanto. "Bahas Laut Cina Selatan, Jokowi Panggil Luhut dan Ryamizard", Suara.com. retrieved from: http://www.suara.com/news/2016/06/13/150934/bahas-laut-cina-selatan-jokowi-panggil-luhut-dan-ryamizard (Accessed June 13, 2016),

Till, Geoffrey. "Indonesia as a growing maritime power: possible implications for Australia", Sea Power Centre, Issue No. 4, 2015.

(n.a.). "Pelaksaan Hukuman Mati Tidak Akan Surut", Media Indonesia. Retrieved from: http://mediaindonesia.com/news/read/46705/pelaksanaan-hukuman-mati-tidak-akan-surut/2016-05-23 (Accessed May 23, 2016),

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(n.a),"Capaian dan Kinerja KPK di Tahun 2016", Komisi Pemberantasan Korupsi. Retrieved from: https://www.kpk.go.id/id/berita/siaran-pers/3832-capaian-dan-kinerja-kpk-di-tahun-2016

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jokowi's Maritime Axis: Change and Continuity of Indonesia's Role in Indo-Pacific

I Gusti Bagus Dharma Agastia — *President University, Indonesia*
A. A. Banyu Perwita — *President University, Indonesia*

Abstract

Indonesia is undergoing transition and soon, a new president will be inaugurated. The new president brings promises of new foreign and defence policy for Indonesia, building upon Indonesia's prior principles and putting renewed consideration on Indonesia's geopolitical position in the Indo-Pacific. This paper examines the "maritime axis", the concept coined by President Joko Widodo and the possible changes in Indonesian foreign and defence policy required as to achieve the maritime axis. In foreign policy, Indonesia is expected to contribute more to the Indian Ocean Rim Association while maintaining its ASEAN centrality. In defence, there is a significant change in Indonesia's defence outlook from land-based to maritime-based. Also, Indonesia looks towards India as a security partner in securing the Indian Ocean.

Keywords: Strategic environment, security community, maritime axis, foreign policy, defence policy.

Introduction

During the third presidential debate on 22 June 2014, presidential candidate Joko Widodo, or commonly recognized as "Jokowi", promoted the idea of Indonesia being a "maritime axis" in Southeast Asia. Being a "maritime axis", based on Joko Widodo's policy platform on defence and foreign policy submitted to the General Elections Commission (KPU), would secure Indonesia's economic and security interests in the maritime sector while also boosting Indonesia's identity as a maritime power and archipelagic nation. Following his inauguration in October 2014, Jokowi now has the opportunity to fulfil his ambitions of Indonesia being a global maritime axis.

Changes to Indonesia's foreign and defence policy to achieve Jokowi's ambitious "maritime axis" are inevitable. Thus, this article aims to examine the possible changes and continuities to Indonesian foreign and defence policy in relation to the addition of the "maritime axis". These include a change in multilateral engagement through the addition of the Indian Ocean Rim as a location of interest and in Indonesia's defence outlook. However, while changes will be present, the sacrosanct principles of Indonesia's "free and active" foreign policy will remain the same.

This article first provides a review on the strategic environment in the Indo-Pacific. It notes the changing strategic environment in the Indo-Pacific, with the involvement of great powers and the emergence of the Indian Ocean as a new geopolitical interest. Then, we examine the "maritime axis" doctrine and the changes that it would bring to Indonesia's foreign and defence policy.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Journal of ASEAN Studies, Vol. 3, No. 1 (2015), pp. 32-41
©2015 by CBDS Bina Nusantara University and Indonesian Association for International Relations
ISSN 2338-1361 print / ISSN 2338-1353 electronic

The Changing Regional Strategic Environment of the Indo-Pacific

The strategic environment of the Indo-Pacific is steadily becoming unpredictable. In the Pacific, Gindarsah (2014) notes that major powers in the region will prefer strategic competition over cooperation. China's military growth, combined with its increased assertiveness and economic power, is steadily becoming a power that should be treated with caution. In the South China Sea, the PLA Navy has made their advance into contested waters near Malaysia and the Philippines.[1] On the other hand, the U.S. is increasing their presence in the region through their 'Asia Pivot', or rebalance strategy, which aims to maintain the U.S' strategic and economic commitments.[2] Mahadevan (2013) notes that once the 'pivot' has been fully completed, it is expected that almost 60 percent of the U.S. Navy will be stationed in the Pacific.

On a regional level, ASEAN has been an important cornerstone for Indonesian foreign policy and ultimately, the advancement of Indonesian national interest. However, ASEAN remains incapable of resolving ongoing security conflicts amongst and within its members and other great powers in the region. The South China Sea dispute continues to be a potentially disruptive issue within ASEAN. With four ASEAN members as claimants in the dispute and the presence of two major powers in the region, ASEAN cohesion is being tested. The Philippines' relations with China remains tense and as a result, the Philippines have turned to the U.S. and Japan for support. The U.S. is expected to provide increased military assistance to the Philippines in order to face China[3], while Japan and the Philippines have signed a defence agreement.[4] Vietnam is actively diversifying its security choices by engaging Russia, the U.S., China, India, and Japan in military diplomacy.[5] Furthermore, ASEAN and China have yet to conclude a legally binding Code of Conduct, hindering peaceful resolution in the South China Sea.[6] Aside from multilateral disputes, ASEAN members also have their respective security issues which, if remain unhandled, could affect the stability of the region. Thailand faces a turbulent political situation due to continued rows with anti-government factions despite ongoing peace talks.[7] Sectarian violence in Myanmar has resurfaced, which will severely affect domestic politics, as well as foreign relations and economy.[8] Persecution of minority Muslims has influenced other acts in neighbouring countries, especially in Indonesia, where there have been reports of Rohingya activists seeking out help from radical groups in Indonesia. It is feared that these oppressed minorities might be recruited by a Southeast Asia jihad movement, increasing the

[1] East Asian Strategic Review, p. 160
[2] Clinton, Hillary. 11 October 2011. *America's Pacific Century*. Foreign Policy. Accessed on 2 September 2014 from http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/10/11/americas_pacific_century
[3] East Asian Strategic Review, p. 150-151
[4] Department of National Defense Philippines. 2015. *Philippines and Japan Ink Defense Cooperation Agreement*. Accessed on 20 June 2015 from http://www.dndph.org/2015-updates/philippines-and-japan-ink-defense-cooperation-agreement
[5] East Asian Strategic Review, p. 153-157
[6] The New York Times. 12 July 2012. *Asian Leaders at Regional Meeting Fail to Resolve Disputes Over South China Sea*. Accessed on 15 September 2014 from http://www.nytimes.com/2012/07/13/world/asia/asian-leaders-fail-to-resolve-disputes-on-south-china-sea-during-asean-summit.html
[7] East Asian Strategic Review, p. 165-167
[8] *Ibid*, p. 170

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

probability of a terrorist threat in Southeast Asia.[9]

To address these security issues in Southeast Asia and to further facilitate regional integration in the face of regional uncertainties, ASEAN is to launch the ASEAN Political-Security Community in 2015. However, whether ASEAN could successfully achieve the APSC is still debatable. Solidum (2003) argues that ASEAN's institutions and existing platforms, such as the ASEAN Way, the Treaty of Amity and Cooperation, and the ASEAN Regional Forum, have provided a way for ASEAN to engage in Track Two diplomacy and maintain security in the region. Acharya (2001) praises ASEAN for being a nascent security community despite the many challenges that it faces, while Khoo (2004) argues that ASEAN's negative norms hinder the formation of a full-fledged security community. According to Solidum (2003), security in Southeast Asia was a result of "ASEAN values of peace, economic, social, and cultural development, cooperation, political stability, and regional stability and progress". On the other hand, Jones and Smith (2001) argue that ASEAN is "neither a security nor an economic community, either in being or in prospect." Jones and Smith emphasize on the shallow substance of the organization, criticizing the organization for producing a "rhetorical and institutional shell".

One interesting point of Jokowi's foreign policy platform is the inclusion of the Indian Ocean as an area of Indonesian foreign policy interest. Despite being in close proximity with the Indian Ocean, it has remained out of the Indonesian foreign policy lenses for some time. Being out of the spotlight for the majority of the 20th century, the region, known as the Indian Ocean Rim (IOR), has lately become an "area of crucial geostrategic importance" and is also described as "…politically troubled and potentially combustible" (Michel and Sticklor, 2012). The Indian Ocean has become the world's most important energy thoroughfare, fashionably described by Kaplan (2009) as an "economic jugular", with 36 per cent of Middle Eastern oil passing through the Indian Ocean. Developed countries, such as Japan, China and the U.S., rely heavily on Middle Eastern oil imports. Furthermore, the littoral states around the Indian Ocean also boasts abundant economic resources, such as gold, diamonds, oil and gas reserves. Two-thirds of the world's oil reserves and one-third of global gas reserves are located in littoral states of the Indian Ocean. The emergence of China and India further boost the importance of the region as they show interest in the sea lanes of communication (SLOCs) and the overall stability of the states near the Ocean.[10]

Both traditional and non-traditional maritime issues riddle the Indian Ocean region. In a traditional sense, the Indian Ocean is home to some of the world's largest military spenders. With the increased attention from major powers, the region is prone to traditional security threats such as a potential security dilemma fuelled by suspicions between the U.S., China, and India. The three powers are the top five world military powers[11] and all have interests in the region. The U.S. maintains strategic interests in the Indian Ocean as it is vital for the execution of U.S. foreign policy, which involves mobilization of troops for NATO campaigns in the Middle East. China is also seeking to increase its influence in the Indian Ocean in an attempt to balance the U.S. by

[9] Chanda, Nayan. 12 March 2014. *Rohingyas vs. Buddhists?* Huffington Post. Accessed on 15 September 2014 from http://www.huffingtonpost.com/nayan-chanda/rohingyas-vs-buddhists_b_4950999.html

[10] Rumley, Dennis (ed.) 2013. *The Indian Ocean Region: Security, Stability, and Sustainability in the 21st Century*. Australia India Institute.

[11] The Military Balance 2014.

PERPUSTAKAAN KEMENTERIAN PPN/BAPPENAS REPUBLIK INDONESIA

investing in ports along the Indian Ocean to form their "string of pearls". Stuck in the middle is India, wary of two great powers showing seeking to expand their influence in the Indian Ocean. The region also faces a nuclear proliferation issue. Tensions are still running high between Iran and Pakistan. There is a possibility that ongoing tensions might cause Iran to adopt a more aggressive nuclear strategy to face Pakistan. Pakistani nukes are also prone to falling into the wrong hands, increasing the fear of nuclear proliferation.[12] The Indian Ocean is becoming a "nuclear ocean" and may play a role in the regional uranium trade.[13] While in a non-traditional sense, unsecure sea routes along the Indian Ocean provide ample opportunities for pirates and maritime terrorism. In 2004, the al-Baqra oil terminal came under attack by suicide bombers.[14] In terms of maritime piracy, from 2001, attacks on energy vessels passing through the Indian Ocean occurred in the Malacca Strait. However, from 2008, more incidents of maritime piracy occurred near Africa due to Somali pirates gaining increased capacity to operate offshore. As a result, in August 2008, a "security corridor" was established in Somali waters to grant safe passage to merchant vessels.[15]

Attempts to bring order to the Indian Ocean began in 1997 with the formation of the Indian Ocean Rim Association (IORA) as a multilateral platform to facilitate cooperation among the states in the Indian Ocean. IORA adopts an "open regionalism" approach, similar to APEC, which is centred on non-binding commitments on a voluntary basis and agreement by consensus (Kelegama, 2002). Driven mostly by economic interests, IORA seeks to provide sustainable growth for its members, mutual economic cooperation, and promote a liberal trade regime in the region. In 2011, during India's term as chair, IORA added six priorities as the institution's agenda, namely (1) Maritime Safety and Security; (2) Trade and Investment Facilitation; (3) Fisheries Management and Sustainable Harvesting of Marine Food Resources; (4) Disaster Risk Reduction; (5) Academic and S&T Cooperation; and (6) Tourism Promotion and Cultural Exchanges.[16] Thus, the IORA agenda expanded from merely trade to include maritime and environmental security.

Though IORA seeks to provide a regional platform for cooperation in the region, it faces several challenges. Wagner (2013) notes IORA having a "peculiar legitimacy problem". Most IORA members are littoral states. According to the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), littoral states cannot exercise sovereignty beyond the 12-mile line and the Exclusive Economic Zone (EEZ), as the high seas are a public good where states have no claim (*res communis*). Thus, maritime issues occurring in the high seas would require cooperation from the international community. Furthermore, there are concerns, such as from Kelegama (2002), that deeper integration among members would be unachievable due to stark differences among members. Members of the IORA come from different political and economic backgrounds, such as the developed Australia to the less developed Bangladesh. In Kelegama's words, members of the IORA are "…too diverse, geographically scattered with different levels of development in member

[12] Behravesh, Maysam. 11 November 2014. *The Nuclear Implications of Iran-Pakistan Tensions.* Accessed on 20 June 2015 from http://thediplomat.com/2014/11/the-nuclear-implications-of-iran-pakistan-tensions/

[13] *Ibid.*

[14] The Guardian. 25 April 2004. *Suicide bombers in boat attack on Iraq oil terminal*. Accessed on 15 September 2014 from http://www.theguardian.com/world/2004/apr/25/iraq2

[15] Rumley, 2013, pp. 62-63

[16] Ministry of External Affairs. 2012. *Annual Report 2011-2012*. New Delhi: Ministry of External Affairs.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

countries for any meaningful integration to take place." Based on Kelegama's observations, the IORA has yet to become an effective regional architecture for maritime security. The absence of a shared interest inhibits the development of definite cooperation among IORA members. Though there have been initiatives, such as the Indian Ocean Naval Symposium (IONS) and limited joint naval exercises, security cooperation among members are more operational-based and less policy-based (Santikajaya, 2014).

On a domestic level, Indonesia has long retained its inward-looking posture. The Armed Forces (TNI) is more geared towards internal threats, such as separatism and domestic violence, and maintaining national stability.[17] Power projection across the seas has been the least of Indonesia's priorities for the last decade. As of such, the Armed Forces emphasize more on land forces rather than maritime forces. According to the IISS (2014), in 2014, the Indonesian Navy only has 65 000 personnel amongst the total of 300 400 personnel. This condition is understandable, as Indonesia wishes to maintain a peaceful profile rather than an assertive profile. However, considering the size of the Indonesia's territory, the size of Indonesia's military is not enough to meet the Minimum Essential Force (MEF), especially in maritime security. Additionally, Indonesia's indigenous strategic industries, especially the shipbuilding industry represented by PT PAL, have been slow to develop due to high production costs from taxes and insufficient facilities and equipment.[18]

Jokowi's Maritime Axis: What it Means for Foreign Policy and Defence

Jokowi's "maritime axis" recognizes Indonesia's geopolitical position as an archipelagic state and puts emphasis on the maritime domain as a medium for Indonesia's foreign and defence policy. Jokowi's foreign policy outlook emphasizes on Indonesia becoming a strong regional maritime power not only in strength but also in diplomacy. Jokowi's platform acknowledges the importance of maritime diplomacy in resolving territorial maritime disputes with neighbours, the need to safeguard Indonesia's maritime domain, and alleviating maritime tensions between great powers in the region. It also emphasizes the importance of the Indo-Pacific region for the implementation of Indonesian foreign policy. Jokowi puts forward five points for Indonesia's regional policy i.e. (1) consolidation of Indonesian leadership in ASEAN, (2) strengthening regional architecture to prevent great power hegemony, (3) development of strategic bilateral ties, (4) managing the impacts of regional economic integration and free trade on domestic economy, and (5) "comprehensive maritime cooperation" through the IORA.[19] Furthermore, in his speech at the East Asia Summit in November 2014, Jokowi further elaborated on his "maritime axis" doctrine by listing the five pillars of the maritime axis, namely (1) revival of Indonesian maritime culture and ultimately, archipelagic identity; (2) development of oceans and fisheries; (3) improving maritime economy; (4) maritime diplomacy to address illegal fishing and other security threats; and (5) boosting Indonesia's maritime defences (Neary, 2014).

[17] Ministry of Defence. 2008. Indonesia Defence White Paper 2008.

[18] The Jakarta Post. 14 August 2013. "Shipbuilders struggle to meet production targets". The Jakarta Post, accessed 15 May 2015 from http://www.thejakartapost.com/news/2013/08/14/shipbuilders-strugglemeet-production-targets.html

[19] Widodo, Joko and Kalla, Jusuf. May 2014. *Jalan Perubahan untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian – Visi Misi, Dan Program Aksi*

ASEAN has always been the cornerstone of Indonesia's foreign policy in the Asia-Pacific and it will likely remain as such. From its foundation, Indonesia has been active in ASEAN to pursue its regional interests. However, with Jokowi's emerging "maritime axis" and subsequent policies, there are indications that ASEAN might be losing its centrality as Indonesia's main multilateral platform. As observed by Syailendra (2015), Indonesia's "high profile" foreign policy approach shows signs of declining engagement in ASEAN in favour of a more nationalistic approach. Recent events, such as the sinking of illegal fishing ships and reluctance to participate in the ASEAN Economic Community (AEC), can be interpreted as signs of Indonesia's moving away from its ASEAN centrality. However, developing a more nationalistic approach towards ASEAN does not necessarily mean that Indonesia will strike ASEAN off its multilateral institutions list. ASEAN has provided Indonesia with a platform for settling disputes with major powers and connect existing regional organizations within the Asia-Pacific region. Through ASEAN, Indonesia has managed to connect Southeast Asia with some of the larger players in the Asia-Pacific. For example, the ASEAN Regional Forum has provided a means for discussion and cooperation on Asia-Pacific security issues between the U.S., China, and Japan. Jokowi's approach to foreign policy can be considered as pragmatic rather than nationalistic. He aims to show that Indonesia is willing to cooperate with other countries, but not to the extent of comprising national interest. This approach corresponds nicely with Jokowi's vision of consolidating Indonesian leadership in ASEAN. It implies Indonesia's intent on playing a bigger role in ASEAN to further Indonesian national interest through ASEAN as an important foothold in establishing the "maritime axis".

Indonesian interest in the Indian Ocean is a new addition to Indonesia's foreign policy following Jokowi's "maritime axis". In particular, in October 2015, Indonesia will chair the IORA for two years, succeeding Australia as the former chair. It is likely that Jokowi's "maritime axis" takes into account Indonesia's position in IORA. Since the addition of six priorities in 2011, IORA's agenda has a lot in common with Indonesia's interests in the Indian Ocean, particularly maritime security and economic interests according to Jokowi's pillars of the "maritime axis". For example, IORA's agenda on maritime safety and security coincides with Jokowi's interest of developing the Indonesian Navy to better provide regional security against illegal fishing and piracy. Despite IORA still being in a stage of development, Indonesian Foreign Minister, Retno Marsudi insists that IORA remains as a part of Indonesian foreign policy in creating the "maritime axis". Despite IORA's shortcomings, such as a lack of coherent security architecture, Marsudi explains Indonesia's participation in IORA as being based on what Indonesia could contribute for the IORA rather than what IORA could provide for Indonesia.[20] This stance can be considered related to the "active" part of Indonesian foreign policy, where the Foreign Minister sees Indonesia as playing a more active role in developing the regional organization to suit its national interests.

Jokowi's "maritime axis" envisions Indonesia's Navy as a regional maritime power in the Indo-Pacific.[21] This marks a

[20] Indonesia Ministry of Foreign Affairs. 25 February 2015. *Menlu RI: Melalui Keketuaan IORA, Indonesia Perkuat Poros Maritim*. Accessed 20 June 2015 from http://www.kemlu.go.id/Pages/News.aspx?IDP=7255&l=id

[21] Widodo, Joko and Kalla, Jusuf. May 2014. *Jalan Perubahan untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian – Visi Misi, Dan Program Aksi*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

serious change in Indonesia's previously-held threat perceptions, which were mostly focused on a continental defence outlook. The previous Defence White Paper, published in 2008, puts much emphasis on internal security concerns, such as separatism and internal violence related to ethnicity, religion, race, and communities, and maintaining continental defence, while putting little regard for the numerous naval chokepoints, EEZs, and outer islands in Indonesia. Furthermore, the lack of Indonesian presence in its territorial waters has caused Indonesia to suffer from a lack of deterrence, especially against illegal traders using Indonesia's waterways and island claims by neighbours.[22] To that end, Jokowi plans to gradually increase the defence budget by 1.5 percent over five years, which is to be channelled into defence equipment procurement, rejuvenating the Indonesian strategic industry and developing maritime infrastructure. The increased defence budget is also expected to fund defensive measures in Indonesian waters, such as a military base equipped with combat aircraft in Natuna to protect the island against a potential flashpoint in the South China Sea.[23] But most importantly, the defence budget will be channelled to bolster Indonesia's naval capacity to reach the MEF required to safeguard Indonesian waters.

There is a possibility of Indonesia securing its relationship with India as a strategic partner to carry out the "maritime axis", as both countries share similar interests. The two countries have a long history of bilateral and multilateral ties, especially in the realm of security and economy. Since the 1990s, India has been expanding its "sphere of influence" in the Indian Ocean and to a larger extent, Southeast Asia, by promoting itself as "benign provider of maritime security" (Brewster, 2011). In 2001, both countries signed a Defence Cooperation Agreement and since then, have conducted numerous defence exchanges. Under the Defence Cooperation Agreement, Indonesia-India security ties also expanded to defence industry cooperation; however, progress in the area seems to be slow. Indonesia has yet to acquire India's Brahmos cruise missile technology. According to Brewster (2011, p. 233), Indonesia's limited defence budget and India's limitations are the key factors hindering further security relations. Aside from defence industry cooperation, India and Indonesia have also been active in maritime security in the Andaman Sea. Since the 1990s, India and Indonesia have conducted joint naval exercises and naval visits to bases in Andaman and Nicobar (Brewster, 2011). In trade, bilateral trade between the two countries reached US$ 20.1 billion in 2012-2013 and Indonesia has become India's second-largest trading partner in ASEAN (Ministry of External Affairs, 2014). Import-export from the two countries ranges from palm oil to pharmaceuticals. These existing bilateral relations, added with shared interests in the Indo-Pacific and membership in IORA, could become the basis of a fruitful relationship in the future.

Conclusion

President Joko Widodo's ambitions of a "pan-Indo-Pacific" Indonesia is represented in his maritime axis doctrine of foreign and defence policy. The "maritime axis" doctrine shows a significant expansion in Indonesia's foreign policy and defence ambitions. Not only will Indonesia strive to maintain its ASEAN centrality, it also seeks to expand the

[22] Jakarta Post. 22 March 2007. *RI lacks deterrence force: Juwono.* Accessed 20 June 2015 from http://www.thejakartapost.com/news/2007/03/22/ri-lacks-deterrence-force-juwono.html

[23] Tempo. 10 September 2014. *Indonesia to Build Military Base in Natuna*. Accessed 23 June 2015 from http://en.tempo.co/read/news/2014/09/10/055605767/Indonesia-to-Build-Military-Base-in-Natuna

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Indonesian sphere of influence by "looking west" towards the Indian Ocean. To achieve those ends, Jokowi has decided upon a number of measures, such as reforming the nation's defence outlook to accommodate a more outward-looking and maritime posture, increasing the defence budget to procure defence equipment, using multilateral platforms to engage with great powers in the region, and actively contribute towards institution-building in the Indo-Pacific. These measures will likely be the highlights of the Jokowi administration throughout his term. Despite these changes, Indonesia's foreign policy principles of "free and active" will continue to be the foundation of future policies. Jokowi's maritime axis will see to an Indonesia that plays a larger role in building the Indo-Pacific region.

About the Authors

I Gusti Bagus Dharma Agastia is a research assistant for the School of International Relations, President University.

A.A. Banyu Perwita is a Professor of International Relations, President University, Kota Jababeka, Bekasi-Indonesia.

References

Acharya, Amitav. 2001. *Constructing a Security Community in Southeast Asia.* London: Routledge.

Behravesh, Maysam. 11 November 2014. *The Nuclear Implications of Iran-Pakistan Tensions.* Accessed on 20 June 2015 from HYPERLINK "http://thediplomat.com/2014/11/the-nuclear-implications-of-iran-pakistan-tensions/" http://thediplomat.com/2014/11/the-nuclear-implications-of-iran-pakistan-tensions/

Brewster, David. 2011. "The Relationship between India and Indonesia." *Asian Survey* 51 (2): 221-244.

Clinton, Hillary. 2011. *America's Pacific Century.* October 11. http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/10/11/americas_pacific_century .

Chanda, Nayan. 12 March 2014. *Rohingyas vs. Buddhists?* Huffington Post. Accessed on 15 September 2014 from HYPERLINK "http://www.huffingtonpost.com/nayan-chanda/rohingyas-vs-buddhists_b_4950999.html" http://www.huffingtonpost.com/nayan-chanda/rohingyas-vs-buddhists_b_4950999.html

Department of National Defense Philippines. 2015. *Philippines and Japan Ink Defense Cooperation Agreement*. Accessed on 20 June 2015 from HYPERLINK "http://www.dndph.org/2015-updates/philippines-and-japan-ink-defense-cooperation-agreement" http://www.dndph.org/2015-updates/philippines-and-japan-ink-defense-cooperation-agreement

Gindarsah, Iis. 2014. "Politics, security and defence in Indonesia: interactions and interdependencies." *National Security College Issue Brief*, May 4: 25-32.

IISS. 2014. *The Military Balance 2014*. International Institute for Strategic Studies

Indonesia Ministry of Foreign Affairs. 25 February 2015. *Menlu RI: Melalui Keketuaan IORA, Indonesia Perkuat Poros Maritim*. Accessed 20 June 2015 from HYPERLINK "http://www.kemlu.go.id/Pages/News.aspx?IDP=7255&l=id" http://www.kemlu.go.id/Pages/News.aspx?IDP=7255&l=id

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jakarta Post. 22 March 2007. *RI lacks deterrence force: Juwono.* Accessed 20 June 2015 from HYPERLINK "http://www.thejakartapost.com/news/2007/03/22/ri-lacks-deterrence-force-juwono.html" http://www.thejakartapost.com/news/2007/03/22/ri-lacks-deterrence-force-juwono.html

Jones, David Martin, and Michael Smith. 2001. "The changing security agenda in Southeast Asia: globalization, new terror, and the delusions of regionalism." *Studies in Conflict and Terrorism* 271-288.

Kaplan, Robert D. 2009. Centre stage for the twenty-first century: Power plays in the Indian Ocean. Foreign Affairs 88 (2): 16–32.

Kelegama, Saman. 2002. Indian Ocean Regionalism: Is there a Future?. *Economic & Political Weekly* 37 (25): 2422-2425

Khoo, Nicholas. 2004. "Deconstructing the ASEAN security community: a review essay." *International Relations of the Asia-Pacific* 35-46.

Mahadevan, Prem. 2013. "Maritime insecurity in East Asia." In *Strategic Trends 2013*, edited by Oliver Thränert, 37-59. Zurich: Center for Security Studies, ETH Zurich.

Michel, David, and Russell Sticklor, . 2012. *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges.* Washington DC: Stimson.

Ministry of External Affairs. 2012. *Annual Report 2011-2012*. New Delhi: Ministry of External Affairs.

Ministry of External Affairs. 2014. *India-Indonesia Relations*. New Delhi: Ministry of External Affairs.

Ministry of Defence. 2008. *Indonesia Defence White Paper 2008*. Jakarta: Ministry of Defence.

National Institute of Defense Studies. 2014. *East Asian Strategic Review 2014.* Tokyo: NIDS.

Neary, Adelle. 2014. Jokowi Spells Out Vision For Indonesia's "Global Maritime Nexus". *Southeast Asia from Scott Circle Newsletter* V (24). Washington DC: Center for Strategic and International Studies. Accessed on 25 June 2015 from HYPERLINK "http://csis.org/publication/southeast-asia-scott-circle-jokowi-spells-out-vision-indonesias-global-maritime-nexus" http://csis.org/publication/southeast-asia-scott-circle-jokowi-spells-out-vision-indonesias-global-maritime-nexus

New York Times. 12 July 2012. *Asian Leaders at Regional Meeting Fail to Resolve Disputes Over South China Sea*. Accessed on 15 September 2014 from HYPERLINK "http://www.nytimes.com/2012/07/13/world/asia/asian-leaders-fail-to-resolve-disputes-on-south-china-sea-during-asean-summit.html" http://www.nytimes.com/2012/07/13/world/asia/asian-leaders-fail-to-resolve-disputes-on-south-china-sea-during-asean-summit.html

Rumley, Dennis, ed. 2013. *The Indian Ocean Region: Security, Stability and Sustainability in the 21st Century.* Melbourne: Australia India Institute.

Solidum, Estrella D. 2003. *The Politics of ASEAN: An Introduction to Southeast*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Asian Regionalism. Singapore: Times Media, Eastern Universities Press.

Syailendra, Emirza Adi. 2015. Consensual Leadership in ASEAN: Will It Endure Under Jokowi?. *RSIS Commentary,* No. 005. Singapore: Rajaratnam School of International Studies

Tempo. 10 September 2014. *Indonesia to Build Military Base in Natuna*. Accessed 23 June 2015 from HYPERLINK "http://en.tempo.co/read/news/2014/09/10/055605767/Indonesia-to-Build-Military-Base-in-Natuna" http://en.tempo.co/read/news/2014/09/10/055605767/Indonesia-to-Build-Military-Base-in-Natuna

The Guardian. 25 April 2004. *Suicide bombers in boat attack on Iraq oil terminal*. Accessed on 15 September 2014 from HYPERLINK "http://www.theguardian.com/world/2004/apr/25/iraq2" http://www.theguardian.com/world/2004/apr/25/iraq2

Wagner, Christian. 2013. The Indian Ocean Rim - Association for Regional Cooperation (IOR-ARC): the futile quest for regionalism?. *Journal of the Indian Ocean Region* 9 (1): 6-16

Widodo, Joko and Kalla, Jusuf. 2014. *Jalan Perubahan untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian – Visi Misi, Dan Program Aksi*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KEAMANAN MARITIM DI PESISIR SELATAN JAWA: STUDI DAN SOSIALISASI PENGELOLAAN BENCANA ALAM DI KAB. PANGANDARAN

Arfin Sudirman, Rizki Ananda Ramadhan, dan Siti Aliyuna Pratisti
Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran
E-mail: arfin.sudirman@unpad.ac.id

ABSTRAK,
Program pengabdian masyarakat ini menekankan pada pemaksimalan serta peranan pesisir terluar di Indonesia, yaitu wilayah Pangandaran, dalam strategi pertahanan pemanfaatan pulau-pulau terluar guna menjaga kadaulatan NKRI. Sebagai wilayah yang dekat dengan perbatasan, pulau terluar memiliki potensi ancaman yang lebih tinggi dibanding wilayah lainnya. Salah satu penyebab tingginya potensi ancaman di pangandaran yaitu terkait bencana alam. Tulisan ini mencoba untuk mengkaji pengelolaan wilayah pulau terluar dalam aspek keamanan maritim dan keamanan manusia dari aspek pemberdayaan masyarakat. Diharapkan peningkatkan kekuatan pertahanan dalam hal kehadiran (presence) maupun penangkal (deterrence) melalui strategi pemberdayaan manusia ini dapat menurunkan potensi ancaman di wilayah pesisir, terutama dari ancaman bencana alam.Melalui studi wilayah di pesisir Indonesia, ditemukan salah satu cara efektif untuk menemukan kombinasi kebijakan demi mewujudkan visi keamanan maritim Indonesia, yaitu melalui pemaksimalan aparat pemerintah dan pemberdayaan masyarakat.

Kata kunci: keamanan maritim, wilayah terluar, penanggulangan bencana

MARITIME SECURITY IN JAVA' SOUTHERN COAST: STUDY AND SOCIALISATION ON NATURAL DISASTER MANAGEMENT IN PANGANDARAN DISTRICT

ABSTRACT,
The community service programme emphasises the maximisation and role of the outer coastline in Indonesia, namely the Pangandaran region, in the defence strategy of the outermost islands in maintaining the unity of the NKRI. As a region close to the border, the outermost islands have potential threats that consider higher than other areas. One of the causes of the top potential risk in Pangandaran is related to natural disasters. This paper tries to examine the management of the outermost island areas concerning maritime security and human security from the aspect of community empowerment. It is expected that increasing the strength of the defence and deterrence through social empowerment strategy, can reduce potential threats in coastal areas, especially from the risk of natural disasters. Through the study of outermost coastline in Indonesia, one effective way to find a combination policy was found in realising the vision of Indonesian maritime security, namely through maximising government officials and empowering the community.

Key words: *maritime security, outermost areas, disaster management*

PENDAHULUAN

Kajian pulau dan wilayah terdepan/terluar merupakan gagasan yang tidak lagi dapat dikesampingkan mengingat fungsinya sebagai perbatasan yang mendefinsikan kedaulatan Indonesia. Letaknya yang strategis yang berhadapan langsung dengan negara lain tanpa terhalangi oleh pulau-pulau lainnya menjadikan sejumlah pulau dan wilayah menjadi sangat sensitif terhadap dinamika politik Indonesia baik domestik ataupun internasional. Contoh yang paling mengemuka adalah kasus Sipadan dan Ligitan, juga Pulau Natuna yang belakangan menjadi sorotan karena memiliki letak rentan di penghujung Laut Cina Selatan. Karena kondisi ini, pulau dan wilayah terluat perlu dikelola dengan sangat teliti demi menjaga keutuhan wilayah, mempertahankan keamanan nasional, serta menciptakan stabilitas kawasan. Berbagai cara dapat ditempuh untuk memaksimalkan upaya tersebut, diantaranya melalui pemanfaatkan sumberdaya alam dalam rangka pembangunan yang berkelanjutan serta pemberdayakan masyarakat dalam rangka peningkatan kesejahteraan.

Mengacu pada dua poin utama, yaitu (i) kajian wilayah terluar dan (ii) pemberdayaan masyarakat, yang bersinggungan dengan visi maritim dan strategi Universitas Padjadjaran dalam pengembangan Jawa Barat, maka program Pengabdian Kepada Masyarakat (PPM) dikerucutkan pada Kabupaten Pangandaran yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia. Sedangkan aspek penanggulangan bencana menjadi perhatian atas dasar dua pertimbangan, yaitu:

1. Sebagai salah satu bagian dari pertahanan maritim yang menjadi vital di Indonesia adalah perihal bencana alam dan mitigasi bencananya. Dalam visi dan misi kelautan Indonesia sekalipun wawasan nusantara berarti kesadaran dan juga pengetahuan akan kondisi geografis Indonesia yang tidak dapat dipungkiri memiliki kerentanan akan adanya bencana alam yang terjadi setiap waktu.
2. Letak dan sejarah Kabupaten Pangandaran yang telah mengalami bencana tsunami menjadi landasan utama dalam pengembangan perbedayaan manusia terkait dengan mitigasi bencana.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Oleh karena itu, melakukan studi wilayah yang memiliki kerentanan tertinggi di pesisir Indonesia merupakan salah satu cara efektif untuk menemukan kombinasi kebijakan demi mewujudkan visi keamanan maritim Indonesia. Pangandaran merupakan salah satu pesisir terluar Indonesia di wilayah selatan dengan tingkat kerentanan bencana yang tinggi. Tsunami yang terjadi di tahun 2007, serta bencana kekeringan, banjir dan longsor yang terjadi setiap tahunnya menjadikan wilayah ini strategis untuk dijadikan objek dalam Pengabdian Kepada Masyarakat yang bukan hanya menghasilkan output jangka pendek semata, namun jangka panjang di mana riset yang dilakukan dapat dijadikan sebuah referensi dalam penanganan bencana di masa yang akan datang.

Penekanan PPM terkait sosialisasi mitigasi bencana di Kabupaten Pangandaran erat dengan konsepsi *Human Security* yang dikemukakan pertama kali dalam Human Development Report 1994,yang memperluas lingkup keamanan dengan memetaka berbagai ancamanyang juga meliputi ancaman non-militer seperti bencana alam, penyebaran penyakit, kelebihan populasi, pergerakan pengungsi masal, nasionalisme, terorisme, dan nuklir. Konsep keamanan juga kian mendalam sebab lebih menaruh perhatian pada keamanan individu dan kelompok daripada ancaman eksternal terhadap negara (Fierke, 2007: 148). Konsep ini bersinggungan dengan pemberdayaan masyarakat karena tanggung jawab dan implementasi *human security* tidak hanya bisa dilakukan oleh negara. Oleh karena itu, seringkali permasalahan *human security* muncul akibat ketidakmampuan negara dalam memaksilamkan pemberdayaan manusia yang berujung pada sumber ketidakamanan (Fierke 2007, 149). Namun walaupun memiliki kelemahan, negara diperlukan bagi keamanan individu karena tanpa negara menjadi tidak jelas institusi lain apa yang dapat bertindak atas nama individu (Buzan dalam Caballero-Anthony, Mely dan Hasan 2001: 6).Dalam *Security a New Framework of Analysis* (Buzan, Weaver, dan Wilde, 1998: 120) menyatakan bahwa kajian keamanan lingkungan terkait erat dengan *societal security*. Konsep societal security tersebut merupakan sekuritisasi dari permasalahan yang muncul dalam hubungan masyarakat dan negara yang keduanya tidak memiliki perbatasan yang sama. Negara bisa terdiri dari berbagai kelompok masyarakat, atau satu kelompok masyarakat dapat menempati beberapa negara. Dalam hal ini, kelompok masyarakat seringkali muncul dalam unsur identitas kolektif, atau dikenal dengan *identity security*. Konsep *societal security* memperluas cakupan konsep keamanan itu sendiri karena menjadikan unsur identitas kolektif masyarakat sebagai bagian didalamnya.

PPM terkait sosialisasi mitigasi bencana di Kabupaten Pangandaran didasarkan pada kerangka teoritis *human security* di atas. Dalam pelaksanaannya sendiri, terdapat sebuah perubahan tema yang awalnya merupakan "pertahanan pulau terluar" ke "mitigasi bencana" atas dipertimbangkan hasil kunjungan pendahuluan yang mana tim KKNM dan PMM yang melihat relevansi yang cukup kuat mengenai kondisi di kabupaten Pangandaran itu sendiri, tanpa mengesampingkan aspek pertahanan nasional. Maka dari itu, perspektif *human security*diambil untuk mendukung kajian keamanan maritim dan memperluas lingkup pertahanan maritim dari sisi penduduk yang berada di darat beserta ancaman yang mereka hadapi dalam kehidupan sehari-hari mereka–salahsatunya adalah mitigasi bencana. Dengan mempertimbangkan frekuensi bencana di kabupaten Pangandaran yang cukup tinggi dan dengan melihat hasil observasi lapangan yang dilakukan sebelum pelaksanaan PPM oleh tim, maka perubahan tema ini dilakukan untuk merespons kebutuhan masyarakat akan pengetahuan mengenai mitigasi bencana itu sendiri.

METODE

Dalam kegiatan PPM ini, dua desa dijadikan sampel, yaitu Desa Kalijati dan Desa Pajaten yang berada di Kecamatan Sidamulih, Kab. Pangandaran yang merupakan hasil koordinasi dengan pihak otoritas mitigasi bencana di Kabupaten Pangandaran yaitu Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran. Kedua daerah ini dipilih atas beberapa rasionalisasi: (1) Desa Kalijati yang dipilih dikarenakan konsentrasi bencana longsor yang paling parah terjadi di daerah ini, dan sempat menjadi perhatian nasional di tahun 2017 hingga mengundang simpati di level menteri negara, dan (2) desa Pajaten yang dipilih karena kondisi kerawanan Banjir yang dimiliki, namun juga memiliki daratan yang cukup stabil di sisi lain daerah ini yang diatur oleh Pemkab sebagai salah satu tempat evakuasi di kala bencana. Sehingga kedua daerah ini dianggap sebagai tempat yang ideal dalam pengambilan data untuk pelaksanaan PPM ini.

Dalam pelaksanaannya, tim PPM didukung oleh keterlibatan mahasiswa KKN yang tergabung dalam program KKNM-intergratif Univeristas Padjadaran. Melalui program ini dapat tercermin keterkaitan yang erat antara KKN mahasiswa dengan riset dan pengabdian dosen. Untuk menjalin kerjasama antar Dosen dan Mahasiswa dibuat mekanisme dan koordinasi melalui tahapan sebagai berikut:

No.	Tahapan
1.	Para peserta KKN mendapatkan arahan yang jelas terlebih dahulu dari tim dosen pembimbing lapangan sebelum memulai berbagai kegiatan;
2.	Peserta KKN bersama dengan Tim Dosen Pembimbing Lapangan Mengunjungi Kantor Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran untuk memperkenalkan diri dan menjajaki kerjasama dengan Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran;
3.	Peserta KKN bersama dengan Dosen Pembimbing Lapangan menjelaskan maksud dan tujuan KKN-PPM Integratif ini kepada pihak Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran
4.	Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad meminta rekomendasi kecamatan atau desa yang rentan terhadap bencana alam di Kab. Pangandaran;

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad meminta satu orang dari pihak Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran yang akan menjadi Contact Person/PIC kegiatan ini;
6. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad melakukan rurvey ke Kecamatan/Desa yang telah direkomendasikan;
7. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad berkenalan dengan pihak Kecamatan/Desa;
8. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad meminta satu orang dari pihak Kecamatan/Desa yang akan menjadi Contact Person/PIC kegiatan ini;
9. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad mencari rumah warga yang dijadikan base camp KKN mahasiswa untuk kegiatan penelitian/survei;
10. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad meminta data sekunder berupa kebijakan berupa perda, program dan strategi atau RPD mengenai mitigasi bencana yang saat ini dimiliki oleh Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran;
11. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad meminta data sekunder berupa peta kerentanan bencana yang dimiliki oleh Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran;
12. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad melakukan wawancara kepada pihak bpbd dan pihak koramil;
13. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad melakukan wawancara kepada kepala desa/camat, tokoh masyarakat, tokoh adat, tokoh agama dan pelaku usaha di desa tersebut;
14. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad menyusun data yang tersedia bersertatranskrip wawancara
15. Tim KKNM-PPDM Integratif Unpad menyusun materi untuk pelaksanaan sosialisasi berkoordiansi dengan tim DPL;
16. Tim KKNM-PPDM Integratif Unpad melaksanakan sosialisasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam proses KKNM-PPMD Integratif Unpad 2018 dengan tema "Pertahanan dan Keamanan Maritim Di Pesisir Selatan Jawa: Studi Kasus Mengenai Pengelolaan Bencana Alam Di Kab. Pangandaran" yang dilaksanakan di Desa Kalijati dan Desa Pajaten, Kecamatan Sidamulih, Kab. Pangandaran atas kerja sama antara Universitas Padjadjaran dengan Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran.Ada beberapa konteks yang harus dipahami dalam memahami situasi yang terjadi di Pangandaran itu sendiri. Pertama berkaitan dengan kerawanan bencana di Kab. Pangandaran itu sendiri yang mana menurut data yang didapat dari Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran, di tahun 2017 saja, bencana yang terjadi adalah sebagai berikut:



Gambar 1. Statistik Bencana di Pangandaran

Sumber: Data Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran 2018

Dalam tabel tersebut dapat dilihat bahwa bencana kebakaran terpusat di daerah Kecamatan Kalipucang dengan 28 frekuensi; Banjir terpusat di wilayah Sidamulih dengan 22 frekuensi; Longsor terpusat di wilayah Cijulang, dengan titik kerawanan tertinggi di Desa Kalijati, Kec. Sidamulih; dan Angin Topan dan kekeringan tersebar di seluruh daerah Pangandaran. Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad sendiri menggunakan bencana longsor sebagai salah satu bencana yang paling sering terjadi di Pangandaran yang disebabkan karena struktur tanah yang tidak kokoh dikarenakan Pangandaran merupakan wilayah perbukitan yang berada di pesisir pantai yang tidak memiliki struktur geologis yang kuat di dalam tanah. Dengan menggunakan sampel bencana longsor ini. Kami menggunakan peta kerawanan untuk menentukan desa yang akan kami kunjungi, sebagai berikut:



Gambar 2. Peta Kerawanan Bencana Longsor di Kab. Pangandaran

Sumber: Data Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran 2018

Bencana longsor di Pangandaran berada di sekitar Kecamatan Cijulang, Langkaplancar, Padaherang dan Sidamulih. Dengan titik zona merah di perbukitan Desa Kalijati, Kedungwuluh, Karangsari, Cisarua, Langkap lancar, Jayasari, dan Bojongkondang. Penelaahan dan observasi lapangan dilakukan terhadap Desa Kalijati sebagai Zona Merah dan Desa Pajaten sebagai wilayah yang dimungkinkan untuk menjadi wilayah alternatif evakuasi/ relokasi korban bencana. Atas peta kerawanan tersebut, kami menggunakan Desa Kalijati yang pada tahun 2017 mengalami bencana longsor yang mengundang keprihatinan nasional dengan akses jalan yang mati selama beberapa hari. Serta Desa Pajaten yang merupakan salah satu area yang digunakan untuk evakuasi bencana sebagai perbandingan.

Melihat analisis situasi yang ada serta observasi dan wawancara yang telah dilakukan, maka didapat analisis faktor internal dan juga eksternal serta analisis berkaitan dengan strategi yang mungkin dapat dilakukan dalam perbaikan kondisi yang ada. Hasil analisis situasi tersebut dituangkan ke dalam matriks sebagai berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a. ***Faktor Internal***

Kekuatan	1. Adanya pemberitahuan dini sebelum datangnya bencana alam; 2. Ada beberapa desa yang telah dikondisikan untuk menjadi wilayah evakuasi bencana (seperti halnya desa Pajaten) 3. Adanya bantuan yang cepat tanggap di kala darurat dari berbagai pihak, dari level daerah hingga pemerintah pusat (setingkat Menteri) 4. Rehabilitasi pasca bencana di beberapa daerah yang berlangsung cepat; 5. Di daerah rawan bencana, simulasi evakuasi bencana telah sering dilakukan; 6. Pengarsipan log bencana yang baik; 7. *Self-sufficiency* di kala bencana
Kelemahan	1. Akses jalan menuju beberapa desa yang tidak dimungkinkan untuk dilewati pada beberapa kondisi cuaca; 2. Di kala darurat, hanya inisiatif warga yang ada dalam penanganan bencana; 3. Edukasi mitigasi bencana non-formal berbasis pengalaman; 4. Kesalahan *human settlement* yang tidak melihat kondisi geologis tanah; 5. Kekurangan pengetahuan akan kondisi lahan, semua masih berbasis pengalaman 6. Jalanan yang tidak ramah pada beberapa tipe kendaraan; 7. Transparansi mengenai bantuan yang kurang (bahkan aparat desa tidak memiliki data)

b. ***Faktor Eksternal***

Peluang	1. UU No. 24 tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana 2. Pengetahuan masyarakat yang bisa dikembangkan menjadi perangkat penanganan bencana di daerah lain; 3. Dimungkinkan untuk menjadi tempat edukasi mitigasi bencana; 4. Terbukanya masyarakat terhadap kerja sama; 5. *Hotline* untuk Bencana Alam; 6. Potensi pariwisata di wilayah perbukitan untuk meningkatkan pembangunan; 7. Peta kerawanan bencana yang baik; 8. Pemanfaatan aspek ketahanan masyarakat lokal (Pramuka dan PMR di sekolah menengah, Karang Taruna, dan lainnya)
Ancaman	1. Kesulitan akses medik terhadap korban luka berat dan meninggal dikarenakan luasnya daerah dan akses yang sulit; 2. Dalam peta kerawanan daerah berzona merah, jauh dari akses kesehatan dan posko-posko evakuasi, sehingga dimungkinkan terlambatnya akses bantuan kesehatan dan lainnya; 3. Sikap terbiasa yang sewaktu-waktu dapat membahayakan di kala bencana terjadi 4. Truk ukuran besar yang mengangkut material mentah yang merusak jalanan utama

c. ***Realisasi Pemecahan Masalah***

Rencana Pemecahan Masalah diuraikan dalam Matriks Analisa berikut:

	Peluang	**Ancaman**
	1. UU No. 24 tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana 2. Pengetahuan masyarakat yang bisa dikembangkan menjadi perangkat penanganan bencana di daerah lain; 3. Dimungkinkan untuk menjadi tempat edukasi mitigasi bencana; 4. Terbukanya masyarakat terhadap kerja sama; 5. *Hotline* untuk Bencana Alam; 6. Potensi pariwisata di wilayah perbukitan untuk meningkatkan pembangunan; 7. Peta kerawanan bencana yang baik; 8. Pemanfaatan aspek ketahanan masyarakat lokal (Pramuka dan PMR di sekolah menengah, Karang Taruna, dan lainnya)	1. Kesulitan akses medik terhadap korban luka berat dan meninggal dikarenakan luasnya daerah dan akses yang sulit; 2. Dalam peta kerawanan daerah berzona merah, jauh dari akses kesehatan dan posko-posko evakuasi, sehingga dimungkinkan terlambatnya akses bantuan kesehatan dan lainnya; 3. Sikap terbiasa yang sewaktu-waktu dapat membahayakan di kala bencana terjadi 4. Truk ukuran besar yang mengangkut material mentah yang merusak jalanan utama
Kekuatan	**Strategi Kekuatan-Peluang**	**Strategi Kekuatan-Ancaman**
1. Adanya pemberitahuan dini sebelum datangnya bencana alam; 2. Ada beberapa desa yang telah dikondisikan untuk menjadi wilayah evakuasi bencana (seperti halnya desa Pajaten) 3. Adanya bantuan yang cepat tanggap di kala darurat dari berbagai pihak, dari level daerah hingga pemerintah pusat (setingkat Menteri) 4. Rehabilitasi pasca bencana di beberapa daerah yang berlangsung cepat; 5. Di daerah rawan bencana, simulasi evakuasi bencana telah sering dilakukan; 6. Pengarsipan log bencana yang baik; 7. *Self-sufficiency* di kala bencana	- Membuat pusat sistem evakuasi terpadu dengan kerja sama pihak yang terkait; - Meningkatkan sarana prasarana di jalur evakuasi - Memanfaatkan pengalaman masyarakat dalam penelitian untuk membuat perangkat resmi dalam penanganan bencana	- Peningkatan efisiensi operasi mitigasi bencana - Pengembangan hubungan antar-lembaga.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kelemahan	Strategi Kelemahan-Peluang	Strategi Kelemahan-Ancaman
1. Akses jalan menuju beberapa desa yang tidak dimungkinkan untuk dilewati pada beberapa kondisi cuaca; 2. Di kala darurat, hanya inisiatif warga yang ada dalam penanganan bencana; 3. Edukasi mitigasi bencana non-formal berbasis pengalaman; 4. Kesalahan *human settlement* yang tidak melihat kondisi geologis tanah; 5. Kekurangan pengetahuan akan kondisi lahan, semua masih berbasis pengalaman 6. Jalanan yang tidak ramah pada beberapa tipe kendaraan; 7. Transparansi mengenai bantuan yang kurang (bahkan aparat desa tidak memiliki data)	- Peningkatan edukasi formal dan non-formal; - Meningkatkan kualitas sarana-prasarana; - Pengembangan program pariwisata mitigasi bencana terpadu; - Program pengembangan *human resettlement;* - Lokakarya geologi lahan bagi penduduk di daerah rawan;	- Peningkatan akurasi prediksi bencana alam; - Pemerataan pusat kesehatan di setiap dusun; - Peningkatan kualitas tim *Search and Rescue.*

Sosialisasi yang dilaksanakan oleh Tim PPM mengacu pada analisis diatas. Sosialisasi ditujukan pada dua sasaran utama: (i) terkait aspek *human security* pada Badan Penganggulangan Daerah (ii) terkait aspek mitigasi bencana pada masyarakat umum. Adapun strategi yang ditawarkan tim PPM antara lain:

a. Peningkatan edukasi formal dan non-formal;
b. Meningkatkan kualitas sarana-prasarana;
c. Pengembangan program pariwisata mitigasi bencana terpadu;
d. Program pengembangan human resettlement;
e. Lokakarya geologi lahan bagi penduduk di daerah rawan;
f. Peningkatan akurasi prediksi bencana alam;
g. Pemerataan pusat kesehatan di setiap dusun;
h. Peningkatan kualitas tim Search and Rescue.

Tentu saja, seluruh pelaksanaan kegiatan dan saran di atas memerlukan kerjasama yang sinergis antara pemerintah dan masyarakat, serta keterlibatan perguruan tinggi dalam pengamalan Tri-Dharma terkait aspek pengabdian kepada masyarakat. Sosialisasi pengelolaan bencana alam di Kabupaten Pangandaran sendiri telah terlaksana dengan memunculkan keberlanjutan baik berupa jurnal ataupun program lanjutan antara pemerintah daerah dan perguruan tinggi.

SIMPULAN

Kajian pulau dan wilayah terluar membahas mengenai pentingnya memperhatikan, menjaga, dan mengembangkan pulau dan wilayah terdepan/terluar tersebut. Kabupaten Pangandaran merupakan salah satu wilayah di Provinsi Jawa Barat yang memiliki kriteria tersebut. Salah satu penyebab tingginya potensi ancaman ini dikarenakan oleh pengelolaan wilayah pulau terluar yang belum dilakukan secara maksimal dalam aspek pertahanan yang kemudian memberikan celah bagi pihak luar untuk mengeksploitasi sumber daya alam maupun menggunakan wilayah nasional Indonesia secara ilegal. Diharapkan peningkatkan kekuatan pertahanan dalam hal kehadiran (presence) maupun penangkal (deterrence) melalui strategi wahana kapal induk ini dapat menurunkan potensi ancaman yang ada serta menegaskan perlindungan terhadap suatu negara yang ditandai dengan terlindungnya kedaulatan, wilayah dan penduduk dari berbagai ancaman yang datang dari luar, termasuk dari ancaman bencana alam.Proses sosialisasi dilakukan dengan kerja sama Tim KKNM-PPMD Integratif Unpad dengan Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran di Desa Cimerak, Kab. Pangandaran pararel dengan kegiatan dari Dinas Damkar dalam melaksanakan kegiatan pelatihan Search and Rescue bagi Pramuka SMA/K se Kab. Pangandaran. Kegiatan ini diisi dengan sosialisasi materi yang diberikan oleh Tim DPL serta tim Tanya Jawab yang dipandu oleh mahasiswa KKNM. Melalui kegiatan ini diharapkan mampu membangun kesadaran akan pentingnya peningkatan dan keterllibatan sumber daya manusia dalam mitigasi bencana.

DAFTAR PUSTAKA

Buzan, Barry, Ole Weaver dan Jap de Wilde, (1998), Security a New Framework of Analysis, Boulder, Lynne Reinner Publisher

Caballero-Anthony, Mely, dan Mohamed Jawhar Hasan (eds.), (2001). The Asia Pacific in the New Millennium: Political and Security Challenges. Kuala Lumpur: Institute of Strategic and International Studies

Dinas Damkar Kab. Pangandaran (2018) Peta Kerawanan Bencana Kab. Pangandaran. Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran.

Dinas Damkar Kab. Pangandaran (2018) Statistik Bencana Kab. Pangandaran tahun 2017. Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kab. Pangandaran.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Fierke, K.M., (2007), Critical Approaches to International Security, Cambridge, Polity Press

Perwita, Anak Agung Banyu. "Redefinisi Konsep Keamanan: Pandangan Realisme dan Neo-Realisme dalam HI Kontemporer" dalam Hermawan, Yulius P (ed). 2007. Transformasi Dalam Studi Hubungan Internasional: Aktor, Isu dan Metodologi. Bandung: Graha Ilmu.

Presiden RI. (2017). Perpres No.16 Tahun 2017: Kebijakan Kelautan Indonesia. Kemenko Maritim: Jakarta

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kebijakan Deregulasi dan Debirokratisasi Regulasi Ekonomi Kemaritiman sebagai Katalisator Nawacita Indonesia Poros Maritim Dunia

Radityo Muhammad Harseno[1]

Abstrak

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan (archepelagic state) terbesar di dunia yang dianugerahi dengan berbagai macam potensi kemaritiman di dalamnya. Sejak pasca-reformasi tepatnya pada pemerintahan Jokowi-JK paradigma pembangunan ekonomi nasional mulai berubah yang semula bertumpu pada daratan semata (land based economy) kini beralih ke arah ekonomi kemaritiman (maritime based economy). Salah satu perangkat lunak pembangunan ekonomi nasional adalah regulas sebagai instrumen yuridis yang digunakan untuk menjamin kepastian hukum, jika masih terdapat regulasi yang ada mengalami duplikasi, redundansi, dan irrelevant regulations yang menghambat pembangunan, maka perlu adanya kebijakan deregulasi dan debirokratisasi agar percepatan pembangunan ekonomi kemaritiman dapat segera teralisasi. Adapun tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui implementasi kebijakan deregulasi dan debirokratisasi regulasi ekonomi kemaritiman serta untuk mengetahui implikasi dari kebijakan tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi deregulasi dan debirokratisasi telah dilaksanakan melalui serangkaian paket kebijakan ekonomi yang dikeluarkan pada September tahun 2015. Total ada 139 regulasi direlaksasi mengalami deregulasi dan debirokratisasi dengan berbagai klasifikasi kegiatan mulai dari kemudahan investasi, efisiensi industri, kelancaran perdagangan dan logistik, serta kepastian bahan baku sumber dalam negeri, untuk kemudian ditindakanjuti oleh Pemerintah Daerah. Dampak dari deregulasi dan debirokratisasi belum membuahkan hasil, sekitar 8 dari 11 regulasi yang telah direlaksasi belum dapat diimplementasikan secara optimal. Hal tersebut disebabkan oleh lambannya tindaklanjut Pemerintah Daerah yang memiliki kendali terhadap kegiatan industri dan bisnis lainnya di daerahnya masing-masing. Maka dari itu perlu adanya keseriusan lebih dari Pemerintah Daerah untuk menunjang paket kebijakan deregulasi dan debirokratisasi regulasi ini agar berjalan dengan maksimal, serta agar percepatan pembangunan ekonomi kemaritiman dapat segera terwujud.

Kata Kunci : Deregulasi, Debirokratiasi, Regulasi, Ekonomi Kemaritiman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[1] Penulis adalah Alumni Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Angkatan 2013

I. Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Tentu saja hal tersebut merupakan anugerah kemaritiman yang diberikan oleh Tuhan Yang Maha Esa agar kemudian menjadi niscaya untuk dimiliki dan dikelola dengan sebaik-baiknya oleh bangsa Indonesia. Seluruh penjuru wilayahnya dihiasi dengan pulau-pulau yang memiliki keberagaman karakter yang terhimpun dalam satu kesatuan geografis yang sering dikenal dengan Nusantara.

Pemahaman bangsa Indonesia pada Wawasan Nusantara yang dicanangkan oleh Perdana Menteri Djuanda pada 13 Desember 1957 yang kemudian disahkan dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982). Kovensi Hukum Laut PBB tersebut meningkatkan luas wilayah Indonesia sehingga panjang pantai Indonesia mencapai 95.181 km dengan luas wilayah laut 5,8 juta km^2, mendominasi yakni 70% dari total luas teritorial Indonesia sebesar 7,7 juta km2 dengan jumlah pulau sekitar 17.000-an. Kondisi tersebut menempatkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia karena memiliki luas laut dan jumlah pulau yang besar. Wawasan Nusantara tersebut menunjukkan pada dunia bahwa Nusantara adalah sebagai kesatuan wilayah, kesatuan politik dan kesatuan ekonomi. Dalam visi pembangunan seharusnya visi darat dan visi laut harus menjadi sebuah kesatuan yang terintegrasi untuk mensejahterakan rakyat di seluruh wilayah NKRI sehingga dalam implementasi pembangunan ekonomi maka keterpaduan kekuatan ekonomi berbasis darat *(land based economy)* dan ekonomi berbasis laut *(ocean based economy)* menjadi kekuatan Ekonomi Nusantara serta menjadi modal yang kuat dalam membangun Negara Maritim.[2]

Kontribusi perekonomian berbasis maritim dalam perkonomian nasional mengalami pertumbuhan namun dalam persentasi di bawah pertumbuhan ekonomi nasional yang dalam dasawarsa terakhir mencapai antara 4,63-6,49%. Dengan PDB yang telah mencapai lebih dari Rp 8.241 trilliun Indonesia memiliki peran penting dalam perekonomian dunia, namun demikian peran perekonomian berbasis maritim hanya mencapai sekitar 22,42%. Peran ekonomi kelautan dalam struktur perekonomian Indonesia kurang

[2] Tridoyo Kusumastanto, Makalah: *Kebijakan Ekonomi dalam Pembangunan Negara Maritim*, Institut Pertanian Bogor, hlm. 2

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berkembang dengan baik bila dibandingkan dengan potensi kelautan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Aktivitas ekonomi kelautan tersebut belum berkembang dengan baik disebabkan oleh faktor-faktor kebijakan nasional yang tidak berpihak kepada pengembangan bidang ekonomi kelautan sehingga menyebabkan struktur ekonomi Indonesia bias aktivitas berbasis daratan. Di antara indikator yang menunjukkan aktivitas ekonomi kelautan kurang berkembang di antaranya adalah rendahnya investasi yang berdampak pada lambatnya pertumbuhan ekonomi berbasis maritim/kelautan. Kontribusi bidang kelautan dalam struktur perekonomian Indonesia didominasi oleh sektor pertambangan dan energi sebesar 9,13%, selanjutnya secara berturut-turut industri maritim 4,67%, perikanan 2,79%, pariwisata bahari 1,52%, transportasi laut 1,48%, jasa kelautan 1,32% dan bangunan kelautan 1,01%.[3]

Negara Indonesia yang notabene memiliki 70% luas wilayah perairan dari total seluruh wilayahnya belum dapat merepresentasikan seluruh potensi kekayaan maritim di dalamnya. Pemerintah selama ini nampaknya belum berpihak dan memberikan perhatian lebih kepada sektor kemaritiman. Seringkali sektor maritim dipandang sebelah mata karena dinilai kurang memberikan prospek yang bagus bagi kelangsungan pertumbuhan ekonomi nasional. Hal tersebut tentu sangat ahistoris, jika kita bersama-sama menengok ke belakang kejayaan peradaban maritim Nusantara yang mampu menguasai hampir setengah Asia melalui kekuatan maritimnya.

Pascareformasi paradigma pembangunan ekonomi Indonesia mulai bergeser—dari yang semula berorientasi agraris—kini menuju ke arah maritim. Hal tersebut semakin dikuatkan dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 yang memuat delapan misi pembangunan Indonesia, di antaranya untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan *(archipelagic state)* yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional dengan cara menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat dan pemerintah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[3] *Ibid.,* hlm. 3-4

agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan.

Ketika rezim telah beralih ke pemerintahan Jokowi-JK. Pembangunan berorientasi maritim mulai terlihat geliatnya ketika dalam pidato kenegaraan pertamanya di gedung MPR/DPR senin (20/10/2014), beliau—Presiden Joko Widodo—menyinggung visinya dalam memperkuat kemaritiman Indonesia pada masa depan. "Kita telah lama memunggungi samudra, laut, selat, dan teluk. Maka, mulai hari ini, kita kembalikan kejayaan nenek moyang sebagai pelaut pemberani. Menghadapi badai dan gelombang di atas kapal bernama Republik Indonesia." (tempo.co, 2014).

Upaya untuk mewujudkan nawacita tersebut selalu diawali dengan pembuatan konstruksi dasar yuridis yang kemudian dituangkan ke dalam kebijakan-kebijakan dengan tujuan untuk memberikan kepastian hukum sebagai langkah utama mempercepat pembangunan nasional terutama pada sektor ekonom kemaritiman. Akan tetapi produk kebijakan-kebijakan pemerintah tersebut tidak selalu berbanding lurus dengan kebutuhan percepatan pembangunan. Ini terbukti dari masih banyaknya regulasi-regulasi—yang terkait dengan sektor ekonomi kemaritiman—terjadi duplikasi, redudansi dan bahkan ketidakcocokan regulasi *(irrelevant regulations)* satu dengan lainnya.

Permasalahan di atas bukanlah persoalan remeh-temeh pada umumnya, hal tersebut telah menimbulkan penurunan kontribusi daerah utama terhadap ekspor non-migas nasional, penurunan investasi asing sektor industri dan penurunan penyerapan tenaga kerja dalam investasi sektor industri, sebab banyak para pelaku usaha terutama investor dirugikan oleh kebijakan ekonomi dalam negeri yang inefesien dan berbelit-belit terutama pada sektor kelautan yang menjadi episentrum maritim Indonesia. Oleh karena itu, untuk menanggulangi permasalahan yang menghambat proses tumbuh kembang Indonesia sebagai salah satu negara dengan potensi kekayaan maritim terbesar di dunia ini, maka pemerintah dinilai perlu melakukan deregulasi dan debirokratisasi segala aturan ekonomi kemaritiman guna mempercepat realisasi nawacita Indonesia poros maritim dunia.

Adapun maksud dan tujuan daripada penulisan ini adalah untuk mengetahui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

implementasi dan implikasi deregulasi dan debirokratisasi kebijakan pada sektor ekonomi kemaritiman dalam rangka mewujudkan nawacita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Oleh karena itu berdasarkan pemaparan di atas, maka dapat diidentifikasi permasalahannya sebagai berikut: (1) Bagaimana implementasi kebijakan deregulasi dan debirokratisasi regulasi ekonomi kemaritiman dalam rangka mewujudkan nawacita Indonesia sebagai poros maritim dunia?; (2) Bagaimana implikasi dari kebijakan deregulasi dan debirokratisasi regulasi ekonomi kemaritiman terhadap upaya mewujudkan nawacita Indonesia sebagai poros maritim dunia?.

II. Pembahasan

1. Pengertian Konsep Deregulasi dan Debirokratisasi

Deregulasi merupakan kegiatan atau proses menghapuskan pembatasan dan peraturan yang bersifat menghambat atau *bottlenecking*. Sedangkan menurut Weber dalam Griffin (2004:41), debirokratisasi adalah upaya untuk menyederhanakan suatu prosedur yang dianggap terlalu berbelit-belit, debirokratisasi juga diartikan sebagai prasyarat bagi pembangunan ekonomi dan upaya penciptaan industri modern. Tanpa debirokrasi tidak mungkin dicapai ekonomi modern yang berkelanjutan, industrialisasi yang cepat dan "*take-off into selfsustained growth*".

Dari pengertian di atas dapat dipahami bahwa deregulasi sebagai pengaturan kembali, penataan kembali peraturan perundang-undangan yang diakibatkan oleh berbagai sebab atau alasan. Namun, seringkali dipahami bahwa deregulasi merupakan usaha untuk mengurangi atau menghapuskan berbagai ketentuan dan intervensi yang berlebihan dalam kegiatan atau aktivitas Pemerintahan. Sedangkan debirokratisasi dipahami sebagai upaya bagaimana memperpendek jalur birokrasi dan mengembangkan partisipasi publik dalam birokrasi di antaranya, (a) prosedur yang berliku-liku dibuat menjadi tidak berliku-liku; (b) Prosedur yang memerlukan biaya tinggi, menjadi prosedur yang mantap, singkat sehingga biaya ringan; (c) Prosedur yang sering menimbulkan kemacetan, diubah menjadi prosedur yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL

melancarkan; (d) Prosedur yang komunikasinya sempit, diubah menjadi komunikasi sampai ke bawah (luas).[4]

Beberapa pemaparan di atas sama-sama memberikan keterangan bahwa antara deregulasi dan debirokratisasi memiliki tujuan yang sama demi memudahkan dan mempercepat proses pembangunan ekonomi dengan memangkas dan mengurangi kebijakan-kebijakan yang tidak perlu dan tidak cocok *(irrelevant regulations)* dengan kebutuhan birokrasi terutama pada bidang ekonomi kemaritiman. Dengan demikian 2 (dua) mekanisme di atas—deregulasi dan debirokratisasi—dapat disebut sebagai katalis pembangunan perekonomian nasional, lebih-lebih pada sektor kemaritiman yang terkenal dengan banyaknya regulasi yang mengatur, tumpang-tindihnya aturan satu dengan lainnya, ditambah dengan pengurusan birokrasi yang berbelit-belit yang mengakibatkan inefisiensi tenaga, waktu, maupun biaya yang timbul.

Tentu hal tersebut sangat merugikan tidak hanya untuk investor/pelaku usaha, tetapi juga pemerintah sebagai



penyelenggara negara. Oleh karena itu, perlu diciptakan keadaan saling menguntungkan *(favorable mutual condition)*—antara pemerintah sebagai pemegang kendali kebijakan dengan investor atau pelaku usaha sebagai motor penggerak kapal ekonomi kemaritiman Indonesia.

2. Implementasi Deregulasi dan Debirokratisasi Kebijakan Ekonomi Kemaritiman

Deregulasi dan debirokratisasi mulai digulirkan ketika Presiden Joko Widodo menyadari bahwa percepatan pembangunan tidak dapat dilakukan tanpa regulasi yang kondusif. Karenanya, Presiden Joko Widodo (Jokowi) meminta komitmen pemerintah untuk melakukan deregulasi

[4] Diambil dari Presentasi Grahat Nagara, *Kebijakan Debirokrasi dan Deregulasi Dalam Mewujudkan Good Governance,* Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, 14 Maret 2012.
Diakses dari https://www.slideshare.net/GrahatNagara/debirokrasi-dan-deregulasi, pada tanggal 19 Juni 2017 pukul 13:55 WIB.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan debirokratisasi. "Deregulasi dan debirokratisasi itu kita lakukan untuk memberikan kecepatan pelayanan, kepastian regulasi, sinkronisasi, kemudahan berinvestasi, serta meningkatkan produktivitas," ujar Jokowi saat Pidato Kenegaraan di Gedung DPR/MPR, Senayan, Jakarta, Selasa (16/8/2016).[5]

Komitmen kuat pemerintah dalam melakukan deregulasi dan debirokratiasi tersebut dilatarbelakangi oleh beberapa fakta yang dirilis oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia melalui *slideshow* yang berjudul Perkembangan Pelaksanaan Kebijakan Deregulasi September 2015, di dalamnya menerangkan sebagai berikut:

Gambar 1; Perkembangan Perekonomian Nasional Q-I/2012 - Q-II/2015

Dari gambar di atas dapat diperoleh keterangan bahwa, Ekonomi Indonesia Q-II/2015 tumbuh 4.67%, melambat dibanding capaian Q-II/2014 yang tumbuh 5.03% dan Q- I/2015 yang tumbuh 4.72%. Selain itu, konsumsi rumah tangga Q-I/2015 tumbuh 4,70% yoy, Q-II/2015 tumbuh 4,97% yoy, menurun dibandingkan dengan rata-rata tingkat pertumbuhan 5,3% tahun 2014. Padahal porsi kontribusi konsumsi rumah tangga terhadap PDB sebesar 55%, sehingga menjadi mesin penggerak perekonomian nasional.[6]

Deselerasi juga terjadi dalam beberapa sektor seperti, menurunnya peranan ekspor terhadap pertumbuhan ekonomi. Di sisi lain, kecenderungan dekaden juga terjadi pada rasio ekspor non-migas terhadap PDB Indonesia, dsb. Maka dari itu respon terhadap perlambatan pertumbuhan ekonomi yang dilakukan pemerintah adalah dengan melakukan serangkaian kebijakan deregulasi, debirokratisasi, dan memberikan insentif fiskal dalam rangka menggerakkan perekonomian nasional (sektor riil) dengan tujuan mendorong daya saing industri nasional.

Adapun beberapa tujuan adanya kebijakan deregulasi dan debirokratisasi adalah untuk melepas tambahan beban

[5] Diakses dari https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3276513/jokowi-sudah-terbitkan-12-paket-kebijakan-ekonomi-dan-hapus-3000-perda, pada tanggal 19 Juni 2017 pukul 16:13.

[6] Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia; Slideshow: *Perkembangan Pelaksanaan Kebijakan Deregulasi September 2015;* Jakarta, hlm. 2.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

bagi industri, percepatan penyelesaian kesenjangan daya saing industri, dan inisiatif baru untuk mendorong keunggulan industri nasional di pasar domestik maupun pasar global. Lebih lanjut, deregulasi dan debirokratisasi juga diharapkan dapat mendorong pengembangan produk dan pasar baru bagi ekspor hasil industri yang berdaya saing dengan memberikan kelancaran dan efisiensi pengadaan bahan baku dan distribusi ekspor. Deregulasi juga bertujuan untuk mempermudah investasti sektor industri baik untuk pengembangan cabang-cabang industri maupun untuk meningkatkan ekspor dan penyerapan tenaga kerja.[7]



Tahap pertama implementasi kebijakan deregulasi dan debirokratisasi dilakukan pada awal 1 (satu) s.d. 9 (sembilan) September 2015 dengan pelbagai bentuk, seperti di antaranya:

a. Mengurangi Peraturan (Deregulasi);
b. Mempermudah Pelayanan Birokrasi (Debirokratisasi);
c. Meningkatkan Penegakan Hukum dan Kepastian Usaha.

Adapun cakupan kegiatan industri yang direlaksasi, di antaranya:

a. Kemudahan Investasi;
b. Efisiensi Industri;
c. Kelancaran Perdagangan dan Logistik;
d. Kepastian Pengadaan Bahan Baku Sumber Dalam Negeri, terutama untuk sektor pertanian kelautan dan perikanan, hasil huta, dan barang tambang.[8]

Ringkasan peraturan yang mengalami deregulasi pada tahap I berdasarkan klasifikasi kegiatan industri yang direlaksasi:

Gambar 2; Ringkasan Deregulasi Tahap I[9]

Total ada 139 (seratus tiga puluh sembilan) peraturan yang mengalami

[7] *Ibid,* hlm. 27.

[8] *Ibid,* hlm. 28.

[9] *Ibid,* hlm. 29.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

deregulasi, dari keseluruh peraturan tersebut memang tidak semuanya koheren dengan sektor ekonomi kemaritiman, implementasi deregulasi dan debirokratisasi yang dilakukan oleh pemerintah mencakup perekonomian makro nasional. Meskipun demikian ekonomi kemaritiman tetap mendapat prioritas guna percepatan pembangunan perekonomian nasional untuk mewujudkan nawacita Indonesia Poros Maritim Dunia.

Spesifikasi kebijakan deregulasi dan debirokratisasi tahap I terhadap sektor ekonomi kemaritiman di antaranya, terkait dengan kemudahan investasi yang dibagi ke dalam beberapa bidang, salah satunya bidang energi di antaranya adalah dengan penyediaan penjualan solar eceran, BBG bagi nelayan, penurunan harga gas untuk industri tertentu. Lain daripada itu, untuk kelancaran perdagangan dan logistik adalah dengan menempatkan API sebagai identitas tunggal importir dan SIUP sebagai identitas eksportir, melancarkan ekspor produk industri dengan menghilangkan perizinan, persyaratan dan duplikasi pemeriksaan, memudahkan impor bahan baku untuk industri dan pengawasan impor barang konsumsi. Selain itu berkaitan dengan kepastian bahan baku sumber dalam negeri untuk bidang perikanan dan kelautan, pemerintah melakukan efisiensi usaha nelayan. Bidang pertambangan adalah dengan mempermudah pengadaan scrap, dst.

Semuanya adalah bentuk spesifik implementasi dari kebijakan deregulasi dan debirokratisasi tahap I yang dilakukan oleh pemerintah Jokowi-JK. Sedangkan paket kebijakan ekonomi tahap II pada medio September dan tahap III pada akhir September tidaklah memiliki koherensi dengan spirit deregulasi dan debirokratisasi khususnya pada sektor ekonomi kemaritiman. Hal ini disebabkan oleh konstelasi perekonomian nasional yang masih fluktatif dan dependen dengan keadaan perekonomian global yang belum pulih secara optimal dari dampak melambatnya perekonomian Amerika Serikat pada tahun 2015 yang lalu.

3. Implikasi Deregulasi dan Debirokratisasi Kebijakan Ekonomi Kemaritiman

Bentuk implementasi deregulasi dan debirokratisasi melalui paket kebijakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

ekonomi tahap I yang dilakukan pemerintah pada awal bulan September 2015 tersebut tidaklah ada gunanya bilamana keseluruhan instrumen peraturan yang sudah melewati proses relaksasi—dengan adanya deregulasi dan debirokratisasi—tidak mendapat respon positif *(follow up)* dari pemerintahan daerah yang ada di bawah. Hal ini disebabkan hampir seluruh peraturan yang mengalami deregulasi dan debirokratisasi tersebut berkaitan dengan sektor industri dan kegiatan bisnis lainnya yang kebanyakan bertumpu dan bertempat di daerah-daerah.

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia telah merilis kurang lebih ada 8 (delapan) kebijakan deregulasi yang perlu ditindak lanjuti oleh daerah, dan 3 (tiga) usulan kebijakan deregulasi yang berkaitan langsung dengan daerah. Namun ternyata dari seluruhnya hanya beberapa saja yang mendapatkan respon positif—dapat ditindaklanjuti dengan baik—oleh daerah-daerah yang mengelola perindustrian dan kegiatan bisnis lainnya. Perlu diketahui lebih lanjut bahwa persoalan lambatnya *follow up* yang dilakukan pemerintah daerah tersebut tidak hanya dalam paket kebijakan deregulasi dan debirokratisasi saja, akan tetapi paket kebijakan ekonomi lainnya juga belum dapat terealisir dengan maksimal.[10]

Center of Reform on Economics (CORE) Indonesia menyebut upaya pemerintah untuk mengurangi aturan yang mempermudah investasi sudah cukup baik. Sayangnya implementasi daripada deregulasi belum begitu maksimal. Direktur Eksekutif CORE Indonesia Mohammad Faisal mengatakan, paket ekonomi yang telah dikeluarkan pemerintah untuk penyederhanaan peraturan dilakukan secara besar-besaran pada paket ekonomi jilid ke-1 hingga jilid ke-14. "Tapi masalahnya adalah implementasi dari paket deregulasi itu yang lambat dan tidak sinkron dengan kebijakan di tingkat pemda (pemerintah daerah)," ujarnya kepada *Metrotvnews.com* di Jakarta, Jumat 7 April 2017.[11]

III. Kesimpulan

[10] Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia; Slideshow: *Usulan Tindak Lanjut Kebijakan Deregulasi untuk Pemerintah Daerah, 21 Oktober 2015;* Jakarta, hlm. 2-4.

[11] Diakses dari web: http://ekonomi.metrotvnews.com/makro/VNxQVPDb-core-indonesia-dampak-deregulasi-masih-lambat, pada pukul 10.00 WIB.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berdasarkan uraian-uraian dari permasalahan di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Paradigma pembangunan ekonomi nasional mulai bergeser ke arah kemaritiman yang telah lama dilupakan oleh pemerintah—sebelum reformasi—masih berorientasi pada pembangunan agraris *(Land Based Economy);*
2. Mewujudkan nawacita Indonesia Poros Maritim Dunia masih terhambat karena adanya regulasi-regulasi pada sektor ekonomi kemartiman yang mengalami duplikasi, redudansi dan *irrelevant regulations.*
3. Perlu adanya deregulasi dan debirokratiasi terhadap peraturan-peraturan yang masih terjadi duplikasi, redundansi dan *irrelevant regulations* sebagai wujud katalisasi pembangunan perekonomian nasional terutama pada sektor ekonomi kemaritiman yang menjadi spirit nawacita Indonesia Poros Maritim Dunia;
4. Implementasi deregulasi dan debirokratisasi dilakukan secara makro mencakup sektor-sektor umum dalam perekonomian nasional, oleh karena itu perhatian terhadap ekonomi kemaritiman masih kecil angkanya, meskipun patut diapresiasi ada langkah konkret untuk merealisasikannya.
5. Dampak deregulasi dan debirokratisasi kurang begitu memacu dan memicu pertumbuhan perekonomian nasional terlebih pada sektor ekonomi maritim. Hal tersebut dikarenakan tidak adanya respon yang cepat dari pemerintah daerah yang menjadi *pioneer* kegiatan industri dan bisinis lainnya. Padahal 8 dari 11 regulasi yang mengalami deregulasi dan debirokratisasi haruslah ditindaklanjuti langsung oleh pemerintah daerah.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Griffin, 2004. *Manajemen,* alih bahasa Gina Gania, Jakarta: Erlangga. (Buku)

Kusumastanto, Tridoyo, 2014. *Strategi Pembangunan Indonesia sebagai Negara Maritim,* Bogor: Institut Pertanian Bogor. (Makalah)

Kusumastanto, Tridoyo, 2015. *Kebijakan Ekonomi dalam Negara Maritim,* Bogor: Institut Pertanian Bogor. (Makalah)

Kementerian Koordinator Perekonomian Republik Indonesia, 2015. *Perkembangan Pelaksanaan Kebijakan Deregulasi,* Jakarta. (Slideshow) https://diplomasiekonomi.kemlu.go.id/images/Deregulasi%20Nasional.pdf

Kementerian Koordinator Perekonomian Republik Indonesia, 2015. *Usulan Tindak Lanjut Kebijakan Deregulasi untuk Pemerintah Daerah,* Jakarta. (Slideshow) https://diplomasiekonomi.kemlu.go.id/images/Deregulasi%20Daerah.pdf

Nagara, Grahat, 2012. *Kebijakan Debirokrasi dan Deregulasi dalam Mewujudkan Good Governence,* Depok: Universitas Indonesia. (Slideshow) https://www.slideshare.net/GrahatNagara/debirokrasi-dan-deregulasi

Osborne, David, dan Ted Gaebler, 1996. *Mewirausahakan Birokrasi,* terjemahan Abdul Rasyid, Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo. (Buku)

https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3276513/jokowi-sudah-terbitkan-12-paket-kebijakan-ekonomi-dan-hapus-3000-perda (Internet)

http://ekonomi.metrotvnews.com/makro/VNxQVPDb-core-indonesia-dampak-deregulasi-masih-lambat (Internet)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PROFIL PENULIS



Nama	**:** Radityo Muhammad Harseno
Tempat, Tanggal Lahir	**:** Kendal, 2 Oktober 1995
Alamat	**:** Jalan Raya Nomor 15 Ds. Pegandon Kab. Kendal
Media Sosial	**:** erharseno (Line)
	radityoharseno (Instagram)
	Radityo Harseno (Facebook)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KEBIJAKAN KELAUTAN DALAM RANGKA MENJAGA DAN MENGELOLA SUMBER DAYA ALAM LAUT SEBAGAI UPAYA MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

Lathifah Hanim, Mohammad Shofii Noorman
Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang
Jl. Raya Kaligawe Km. 4 Semarang
E-mail: lathifah.hanim@yahoo.co.id; msnoorman43@gmail.com

Abstract

Indonesia has a vision World Maritime Poros. The government's agenda corresponds with the vision include the construction of a maritime culture, maritime resource management, infrastructure development and connectivity maritime, maritime security and defense diplomacy. Marine resources has great potential for the development of the national economy in order to realize Indonesia as the shaft maritime world, however, the setting and its use should be undertaken with caution in order to avoid destruction of the population, habitat and ecosystem. As a developing country, Indonesia must establish closer cooperation with technologically advanced countries to explore the marine resources. In addition, to realize the ideals of Indonesia as the World Maritime shaft must be able to ensure that safety and security in the sea area a top priority.

Keywords: ***World Maritime Poros, Maritime Policy, Marine Resource Management***

Abstrak

Indonesia memiliki visi sebagai Poros Maritim Dunia. Agenda pemerintah terkait dengan visi tersebut diantaranya adalah pembangunan budaya maritim, pengelolaan sumber daya maritim, pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi dan pertahanan keamanan maritim. Sumber daya kelautan memiliki potensi yang sangat besar untuk pengembangan ekonomi nasional dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia, meskipun demikian pengaturan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara seksama agar tidak terjadi kerusakan populasi, habitat dan ekosistem. Sebagai negara berkembang, secepatnya Indonesia menjalin dan memperkuat kerjasama bersama negara maju untuk pengembangan teknologi eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut. Selain itu, untuk mewujudkan cita Indonesia sebagai pusat dari maritime dunia, maka Indonesia harus memprioritaskan peningkatan keselamatan dan keamanan daerah laut.

Kata kunci: **Poros Maritim Dunia, Kebijakan Kelautan, Pengelolaan Sumber Daya Laut**

A. PENDAHULUAN

Saat ini adalah era baru bagi perekonomian dunia. Pembuatan kebijakan serta giat geliat perdagangan dunia di latarbelakangi oleh globalisasi. Organisasi-organisasi perdagangan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

dunia baik melalui WTO dan lainnya menjadi bumbu penyemangat. Semangat ini didasari dari pandangan dan pengalaman selama proses perdagangan dilakukan. *Zero resistance* menjadi paham yang sekarang dianut dan dikembangkan karena diyakini dapat meningkatkan volume perdagangan antar negara.

Seiring berubahnya tingkat produktifitas, berubah pula situasi arus perdagangan. Saat ini perdagangan dunia dipegang oleh negara China. Amerika dan Eropa yang dulu menguasai malah berubah dan saat ini berada di titik lesu perdagangan. Hal ini membuat arus perdagangan yang ada berubah dan meningkatkan volume perdagangan hingga 45 % (empat puluh lima persen) dari total perdagangan laut dan itu menggunakan laut Indonesia.[1]

Era Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) saat ini menjadi salah satu penyebab meningkatnya volume perdagangan dan produktifitas ekonomi. Dua hal tersebut diatas seharusnya dapat membuat Indonesia menteremahkan ini sebagai peluang dan upaya untuk memperkuat jati diri sebagai negara poros maritime dunia. [2]

Konsekuensi logis pilihan mejadi negara Poros Maritim Dunia bisa dicapai melalui upaya pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, pemberdayaan seluruh potensi maritim demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritim dalam politik luar negeri Indonesia selama jangka waktu lima tahun kedepan. Sehingga dapat dipahami, bahwa untuk menuju Negara Poros Maritim Dunia akan mencakup praktek dan proses pembangunan maritim di berbagai aspek, seperti politik, sosial-budaya, pertahanan dan keamanan, infrastruktur, terutama aspek ekonomi dan regulasinya.

Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia diantara persilangan samudra Hindia dan samudra Pasifik secara otomatis memberikan banyak potensi sumber daya laut yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk masa depan bangsa dan tulang punggung pembangunan nasional, namun pemanfaatan potensi Sumber Daya Laut (SDL) secara optimal haruslah diarahkan pada pendayagunaan sumber daya ikan dengan memperhatikan daya dukung yang ada dan kelestariannya guna meningkatkan kesejahteraan rakyat. Jumlah ikan di perairan Indonesia yang sangat melimpah jangan hanya menjadi tangkapan dan curian bagi kapal-kapal asing, namun justru diberikan kepada nelayan lokal untuk meningkatkan kesejahteraan penduduku di kawasn pesisir dan sekitarnya.

Secara geografis, Indonesia terletak pada 6ºLU- 11ºLS dan antara 95º BT- 141ºBT. Letak secara geografis tersebut merujuk pada letak berdasarkan garis lintang dan bujur. Jika berpedoman pada leak geografis tersebu, maka Indonesia menjadi Negara beriklim tropis, dengan curah hujan yang tinggi, menerima penyinaran matahari sepanjang tahun, dan banyak penguapan sehingga kelembapan udara tinggi. Sebagai negara tropis, seyogyanya sangat

[1] Muhammad Jamil, Indonesia Poros Maritim Dunia Menuju Ekonomi Berbasis Kelautan, 2015, http://www.kompasiana.com/muhammad/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasis-kelautan_54f38221745513962b6c789b, (diakses pada 15/11/2016)

[2] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

banyak kekayaan sumber daya yang dimiliki oleh Indonesia, termasuk SDL sebagaimana telah disebutkan sebelumnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk menulis makalah ini dengan judul kebijakan kelautan dalam rangka menjaga dan mengelola sumber daya alam laut sebagai upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sedangkan permasalahan yang coba dijawab adalah berkaitan dengan bagaimanakah kebijakan kelautan dalam rangka menjaga dan mengelola sumber daya alam laut sebagai upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

B. PEMBAHASAN

1. Posisi Strategis Laut Indonesia

Secara bahasa, merujuk pada pengertian menurut Bahasa Indonesia, laut diartikan sebagai kumpulan air asin dalam jumlah yang banyak dan luas yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau. Jadi laut merupakan air yang menutupi permukaan tanah yang sangat luas dan umumnya mengandung garam dan berasa asin. Biasanya air mengalir yang ada di darat akan bermuara ke laut.[3] Hampir seluruh negara d dunia memiliki wilayah laut, kecuali sebagian kecil saja yang tidak memiliki wilayah laut dan hanya berupa daratan.

Sedangkan definisi kelautan menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 adalah hal yang berhubungan dengan Laut dan/atau kegiatan di wilayah Laut yang meliputi dasar Laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan Laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau. Untuk melindungi wilayah laut Indonesia, Pemerintah melakukan upaya pelindungan lingkungan Laut melalui konservasi Laut, pengendalian Pencemaran Laut, penanggulangan bencana Kelautan, dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan dan bencana. Upaya-upaya tersebut dilakukan seiring dengan banyaknya kegiatan yang dapat mencemari wilayah laut Indonesia, seperti *illegal fishing*, pembuangan limbah cair ke laut kecelakaan kapal tanker pengangkut minyak di laut dan sebagainya.

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, pengaturan mengenai kelautan diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 yang terdiri atas beberapa bab. Bab pertama mengatur tentang Ketentuan umum, kemudian bab kedua mengatur tentang asas dan tujuan, bab ketiga mengatur tentang ruang lingkup, bab keempat mengatur tentang wilayah laut, bab kelima mengatur tentang Pembangunan Kelautan, bab Keenam mengatur tentang Pengelolaan Kelautan, bab ketujuh mengatur tentang Pengembangan Kelautan, bab kedelapan mengatur tentang pengelolaan ruang laut dan pelindungan lingkungan laut, dan bab kesembilan atau bab terakhir mengatur tentang Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut.

Banyaknya jumlah bab di undang-undang tersebut mengindikasikan bahwa wilayah laut perlu dikelola dan dilindungi secara maksimal dan menyeluruh. Sebab, pada dasarnya laut memiliki banyak fungsi / peran / manfaat bagi kehidupan manusia dan makhluk hidup lainnya

[3] kbbi.web.id/laut diakses pada tgl. 20 Nopember 2016.

karena di dalam dan di atas laut terdapat sangat banyak sekali kekayaan sumber daya alam yang dapat kita manfaatkan diantaranya yaitu : sebagai tempat rekreasi dan hiburan, sebagai pembangkit listrik tenaga ombak, pasang surut, angin, juga sebagai tempat budidaya ikan, kerang mutiara, rumput laut, dan sebagainya. Laut juga bisa diekplorasi sebagai tempat barang tambang berada, sebagai salah satu sumber air minum (desalinasi, proses ini banyak dimanfaatkan oleh negara maju untuk menjaga ketersediaan air bersih bagi masyarakat), sebagai jalur transportasi air, sebagai tempat cadangan air bumi dan sebagai objek riset penelitian dan pendidikan serta banyak lagi potensi laut.

Negara maritime terbesar di dunia adalah Indonesia. Mendapatkan predikat ini karena Indonesia memiliki 13.500 pulau dan wilayah laut dengan panjam 3.000mil. Indonesia berada di antara 2 (dua) samudera serta 2 (dua) benua dan ini mmbuat Indonesia berada di wilayah sangat strategis dari jalur perdagangan laut dunia.

75% (tujuh puluh lima persen) wilayah Indonesia adalah perairan (laut) yang membuat Indonesia acapkali dilalui kapal berisikan barang produksi yang bernilai 45% (empat puluh lima persen) jumlah perdagangan di dunia. Era MEA dan meningkatnya gairah perdagangan saat ini membuat Indonesia memiliki masa depan yang cerah karena potensi lautnya yang tinggi (baru ditilik dari sisi Indonesia sebagai jalur perdagangan dunia, belum sisi lain).

Hal tersebut adalah peluang bagi Indonesia. Seharusnya pemerintah dapat menjadikan wilayah laut sebagai prioritas kebijakan nasional. Untuk mendukung hal tersbeut tentu tetap ebrlandaskan pada konstitusi dimana konsisten mengutamakan integritas, kesejahteraan masyarakat dan politis luar negeri bebas aktif. Lebih dalam lagi, seluruh aktifitas tersbeut untuk menjaga keutuhan Indonesia.

Berbicara mengenai besarnya volume perekonomian, Indoensia dapat disejajarkan dengan India, Amerika, Cina, Eropa dan Brazil. Namun tidak serta merta *treatment* yang dilakukan sama mengingat secara geografis, Indonesia berbeda dengan negara-negara tersebut. Indonesia memiliki wilayah yang sebagian besar adalah laut sedangkan negara lainnya tidak. Ini menyebabkan membengkaknya biaya distribusi. Biaya mahal tersebut dikarenakan wilayah laut membatasi distribusi, kurang efektif dan efisien, sementara jika harus dikirim melalui udara, tentu biaya akan bertambah mahal lagi.

Keberadaan Indonesia sebagai negara maritime diwakili salah satunya oleh Kepulauan Riau. Kepulauan Riau memiliki posisi yang sangat strategis dan berada di jalur perdagangan Indonesia selama berates-ratus tahun. Ini membuat masyarakat Kepulauan Riau menjadi pedagang antar pulau. Walaupun ada yang memiliki pekerjaan lainnya, tetapi itu hanya sebagian kecil. Kepulauan Riau adalah *barrier* dan gerbang perdagnagan dunia karena posisi strategsinya di selat malaka, bagian barat nusantara. agian tenggara selat malaka tersebut merupakan pusat sumber komoditi perdagangan rempah-rempah dunia sejak abad ke-15 hingga abad ke-19.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Wilayah Kepulauan Riau semakin mengkokohkan diri menjadi wiayah dengan penduduk sebagian besar pedagang karena para saudagar dari Cina, Melayu, India dan Arab menetap di saya. Mereka diceritakan sebagai orang laut yang selama ratusan tahun menjadikan nusantara sebagai jalur perdagangan Maka, potensi alami tersebut sejatinya bisa dimanfaatkan untuk mendukung upaya Indonesia sebagai poros maritim dunia.

2. Potensi Ekonomi Kelautan

Gambaran mengenail letak strategis Indonesia, terutama dengan wilayah lautnya, juga berdampak pada aspek perekonomian yang ada. Masyarakat Indonesia sebenarnya harus sejahtera mengingat potensi laut Indonesia yang besar dan memakmurkan. Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia seluas 2.400.000 km2 sangat kaya akan sumber daya laut dan dapat dimanfaatkan sebagai sarana mensejahterakan rakyat Indoneisa. [4] Sayangnya Indonesia belum dapat memaksimalkan potensi ekonomi laut tersebut. Permasalahan kurang maksimalnya eksploitasi ini disebabkan Indonesia belum didukung oleh teknologi yang mumpuni.

Sebenarnya dengan zona ekonomi ekslusif yang luas, banyak factor yang dapat digali potensinya antara lain sector perikanan budidaya, sector pengolahan perikanan, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya energi laut lepas, serta tentunya sector perikanan tangka.[5] Beragam sekor tersebut faktanya saat ini belum banyak dieksplorasi sehingga membuka peluang besar bagi kapal-kapal asing untuk mengeruk kekayaan laut Indonesia secara illegal. Tertangkapnya kapal-kapal berbendera asing yang akhir-akhir ini kerap diberitakan oleh media, merupakan bukti bahwa kekayaan laut Indonesia sangat banyak dan belum bisa dimanfaatkan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Banyak potensi yang dapat digali pada sumber daya laut Indonesia. Sebagai contoh, apabila menggali potensi ikan di laut Indonesia, nilai ekspor terhadap ikan seharusnya tinggi. Namun ini tidka terjadi karena faktor internal yaitu kurangnya daya konsumsi ikan di masyarakat Indonesia sendiri. Hal ini menyebabkan pasar domestik Indonesia terhadap ikan masih rendah. Dengan meningkatkan konsumsi ikan di masyarkaat Indonesia, diharapkan peningkatan terhadap pasar domestik dapat meningkatkan pula nilai eksporSelain itu juga, pemerintah dituntut untuk kreatif mengkampanyekan program gemar ikan, sebagaimana yang telah diinisiasi oleh Kementerian Kelautan. Dengan semakin sadarnya masyarakat tentang manfaat ikan laut, maka tingkat konsumsi ikan di pasar domestic juga akan meningkat.

Peranan sektor kelautan dan perikanan dalam pembangunan nasional terutama adalah mendorong pertumbuhan agro industri melalui penyediaan bahan baku, meningkatkan devisa melalui peningkatan ekspor hasil produk kelautan dan perikanan, meningkatkan kesempatan dan peluang terbukanya lapangan kerja, meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan petani atau nelayan serta menunjang pembangunan nasional melalui pajak dari transaksi yang ada. Sejalan dengan itu, maka kebijakan umum pembangunan sektor kelautan dan perikanan harus

[4] G. T. Suroso, Poros Maritim dan Perkembangan Perekonomian Indonesia, 2015, http://www.bppk.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel/150-artikel-keuangan-umum/20555-poros-maritim-dan-perkembangan-perekonomian-indonesia, (diakses pada 14/11/2016).

[5] *Ibid*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berorientasi pada peningkatan produktivitas, nilai tambah, perluasan kesempatan kerja dan efisiensi usaha serta peningkatan pendapatan usaha sektor kelautan dan perikanan. Kebijakan tersebut harus terintegrasi dan melibatkan seluruh lapisan masyarakat, mensinergikan hulu hingga hilir dan memantau berjalannya program secara kontinyu.

Tridoyo Kusumastanto menyatakan ada 7 (tujuh) sektor kelautan yang memiliki hubungan erat dengan pembangunan ekonomi bangsa. Sector tersebut adalag pertambangan, perikanan, jasa kelautan, industri kelautan, pariwisata bahari, bangunan kelautan, dan perhubungan laut. Menurut perhitungan beliau, kelautan menyumbang sekira 22,5 persen dari produk domestik bruto (PDB). Hal tersebut membuat pemerintah, masyarakat dan pelahku usaha harus memberikan perhatian khusus terhadap sector-sektor tersebut.

Meskpiun demikian, ada beberapa masalah dan tantangan untuk dapat bangkit dan Berjaya dalam sector kelautan tersebut karena banyak permasalahan yang ada. Dapat dimulai dari identifikasi dan pemanfaatan SDL, manajemen birokarasi , revisi peraturan eprundang-undangan, upaya meningkatkan investasi, dll. Identifikasi harus dilakukan untuk memudahkan pemerintah dan pemangku kebijakan guna menghasilkan solusi yang solutif dan relevan.

Pemerintah perlu melakukan usaha yang lebih signifikan dan masif guna menjadikan sektor kelautan sebagai tulang punggung pembangunan ekonomi bangsa Indonesia. Upaya ini misalnya *Pertama,* pengelolaan SDL dan perikanan berkelanjutan dan berbasis masyarakat. Pengelolaan ini berupa proses yang terintegrasi mulai dari pengumpulan informasi, analisis, perencanaan, konsultasi, pengambilan kesimpulan, alokasi sumber dan implementasinya menyangkut segenap potensi baik *renewable* maupun *non renewable resource* kelautan dan perikanan. Pengelolaan ini harus mengarah pada bagaimana SDL yang ada saat ini mampu memenuhi kebutuhan sekarang dan kebutuhan generasi yang akan datang, dimana aspek keberlanjutan harus meliputi aspek ekologi, ekonomi dan sosial.

Kedua, mendorong peningkatan nilai investasi kelautan dan perikanan dari penanaman modal dalam negeri. Hal ini dimaksudkan agar besarnya potensi SDL dan perikanan yang dimiliki bangsa ini dapat dinikmati oleh warganya sendiri. Selain itu pemerintah perlu untuk melakukan kajian lebih detail tentang usaha-usaha perikanan yang dapat dikembangkan di Indonesia di tahun-tahun yang akan datang. Hal ini penting dilakukan karena era milenial membutuhkan inovasi dan kreasi. Percepatan pertumbuhan ekonomi bisa dicapai melalui inovasi dan kreasi tersebut. Sebaliknya, suatu program akan terhenti ketika tiada invasi dan kreasi.

Ketiga, memperbaiki daya saing produk kelautan dan perikanan di pasar Internasional. Pemerintah, industri, akademisi dan masyarakat hendaknya dapat bekerjasama secara sinergis guna meningkatkan nilai daya saing produk tersebut. Pola kemitraan antara keempat elemen tersebut sangat berarti dalam mendorong kualitas produk kelautan dan perikanan. Selain itu perlu juga adanya program peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) berupa pelatihan, penyuluhan dan keterampilan yang lebih terpadu kepada masyarakat yang bekerja dan akan bekerja di sektor perikanan dan kelautan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keempat, negara sesegera mungkin menyusun regulasi untuk dapat melakukan optimalisasi terhadap potensi perikanan dan kelautan. Regulasi tersebut hendapknya dapat menjadi *problem solving* untuk problematika perikanan dan kelutan Indonesia. Sebagai contoh, persoalan otonomi daerah dan desentralisasi serta sengketa mengenai wilayah terluar dan perbatasan dengan regulasi Apabila regulasi yang baik dan disosialisasikan kepada masyaraat, diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi di sektor kelautan dan perikanan.

Berbasis pada seluruh potensi dan tantangan yang dimiliki Indonesia sebagai konsekuensi dari reorientasi kebijakan pembangunan menuju pengembangan perekonomian maritim, maka paradigma pembangunan sektor kelautan dan perikanan-pun harus digeser menjadi prioritas pembangunan perekonomian. Upaya tersebut harus berorientasi pada wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan wilayah darat. Pembangunan maritim pada akhirnya akan membantu peningkatan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian yang berkembang di wilayah darat. Sehingga, akan terjadi efek domino yang secara bertahap akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, khususnya masyarakat di wilayah pesisir.

Pengembangan paradigma sangat minim dengan dukungan studi kelayakan kuantitatif memadai, sehingga mampu meyakinkan pengambil kebijakan agar benar-benar berpihak pada rezim pembangunan yang berorientasi pada potensi kelautan dan perikanan. Selama ini, yang berkembang dominan dalam wacana adalah opini dan argumentasi yang dibangun di atas data kasar atau bahkan abstrak. Misalnya adanya potensi kerugian *illegal fishing*, kemudian dengan mudahnya seolah mengasumsikan seandainya tidak dicuri maka potensi pendapatan negara akan sebesar kerugian yang ditimbulkan *illegal fishing*. Sebuah asumsi yang sangat menyesatkan, karena kita tidak memiliki akses ke pasarnya, sedangkan pelaku *illegal fishing* pasti telah memiliki pembeli.

Proyeksi pengembangan perekonomian maritim harus benar-benar dilengkapi perhitungan matematis yang meyakinkan tentang prospek kontribusinya terhadap perekonomian dan kesejahteraan rakyat, sehingga mampu mencuri perhatian pengambil kebijakan. Dengan demikian, dengan sungguh-sungguh memperhatikan potensi perekonomian maritim maka akan tercapai solusi atas upaya percepatan pengentasan kemiskinan dan pencapaian kesejahteraan rakyat.

Pembangunan berorientasi darat sesungguhnya tidak dengan serta merta menjadi prioritas, karena paradigma berpikir yang tertanam dalam benak pengambil kebijakan sebelumnya. Akan tetapi, justru disebabkan faktor yang jauh lebih dominan, yakni adanya fakta tentang aktivitas perekonomian darat yang lebih besar, lebih pesat, dan jauh lebih atraktif dibanding dengan di laut dan fakta tentang kebutuhan kenyamanan masyarakat yang tentu saja tinggal di daratan. Solusi yang paling mendekati peningkatan aktivitas di wilayah laut dan pesisir adalah dengan mengembangkan kota-kota pelabuhan dan obyek-obyek pariwisata atraktif, sebagaimana yang telah ditunjukkan oleh Hongkong dengan memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada investor swasta dan pelaku industri properti untuk mengambil peran besar mengembangkan kota pelabuhan dan obyek pariwisata. Tentunya,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

upaya ini tak boleh ditunggangi kepentingan politis dan SARA, sehingga kebijakan mengembangkan kota pelabuhan dan obyek pariwisata benar-benar bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat,

3. Urgensi Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla)

Indonesia merupakan negara dengan prospek pertumbuhan ekonomi yang cukup menjanjikan dengan volume perekonomian masuk dalam 16 besar negara di seluruh dunia. Patut disadari bahwa keberlangsungan pembangunan Indonesia di segala bidang sangat tergantung dari sarana prasarana transportasi (perhubungan) dan ketersediaan energi, terutama energi baru dan terbarukan, termasuk hasil eksplorasi sumberdaya energi bawah laut.

Kepentingan suatu negara di wilayah laut, terutama menyangkut masalah pertahanan dan keamanan nasional serta integrasi wilayah secara keseluruhan, yang menjadi modal dasar pelaksanaan tugas pembangunan perekonomian dan upaya peningkatan kesejahteraan rakyat, dapat dilakukan di bawah jaminan rasa aman dan damai.Namun yang tidak kalah penting adalah tugas untuk memastikan terjaminnya keamanan dan keselamatan di wilayah laut.

Konsekuensinya, sebagai negara hukum yang tunduk, terikat, dan patuh pada ketentuan produk hukum dan perundang-undangan berlaku maka menjadi penting untuk menegaskan pengaturan kelautan, termasuk di dalamnya pengaturan ketentuan penyelenggaraan penegakan hukum di wilayah laut, oleh Bakamla, secara jelas dan pengaturan sistem penegakan hukum di laut dimulai penyidikan, penuntutan, dan sistem peradilan yang berwawasan maritim. Cita-cita menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia harus mampu memastikan bahwa faktor keamanan dan keselamatan di wilayah laut menjadi prioritas utama dalam pengelolaan potensi perekonomian dan potensi-potensi lain sebagai konsekuensi posisi strategis wilayah laut Indonesia di dunia.

Kehadiran Bakamla yang berdaya (*powerful*) dengan segala kewenangan yang dijamin secara tegas dalam Undang-Undang Kelautan, termasuk memiliki kewenangan penegakan hukum yang didukung unsur*criminal justice system* lain berwawasan kemaritiman harus dapat menjamin kepastian hukum.Bakamla bekerja secara efektif dan efisien, menjamin keamanan dan keselamatan laut. Para pengguna jasa transportasi laut serta pelaku ekplorasi dan eksploitasi potensi kekayaan laut pun merasa cukup nyaman, terjamin keamanan dan keselamatannya, serta terbebas dari perompakan dan pungutan liar para preman dan oknum aparat yang mengampu di bidang kelautan. Akhirnya, biaya distribusi di laut yang dirasakan sangat mahal akan dapat ditekan.

UU no. 32 Tahun 2014 ini terdiri dari 13 bab. Ada beberapa implikasi dari lahirnya UU ini. *Pertama,*lahirnya Badan Keamanan Laut (Bakamla)sebagai implikasi dari Pasal 59**.** Bakamla merupakan badan penting dalam pengamanan dan penegakan hukum di laut yang berada langsung di bawah presiden. Penjelasan lebih detail terkait Bakamla ada pada Pasal 60,61, dan 62. *Kedua,*Pasal 30 memiliki implikasi bahwa pemerintah dan pemerintah daerah wajib mengembangkan dan meningkatkan penggunaan angkutan perairan dalam rangka konektivitas antarwilayah, pemerintah harus melaksanakan kebijakan pengembangan armada nasional dalam laut, pemerintah mengatur kebijakan sumber pembiayaan dan perpajakan yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berpihak pada kemudahan pengembangan sarana prasarana laut, dan pemerintah memfasilitasi sumber pembiayaan usaha perhubungan laut. *Ketiga*, pasal 58 memiliki implikasinya dibentuklah sistem pertahanan laut.

4. Strategi Menangkal Globalisasi Berbasis Maritim

Menurut Jenderal Abdul Haris Nasution, bahwa yang dimaksud dengan ketahanan nasional itu tidak saja berisi kekuatan militer tetapi menyangkut keadilan, kesejahteraan, dan pemerataan di bidang sosial, ekonomi dan politik. Karena itu strategi ketahanan bangsa harus minimal mencakup pembangunan sosio-ekonomi, sosio-kultural, pertahanan dan keamanan.

Untuk meningkatkan ketahanan Indonesia berbasis maritim, banyak hal harus mendapat perhatian lebih. Terutama guna menghadapi keterbukaan global dan pasar bebas. Tanpa peningkatan ketahanan tersebut, maka posisi geografis menjadi pertaruhan. Agar dapat menangkis ekses pasar bebas dan globalisasi, terdapat strategi yang harus ditempuh. Berikut, strategi sosio-ekonomi, sosio-kultural, pertahanan dan keamanan guna menghadapi globalisasi dan pasar bebas

a. Sosio-Ekonomi

Harus dilakukan perubahan pembangunan dengan cara mengkombinasikan aktifitas laut dan darat menjadi kesatuan nusantara. Potensi kelautan Indonesia yang selama ini menjadi dasar penguatan struktur ekonomi Indonesia harus dibangun perindustrian yang maju dan modern (terutama di bidang pertanian). Pengembangan ini meliputi pula pertambangan dan energi, migas, pariwisata bagari, jasa kelautan dan bangunan kelautan, pun tidak pula melupakan pembangunan atas sarana transportasi dan sumber daya lautnya. Ekonomi maritime harus menjadi poros pembangunan untuk meningkatkan dan memeratakan kesejahteraan social.

b. Sosio-Kultural

Agar jatidiri bangsa sebagai bangsa bahari ditemukan kemballi, dibutuhkan adanya revolu budaya. Saat ini nilai-nilai dan budaya maritime Indonesia telah terdegradasi. Untuk meningkatkan dan membangkitkannya, dibutuhkan kepemimpinan oleh masyarakat maritime agraris. Mereka harus menjadi teladan sehingga daoat menjadi penggeraj pilar pembangunan nasional di bidang kemaritiman.

c. Pertahanan dan Keamanan

Hal yang ahrus diperhatikan sebagai langkah sntisipasi strategis terhadap ekses globalisasi dari perkembangan politik adalah tentang *Matitim domain awareness*. Naval capability Indonesia harus didasari pada pemfokusan integritas strategis pada area Samudra Pasifik, Samudera Hindia dan Laut CIna. Pembangunan kekuatan harus dilakukan dan ditingkatkan untuk menjamin kemanan dan stabilitas sumber daya maritime Indonesia dan kedaulatan maritime Indonesia. Untuk menghindari tumpeng tinggih kewenangan dibidang kemaritiman, dibutuhkan pula telaah lebih lanjut terhadap epratran perundang-undangan Indonesia yang mengatur mengenai kemaritiman. Strategi berbasis maritime di atas penting dilakukan untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengurangai dampak negative dan menjaga stabilitas pertahanan dan keamanan nasional kemaritiman Indonesia.

5. Potensi dan Persebaran Sumber Daya Laut di Indonesia

Wilayah laut Indonesia yang jauh lebih besar dari daratan yaitu dengan perbandingan 2:1, maka laut Indonesia menyimpan banyak potensi dan sebaran SDL yang teridiri dari SDL hayati dan SDL non hayati. SDL hayati seperti ikan, sedangkan SDL non hayati seperti minyak humi, bauksit, pasir, bijih besi, nikel, timah, dan masih banyak lainnya. Selain SDL dari laut, Indonesia masih memiliki sumber daya alam lainnya di daerah maritim yang disebut sebagai Sumber Daya Pesisir (SDP) seperti terumbu karang, mangrove, dll.

Adapun SDL yang paling banyak dimanpaatkan oleh penduduk dalam hal ini nelayan adalah SDL hayati berupa hasil tangkapan ikan. Potensi penangkapan ikan yang disebut sebagai potensi lestari Indonesia sangatlah besar, yang artinya walaupun terus ditangkap, populasi ikan di laut tidak terancam punah. Potensi lestari ini diatur agar keberlangsungan populasi ikan terus ada. Aturan internasional menetapkan 5,12 juta ton atau sekitar 80% (delapan puluh persen) jumlah tangkapan ikan maksimal. Faktanya Indonesia masih belum maksimal dalam penangkapan ikan, yang berarti Indonesia masih menyimpan banyak sekali ikan di laut Indonesia.

Sebaran potensi ikan di Indonesia bagian timur dan barat berbeda. Hal ini disebabkan oleha danya perbedaan kedalaman laut. Indoensia bagian barat rata-rata kedalaman lautnya adalah 75m sehingga ikan yang dihasikan kebanyakan jenis ikan pelagis kecil. Sedangkan di Indoensia bagian timur dengan lautnya yang sangat dalam mencapat kedalaman 4000m, ikannya jauh lebih beragam dengan bobot yang sangat besar seperti tuna dan cakalang.

Selain memanfaatkan hasil tangkapan ikan, penduduk juga membudi daya ikan. Hal ini kebnyakan dilakukan di pantau utara pulau jawa. Adapun jenis ikan yang dibudidayakan antara lain udang dan banden.

Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari lebih dari 13 ribu pulau meyebabkan banyaknya hutan mangrove di daerah pesisir. Selain hutan mangrove juga terdapat banyak rumput laut, terumbu karang dan pednag lamun. Garis pantai mencapai 81.000km menjadikan Indonesia sebagai negara dengan panjang pantai ke-2 terpanjang di dunia sesudah negara Kanada.

Dengan besarnya SDL Indonesia tersebut, sudah benar langkah pemerintah untuk focus pada pembangunan kelautan/maritime Indonesia. Pembangunan tidak hanya tentang infrastruktur tetapi juga pada eprlindungan seperti upaya perlindungan terhadap praktik *illegal fishing* dimana wilayah Laut Arafuru Papua menjadi wilayah paling rawan praktik *illegal fishing* di Indonesia.

Tipe hutan yang ebrada di lokasi pasang surutnya laut disebut sebagai hutan bakau atau hutang mangrove. saat surut, hutan mangrove tidak digenangi aiur laut sedangkan saat pasang, air laut menggenangi hutan mangrove. Pantai yang etrlindung dari laguna atau muara pantai adalah tempat berkembnganya hutan mangrove. keberaan hutan mangrove berarti

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tumbuhnya ekosistem di daerahnya sehingga hutan mangrove memiliki fungsi tidak hanya sebagai fungsi ekologis tetapi juga fungsi ekonomis. Fungsi ekologis artinya menjadi habitat bagi makhluk hidup yang mencari makan maupun berlindung serta berkembang biak di hutan mangrove. banyak jenis fauna dan ikan serta udang yang tumbuh disekitar hutan mangrove. selain itu, hutan mangrove dapat melindungi pantai dari abrasi laut. Sedangkan fungsi ekonomis artinya kayu dari pepohonan serta makhluk hidup yang tumbuh dan berkembang biak di hutan mangrove dapat dijadikan sumber penghasilan bagi penduduk.

Indonesia memiliki hutan mangrove yang tersebar di bagian utara pulau jawa, sebelah barat sumatera, sepanjang pesisir Kalimantan, selatan Papua, sepanjang pesisir Sulawesi, dll. Penyebarannya sebenarnya tidak merata. Data dari UNESCO menyebutkan total luas hutan mangrove di Indonesia adalah 3.716.000ha. Adapun luas wilayah hutang mangrove di Sumatera menpaia 417.000ha, Jawa 43.4000ha, di Kalimantan mencapai 165.000ha, Bali dan Nusa Tenggara seluas 3,7ha, Sulawesi 53.000ha, dan terbesar di Papua yang mencapat 3.700.000ha.

Selain hutan mangrove, Indonesia juga kaya akan terumbu karang. Terumbu karang merupakan batu sedimen di laut yang di hasilkan oleh koral yang membentuk koloni-koloni hingga mencpaai ribuan dan terbentuklah kerumbu. Terumbu karang hidup di perairan dengan suhu antara 21 derajat hingga 29 derajat celcius. Indonesia karena merpakan wilayah tropis yang suhunya sangat ideal untuk tumbuhnya terumbu karang menjadikan Indonesia sebagai negara dengan terumbu karang terluas di dunia yang mencapai 284.300km2. angka tersebut setara dengan 18% jumlah terumbu karang seluruh dunia. Apabila suhu laut tidak ideal, maka terumbu karang tidak akan tumbuh dengan baik. Terumbu karang merupakan tempat hidup, berlindung dan berkembang biak berbagai jenis tanaman dan ikan di laut. Setidaknya ada 2500 jenis ikan yang hidup di terumbu karang. Selain itu juga tedapat 2500 jenis moluska, 599 jenis karang dan 1500 jenis udang. Agar dapat tumbuh baik terumbu karang membutuhkan kangdungan tinggi terhadap garam air laut. Karena itu terumbu karang hamper tidak mungkin didapati di daerah air sungai.

Terumbu karang memiliki manfaat ekonomis, ekologis dan social ekonomi yang tinggi. Terumbu karang dapat menjadi sumber obat-obatan, makanan dan objek wisata bahari yang membuat terumbu karang memiliki manfaat ekonomis yang tinggi. Sedangkan manfaat terumbu karang sebagai pengurang dari empasan gelombang yang menjadi penyebab utama abrasi, merupakan manfaat ekologis dari terumbu karang. Terakhir manfaat social ekonomi, karena selain ikan yang dapat dipanen oleh nelayan, terumbu karang yang indah dapat dijadikan sebagai obek wisata yang tentunya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar dan devisa untuk negara.

C. PENUTUP

Sumberdaya kelautan memiliki potensi yang besar untuk pengembangan ekonomi nasional dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia, namun demikian pengaturan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara hati-hati agar tidak terjadi kerusakkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ekosistemnya seperti yang terjadi pada sumberdaya daratan. Agar hasil laut dapat dimaksimalkan pemanfaatannya, maka Indonesia harus memingkatkan diri dibidang teknologi salah satunya dengan cara membangun kerjasama dengan negara-negara berteknologi maju. Terakhir, agar terwujud cita-cita menjadi poros maritime dunia, Indonesia harus meningkatkan faktor keselamatan dan keamanan wilayah pesisir dan laut. Hal ini dilakukan agar potensi ekonomi dan potensi lainnya dapat di maksimalkan mengingat posisi Indonesia sangat strategis dibidang kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Syamsumar Dam, *Politik Kelautan,* Jakarta: Bumi Aksara, 2010

Departemen Kelautan dan Perikanan Sekretaris Jenderal Satuan Kerja Dewan Maritim Indonesia, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konevensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*, DKP, Jakarta, 2008;

Internet

http://www.kemenkeu.go.id/Berita/presiden-indonesia-adalah-poros-maritim-dunia

http://jurnalmaritim.com/2016/10/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasis-kelautan/

http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/10/21/203422926/Visi.Maritim.Jokowi.Tantangan.Bernilai.Ribuan.Triliun.Rupiah

http://m.liputan6.com/bisnis/read/2138321/melongok-tol-laut-jokowi-modal-ri-jadi-poros-maritim-dunia

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan

Undang-Undang No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan.

Undang-Undang No.3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

E-ISSN 2579-9487
P-ISSN 0215-899X
Kertha Patrika
Vol. 41, No. 3, Desember 2019
https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthapatrika

Kebijakan Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim

Indriati Kusumawardhani [1], Arie Afriansyah [2]

[1]Fakultas Hukum Universitas Indonesia
E-mail: indri_kwardhani@yahoo.com
[2]Fakultas Hukum Universitas Indonesia
E-mail: arie.afriansyah@ui.ac.id

Info Artikel

Masuk : 27 November 2019
Diterima : 26 Desember 2019
Terbit : 29 Desember 2019

Keywords :
Global Maritime Fulcrum; Maritime Diplomacy; Marine Policy; UNCLOS 1982.

Kata kunci:
Poros Maritim Dunia; Diplomasi Maritim; Kebijakan Kelautan; UNCLOS 1982.

Corresponding Author:
Indriati Kusumawardhani,

Abstract

In 2014, President Joko Widodo has announced the concept of the World Maritime Axis which emphasizes Indonesia on the development of the maritime sector in various aspects during his administration period in 2015 - 2019. The concept of the World Maritime Axis has become the maritime strategic approach and has become the vision of the Republic of Indonesia to be the Maritime State. The concept is outlined in the Indonesian National Ocean Policy that is stipulated in Presidential Regulation No. 16 of 2017 concerning Maritime Policy. The Annex to this presidential regulation referred to as the National Indonesian Ocean Policy Document. Indonesia as a sovereign country has succeeded in implementing Maritime Diplomacy since the Djuanda Declaration 1957 with the results of the Archipelagic State Concept and the formation of a new legal norm, namely the territorial sea width of 12 nautical miles measured by drawing a straight line from the outermost point. The new legal norm was also accepted at the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 after a long journey of diplomacy and negotiations for 25 years. Thus, the inclusion of Maritime Diplomacy as part of the Indonesian Marine Policy is accurate because it is one of the pillars to achieve the concept of the World Maritime Axis. This paper will explain and define Maritime Diplomacy of Indonesia as one of the pillars of the achievement of the World Maritime Axis Idea and has created Indonesia as a sovereign archipelagic state. Research in this paper is a legal research, with a normative legal research typology on the principles of law and maritime law system based on relevant national and international law. The results of this study aim to encourage the development of Indonesian maritime diplomacy in line with Indonesia's maritime policy.

Abstrak

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dimulai tahun 2014, muncul gagasan Poros Maritim Dunia yang menekankan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahannya periode 2015 – 2019. Gagasan Poros Maritim Dunia ini juga menjadi suatu pendekatan strategi kemaritiman dan visi Indonesia untuk menjadi negara maritim. Gagasan ini dituangkan dalam Kebijakan Kelautan Nasional (National Ocean Policy) yang ditetapkan dalam Peraturan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P-ISSN: 0215-899X, E-ISSN: 2579-9487

E-mail:
indri_kwardhani@yahoo.com

DOI : 10.24843/KP.2019.v41.i03.p06

Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan. Lampiran peraturan presiden tersebut disebut sebagai Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia. Indonesia sebagai negara yang berdaulat telah berhasil melaksanakan Diplomasi Maritim sejak Deklarasi Djuanda 1957 dengan hasil Konsep Negara Kepulauan dan lahirnya norma hukum baru, yaitu lebar laut teritorial 12 mil laut yang diukur dengan menarik garis lurus dari titik terluar. Norma hukum baru tersebut juga diterima dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 setelah melalui diplomasi dan perundingan selama 25 tahun. Dengan demikian, masuknya Diplomasi Maritim sebagi bagian dari Kebijakan Kelautan Indonesia adalah tepat karena Diplomasi Maritim adalah salah satu pilar bagi pencapaian Gagasan Poros Maritim. Tulisan ini akan menjelaskan dan menjabarkan Diplomasi Maritim sebagai salah satu pilar bagi pencapaian Gagasan Poros Maritim dan menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat atas wilayahnya. Penelitian dalam tulisan ini adalah penelitian hukum dengan tipologi penelitian hukum normatif terhadap asas-asas hukum dan sistematika hukum kelautan berdasarkan hukum nasional dan hukum internasional terkait. Hasil dari penelitian ini bertujuan untuk mendorong pengembangan diplomasi maritim Indonesia yang sejalan dengan kebijakan maritim Indonesia.

1. Pendahuluan

Pada masa pemerintahan Preseiden Joko Widodo dimulai tahun 2014, muncul gagasan Poros Maritim Dunia[1]. Kebijakan ini merupakan kebijakan yang menekankan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, periode 2015 – 2019.[2] Gagasan Poros Maritim Dunia ini juga menjadi suatu pendekatan strategi kemaritiman dengan dasar bahwa Indonesia adalah negara yang secara geografis disebut sebagai negara dengan *cross position* di antara dua benua dan dua samudera.[3] Gagasan tersebut dituangkan dalam Kebijakan Kelautan Indonesia. Poros Maritim Dunia adalah visi Indonesia untuk menjadi negara maritim yang maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan, serta bagi dunia internasional sesuai dengan kepentingan nasional.[4] Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia disampaikan secara resmi oleh Presiden RI Joko Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur ke – 9 di Myanmar pada 13 November 2014.[5]. Guna merealisasikan visi Poros Maritim Dunia, maka Pemerintah Indonesia

[1] Tim Ahli Seknas Joko Widodo. (2014). *Jalan Kemandirian Bangsa*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. h.105–182.

[2] Rokhmin Dahuri. (2014). *Road Map Pembangunan Kelautan untuk Pengembangan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil – Makmur Berdaulat*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. h.119 – 120.

[3] Probo Darono Yakti, Joko Susanto. Poros Maritim Dunia Sebagai Pendeaktan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan atau Kesinambungan Strategi?. *Global & Strategi*, Tahun 11, Nomor 2, h.108.

[4] Rinnay Nitrabening Wahyunnisa**.** Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kemitraan ASEAN dengan Mitra Wicara. *Masyarakat ASEAN*, Edisi 14, Desember 2016, h. 13.

[5] Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html, diakses 19 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merancang Kebijakan Kelautan Indonesia yang disusun oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI dalam suatu Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia.

Kebijakan Kelautan Indonesia disebut juga sebagai Kebijakan Kelautan Nasional (*National Ocean Policy*), memberi arah dan pedoman bagi seluruh pihak dalam melaksanakan pembangunan kelautan[6]. Arah kebijakan tersebut juga telah dituangkan dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) periode 2015 – 2019 yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015 – 2019.[7] RPJMN 2015 – 2019 merupakan tahap ketiga dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005 – 2025 yang ditetapkan melalui Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2007 (UU 17/2007).[8] Dengan didasarkan pada mandat yang ditetapkan dalam UUD 1945 dan UU 17/2007, maka disusunlah RPJMN 2015 - 2019 sebagai penjabaran Visi, Misi, dan Agenda (Nawa Cita) Presiden dan Wakil Presiden, Joko Widodo dan Jusuf Kalla, dengan menggunakan Rancangan Teknokratik yang disusun Bappenas sebagai pedoman untuk menjamin pencapaian visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden. Selanjutnya, RPJMN 2015 – 2019 juga menjadi pedoman untuk menjaga konsistensi arah pembangunan nasional yang telah ditetapkan dalam UUD 1945 dan RPJPN.[9]

Gagasan mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia menurut Makmur Supriyatno[10], didasarkan pada asumsi bahwa: a) Keharusan adanya relevansi antara politik luar negeri dengan karakter suatu negara geografis, atau sesuai dengan latar belakang sejarah, yang juga didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategis negara tersebut. b) Asumsi mengenai penetapan konsep menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia harus dapat menjadikannya sebagai sumber kekuatan negara di abad 21. Hal ini sejalan dengan adanya pergeseran tatanan dunia dari bipolar ke unipolar dan multipolar, menguatnya peran aktor non-negara, dan tersingkirnya konsep *balance of power* setelah lahirnya pasca Perjanjian Westphalia.[11] Di lain pihak, realisasi dari Poros Maritim Dunia ini diargumentasikan bergantung pada tindakan

---

6 Kasanah, Kusnul Nur **,** Kebijakan Kelautan Nasional (National Ocean Policy) Memberikan Arah dan Pedoman Bagi Seluruh Pihak Dalam Melaksanakan Pembangunan Kelautan, https://setkab.go.id/44348/, diakses pada 16 Mei 2019.

7 Kementerian Perencanaan dan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, https://www.bappenas.go.id/id/data-dan-informasi-utama/dokumen-perencanaan-dan-pelaksanaan/dokumen-rencana-pembangunan-nasional/rpjp-2005-2025/rpjmn-2015-2019/, diakses pada 16 Mei 2019.

8 Kementerian Perencanaan dan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional. (2014). "Buku I Agenda Pembangunan Nasional, Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Janga Menengah Nasional 2015 – 2019". Jakarta, h. 1.

9 *Ibid.*, h. 1–2.

10 Makmur Supriyatno. (2014). *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia. h. 361–367.

11 Hans. J. Morgenthau. (1948). *Politics among Nations: The Struggle for Power and Peace*. Michigan: The University of Michigan, AA Knopf.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemerintah Indonesia dalam melaksanakan pemberantasan *Illegal Fishing*, upaya mengurangi *overfishing* dan merehabilitasi kerusakan laut dan lingkungan pesisir.[12]

Pada tataran Nasional, gagasan Poros Maritim Dunia ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan (Perpres 16/2017). Pasal 1 angka 1 Perpres 16/2017 mengatur bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum bagi kebijakan kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.[13] Selanjutnya, dalam Pasal 1 angka 2 Perpres 16/2017[14] didefinisikan bahwa Poros Maritim Dunia sebagai suatu visi Indonesia sebagai sebuah negara Maritim; dan pada Pasal 2 Perpres 16/2017[15] diatur bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia dituangkan dalam 2 (dua) dokumen yaitu Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia, dan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia.

Lampiran Perpres 16/2017 yang disebut sebagai Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia, pada BAB V menguraikan Pilar-Pilar Kebijakan Kelautan Indonesia, yang terdiri atas tujuh (7) Pilar, yang mana Pilar ke-7 adalah Diplomasi Maritim.[16] Diplomasi Maritim dijabarkan sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan untuk memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Selanjutnya, disebutkan bahwa diplomasi maritim Indonesia tidak terbatas pada bentuk perundingan internasional bidang kelautan serta penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut, namun juga sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang tidak terbatas pada berbagai aspek kelautan di tingkat bilateral, regional, dan global. Lebih lanjut juga dijabarkan bahwa diplomasi maritim sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang juga menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang berlaku.[17]

Indonesia sebagai negara yang berdaulat telah berhasil melaksanakan Diplomasi Maritim sejak Deklarasi Djuanda 1957 dengan hasil Konsep Negara Kepulauan dan

---

[12] Yuwono Ismantoro Dwi, 2014, Janji – Janji Joko Widodo – JK, Media Pressindo, Jakarta, h. vii., 31 – 36, 387. Rodrigo F.Y. Siwu, *"Pencegahan dan Pemberantasan Illegal Fishing Menurut Peraturan Presiden Nomor 115 Tahun 2015"*, Lex et Societatis Vol. VII, No.1, Jan 2019, hal. 121 – 128. Afri Asnelly, "*Kajian Green Politics Theory Dalam Upaya Menangani Krisis Ekologi Laut Indonesia Terkait Aktifitas Illegal Fishing",* Indonesian Journal of International Relation, Vol. 1. No.2. Tahun 2017. Hariyatmoko, Alvi Syahrin, dkk, "*Implementasi Pasal 69 Ayat 4 UU 45 Tahun 2009 Terhadap Kapal Ikan Berbendera Asing yang Tertangkap Tangan Melakukan Illegal Fishing oleh Dit. Polair Polda Sumut",* USU Law Journal, Vol. 7., No. 1, Maret 2019, hal. 41 – 58. Poltak Partogi Nainggolan, "*Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya",* Jurnal Politica, Vol. 6., No. 2, Agustus 2015, h. 167 – 190.

[13] Pasal 1 angka 1 Perpres 16/2017: "Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia".

[14] Pasal 1 angka 2 Perpres 16/2017: "Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional."

[15] asal 2 Perpres 16/2017: "Kebijakan Kelautan Nasional Indonesia terdiri atas: a) Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia; dan b) Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia.

[16] Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia, Lampiran Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017, h. 32.

[17] *Ibid*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lahirnya norma hukum baru, yaitu lebar laut teritorial 12 mil laut yang diukur dengan menarik garis lurus dari titik terluar. Norma hukum baru tersebut juga diterima dalam UNCLOS 1982 setelah melalui diplomasi dan perundingan selama 25 tahun. Dengan demikian, masuknya Diplomasi Maritim sebagai bagian dari Kebijakan Kelautan Indonesia pada masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo adalah tepat karena Diplomasi Maritim menjadi mekanisme bagi pencapaian Poros Maritim Dunia dan menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat atas wilayahnya.

Dengan adanya arahan dan kebijakan Presiden Joko Widodo mengenai pencapaian Gagasan Poros Maritim Dunia, telah mendapat tanggapan dari berbagai pihak yang salah satunya dituangkan dalam literature.[18] Dari berbagai literatur didapati pandangan dan pendapat bahwa upaya untuk mencapai Gagasan Poros Maritim Dunia, telah dilaksanakan oleh Pemri melalui diplomasi maritim sejak sebelum lahirnya gagasan tersebut, yaitu diplomasi mengenai Konsep Negara Kepulauan dan lahirnya norma hukum baru, yaitu lebar laut teritorial 12 mil laut yang diukur dengan menarik garis lurus dari titik terluar perbatasan laut; dan diplomasi perbatasan wilayah laut dengan negara-negara tetangga.[19] Selain itu, pencapaian gagasan tersebut juga perlu memperhatikan permasalahan penegakan hukum di laut terhadap kejahatan *illegal fishing* termasuk juga masalah *IUU Fishing* yang terjadi di wilayah perairan Indonesia serta konservasi sumber daya kelautan.[20]

Sehubungan dengan hal-hal tersebut di atas, tulisan ini akan menjabarkan mengenai Diplomasi Maritim, salah satu pilar pencapaian Gagasan Poros Maritim Dunia, yang meliputi penjabaran pencapaian Diplomasi Maritim Indonesia sejalan dengan yang

---

[18] Muhar Junef, "*Implementasi Poros Maritim Dalam Prespektif Kebijakan (Maritime Fulcrum Implementation In Policy Prespective*", https://ejournal.balitbangham.go.id/index.php/dejure/article/downloadSuppFil e/688/204, diakses pada tanggal 17 Mei 2019; M. Najeri. Al Syahrin, "*Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia*", Indonesian Perspective, Vo. 3, No.1, 2018, h. 1 – 17; Muhammad Harry Riana Nugraha, "*Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*", Jurnal Wacana Politik, Volume I, Nomor 2, Oktober, 2016, hal. 175 – 182; Poltak Partogi Nainggolan, 2015, "*Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya",* Jurnal Politica, Vol. 6, No. 2, Agustus 2015, h. 167 – 190.

[19] I Putu Ari Astawa, 2017,Wawasan Nusantara Sebagai Geopolitik di Indonesia, Bali: Universitas Udayana; Damos Dumoli Agusman, 2014, Indonesia dan Hukum Internasional: Dinamika Posisi Indonesia Terhadap Hukum Internasional, Jurnal Opini Juris, Vol. 15, h. 17 (8 – 44); Nontji, Anugerah "Deklarasi Juanda: Menuju Keutuhan Wilayah Tanah Air Indonesia", http://oseanografi.lipi.go.id/datakolom/39%20Juanda.pdf, diakses pada 17 Mei 2019; Yeni Handayani, 2014, "*Indonesia Negara Kepulauan dan Konvensi Hukum Laut 1982",* Jurnal RechtsVinding Online, https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal_online/Rev_Yeni%20Handayani_27122014_1159G_TULISAN%20NEGARA%20KEPULAUAN%20INDONESIA.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2019.

[20] Etty. R. Agoes, 2004, Praktik Negara – Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan, Jurnal Hukum Internasional, Vol.I No. 3, h. 441; "Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Indonesia dalam Perspektif Kepentingan Nasional Indonesia", https://pustakahpi.kemlu.go.id/content.php?content=file_detailinfo&id=36, diakses pada 17 Mei 2019; Asnelly, Afri. 2019. "*Kajian Green Politics Theory Dalam Upaya Menangani Krisis Ekologi Laut Indonesia Terkait Aktifitas Illegal Fishing",* Indonesian Journal of International Relation, Vol. 1, No.2, Tahun 2017, https://journal.aihii.or.id/index.php/ijir/article/view/29, diakses tanggal 19 Desember 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ditetapkan dalam Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia BAB V Pilar ke – 7 Lampiran Perpres 16/2017[21] serta manfaat yang diperoleh Indonesia atas keberhasilan Diplomasi Maritim. Selanjutnya, tulisan ini juga akan menjabarkan mengenai pelaksanaan Diplomasi Maritim sebagai bagian dari perwujudan Poros Maritim Dunia yang dibuktikan dengan pencapaian kesepakatan batas maritim dengan negara tetangga yang dilaksanakan dengan memperhatikan ketentuan hukum laut internasional dan hukum nasional yang terkait. Lebih khusus, tulisan ini akan mengobservasi sejauh mana peran Diplomasi Maritim sebagai salah satu pilar Kebijakan Kelautan Indonesia dalam mendukung pencapaian kebijakan Poros Maritim Dunia dengan memperhatikan ketentuan hukum laut internasional dan hukum nasional yang terkait.

Tulisan ini diawali dengan pembahasan atas lahirnya gagasan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang mana di dalam pencapaiannya salah satunya didasarkan pada pilar Diplomasi Maritim. Selanjutnya, pembahasan berfokus pada sejarah dan perkembangan wilayah dan kebijakan kelautan Indonesia; pelaksanaan Diplomasi Maritim yang meliputi perundingan batas maritim; dan hasil yang diperoleh bagi Indonesia dalam bidang kemaritiman. Tulisan ini akan diakhiri dengan beberapa temuan dan kesimpulan untuk menegaskan peran diplomasi maritim dalam perwujudan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

2. Metode Penelitian

Isu hukum penting dalam penelitian hukum karena Isu Hukum mempunyai posisi sentral dalam penelitian hukum, karena Isu Hukum inilah yang harus dipecahkan di dalam penelitian hukum. Isu Hukum muncul dengan adanya dua proposisi yang memiliki hubungan, baik yang bersifat fungsional, kausalitas, maupun yang satu menegaskan yang lain. Selain itu, Isu Hukum juga timbul karena adanya dua proposisi hukum yang saling berhubungan satu terhadap lainnya. Oleh karenanya, apabila salah dalam mengidentifikasi Isu Hukum, maka akan berakibat salah dalam mencari jawaban atas isu tersebut dan juga salah dalam menghasilkan suatu argumentasi yang diharapkan dapat memecahkan isu hukum tersebut. Dengan demikian, sebelum melakukan penelitian hukum, yang pertama kali harus dilakukan oleh peneliti hukum adalah mengidentifikasi apakah isu yang dihadapkan kepadanya merupakan isu hukum atau bukan.

Dalam melakukan penelitian hukum, diperlukan logika hukum. Logika hukum, menurut Munir Fuady dapat dilihat dalam arti luas dan juga dalam arti sempit. Logika Hukum dalam arti luas, berpautan dengan aspek psikologis yang dialami oleh hakim dalam membuat suatu penalaran dan keputusan hukum. Dalam arti sempit, logika hukum dihubungkan dengan kajian logika terhadap suatu putusan hukum, dengan cara melakukan telaah terhadap model argumentasi, ketepatan, dan kesahihan alasan pendukung putusan, serta hubungan *logic* antara pertimbangan hukum dengan putusan yang dijatuhkan.

[21] Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 32.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan logika hukum terkait upaya pencapaian Gagasan Poros Maritim sebagai arahan Presiden dengan fakta – fakta yang dilaksanakan serta hasil pencapaian dari langkah – langkah yang dilakukan, yaitu keberhasilan dalam perundingan perbatasan wilayah laut Indonesia dengan negara – negara tetangga.

Dengan memperhatikan hubungan antara logika hukum dan isu hukum, maka penulis dalam melakukan penelitian ini akan mempergunakan pengertian sistem hukum yang paling sederhana, yaitu pengertian yang dikemukakan oleh L.M. Friedman, yaitu bahwa sistem hukum terdiri dari komponen substansi[22], komponen struktural[23], dan komponen budaya hukum.[24] Friedman mengartikan *legal substance* sebagai "*…the actual rules, norms, and behavior patterns of people inside the system. This is, first of all, 'the law' in the popular sense of the term…"*.[25]

Dalam penelitian ini akan menguji kedudukan dan kewenangan Presiden Joko Widodo sebagai kepala pemerintahan membentuk suatu kebijakan yang wajib untuk ditaati dan dilaksanakan selama masa kepemimpinannya. Sehingga, Gagasan Poros Maritim Dunia yang dituangkan dalam suatu Dokumen Kebijakan Kelautan Nasional (*National Ocean Policy*) dan ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan adalah sejalan dengan teori hubungan antara logika hukum dan isu hukum yang disampaikan oleh L.M. Friedman.[26]

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Perjalanan Perolehan Wilayah Laut Republik Indonesia

Berbicara mengenai wilayah laut Indonesia, maka selain tidak lepas dari sejarah mengenai penguasaan Indonesia terhadap wilayah lautnya sejak Proklamasi Kemerdekaan pada 17 Agustus 1945 hingga Deklarasi Djuanda 1957 yang diterima oleh *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982), juga erat kaitannya dengan penentuan batas maritim yang dilaksanakan melalui perundingan batas laut sebagai bagian dari pelaksanaan diplomasi maritim dan dengan memperhatikan hak dan kewajiban serta ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982. Upaya pemerintah Republik Indonesia untuk menyelesaikan perundingan batas maritim dengan negara tetangga guna mendapatkan kepastian hukum mengenai luas wilayah Republik Indonesia, khususnya pada wilayah laut, dilaksanakan melalui diplomasi batas maritim, yang merupakan bagian dari pilar pencapaian Poros Maritim Dunia.

---

22 Lawrence M. Friedman. (1984). *American Law.* New York: W.W. Norton & Company. h. 6

23 *Ibid.*, h. 5

24 Lawrence M. Friedman, "On Legal Development", 24 Rutgers Law Review 11, 53, 1969, hal. 28. Lihat juga Lawrence Friedman, "Legal Culture and Social Development," 4 Law & Society Review 29, 1969.

25 Lawrence M. Friedman. *Op.cit*., h. 5.

26 Penulisan penelitian mengenai kesesuaian Gagasan Poros Maritim ini didasarkan dengan teori hubungan antara logika hukum dan isu hukum L.M. Friedman. Selanjutnya, pelaksanaan kebijakan kelautan nasional tersebut salah satunya dilaksanakan melalui penegakan hukum dan pemberantasan terhadap kapal asing pelaku *illegal fishing* di wilayah perairan Indonesia dengan memperhatikan komponen substansi, komponen struktural, dan komponen budaya hukum juga sejalan dengan teori Friedman.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada masa penguasaan Pemerintah Hindia Belanda di wilayah nusantara, menjelang Perang Dunia II, ditetapkan *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnansi* (TZMKO) Stb Nomor 442 Tahun 1939 atau dikenal juga sebagai Ordonansi tentang Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim.[27] Pada Pasal 1 Ordonansi tersebut, ditetapkan bahwa lebar laut teritorial adalah 3 mil laut yang diukur berdasarkan garis pangkal normal, yaitu garis pangkal yang ditetapkan pada pantai saat air laut surut dengan mengikuti arah atau lekukan pantai tersebut.[28] Berdasarkan Ordonansi tersebut, maka pada masa Pemerintahan Hindia Belanda, pulau-pulau di wilayah nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan kapal – kapal asing bebas berlayar di wilayah tersebut. Setelah Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945, maka Pemerintah Republik Indonesia berkuasa atas seluruh wilayah yang sebelumnya menjadi milik pemerintah Hindia Belanda sesuai dengan prinsip *Uti Possidetis Juris*,[29] termasuk di dalamnya adalah wilayah laut. Wilayah laut Indonesia setelah Proklamasi Kemerdekaan, sebagai warisan dari Pemerintah Hindia Belanda, hanyalah merupakan jalur laut dengan lebar 3 mil dari garis pantai, di mana, perairan di antara pulau-pulau milik Indonesia menjadi wilayah perairan internasional atau laut bebas.[30]

---

[27] Yeni Handayani. (2014). Indonesia Negara Kepulauan dan Konvensi Hukum Laut 1982. *Jurnal RechtsVinding Online*, https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal_online/Rev_Yeni%20Handayani_27122014_1159G_TULISAN%20NEGARA%20KEPULAUAN%20INDONESIA.pdf, diakses pada tanggal 19 Desember 2019.

[28] Frans E. Likadja. (1985). Hukum Laut dan Undang – Undang Perikanan. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, h. 226. Pemerintah Hindia Belanda menetapkan lebar laut teritorial di wilayah Hindia Belanda selebar 3 mil laut sesuai dengan lebar laut teritorial Belanda dengan prinsip Konkordansi (*concordant*), sebagai penerapan politik hukum Belanda atas wilayah jajahannya. Hal ini juga sebagai sarana penegakan hukum yang dipergunakan untuk melindungi wilayah perairan Hindia Belanda dari pelanggaran di wilayah lautnya.

[29] Prinsip *uti possidetis juris* adalah prinsip hukum kebiasaan internasional yang mana didefinisikan sebagai prinsip penguasaan wilayah oleh suatu negara didasarkan pada penguasaan kolonial sebelum negara tersebut merdeka. https://www.law.cornell.edu/wex/uti_possidetis_juris, diakses pada 17 Mei 2019. Prinsip *Uti Possidetis Juris* dipergunakan untuk menentukan batas wilayah suatu negara yang sebelumnya dijajah. Dalam konteks Indonesia, maka batas wilayahnya setelah Proklamasi Kemerdekaan mengikuti batas wilayah ketika masih berstatus sebagai Hindia Belanda, sebagai jajahan Kerajaan Belanda. "Uti Possidetis Juris, Prinsip yang Digunakan Indonesia untuk "Menjaga" Papua", https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt580d876150d84/uti-possidetis-juris--prinsip-yang-digunakan-indonesia-untuk-menjaga-papua, diakses pada 17 Mei 2019.

[30] Suparlan. (2011). Perjuangan Penetapan Batas Wilayah Perairan Laut di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 24(1), h. 43. Pada masa tersebut, Laut Jawa, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Banda, Laut Arafura merupakan perairan internasional atau laut bebas, sehingga kapal – kapal asing dapat berlayar dengan bebas.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar. 1 Peta Indonesia saat baru merdeka, wilayah laut teritorial Indonesia hanya 3 mil dari masing-masing pulau pada saat surut terendah (warna biru). Selebihnya merupakan Perairan Internasional.[31]

Ketentuan hukum laut yang berlaku bagi wilayah laut Indonesia tersebut menjadikan wilayah Republik Indonesia sebagai wilayah yang tidak utuh, terpisah – pisah oleh perairan internasional.[32] Selain itu, dari segi pertahanan dan keamanan, kondisi geografis yang demikian sangatlah rawan dengan adanya lalu lintas pelayaran yang bebas karena status perairan sebagai perairan laut bebas, yang mana memungkinkan akses kapal-kapal asing untuk melakukan kegiatan yang dapat mengancam atau merugikan keamanan dan kedaulatan Republik Indonesia.[33] Dengan kondisi geografis Indonesia yang demikian serta adanya ancaman dan bahaya atas status perairan laut bebas di antara pulau-pulau di wilayah Republik Indonesia, maka pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Republik Indonesia mendeklarasikan wilayah perairan Indonesia yang dikenal dengan Deklarasi Djuanda.[34] Deklarasi tersebut dituangkan dalam Pengumuman Pemerintah Mengenai Wilayah Perairan Negara Republik Indonesia yang ditandatangani oleh Perdana Menteri H. Djuanda[35]. Deklarasi Djuanda mendeklarasikan bahwa:[36]

> "Segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau – pulau atau bagian pulau – pulau yang termasuk dalam daratan Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya, adalah bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan pedalaman atau perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan negara Republik Indonesia. Penentuan batas laut 12 mil yang diukur dari garis-garis yang

[31] Nontji, Anugerah "Deklarasi Juanda: Menuju Keutuhan Wilayah Tanah Air Indonesia", http://oseanografi.lipi.go.id/datakolom/39%20Juanda.pdf, diakses pada 17 Mei 2019.
[32] *Ibid.*
[33] *Ibid.*
[34] Arif havas Oegroseno. (2012). Maritime Border Diplomacy: An Indonesian Lifeline, dalam *Maritime Border Diplomacy*. Judy Ellis, BRILL, h..31.
[35] Sekretariat Jenderal MPR RI, 2006, Panduan Pemasyarakatan Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Setjen MPR RI, Jakarta.
[36] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menghubungkan titik terluar pada pulau – pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan undang – undang".

Hal-hal yang menjadi pertimbangan dan diajukan oleh Pemerintah Republik Indonesia dalam mengumumkan Deklarasi Djuanda, adalah:[37] a) bahwa kondisi geografis Republik Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau, mempunyai sifat dan corak tersendiri yang memerlukan pengauran tersendiri; b) bahwa bagi kesatuan wilayah (teritorial) Negara Republik Indonesia, semua kepulauan serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat; c) bahwa penetapan batas-batas laut teritorial yang diwarisi pemerintah kolonial sebagaimana termaktub dalam *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnansi* (TZMKO) Stb Nomor 442 Tahun 1939 Pasal 1 ayat (1) tidak lagi sesuai dengan kepentingan keselamatan dan keamanan Negara Republik Indonesia; dan d) bahwa setiap negara yang berdaulat berhak dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dipandangnya perlu untuk melindungi keutuhan dan keselamatan negaranya.

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa dengan adanya Deklarasi Djuanda 1957, Indonesia memperkenalkan konsep baru yang menjadi dasar bagi perluasan wilayah laut Republik Indonesia, yaitu konsep batas laut teritorial bagi negara kepulauan, dari 3 mil menjadi 12 mil[38]. Konsep kedua adalah dasar untuk menentukan batas laut teritorial dari garis pantai (*coasatal baseline*) dari setiap pulau menjadi garis lurus (*straight baseline*), yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar, yang diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar pada pulau-pulau terluar dari wilayah Republik Indonesia pada saat air laut surut, atau dikenal dengan (*straight baselines*).[39] Kedua konsep tersebut terangkum dalam Prinsip Negara Kepulauan (*Archipelagic State Principle*).

[37] Suparlan, *Op.cit.*, h. 44.
[38] Arif havas Oegroseno, *Loc.cit.*
[39] Raharjo, Sandy Nur Ikfal. (2016). Menegosiasikan Batas Wilayah Maritim Indonesia dalam Bingkai Negara Kepulauan. *Jurnal Masyarakat Indonesia*, 41(2), h. 227 – 228.

REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Peta wilayah Republik Indonesia setelah Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957.[40]

Dengan adanya Deklarasi Djuanda 1957 maka ketentuan *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnansi* (TZMKO) Stb Nomor 442 Tahun 1939 Pasal 1 ayat (1) tidak berlaku lagi dan Deklarasi Djuanda 1957 kemudian disahkan dengan Undang – Undang Nomor 4/PRP/Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.[41] Deklarasi Djuanda 1957 selain telah melahirkan Prinsip Negara Kepulauan juga melahirkan konsep Wawasan Nusantara. Bahwa laut di antara pulau – pulau milik Republik Indonesia bukan lagi sebagai pemisah melainkan sebagai pemersatu wilayah Kesatuan Republik Indonesia.[42] sebagai laut yang "membungkus" pulau – pulau di wilayah Indonesia sebagai saru kesatuan hukum dan politik dan "menghilangkan" status laut bebas (*high seas*) pada laut – laut di antara pulau – pulau Indonesia, semua perairan di belakang *straight baselines* menjadi perairan di bawah kedaulatan Republik Indonesia.[43] Tujuan Deklarasi Djuanda secara singkat adalah mewujudkan bentuk wilayah Kesatuan Republik Indonesia yang utuh; menentukan batas – batas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan azas Negara Kepulauan (*archipelagic state*); serta mengatur lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.[44]

Apabila dikaitkan dengan kepentingan nasional, maka konsep Negara Kepulauan (*archipelagic state*) yang dideklarasikan melalui Deklarasi Djuanda tahun 1957 adalah sepenuhnya kepentingan nasional Indonesia untuk menerapkan kesatuan wilayah

[40] Nontji, Anugerah, Deklarasi Juanda: Menuju Keutuhan Wilayah Tanah Air Indonesia http://oseanografi.lipi.go.id/datakolom/39%20Juanda.pdf, diakses pada 17 Mei 2019.

[41] Undang – Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, https://pustakahpi.kemlu.go.id/dir_dok/UU%20No%204%20Prp%201960.pdf, diakses pada 17 Mei 2019.

[42] Astawa, I Putu Ari. (2017). *Wawasan Nusantara Sebagai Geopolitik di Indonesia*, Bali: Universitas Udayana. h. 8.

[43] Arif Havas Oegroseno. *Op.cit.*, h., 32.

[44] Sulistyo, Eko, Deklarasi Djuanda dan Hari Nusantara, http://ksp.go.id/deklarasi-djuanda-dan-hari-nusantara/, diakses pada tanggal 17 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

teritorial Indonesia.[45] Selanjutnya, Deklarasi Djuanda juga dianggap sebagai deklarasi yang bersifat kontrovesial pada saat itu bahkan dianggap bertentangan dengan hukum internasional yang berlaku yang mengatur mengenai wilayah laut suatu negara dan lalu lintas maritim.[46] Oleh karenanya, Deklarasi Djuanda 1957 menghadapi penolakan dari berbagai negara di dunia, tidak saja penolakan terhadap ketentuan lebar laut teritorial namun juga protes terhadap adanya perubahan jalur pelayaran dan bentuk lalu lintas pelayaran di perairan wilayah Republik Indonesia, yang semula merupakan perairan internasional atau laut bebas, berubah menjadi perairan teritorial dan tertutup bagi lalu lintas bebas bagi kapal – kapal asing.

Perjuangan untuk mendapatkan pengakuan internasional atas konsep Negara Kepulauan (*archipelagic state*) dilaksanakan pertama kalinya pada Konferensi Hukum Laut Internasional I tahun 1958 dimana diperkenalkan prinsip – prinsip atau asas negara kepulauan (*archipelagic state principles*) kepada dunia[47]. Dalam tataran internasional, Konferensi Hukum Laut I tahun 1958 dan Konferensi Hukum Laut II Tahun 1960 mengalami kegagalan dalam mencapai kata sepakat mengenai pengaturan lebar laut teritorial, sehingga menjadi kesempatan yang baik bagi Pemerintah Indonesia untuk secara unilateral mendeklarasikan lebar laut teritorial seluas 12 mil laut yang ditarik dengan cara menarik garis pangkal dari titik – titik terluar pulau – pulau di wilayahnya.[48] *Archipelagic state principles* ini mendapat tentangan dari negara – negara barat[49] sedangkan negara – negara anggota Gerakan Non – Blok memberikan dukungan bagi Indonesia. Selanjutnya, dalam Konferensi Hukum Laut II pada tahun 1960, Pemerintah Indonesia tetap mempertahankan konsep lebar laut wilayah 12 mil dengan cara menarik garis pangkal dari titik – titik terluar dengan tujuan untuk menjaga keutuhan wilayah Republik Indonesia di darat dan di laut, meskipun hal ini masih mendapat tentangan dari Pemerintah Amerika Serikat[50]. Pada Konferensi Hukum Laut III tahun 1982, setelah melalui diplomasi ke berbagai negara dalam berbagai forum, diantaranya ASEAN, kelompok 77, Gerakan Non Blok, dan *Asia Africa Legal Consultative Committee* (AALCA), serta melalui diplomasi bilateral ke negara – negara besar seperti Amerika Serikat, Inggris, Australia, dan Uni Soviet, maka konsep Negara Kepulauan diterima dalam Konferensi Hukum Laut III di Teluk Montego, Jamaica, pada 10 Desember 1982[51]. Konferensi Hukum Laut III menghasilkan *United Nation*

---

45 Tommy Hendra Purwaka. (2014). Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Mimbar hukum*, 26(3), h. 357-358.

46 Pada saat Deklarasi Djuanda dideklarasikan, dalam hukum internasional bidang laut hanya diakui lebar laut teritorial seluas 3 mil dan tidak diatur konsep negara kepulauan.

47 Damos Dumoli Agusman. (2014). Indonesia dan Hukum Internasional: Dinamika Posisi Indonesia Terhadap Hukum Internasional. *Jurnal Opini Juris*, Volume 15, h. 17 (8 – 44).

48 Handayani, Yeni. Indonesia Negara Kepulauan dan Konvensi Hukum Laut 1982. *Jurnal Rechtsvinding Online*, https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal_online/Rev_Yeni%20Handayani_27122014_1159G_TULISAN%20NEGARA%20KEPULAUAN%20INDONESIA.pdf diakses pada tanggal 25 Oktober 2019.

49 Daniel P. O'Connell. (1982). *The International Law of the Sea*. California: Clarendon Press, Universtiy of California. h. 39.

50 Dean, Arthur H. (1960). *The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas*. AJIL. h. 753.

51 Wisnumurti, Nugroho, "Rezim Hukum Negara Kepulauan", https://jurnalmaritim.com/sekilas-batas-maritim-ri-vietnam/, diakses pada 19 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Convention of the Law of the Sea (UNCLOS 1982) yang ditandatangani oleh 119 negara.[52]

UNCLOS 1982 telah mendapat pengakuan sebagai *a Constitution of the Oceans*, yang memungkinkan setiap negara dapat menetapkan berbagai zona maritim, meliputi perairan pedalaman, laut teritorial, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, dan landas kontinen yang diukur mulai dari garis-garis pangkal[53]. Terkait dengan ketentuan bagi Negara-Negara Kepulauan, UNCLOS 1982 juga mengatur berbagai zona maritim dan cara untuk menarik garis-garis pangkal lurus kepulauan yang memberi arti penting karena peranannya yang sangat enentukan bagi pengukuran batas terluar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen. Dalam hukum laut internasional, konsep Negara Kepulauan merupakan konsep baru yang mendapat pengakuan dalam UNCLOS 1982.

Sebelum konsep Negara Kepulauan diterima dalam UNCLOS 1982, konsep Negara Kepulauan hanya dikenal melalui praktik beberapa negara, salah satunya Indonesia. Dalam UNCLOS 1982, konsep Negara Kepulauan dituangkan dalam asas-asas Negara Kepulauan (*archipelagic states principle*) pada BAB IV, pasal 46 - 54, isinya antara lain ketentuan-ketentuan tentang Negara Kepulauan, garis-garis pangkal lurus kepulauan, status hukum dari periaran kepulauan, pentepan perairan pedalaman dalam perairan kepulauan, hak lintas damai melalui perairan kepulauan, hak lintas alur-alur laut kepulauan, hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam pelaksanaan hak lintas alur-alur laut kepulauan.[54]

Dalam kaitannya dengan apa yang disebut dengan Konsep Negara Kepulauan, UNCLOS 1982 Pasal 46 memberi definisi yuridis dimana wilayah dari suatu negara untuk disebut kepulauan adalah berbentuk kepulauan. Selain itu, Pasal 46 UNCLOS 1982 membedakan pengertian yuridis antara Negara Kepulauan (*archipelagic states*) dengan kepulauan (*archipelago*).[55] Konsep Negara Kepulauan tersebut, merupakan Konsep yang sangat kritikal dan menjadi perhatian dunia karena merupakan suatu perkembangan politis pada saat itu.[56] Selain sebagai upaya untuk menegaskan pembebasan dari simbol kolonialisme, juga untuk menunjukkan status sebagai negara yang berdaulat[57]. Hal ini sejalan dengan yang disampaikan oleh Nugroho Wisnumoerti, yaitu:[58]

---

52 Etty. R. Agoes. (2004). Praktik Negara – Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan. *Jurnal Hukum Internasional*, 1(3), h. 441.

53 *Ibid.*, h. 442.

54 *Ibid.* h. 443.

55 Pasal 46 UNCLOS 1982: *"For the purposes of this Convention: (a) "archipelagic State" means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands; (b) "archipelago "means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such".*

56 Charlotte Ku. (1991). The Archipelagic States Concept and Regional Stability in Southeast Asia, *Case W. Res. J. Int'l L*, Vol. 23, h. 463.

57 Nugroho Wisnumoerti. (1987). "*Indonesia and the Law of the Sea",* The Law of the Sea: Problems from the East Asian Perspective. *C. Park & J. Park eds.* h. 392.

58 *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> "*The nationhood of Indonesia is built on the concept of unity between the Indonesian islands and the inter-connecting waters. Those seas are regarded as unifying, not a separating element. It was the first political manifestation of the concept of national unity which had inspired the nationalist movement, stated in 1908, to lead the national struggle for independence*".

Konsep Negara Kepulauan yang dituangkan dalam UNCLOS 1982 meskipun mendapat banyak protes dan penolakan negara-negara peserta Konferensi Hukum Laut. Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia telah melaksanakan upaya diplomasi atau *diplomacy efforts*, yaitu:[59] a) berupaya mentransformasi Deklarasi Djuanda 1957 yang semula merupakan konsep politis menjadi suatu konsep hukum yang diterima dalam hukum internasional; b) Pemerintah Indonesia telah berupaya melakukan diplomasi baik diplomasi bilateral maupun diplomasi regional dan multilateral untuk mendapat pengakuan internasional atas konsep yang terdapat dalam Deklarasi Djuanda; c) Mempergunakan argumen hukum dan mekanisme-mekanisme hukum dalam memperkenalkan konsep dalam Deklarasi Djuanda (*making use of international legal argument and legal mechanism*).

Setelah melalui perjuangan selama 25 tahun, konsep Wawasan Nusantara dalam Deklarasi Djuanda 1957 termasuk juga Negara Kepulauan diterima dalam UNCLOS 1982, yang diatur pada Bab IV dengan judul Negara Kepulauan. Pemerintah Republik Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 1985 dan dalam penjelasannya dijabarkan bahwa pengakuan resmi atas Negara Kepulauan terhadap Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki arti penting dalam mewujudkan kesatuan wilayah Republik Indonesia[60]. Lebih lanjut, Deklarasi Djuanda 1957 telah memperluas wilayah maritim Indonesia seluas 3.000.000 km2.[61]

Selain pengakuan terhadap konsep Wawasan Nusantara, dengan UNCLOS 1982, Indonesia juga mendapat[62] pengakuan atas klaim laut teritorial selebar 12 mil laut yang ditarik lurus dari titik – titik terluar (*straight archipelagic baselines*), 12 mil zona tambahan dari batas titik laut teritorial, hak berdaulat atas sumber daya alam dan yurisdiksi lainnya yang diatur dalam UNCLOS 1982 di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan lebar 200 mil yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia (*archipelagic baselines*), yang juga meliputi *continental shelf, seabed area,* hingga titik terluar ZEE atau hingga batas akhir daratan dan juga dengan memperhatikan perpanjangan alami dari daratan milik Indonesia ke arah *sea bed* dari samudera laut.[63] Dengan adanya perluasan wilayah Republik Indonesia

---

[59] Direktur Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri, sebagaimana disampaikan dalam perkuliahan pada Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, tanggal 7 Mei 2019 pada mata kuliah Pemanfaatan Hukum Laut dengan topik " Indonesia's Interests at Sea".

[60] Undang – Undang Nomor 17 tahun 1985.

[61] Hasjim Djalal. (2012). Border Diplomacy, dalam *Maritime Border Diplomacy*. Judy Ellis, BRILL, h. 15.

[62] Pasal – Pasal dalam UNCLOS Bab IV.

[63] Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia, Lampiran I Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, Bab II: Wilayah Perairan, Hak Berdaulat, Kawasan Yurisdiksi, Serta Laut Lepas, dan Kawasan Dasar Laut Internasional, h. 6.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebagai negara kepulauan yang diatur dalam UNCLOS 1982, maka Indonesia memiliki hak dan kewajiban untuk menegakan hukum dan menjaga kedaulatannya di wilayah laut seluas 6.000.000 km2.[64]



Gambar 5. Peta Indonesia dalam UNCLOS 1982.[65]

Pengakuan konsep Negara Kepulauan dalam UNCLOS 1982 dan pengakuan terhadap Indonesia sebagai Negara Kepulauan, tidak berarti bahwa Indonesia telah selesai dalam hal penetapan batas wilayahnya, termasuk di dalamnya batas maritim dengan negara tetangga. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki batas maritim dengan 10 (sepuluh) negara yaitu dengan India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua New Guinea (PNG), Australia, dan Timor Leste.[66] Upaya untuk mempertahankan batas wilayah yang dilaksanakan oleh Indonesia, menjadi hal selanjutnya yang perlu mendapat perhatian dan hal ini sejalan dengan semangat dan deklarasi Sumpah Pemuda pada tanggal 28 Oktober 1928, yaitu Satu Nusa, Satu Bangsa, Satu Bahasa sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia dan juga Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945, serta Prinsip Kesatuan Wilayah darat, laut, ruang angkasa, dan berbagai sumber daya alam yang terkandung di dalamnya, sebagaimana yang dideklarasikan dalam Deklarasi Djuanda 1957.[67]

---

64 Hasjim Djalal, *Loc.cit.*

65 "Jalan Panjang Perundingan Batas Maritim", https://darilaut.id/berita/jalan-panjang-perundingan-batas-maritim, diakses pada 17 Mei 2019.

66 Tri Patmasari, Eko Artanto, dan Astrit Rimayanti. (2016), "Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga", disampaikan dalam Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI, h. 3 – 4.

67 Hasjim Djalal, *Loc.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 4. Peta Perbatasan Wilayah Laut antara Indonesia dengan negara – negara tetangga.[68]

Selesainya Konferensi Hukum Laut III dan dengan diadopsinya UNCLOS 1982, sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, Indonesia kemudian menjadi negara yang memiliki luas wilayah teritorial yang besar, dimana laut bebas yang berada di antara 17.000 pulau-pulau milik Indonesia berubah status menjadi perairan kepulauan (*archipelagic waters*) dan terbentuk "sabuk" perairan teritorial (*territorial water*) yang mana semuanya berada dalam kedaulatan nasional Indonesia.[69]. Upaya diplomasi Indonesia juga memperkuat pemahaman atas pentingnya hukum laut internasional yang tidak saja menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan tetapi juga sebagai dasar bagi Indonesia untuk melaksanakan eksploitasi sumber daya maritim secara berkelanjutan. Dengan alasan untuk memperjelas batas – batas maritim dengan negara tetangga, yang tidak saja bertujuan untuk menegaskan batas maritim Indonesia namun juga bagi ekploitasi sumber daya alam laut, maka Pemerintah Indonesia melaksanakan diplomasi batas maritim (*maritime border diplomacy*).[70]

3.2. Perkembangan Diplomasi Maritim Indonesia: Konteks Delimitasi Batas Wilayah Laut

Dalam Dokumen Kebijakan Kelautan Nasional ditetapkan bahwa Program Utama dalam melaksanakan strategi kebijakan Diplomasi Maritim meliputi: a) peningkatan kepemimpinan di dala berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan multilateral; b) peningkatan peran aktif dalam upaya menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia di bidang kelautan; c) kepemimpinan atau peran aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional di bidang kelautan; d)

---

68 Bakrie, Iskandar, "ZEE Indonesia Belum Dimanfaatkan", https://nusantara.news/zee-indonesia-belum-dimanfaatkan/, diakses pada tanggal 17 Mei 2019.

69 Arif Havas Oegroseno, *Loc.cit.*

70 "Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Indonesia dalam Perspektif Kepentingan Nasional Indonesia", https://pustakahpi.kemlu.go.id/content.php?content=file_detailinfo&id=36, diakses pada 17 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

percepatan perundingan penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga; e) percepatan subsimi penetapan ekstensi landas kontinen sesuai dengan ketentuan hukum internasional; f) peningkatan penempatan warga negara Indonesia di dalam berbagai organisasi internasional bidang kelautan; dan g) pembakuan nama pulau. Selanjutnya, Buku Putih Diplomasi Maritim mendefinisikan Diplomasi Maritim sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk optimalisasi potensi kelautan yang bertujuan bagi pemenuhan kepentingan nasional dan hukum internasional.[71] Definisi tersebut memberi pemahaman yang berbeda dari pemahaman selama ini bahwa diplomasi maritim hanya terbatas pada perundingan internasional bidang kelautan, penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut. Dengan definisi yang diatur dalam Buku Putih Diplomasi Maritim maka diplomasi maritim memiliki aspek yang tidak hanya terkait dengan aspek kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan global, melainkan juga menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional.

Diplomasi dalam hal ini juga dilaksanakan Indonesia dalam rangka mempertahankan dan memperkenalkan prinsip-prinsip Negara Kepulauan dan juga sebagai upaya untuk membangun kepercayaan dari negara tetangga. Upaya Diplomasi perbatasan ini merupakan bagian dari Diplomasi Maritim sebagaimana ditetapkan dalam Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia BAB V Pilar ke – 7 Lampiran Perpres 16/2017. Diplomasi Maritim sebagai bagian dari upaya pencapaian Poros Maritim Dunia dan pelaksanaan mandat undang-undang telah dilaksanakan dalam upaya menyelesaikan perundingan batas maritim dengan negara – negara tentangga yang berbatasan langsung dengan Indonesia di wilayah lautnya. Sebagaimana telah disebutkan dalam bagian latar belakang, Buku Putih Diplomasi Maritm mendefinisikan Diplomasi Maritim sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk optimalisasi potensi kelautan yang bertujuan bagi pemenuhan kepentingan nasional dan hukum internasional.[72]

Definisi tersebut memberi pemahaman yang berbeda dari pemahaman selama ini bahwa diplomasi maritim hanya terbatas pada perundingan internasional bidang kelautan, penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut. Dengan definisi yang diatur dalam Buku Putih Diplomasi Maritim maka diplomasi maritim memiliki aspek yang tidak hanya terkait dengan aspek kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan global, melainkan juga menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional.[73] Dalam istilah militer, Diplomasi Maritim didefinisikan sebagai istilah yang berlaku bagi berbagai kegiatan di wailayah maritim atau perairan yang dilaksanakan oleh Angkatan Laut suatu negara berdaulat. Pada masa damai, diplomasi maritim dilaksanakan untuk mempengaruhi perilaku negara lain dalam

---

71 Kementerian Koordinator Bidang Maritim, 2019, Buku Putih Diplomasi Maritim, Jakarta, h.5. (Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 128 Tahun 2019 tentang Buku Putih Diplomasi Maritim).

72 Rinnay Nitrabening Wahyunnisa. (2016). Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kemitraan ASEAN dengan Mitra Wicara. *Masyarakat ASEAN*, Edisi 14 Desember 2016, h. 13.

73 *Ibid.* h. 14.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

konteks interaksi dan transaksi di wilayah perairan. Sehingga, Diplomasi Maritim disamakan dengan diplomasi angkatan laut.[74]

Sejak tahun 1969 yaitu berlakunya UNCLOS 1982, Indonesia telah berhasil menyepakati batas maritim dengan negara tetangga UNCLOS 1982 mengatur 3 (tiga) jenis batas maritim, yaitu laut teritorial, landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE).[75] Adapaun berbagai Perjanjian yang telah berhasil disepakati adalah sebanyak 18 Perjanjian Batas Maritim, yaitu:[76]

1. Indonesia – Malaysia:
   a. Landas Kontinen, 27 Oktober 1969, dengan Keppres Nomor 89 Tahun 1969.
   b. Laut Teritorial di Selat Malaka, 17 Maret 1970, dengan Undang – Undang Nomor 2 Tahun 1971.
2. Indonesia – Singapura
   a. Laut Teritorial di Selat Singapura, 25 Mei 1973, dengan Undang – Undang Nomor 7 Tahun 1973.
   b. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian barat, 10 Maret 2009, dengan Undang – Undang Nomor 4 Tahun 2010.
   c. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian timur, 3 September 2014, Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2017.
3. Indonesia – Australia
   a. Dasar Laut Tertentu, 18 Mei 1971, dengan Keppres Nomor 42 Tahun 1971.
   b. Dasar Laut Tertentu di Wilayah Laut Timor dan Arafura, Tambahan terhadap Persetujuan tanggal 18 Mei 1971 dengan Keppres Nomor 66 Tahun 1972.
   c. Garis – garis Batas Tertentu antara Indonesia dan Papua Nugini, 12 Februari 1973, dengan Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1973.
   d. Zona Ekonomi Eksklusif dan Dasar Laut Tertentu, 14 Maret 1997 (belum diratifikasi)
4. Indonesia – Thailand
   a. Landas Kontinen di Bagian Utara Selat Malaka dan di Laut Andaman, 17 Desember 1971 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1972.
   b. Dasar Laut di Laut Andaman, 11 Desember 1975 dengan Keppres Nomor 1 Tahun 1977.
5. Indonesia – India
   a. Garis Batas Landas Kontinen, 8 Agustus 1974 dengan Keppres Nomor 51 Tahun 1974.
   b. Perpanjangan Garis Batas Landas Kontinen 1974, 14 Januari 1977 dengan Keppres Nomor 26 Tahun 1977.
6. Indonesia – India – Thailand

[74] Muhammad Harry Riana Nugraha. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*. 1(2), h. 176.

[75] UNCLOS 1982 mengatur bahwa lebar laut teritorial adalah 12 mil dari garis pangkal dan ZEE selebar 200 mil laut dari garis pangkal.

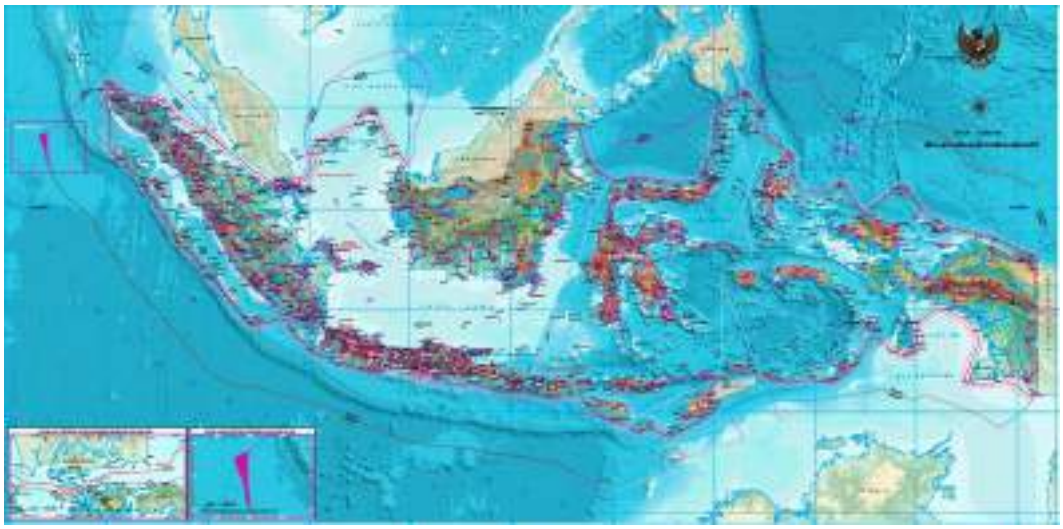
[76] Tri Patmasari, Eko Artanto, dan Astrit Rimayanti, *Loc.cit*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a. Trijunction Point dan Garis Batas dari Garis-garis Batas Tertentu di Laut Andaman, 22 Juni 1978 dengan Keppres Nomor 24 Tahun 1978.

7. Indonesia –Vietnam
   a. Garis Batas Landas Kontinen di Utara Pulau Natuna, 26 Juni 2003 dengan Undang – Undang Nomor 18 Tahun 2007.
8. Indonesia – Filipina
   a. Garis Batas ZEE di Laut Sulawesi, 23 Mei 2014, masih dalam proses ratifikasi.
9. Indonesia – PNG
   a. Garis Batas Landas Kontinen, 13 Desember 1980 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1982.

Sebagai hasil dari pencapaian Diplomasi Maritim untuk memperjuangkan batas wilayah laut Republik Indonesia dengan negara – negara tetangga yang berbatasan wilayah lautnya dengan Indonesia, maka peta wilayah Indonesia adalah sebagai berikut:



Gambar 5. Peta Wilayah Laut Indonesia per Juli 2017.[77]

Peta tesebut di atas adalah peta wilayah Republik Indonesia terbaru yang diluncurkan oleh Kementerian Koordinator Kemaritiman pada tanggal 14 Juli 2017. Perubahan peta wilayah Republik Indonesia tersebut sebagai hasil dari disepakatinya persetujuan batas wilayah dengan negara-negara tetangga dalam Pemerintahan Presiden Joko Widodo untuk rentang waktu 2014-2017.[78] Perubahan tersebut adalah hasil dari perundingan batas maritim (*Maritime Border Diplomacy*) yang telah dilaksanakan Indonesia, bahkan jauh sebelum adanya gagasan Poros Maritim Dunia

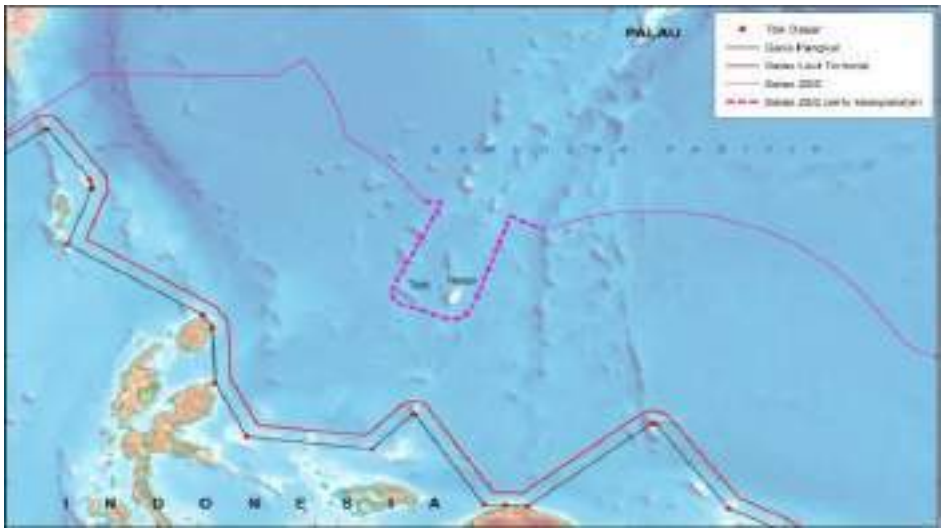
[77] Ramadhan, Bagus "Peta Indonesia Diperbarui, Begini Perbedaannya dengan Peta Lama, https://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/07/20/peta-indonesia-diperbarui-begini-perbedaannya-dengan-yang-peta-lama, diakses tanggal 17 Mei 2019.

[78] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan Kebijakan Kelautan Nasional yang dicanangkan oleh Pemerintah Presiden Joko Widodo, yaitu:[79]

1. Perubahan pada batas ZEE Indonesia dengan negara Kepulauan Palau di bagian Utara Maluku, dimana pada bagian tersebut terdapat dua pulau milik Palau, yaitu Pulau Tobi dan Karang Helen. Sebelum disepakatinya batas ZEE tersebut, batas ZEE Indonesia berada sebelum kedua pulau tersebut. Dengan adanya putusan Arbitrase Filipina dan RRT, maka pulau-pulau kecil tidak memiliki hak untuk mendapatkan ZEE. Sehingga, dengan putusan Arbitrase tersebut, Indonesia memiliki tambahan lebar ZEE.[80]

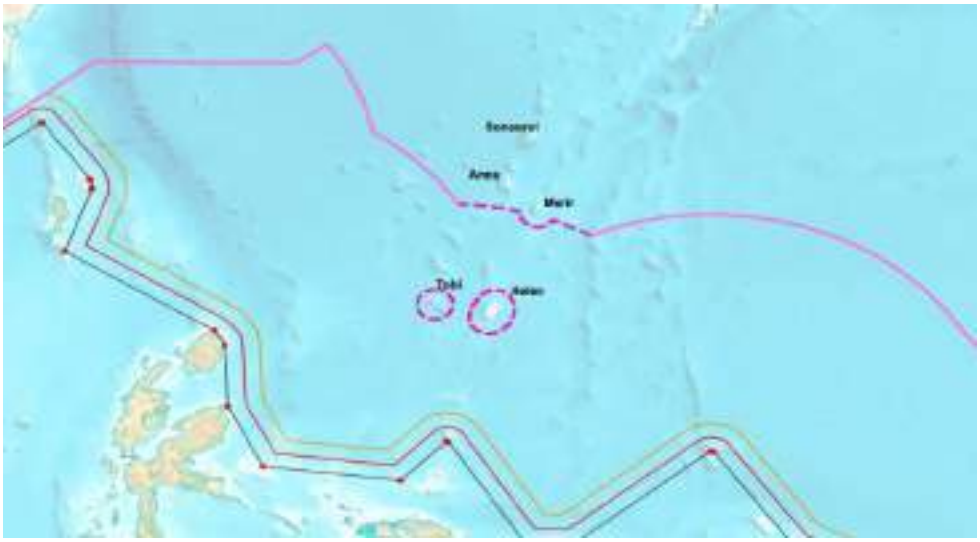


Gambar 6. Peta Lama Perbatasan RI dengan Palau (Sumber: Kemenkomaritim)

[79] Sebagaimana disampaikan oleh Arif Havas Oegroseno saat menjabat sebagai Deputi Bidang Kelautan Maritim, Kementerian Koordinator Kemaritiman.

[80] Subekti, Rahayu, "Ini Lima Perubahan pada Peta Indonesia", https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/17/07/15/ot3ai7368-ini-lima-perubahan-pada-peta-indonesia diakses pada 19 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 6. Peta Baru Perbatasan RI dengan Palau (Sumber: Kemenkomaritim)

2. Perubahan berdasarkan kesepakatan perjanjian mengenai ZEE di Laut Sulawesi dan Laut Filipina dimana sebelumnya pada area tersebut, hanya merupakan klaim wilayah ZEE Indonesia. Dengan adanya kesepakatan tersebut dan telah disahkan dengan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2017 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Filipina mengenai Penetapan Batas Zona Ekonomi Eksklusif 2014 (*Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia and the Government of The Republic of The Philippines Concerning The Delimitation of The Exclusive Economic Zone Boundary, 2014*), maka bertambah luas wilayah laut (ZEE) Indonesia.[81] Pada peta yang lama, batas antara ZEE Indonesia dan ZEE Filipina hanya ditandai dengan garis putus-putus. Pada Peta baru yang telah disepakati, tanda garis putus-putus berganti menjadi satu garis menyatu.

[81] Mentari Desiani Pramudita, "Peta Indonesia Telah Diperbarui! Inilah 5 Perbedaan Antara Peta yang Lama dan yang Baru", https://intisari.grid.id/read/03113182/peta-indonesia-telah-diperbarui-inilah-5-perbedaan-antara-peta-yang-lama-dan-yang-baru?page=all, diakses pada tanggal 19 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN KEMENTERIAN
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 7. Perbatasan RI dengan Filipina di bagian Utara Sulawesi (Sumber: Kemenko Kemaritiman)

3. Pemberian nama Laut Natuna Utara untuk wilayah laut yang sebelumnya diberi nama Laut China Selatan pada Peta wilayah Republik Indonesia. Letak Laut Natuna Utara adalah di Kepulauan Riau dan berbatasan dengan Laut Cina Selatan yang dalam peta lama digambarkan dengan garis laut teritorial dan laut kepulauan.[82] Perubahan nama tersebut, menurut Arif Havas Oegroseno, dengan pertimbangan bahwa sejak tahun 70an, landas kontinen di kawasan tersebut telah menggunakan nama Blok Natuna Utara.[83] Laut Natuna Utara kini mendekati batas landas kontinen Vietnam. Di wilayah tersebut, selama ini telah terdapat kegiatan eksplorasi Migas dengan menggunakan nama Natuna Utara dan Selatan.[84]

[82] Rahayu Subekti, *Loc.cit.*

[83] Mardinata, Sulung Lahitani, "Peta Baru Indonesia Dirilis, Ini 4 Perbedaannya dengan yang Lama", https://www.liputan6.com/citizen6/read/3027881/peta-baru-indonesia-dirilis-ini-4-perbedaannya-dengan-yang-lama, diakses pada 19 Mei 2019.

[84] Bagus Ramadhan, *Loc.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 8 Peta Laut Natuna Utara (Sumber: Kemenko Kemaritiman)

4. Penegasan klaim Indonesia di Selat Malaka, yang juga meliputi batas ZEE Indonesia dengan Malaysia dimana pada bagian ini, belum ada kesepakatan dengan Malaysia. Pada Peta Wilayah Republik Indonesia yang baru, batas wilayah laut Indonesia lebih maju ke arah Malaysia melalui penegasan simplifikasi klaim garis batas. Dengan penegasan tersebut pada Peta maka akan memudahkan bagi para aparat keamanan dan penegak hukum untuk melaksanakan patroli dan tugasnya.[85]

   Sebagaimana tergambar pada gambar 9 dan gambar 10, dapat dijelaskan bahwa sebelumnya antara Indonesia dengan Malaysia belum ditetapkan batas ZEE di laut Selat Malaka. Kedua gambar tersebut menunjukkan perubahan gambar batas laut wilayah Indonesia dengan Malaysia yang lama dan yang baru dengan adanya perubahan pada batas ZEE sebagai hasil perundingan wilayah ZEE Indonesia dengan Malaysia, dimana luas wilayah ZEE Indonesia lebih maju ke arah Malaysia dari luas wilayah sebelumnya.

[85] Sulung Lahitani Mardinata, *Loc.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 9 Perbatasan RI di Selat Malaka pada Peta Lama (Sumber: Kemenko Kemaritiman)



Gambar 10. Perbatasan RI di Selat Malaka pada Peta Baru (Sumber: Kemenko Kemaritiman)

5. Perubahan pada batas laut teritorial di perbatasan Selat Riau, dimana pada Kepulauan Riau terdapat dua karang kecil yang pada Peta Lama bukan milik Indonesia, dengan ukuran kecil namun batas lautnya cukup luas. Dua karang kecil tersebut bernama South Ledge, milik Singapura dan Pedra Bianca, milik Malaysia.[86] Pada Peta Baru Republik Indonesia, kedua karang tersebut diberi bulatan untuk memperlihatkan bahwa karang tersebut bukan bagian dari wilayah Indonesia dan diberi alokasi

[86] Mentari Desiani Pramudita, *Loc.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

selebar 500 meter. Dengan demikian terjadi perubahan batas laut teritorial di perbatasan Selat Riau.



Gambar 11 Peta Baru Republik Indonesia yang memperjelas batas Wilayah RI
(Sumber: Kemenko Kemaritiman)

Berdasarkan data pada Gambar 12 disebutkan bahwa pelaksanaan Diplomasi Maritim, Pemerintah Indonesia masih harus memperjuangkan Diplomasi Batas Maritim untuk mendapatkan kepastian hukum batas wilayah dengan negara tetangga. Hal ini tidak saja terkait dengan masalah kedaulatan negara namun juga hak berdaulat negara sesuai yang diatur dalam UNCLOS 1982, khususnya di wilayah ZEE, yaitu mengenai pengelolaan sumber daya alam di dalam laut. Dari data pada Gambar 12, Pemerintah Indonesia telah berhasil menyelesaikan panjang batas wilayah perbatasan dengan negara tetangga sebagai berikut: laut teritorial sebesar total 240,72 mil laut dari total 545,62 mil laut, dengan capaian 444,12%; ZEE sebesar 2.721,78 mil laut dari total 4.979,9 mil laut, dengan capaian (54,65%); dan landas kontinen sebesar 3.119,61 mil laut dari total 4.407,74 mil laut, dengan capaian (70,78%).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 12 Statistik Perundingan Batas Maritim Indonesia
(Sumber: Kompas Cetak, 7 Mei 2019)

Adapun berdasarkan data pada Gambar 12, perundingan perbatasan maritim yang masih berlangsung adalah sebagai berikut: 1 (satu) Perjanjian RI – Australia yang sedang dikaji ulang (Perjanjian tahun 1997); 5 (lima) Perundingan yaitu RI – Malaysia mengenai laut teritorial di wilayah Selat Malaka dan Laut Sulawesi dan ZEE antara RI – Palau, RI – Vietnam, dan RI – India; dan 9 (sembilan) usulan yang akan dirundingkan, yaitu laut teritorial RI – Malaysia dan Singapura (Pedra Branca), RI – Timor Leste, ZEE antara RI – Malaysia, RI – Thailand, RI – Timor Leste; dan Landas Kontinen antara RI – Filipina, RI – Palau, RI – Malaysia, dan RI – Timor Leste.

4. Kesimpulan

Sejak masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo dengan gagasan Poros Maritim Dunia hingga tulisan ini disusun, dapat dinyatakan bahwa Indonesia telah memiliki 18 (delapan belas) perjanjian batas maritim baik perjanjian mengenai garis batas laut wilayah, Zona Ekonomi Eksklusif, dan Landas Kontinen dengan negara tetangga. Upaya perundingan batas maritim dilaksanakan Indonesia dengan pertimbangan bahwa dalam setiap perundingan tersebut diperhitungkan jumlah sumber daya yang berada di wilayah tersebut, antara lain minyak bumi, ikan, dan juga navigasi. Terkait perundingan mengenai laut teritorial, Indonesia hingga saat ini masih menjalani perundingan dengan 4 (empat) negara tetangga, yaitu Malaysia, Singapura, Papua Nugini, dan Timor Leste. Terkait perundingan ZEE, Indonesia masih berunding dengan 9 (sembilan) negara, khususnya mengenai benturan klaim atas wilayah yang sama, yaitu dengan Australia, Filipina, India, Malaysia, Palau, Papua Nugini, Thailand, Timor Leste, dan Vietnam.[87]

[87] Ayu, "Batas Maritim, Perundingan Mendesak Dituntaskan", *KOMPAS*, 7 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan demikian, jelas dan terbukti bahwa Diplomasi Maritim telah berhasil dilaksanakan oleh Pemerintah Indonesia dalam mendukung pencapaian Poros Maritim Dunia dan menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat atas wilayahnya. Diplomasi Maritim yang telah dilaksanakan Indonesia terbukti telah bersesuaian dengan ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982 yang adalah konvensi internasional yang mengatur hukum laut internasional dan diterima oleh negara – negara di dunia. Hal ini sejalan dengan kewajiban Indonesia sebagai negara yang menjadi pihak dan telah meratifikasi UNCLOS 1982.

Terhadap wilayah yang belum jelas batas maritimnya, terutama di wilayah maritim dengan klaim teritorial yang tumpang tindih, sering menimbulkan kegaduhan antarnegara, khususnya terkait pengelolaan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Apabila batas wilayah telah disepakati dan telah jelas, akan memudahkan bagi upaya penegakan hukum di wilayah tersebut, pada faktanya rawan sebagai tempat terjadinya kejahatan transnasional dan perdagangan manusia. Apabila terjadi konflik antar negara yang terjadi, akibat belum tercapainya kesepakatan batas maritim, UNCLOS 1982 Bagian XV mengatur bahwa konflik diselesaikan dengan cara – cara damai[88].

Terkait wilayah maritim yang masih belum disepakati, menekankan agar Indonesia melakukan peraturan sementara (*provisional arrangement*), seperti contoh tumpang tindih klaim ZEE antara Indonesia dengan Vietnam dan Indonesia di Laut Natuna Utara[89]. Mempertimbangkan belum adanya perjanjian batas ZEE antara Indonesia dan Vietnam di Laut Natuna Utara, maka perlu bagi pemerintah Indonesia untuk menyusun *provisional arrangement* bagi pemanfaatan sumber daya alam di wilayah ZEE tersebut. Selain itu, juga Indonesia dan Vietnam melakukan tindakan pencegahan terjadinya konflik terkait aktifitas perikanan dari kedua negara, sesuai dengan yang diatur dalam UNCLOS 1982.

Indonesia sebagai negara yang berdaulat telah berhasil melaksanakan Diplomasi Maritim sejak dideklarasikannya Deklarasi Djuanda 1957 dengan menghasilkan Konsep Negara Kepulauan dan norma hukum baru terkait lebar laut teritorial 12 mil laut yang diukur dengan menarik garis lurus dari titik terluar yang mana diterima dalam UNCLOS 1982, setelah melalui 25 tahun diplomasi dan perundingan. Bahwa Diplomasi Maritim yang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Republik Indonesia jauh sebelum dicanangkannya kebijakan Poros Maritim Dunia dan Kebijakan Kelautan Nasional oleh Pemerintahan Presiden RI Joko Widodo. Hal ini menjadi bukti bahwa Diplomasi Maritim yang telah dilaksanakan hingga saat ini telah berhasil dilaksanakan

---

[88] Bagian XV UNCLOS 1982: Article 279: *"States Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by peaceful means in accordance with Article 2, paragraph 3, of the Charter of the United Nations and, to this end, shall seek a solution by the means indicated in Article 33, paragraph 1, of the Charter, Article 280: Nothing in this Part impairs the right of any States Parties to agree at any time to settle a dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by any peaceful means of their own choice. Article 281:1) If the States Parties which are parties to a dispute concerning the interpretation or application of this Convention have agreed to seek settlement of the dispute by a peaceful means of their own choice, the procedures provided for in this Part apply only where no settlement has been reached by recourse to such means and the agreement between the parties does not exclude any further procedure."*

[89] Ayu, "Batas Maritim, Peundingan Mendesak Dituntaskan", KOMPAS, 7 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

oleh Pemerintah Indonesia dan mendukung pencapaian Poros Maritim Dunia serta menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat atas wilayahnya. Diplomasi Maritim yang telah dilaksanakan Indonesia juga terbukti telah sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982 yang merupakan konvensi internasional yang mengatur hukum laut internasional dan diterima oleh Negara-negara di dunia.

Daftar Pustaka / Daftar Referensi

Buku

Aust, Anthony. (2005). *Handbook of International Law*. Cambridge: Cambridge University Press.

Astawa, I Putu Ari. (2017). *Wawasan Nusantara Sebagai Geopolitik di Indonesia.* Bali: Universitas Udayana.

B., Trond and Gordon Munro. (2002). *The Management of High Seas Fisheries Resources and the Implementation of the UN Fish Stocks Agreement of 1995*. Bergen: Institute for Research in Economics and Business Administration.

Brownlie, Ian. *(*1990). *Principles of Public International Law*. Edisi Keempat. Oxford: Oxford University Press.

Buntoro, Kresno. (2014). Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia. Jakarta: Raja Graffindo Persada.

Dahuri, Rokhmin. (2014). *Road Map Pembangunan Kelautan untuk Pengembangan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil – Makmur Berdaulat*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Dixon, Martin. *(*1996). *International Law*. London.

Hans. J. Morgenthau. (1948). *Politics among Nations: The Struggle for Power and Peace*. Michigan: The University of Michigan, AA Knopf.

Ismantoro Dwi, Yuwono. (2014). *Janji – Janji Joko Widodo – JK*. Jakarta: Media Pressindo.

Malanzcuk, Peter. (1997). *Modern Introduction of International Law 7th Edition*. London: Taylor and Francis.

O'Connell, Daniel P. (1982). The International Law of the Sea. California: Clarendon Press. Universtiy of California.

Oppenheim, Lauterpacht. (1995). *International Law*. A Treatise, 8th Edition.

Shaw, Malcolm. (2008). *International Law*. 6th Edition. Cambridge: Cambridge University Press.

Starke. J.G. (2008). *Pengantar Hukum Internasional*. Edisi ke 10. Jakarta: Sinar Grafika.

Tim Ahli Seknas Joko Widodo. (2014). *Jalan Kemandirian Bangsa.* Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Supriyatno, Makmur. (2014). *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Jurnal dan Artikel Ilmiah

A, Mufti Makaarim. (2009). Strategi Pengelolaan dan Pertahanan Wilayah Perbatasan Udara RI: Tantangan Aspek Politik, Yuridis dan Operasional. *Indonesian Journal of International Law*.

Al Syahrin, M. Najeri. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Asnelly, Afri. (2019). Kajian Green Politics Theory Dalam Upaya Menangani Krisis AEkologi Laut Indonesia Terkait Aktifitas Illegal Fishing. *Indonesian Journal of International Relation*.

Ayu, "Batas Maritim, Peundingan Mendesak Dituntaskan", KOMPAS, 7 Mei 2019

BAPPENAS, Buku I Agenda Pembangunan Nasional, Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015 –2019.

Djalal, Hasjim. (2005). Kerjasama Perikanan dalam Forum Negara – Negara Anggota Lor – ARC (Indian Ocean Rim – Association for Regional Cooperation). *Indonesian Journal of International Law*. Djalal, Hasjim. Border Diplomacy, dalam Maritime Border Diplomacy. Judy Ellis. BRILL. 2012. Hal. 15.

Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia, Lampiran Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017.

Dumoli Agusman, Damos. (2014). Indonesia dan Hukum Internasional: Dinamika Posisi Indonesia Terhadap Hukum Internasional. *Jurnal Opini Juris*.

H. Dean, Arthur. (1960). The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas. *AJIL*.

Hariyatmoko, Alvi Syahrin, dkk. (2019). "*Implementasi Pasal 69 Ayat 4 UU 45 Tahun 2009 Terhadap Kapal Ikan Berbendera Asing yang Tertangkap Tangan Melakukan Illegal Fishing oleh Dit. Polair Polda Sumut*". *USU Law Journal*.

Harry Riana Nugraha, Muhammad. (2016). "Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia". *Jurnal Wacana Politik*.

Ismail, Isplancius. (2013). *Analysis Towards The Urgency of Establishing Indonesian Marine Law to Anticipate Transnational Organized Crime*'. *Indonesian Journal of International Law*.

Kementerian Koordinator Bidang Maritim, 2019, Buku Putih Diplomasi Maritim, Jakarta, hal. 5. (Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 128 Tahun 2019 tentang Buku Putih Diplomasi Maritim)

Ku, Charlotte. (1991). The Archipelagic States Concept and Regional Stability in Southeast Asia. *Case W. Res. J. Int'l L.*

Likadja, Frans E. (1985) "*Hukum Laut dan Undang – Undang Perikanan*"'. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*.

Nainggolan, Poltak Partogi. (2015). Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya. *Jurnal Politica*.

Nur Ikfal Raharjo, Sandy. (2016). Menegosiasikan Batas Wilayah Maritim Indonesia Dalam Bingkai Negara Kepulauan. *Masyarakat Indonesia*.

Oegroseno, Arif Havas.(2012). Maritime Border Diplomacy: An Indonesian Lifeline, dalam Maritime Border Diplomacy. *Judy Ellis. BRILL*.

Purwaka, Tommy Hendra. (2014). Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Mimbar Hukum*.

R. Agoes, Etty.(2004). Praktik Negara – Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan". *Jurnal Hukum Internasional*.

Raharjo, Sandy Nur Ikfal. 2016. Menegosiasikan Batas Wilayah Maritim Indonesia Dalam Bingkai Negara Kepulauan. *Jurnal Masyarakat Indonesia*.

Sekretariat Jenderal MPR RI. (2006). *Panduan Pemasyarakatan Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta. Setjen MPR RI.

Siwu, Rodrigo F.Y. (2019). Pencegahan dan Pemberantasan Illegal Fishing Menurut Peraturan Presiden Nomor 115 Tahun 2015. *Lex et Societatis*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sumardiman, Adi. (2004). Beberapa Dasar Tentang Perbatasan Negara. *Indonesian Journal of International Law.*

Suparlan. (2011). Perjuangan Penetapan Batas Wilayah Perairan Laut di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*.

Tri Patmasari, Eko Artanto, dan Astrit Rimayanti. (2016). "Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga", disampaikan dalam *Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI.*

Wahyunnisa, Rinnay Nitrabening. *"Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kemitraan ASEAN dengan Mitra Wicara". Masyarakat ASEAN*. Edisi 14. Desember 2016.

Wibowo, Triyono. (2012). Maritime Border Diplomacy dalam Maritime Border Diplomacy. *Judy Ellis. BRILL.*

Wisnumoerti, Nugroho "*Indonesia and the Law of the Se",* THE LAW OF THE SEA: PROBLEMS FROM THE EAST ASIAN PERSPEKTIVE. C. Park & J. Park eds. 1987.

Yakti, Probo Darono. Poros Maritim Dunia Sebagai Pendeaktan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan atau Kesinambungan Strategi?". *Global & Strategi.*

Yusuf, Chandra Motik. (2014). Tidak Otomatis Menjadi Negara Maritim. *Swantara.*

Internet

"Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia- sebagai-poros-maritim-dunia.html, diakses 19 Mei 2019.

"Jalan Panjang Perundingan Batas Maritim", https://darilaut.id/berita/jalan-panjang-perundingan-batas-maritim, diakses pada 17 Mei 2019.

"Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Indonesia dalam Perspektif Kepentingan Nasional Indonesia", https://pustakahpi.kemlu.go.id/content.php?content=file_detailinfo&id=36, diakses pada 17 Mei 2019.

"15 Tahun Perundingan Batas Maritim Indonesia – Malaysia", https://darilaut.id/berita/15-tahun- perundingan-batas-maritim-indonesia- malaysia, diakses 16 Mei 2019.

Ali, "*Uti Possidetis Juris, Prinsip yang Digunakan Indonesia untuk "Menjaga" Papua*", https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt580d876150d84/uti-possidetis-juris-- prinsip-yang-digunakan-indonesia-untuk-menjaga-papua, diakses pada 17 Mei 2019.

Astawa, I Putu Ari, "*Wawasan Nusantara Sebagai Geopolitik di Indonesia*", Bali: Universitas Udayana, 2017, hal. 8, https://simdos.unud.ac.id/uploads/file_pendidikan_1_dir/9c056473bed4391fb 510da1bbe 51fd5f.pdf, diakses pada 17 Mei 2019.

Bakrie, Iskandar, "ZEE Indonesia Belum Dimanfaatkan", https://nusantara.news/zee-indonesia- belum-dimanfaatkan/, diakses pada tanggal 17 Mei 2019.

Handayani, Yeni, *Indonesia Negara Kepulauan dan Konvensi Hukum Laut 1982*", Jurnal Rechtsvinding Online, https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal_online/Rev_Yeni%20Handayani_2712 2014_1159

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

G_TULISAN%20NEGARA%20KEPULAUAN%20INDONESIA.pdf diakses pada tanggal 25 Oktober 2019

https://www.law.cornell.edu/wex/uti_possidetis_juris, diakses pada 17 Mei 2019.

Junef, Muhar. "*Implementasi Poros Maritim Dalam Prespektif Kebijakan (Maritime Fulcrum Implementation In Policy Prespective*". https://ejournal.balitbangham.go.id/index.php/dejure/article/downloadSuppFile/688/204. Diakses pada tanggal 17 Mei 2019

Kasanah, Kusnul Nur. "Kebijakan Kelautan Nasional (National Ocean Policy) Memberikan Arah dan Pedoman Bagi Seluruh Pihak Dalam Melaksanakan Pembangunan Kelautan". https://setkab.go.id/44348/. diakses pada 16 Mei 2019.

Lubis, Lukmanul Hakim, "The Acquisition of A Territory:"*Modes, History And The International Practices*" , http://fh.unpad.ac.id/file/2017/01/Tulisan-2.pdf, diakses 16 Mei 2019.

Mardinata, Sulung Lahitani, "Peta Baru Indonesia Dirilis, Ini 4 Perbedaannya dengan yang Lama", https://www.liputan6.com/citizen6/read/3027881/peta-baru-indonesia-dirilis-ini- 4-perbedaannya-dengan-yang-lama, diakses pada 19 Mei 2019.

Nontji, Anugerah, Deklarasi Juanda: Menuju Keutuhan Wilayah Tanah Air Indonesia, http://oseanografi.lipi.go.id/datakolom/39%20Juanda.pdf, diakses pada 17 Mei 2019.

Pramudita, Mentari Desiani, "Peta Indonesia Telah Diperbarui! Inilah 5 Perbedaan Antara Peta yang Lama dan yang Baru", https://intisari.grid.id/read/03113182/peta-indonesia-telah- diperbarui-inilah- 5-perbedaan-antara-peta-yang-lama-dan-yang-baru?page=all, diakses pada tanggal 19 Mei 2019.

Ramadhan, Bagus "Peta Indonesia Diperbarui, Begini Perbedaannya dengan Peta Lama, https://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/07/20/peta-indonesia-diperbarui-begini- perbedaannya-dengan-yang-peta-lama, diakses tanggal 17 Mei 2019.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, https://www.bappenas.go.id/id/data-dan-informasi-utama/dokumen-perencanaan-dan- pelaksanaan/dokumen-rencana-pembangunan-nasional/rpjp-2005-2025/rpjmn-2015- 2019/, diakses pada 16 Mei 2019.

Satria, Linar. "Menlu: Indonesia Lakukan 129 Perundingan Perbatasan, https://internasional.republika.co.id/berita/internasional/asia/19/01/09/pl2grm 377-menlu- indonesia-lakukan-129-perundingan-perbatasan, diakses pada 16 Mei 2019.

Subekti, Rahayu "Ini Lima Perubahan pada Peta Indonesia", https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/17/07/15/ot3ai7368-ini- lima- perubahan-pada-peta-indonesia diakses pada 19 Mei 2019.

Sulistyo, Eko. "Deklarasi Djuanda dan Hari Nusantara", http://ksp.go.id/deklarasi-djuanda-dan- hari-nusantara/, diakses pada tanggal 17 Mei 2019.

Timorria, Iim Fathimah, "Kemenlu Klaim Catat Kemajuan Signifikan dalam Perundingan Perbatasan",https://kabar24.bisnis.com/read/20181025/15/853092/kemenlu-klaim-catat-kemajuan-signifikan-dalam-perundingan-perbatasan, 16 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Undang – Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, https://pustakahpi.kemlu.go.id/dir_dok/UU%20No%204%20Prp%201960.pdf , diakses pada 17 Mei 2019.

Wisnumurti, Nugroho. "Rezim Hukum Negara Kepulauan", https://jurnalmaritim.com/sekilas- batas-maritim-ri-vietnam/, diakses pada 19 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KEBIJAKAN MARITIM DI HINDIA BELANDA:
Langkah komersil pemerintah kolonial

Oleh: Lillyana Mulya, M.A.

Abstract

This article presents a general introduction on the development of maritime transport in the Indonesian archipelago. This study uses two popular policy in the colonial period to analyze the adaptation process of the Dutch authorities in Indonesia, namely Batavia port liberalization and the establishment of Koninklijke Paketwaart Maatschappij (KPM). Using the long-term terminology, it can be seen that the two colonial policies above qualify as politically and economically sustainable policy in archipelago. This analysis also aims to explore the commercial nature of maritime policy published by colonial government which have an agrarian background.

Abstrak

Artikel ini menghadirkan pengantar umum mengenai perkembangan sarana transportasi maritim di kepulauan Indonesia. Kajian ini menggunakan dua kebijakan populer pada masa kolonial untuk menganalisis proses adaptasi penguasa Belanda di Indonesia, yaitu liberalisasi pelabuhan Batavia dan pendirian *Koninklijke Paketwaart Maatschappij* (KPM). Melalui terminologi *long-term* atau jangka panjang, dapat diketahui bahwa dua kebijakan kolonial di atas memenuhi syarat sebagai kebijakan yang berkelanjutan secara politik dan ekonomi. Analisis ini juga bertujuan untuk menelusuri sifat komersil dari kebijakan maritim yang diterbitkan pemerintah kolonial yang memiliki latar belakang agraris.

Kata kunci: Kebijakan, maritim, kolonial, *shipping*, KPM, pelabuhan.

Pendahuluan

Dalam kurun waktu hampir dua abad, penguasaan Belanda melalui kongsi dagang VOC telah berhasil mencengkeram energi di kawasan yang kini disebut dengan Indonesia. Namun usaha itu tidak didapatkan dengan mudah. Pergulatan VOC untuk mendirikan monopoli sebagai strategi penguasaan ekonomi ditempuh dalam waktu yang tidak singkat.[1] Adaptasi VOC terhadap sistem perdagangan Asia Tenggara

---

[1] Periode VOC di Asia sendiri dibagi menjadi dua, antara tahun 1610-1630 sebagai tahun pendirian stabilitas. Pada kurun ini,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melahirkan sistem transportasi maritim yang strategis. Sistem ini kental dengan metode politis yaitu dengan mengadakan perjanjian dengan berbagai penguasa lokal untuk mendapatkan kesempatan dagang. Sementara metode teknologis paling signifikan adalah kebijakan untuk mendesain kapal yang disesuaikan dengan tujuan sehingga VOC dapat aktif sepanjang tahun tanpa terbatasi oleh musim (muson).[2] Metode militer juga menjadi nafas bagi perdagangan maritim Asia sebab kepemilikan kapal perang menjadi pengukur posisi kekuasaan. Sebagai contoh penguasa yang paling menonjol di Banda adalah kerajaan Ternate yang memiliki armada *kora-kora*, sementara di Malaka, kaum Moors memiliki jumlah *lancharas* yang lebih dari cukup untuk menghancurkan armada asing. Realitas di atas mengindikasikan bahwa perdagangan di Asia, yang pada kemudian hari dikenal sebagai *age of commerce*[3], tergolong sebagai perdagangan bersenjata (*armed trading)*.[4] Hasil dari pergulatan di atas adalah peningkatan *shipping*[5]

---

pelayaran pulang-pergi dengan seluruh krunya menunjukkan ketidakefektifan sehingga VOC memutuskan untuk 'tinggal' (*permanent presence*) agar negoisasi harga lebih leluasa dilakukan. Setelah tahun 1630, VOC baru melakukan ekspansi dan konsolidasi untuk mendirikan jaringan dengan intensifikasi *shipping*. Robert Parthesius, *Dutch Ship in Tropical Waters: The Development of The Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660*, (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010), hlm. 31.

[2] Untuk melihat penggunaan angin pada pelayaran kuno, lihat A.B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 2-18.

[3] Lihat dalam dua volume karya Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011).

[4] James D. Tracey, "Introduction" dalam id. (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade 1350-1750*, (USA: Cambridge University Press, 1991), hlm. 1-21.

[5] Istilah *shipping* di sini digunakan untuk menyebut pengangkutan dengan kapal. Dalam beberapa periode, *shipping* dapat diartikan sebagai pelayaran. Namun sejak aktivitas transportasi laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VOC yang ditandai dengan volume kedatangan kapal di berbagai pelabuhan di seluruh dunia. Tercatat pada tahun 1610-1630 terdapat total 864 kunjungan di Batavia dengan volume 133.417, sementara periode setelah stabilisasi yaitu tahun 1630-1650 kunjungan meningkat sekitar 66% menjadi 1.442 dengan volume 242.353 *last*.[6]

Dari diskripsi di atas dapat ditarik pendapat bahwa penguasaan terhadap aspek tertentu membutuhkan proses yang diisi dengan berbagai kebijakan yang saling berkesinambungan. Dalam kasus di atas, apabila VOC tidak memutuskan untuk mempersenjatai dirinya, maka perdagangan VOC di perantauan Asia akan segera gulung tikar. Oleh sebab itu, VOC menggabungkan politik, militer dan teknologi menjadi kesatuan yang sinergis untuk memperoleh tujuan ekonomi yaitu monopoli rempah di Indonesia. Hal ini juga menunjukkan bahwa strategi VOC selama dua dekade di atas terorganisir dengan efektif. Namun, apakah pola yang sama juga diadaptasi oleh penerus Belanda di Hindia Belanda? Untuk mengetahui hal itu, maka akan dijabarkan di sini mengenai kebijakan maritim oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda.

Kajian ini menggunakan konsep politik dan ekonomi berkelanjutan (*politic and economic sustainability*) untuk menengok kembali narasi kemaritiman Indonesia. Konsep berkelanjutan kerap digunakan dalam kajian mengenai sumber daya alam, sehingga dalam artian dasar, definisi berkelanjutan menurut *World Commision for Environment and Development* adalah

---

tidak lagi menggunakan kapal layar, maka perkapalan menjadi istilah general untuk menyebut angkutan dengan kapal. Istilah ini menjadi rancu ketika disandingkan dengan aktivitas pembangunan dan perbaikan kapal di galangan yang juga kerap disebut dengan perkapalan. Maka untuk selanjutnya istilah *shipping* akan digunakan sebagai ganti pengapalan.

[6] *Last* adalah ukuran yang digunakan sebelum *tonnase*. (1 *last*: 2,7 m³ atau 2 ton). Data lihat Robert Parthesius, *op.cit.*, hlm.131.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> *pemenuhan kebutuhan masa kini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka.*[7]

Sementara dalam pandangan David Henley, keberlanjutan berarti bahwa suatu sumber daya tidak akan mengalami kemunduran yang signifikan dalam waktu singkat.[8] Definisi di atas berarti bahwa suatu sumber daya haruslah bermanfaat untuk waktu yang lama (jangka panjang).

Model keberlanjutan di atas tentunya masih sangat mentah untuk digunakan dalam analisis bidang maritim di sini. Apalagi *shipping* bukan sumber daya yang diperdagangkan, melainkan suatu aktivitas jasa. Namun begitu, aktivitas jasa ini diperebutkan karena perannya yang efektif bagi distribusi sumber daya secara lokal, regional dan internasional. Oleh sebab itu akan diambil garis inti dari konsep *sustainability*, yaitu karakteristik *long-term* (jangka panjang) untuk efek berkelanjutan.

Dengan latar belakang di atas maka permasalahan dari kajian ini adalah kebijakan komersil maritim yang diterbitkan oleh negara yang memiliki orientasi daratan. Secara garis besar, orientasi tujuan penguasa Belanda telah berubah sejak pembubaran VOC pada akhir abad 18. Darurat finansial yang ditinggalkan VOC menuntut sejumlah improvisasi agar Belanda bangkit dari kebangkrutan. Dengan pergeseran berbagai komoditi perdagangan, maka pemerintah kolonial mulai berorientasi ke dalam dengan mengembangkan pertanian. Namun, fakta geografis menunjukkan bahwa aspek maritim tetap mendominasi perdagangan yaitu sebagai sarana transportasi, baik bagi mobilisasi penduduk maupun persebaran komoditi.

---

[7] **Setijati D. Sastrapradja, *Memupuk Kehidupan di Nusantara, Memanfaatkan keanekaragaman Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2010), hlm. 5.**

[8] **David Henley, "Natural Resources Management: Historical Lesson from Indonesia" dalam *Human Ecology (2008) 36*, hlm. 273.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Maka pertanyaan dalam kajian ini adalah kebijakan komersil maritim apa yang diterbitkan oleh pemerintah yang berorientasi ke darat? Serta sejauh mana kebijakan tersebut dapat mendukung tujuan utama Hindia Belanda? Selanjutnya, apakah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda termasuk dalam kategori *long-term*? Untuk itu perlu ditelusuri sejauh mana dampak dari kebijakan tersebut.

Dalam batasan istilah komersil, suatu kebijakan harus berorientasi pada profit. Maka, kebijakan komersil yang berkonsep *sustainability* menjadi suatu kebijakan yang mengandalkan efektifitas untuk memperoleh profit, dan dapat menimbulkan dampak sistemik sehingga dapat berefek jangka panjang. Mengingat luasnya aspek maritim, maka kajian ini akan membatasi hanya pada *shipping* dan pelabuhan yang masuk dalam kategori komersil.

Liberalisasi Pelabuhan Batavia

***Port* dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai pelabuhan, namun istilah *port*, bila disandingkan dengan *harbour*, maka lebih mengacu pada aktivitas ekonomi dari suatu pelabuhan. Untuk itu kebijakan yang diterapkan di dalam juga harus berorientasi ekonomi. Sementara *harbour* lebih bermakna fisik pelabuhan.[9]**

Apa yang telah diwariskan VOC terhadap pemerintah kolonial? Warisan besar VOC dalam bidang maritim adalah rute perdagangan yang berisi titik pelabuhan sebagai jaringnya. Titik pelabuhan tersebut menjadi pangkal perkembangan suatu kota pantai, bahkan mencapai hinterland. Dapat dikatakan kota besar yang ada sekarang merupakan pengembangan dari kota pantai, seperti contohnya Jakarta, Surabaya,

---

[9] Rhoads Murphey, "On Evolution" dalam Frank Broeze (ed.), *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, (Kinsington: New South Wales University Press, 1989), sebagaimana dikutip oleh Indriyanto, *Dari pelabuhan muara ke pelabuhan samodra: dinamika pelabuhan Surabaya 1900-1970*, rancangan proposal disertasi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Makassar dan lainnya. Selain itu keberhasilan suatu tempat sebagai kota pantai berdasar pada kemampuan pelabuhan untuk menarik aktivitas pelayaran, baik dengan penyediaan muatan dari hinterland maupun regulasi dalam pelabuhan untuk menarik kapal bersandar.

Pelabuhan Batavia merupakan titik inti dari jaringan perdagangan maritim bagian barat kepulauan Nusantara, sementara bagian timur diwakili oleh pelabuhan besar Makassar dan Surabaya. Ketika pemerintah kolonial, yang juga berkedudukan di Batavia mengubah fokus maritim menjadi agraris, geografis kepulauan mulai dibagi dua, yaitu Jawa dan Madura di satu bagian, dan *Outer Islands* yang mencakup pulau-pulau luar pada bagian lainnya. Pembagian ini berakibat pada terlantarnya pulau-pulau luar dan menjadi sebab munculnya jaringan perdagangan baru yaitu *Outer Islands-Singapura-Eropa*, tanpa melewati Batavia.

Singapura, yang disebutkan di atas, merupakan pelabuhan baru kreasi Thomas Stamford Raffles yang menguasai koloni Inggris di semenanjung Malaya. Pendirian pelabuhan ini berawal dengan persaingan Inggris dan Belanda di Asia Tenggara. Berbeda dengan Belanda, Inggris lebih dahulu menerapkan liberalisasi untuk mewujudkan *free trade* yang berdampak pada perkembangan pesat dalam bidang *shipping*. Persaingan yang dimenangkan Inggris ini membuat Belanda bersedia meliberalisasi sistem maritim di Hindia Belanda. Namun, pada akhirnya kebijakan Belanda ini disebut sebagai "liberalisasi setengah hati" sebab *free trade* ala Belanda tidak sepenuhnya bebas. Belanda hanya membebaskan pelabuhan Batavia sebagai pelabuhan internasional. Selain itu, Belanda masih menarik tarif bea cukai berbeda berdasarkan pelabuhan dan jenis *shipping* (asing dan lokal).[10] Realitas setengah hati tersebut yang mendorong Raffles mendirikan Singapura sebagai tandingan Batavia. Hingga pada

---

[10] **Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network", *Disertasi*, (Leiden: Universitas Leiden, 2003), hlm.76-78.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

akhirnya, Singapura sukses menarik aktivitas kapal di kepulauan Hindia Belanda.[11]

Bagi Batavia, keberadaan Singapura yang memiliki sistem *free trade* dan *free port* berarti intrusi terhadap stabilitas ekonomi dan politik di Hindia Belanda. Hal ini dipertajam dengan berbeloknya *junk-junk*[12] Cina dari Batavia ke Singapura. Keadaan maritim yang semakin rawan menyebabkan pemerintah kolonial mengeluarkan kebijakan yang lebih longgar, yaitu penyeragaman tarif bea cukai di semua pelabuhan (meskipun tarif masih berbeda berdasar jenis *shipping*) pada tahun 1865 dan mulai 1925, *junk* Cina diperbolehkan menjangkarkan kapalnya di pelabuhan Semarang dan Surabaya tanpa harus meminta ijin dari pusat. Kebijakan di atas juga dibarengi internasionalisasi pelabuhan di *Outer Islands* agar kapal asing dapat berlabuh, namun masih dalam kendali Batavia.

Kebijakan lain yang merupakan satu rangkaian kebijakan maritim adalah penetapan paspor kapal (*ship's passport*). Dasar penetapan paspor kapal adalah tempat di mana kapal dibangun. Dalam hal ini, kapal lokal (dapat dibangun di Hindia Belanda maupun Belanda) mendapatkan ijin berlayar tahunan, sementara kapal buatan

---

[11] Kesuksesan magnet Singapura juga dapat dilihat dari masyarakatnya. Heterogenitas penduduk Singapura bukan semata-mata karena perniagaan, namun karena tempat ini merupakan persinggahan paling bebas sedunia, di mana pemilik kapal dapat menurunkan kargo yang tidak jelas asal usulnya dan langsung berlayar sebelum ditanyai macam-macam. Bahkan, perompak pun dapat memperbaiki kapalnya di sini. Wilkes, C., "Narrative of the United States Exploring Expedition, during the Years 1838-1842" dalam John Bastin, *Singapura Tempoe Doeloe*, (Jakarta: Komunitas Bambu), hlm.66.

[12] *Junk*, secara umum adalah sebutan untuk kapal tradisional khas dari Cina. Namun pada masa *age of commerce*, kapal-kapal Asia Tenggara juga disebut dengan *jung* oleh orang Eropa. Pada abad ke-16, berat rata-rata *jung* Asia Tenggara adalah 400-500 ton. Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011), hlm. 45-52.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

asing, di luar dua daerah tersebut, harus senantiasa memperbaharui paspor kapalnya. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan volume armada dagang buatan Belanda maupun Hindia Belanda. Dalam artian untuk melindungi industri pembangunan kapal kolonial Belanda.[13] Dapat disimpulkan bahwa liberalisasi setengah hati di atas justru memberikan proteksi terhadap kepentingan domestik.

Pendirian KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*)

Shipping **diartikan sebagai aktivitas transportasi barang maupun penumpang melalui laut dengan menggunakan kapal.[14] Adapun pihak-pihak yang berhubungan dengan *shipping* antara lain adalah pihak yang mengapalkan, barang ataupun penumpang yang dikapalkan, dan pemerintah atau otoritas yang memegang regulasi lalu lintas *shipping*. Dalam perannya, masing-masing memiliki 'otoritas' tersembunyi yang menentukan nasib aktivitas ini. Komposisi subjek di atas pada akhirnya membentuk suatu pasar yang berjalan secara sistemik.**

Pada masa pra kolonial, VOC merupakan kongsi dagang pertama di kepulauan Nusantara yang merupakan representasi dari kekuatan komersil Belanda. Pada awal kedatangannya, kawasan Asia Tenggara[15] bukan kawasan tanpa dinamika. Penguasa-penguasa lokal mendominasi perdagangan rempah pada abad ke-18, sehingga kekuatan di luar "sistem" tersebut tidak memiliki pilihan selain bertarung untuk mendapat kesempatan dagang. *Shipping* komersil

---

[13] Singgih Tri Sulistiyono, *op.cit.*, hlm. 94.

[14] Tim penyusun, *The Oxford English Dictionary Vol.IX*, (Oxford: The Clarendon Press, 1933), hlm.709.

[15] Perlu dijelaskan bahwa yang dimaksud kawasan Asia Tenggara ini adalah kepulauan Nusantara, Malaka dan beberapa titik penting lainnya yang merupakan kesatuan jaringan dagang. Jadi, bukanlah seluruh kawasan Asia Tenggara saat ini yang mencakup 10 negara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi kalah penting dengan ekspedisi militer dan saling menguasai.[16] Hal ini merupakan sebuah jalan panjang sebelum VOC[17] dikatakan sebagai pelaku monopoli perdagangan di kepulauan Nusantara.

Pencapaian stabilitas organisasi membuat VOC menentukan fitur-fitur pelayaran, seperti kapasitas kargo, rute dan tujuan yang ditentukan bersamaan dengan kapasitas militer.[18] Kapasitas kargo kemudian dipakai sebagai ukuran. *Last* juga digunakan sebagai representasi keuntungan ekonomi, maka VOC kemudian membuat kapal-kapal yang lebih berorientasi kepada muatan daripada kecepatan. Hal ini disebabkan karena keuntungan ekonomi baru dapat dihitung ketika kapal kembali lagi ke Eropa (*vice versa*).[19]

---

[16] Penguasa lokal yang memiliki posisi dominan pada waktu itu adalah kerajaan Sriwijaya dan kaum 'Moors' atau muslim di Malaka. James D. Tracey (ed.), *op.cit.*, hlm. 14.

[17] Periode VOC di Asia sendiri dibagi menjadi dua, antara tahun 1610-1630 adalah tahun pendirian stabilitas. Pada kurun ini, pelayaran pulang-pergi dengan seluruh krunya menunjukkan ketidakefektifan sehingga VOC memutuskan untuk 'tinggal' (*permanent presence*) agar negoisasi harga lebih leluasa dilakukan. Setelah tahun 1630, VOC baru melakukan ekspansi dan konsolidasi untuk mendirikan jaringan dengan intensifikasi *shipping*. Robert Parthesius, *op.cit.*,hlm. 31.

[18] Sektor yang mewakili keamanan perdagangan ini didasari oleh pernyataan Jan Pieterszoon Coen (1587-1629) yang menyatakan bahwa *'tak ada perdagangan yang dapat dipertahankan tanpa perang, juga sebaliknya tak ada perang tanpa perdagangan'*. Hal ini harus dilihat dengan latar belakang pengalaman perdagangan di India dan Banda, di mana jika Belanda tetap berdagang dengan damai maka perdagangannya akan segera gulung tikar. Di dunia Eropa sendiri, Belanda dikenal akan kenetralannya, yang terwujud dalam penghindarannya akan aliansi antar negara-negara Eropa untuk meluaskan wilayah. Identitas nasional ini kemudian mempengaruhi politik luar negerinya dan mentalitas komersil menjadi ciri dominan dari Belanda. J.W.Smit, "The Netherlands and Europe in the Seventeenth and Eighteenth Centuries" dalam J.S.Broomley and E.H.Koosmann (eds.), *Britain and Netherlands in Europe and Asia*, (New York: St.Martin Press, 1968), hlm. 13-35.

[19] Robert Parthesius, *op.cit*, hlm. 18.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berakhirnya VOC[20] pada tahun 1799 merupakan tantangan berat bagi finansial negara induk. Aktivitas awal VOC yang hanya membeli komoditi untuk dikirim ke pasar Eropa dinilai tidak efektif. Pemerintah kolonial yang menggantikannya kemudian beralih pada kegiatan produksi, dan kegiatan *shipping* dipegang oleh perusahaan partikelir. Pemerintah menggunakan sistem tender untuk melelang kegiatan *shipping*. Firma pertama yang direkrut pemerintah adalah Cores de Vries milik seorang Belanda yang beroperasi pada periode 1861-1865. Perkembangan yang lambat dan tidak menguntungkan dari *shipping* yang dijalankan Cores de Vries membuat pemerintah membuka lelang lagi tahun 1863 untuk periode 1866-1875. Dampak dari sistem tender adalah meningkatnya jumlah perusahaan *shipping* swasta[21] seperti *Stoomvaart Maatschappij Nederlands* (SMN) yang berdiri tahun 1870 dan *Rotterdamsche Lloyd* (RL) yang berdiri tahun 1873, kedua perusahaan ini dimiliki oleh pengusaha Belanda. Perubahan kebijakan ini mengarah kepada sebuah pengertian baru bahwa *shipping*

---

[20] **VOC sering diplesetkan sebagai *Vergaan Onder Corruptie* (lenyap karena korupsi) berkaitan dengan ditemukannya banyak korupsi dalam organisasi. Hal ini tidak sepenuhnya benar ketika terdapat kebijakan ketat yang diberlakukan, seperti pelaku *private trade* yang dimasukkan dalam kategori penggelapan (*smuggling*) dan ditindak tegas, bahkan kargonya diturunkan di pelabuhan terdekat. Sebab VOC berakhir lebih karena pergantian kebutuhan pasar Eropa, perubahan kondisi di Asia dan bertambahnya perusahaan asing yang berkompetisi. C.R.Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, (London: Hutchinson and Co.Ltd., 1965), hlm. 205.**

[21] **Pada masa ini, sebetulnya semua perusahaan penggerak perekonomian adalah milik swasta. Pemerintah kolonial mengadopsi liberalisme yang dibawa oleh Raffles pada masa pendudukan Inggris, dan mendirikan *Nederlandse Handels Maatschappij* (NHM) pada tahun 1825 yang berfungsi sebagai sebuah agensi negara untuk eksport dan import. Pemilik modal utamanya adalah Raja Belanda. Tiga tahun kemudian, *Java Bank* didirikan untuk memenuhi kebutuhan finansial. G.C.Allen dan A.G.Donnithorne, *Western Enterprise in Indonesia and Malaya, a Study in Economic Development*, (New York: The Macmillian Company, 1957), hlm. 23.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merupakan sebuah hubungan antara ekonomi dan politik, antara bisnis dan pemerintah, antara perusahaan laut dan imperium laut.[22]

Keadaan finansial yang buruk menyebabkan pemerintah kolonial memberikan kelonggaran dalam mengatur masalah *shipping* dan tender jatuh kepada perusahaan asing milik pengusaha Inggris yaitu *Nederlandsch Indisch Stoomvaart Maatschappij* (NISM).[23] Mulai tahun 1866 hingga 1875, mayoritas kegiatan *shipping*, internasional maupun lokal, dijalankan oleh perusahaan ini. NISM adalah perusahaan milik William Mackinnon, seorang pengusaha pemilik imperium *shipping* dari Inggris yang beroperasi di India. Firma ini sebelumnya bernama *Netherlands Indies Steamship Navigation Company* yang dimenangkan tendernya oleh H.O.Robinson, seorang ahli mesin dari London. Nama perusahaan berubah menjadi NISM karena harus menyesuaikan dengan aturan pemerintah dan mengharuskan berbendera Belanda.

Kebijakan negara-negara Eropa[24] menyebabkan depresi ekonomi tahun 1880-an hingga 1890-an, sehingga Hindia Belanda kemudian berusaha meningkatkan level perlindungan terhadap pasar kolonial.[25] Hal ini diterapkan pula pada *shipping*, di mana penguasaan satu aspek strategis oleh pihak asing akan dapat mengancam stabilitas nasional. Tahun 1890, diadakan pembaharuan kontrak yang menyebutkan

---

[22] J.Forbes Munro, *Maritim Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and His Business Network 1823-1893,* (UK: The Boydell Press, 2003), hlm. 19.

[23] NISM adalah sebuah perluasan sistem *shipping* India. Rencananya Hindia Belanda digunakan sebagai batu loncatan *shipping* ke Australia. *Ibid*, hlm. 72-77.

[24] Hal ini berkaitan dengan ekspansi produksi gula bit yang dilakukan oleh Belanda, Perancis, Jerman dan beberapa negara Eropa lainnya, sehingga ekspor gula tebu ke Eropa menurun drastis. Hiroyoshi Kano, *Indonesian Export, Peasant Agriculture and The World Economy 1850-2000, Economic Structure in a Southeast Asian State*, (Singapore: NUS Press, 2008), hlm. 57.

[25] J.Forbes Munro, *op.cit*, hlm. 327.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nahkoda, ahli mesin, navigator hingga awak kapal harus orang Belanda. Dampak langsung kemudian dirasakan oleh NISM, yang masih dianggap sebagai firma asing sekalipun telah menyesuaikan dengan peraturan pemerintah. Tampaknya hal ini disebabkan karena pemerintah ingin menerapkan Belandanisasi sebagai bentuk konkrit nasionalismenya.

Sentimen terhadap asing ini membuat 'ketidaksepakatan'[26] dengan NISM menjadi pemicu pengusiran firma Inggris itu dari Hindia Belanda. Ketidakstabilan harga komoditi utama Hindia Belanda yaitu gula dan kopi di masa depresi, membuat NISM lebih memprioritaskan pengangkutan tembakau di Sumatera Utara dan merubah pelabuhan sentral dari Batavia ke Singapura dengan alasan efisiensi rute. Hal ini juga menyebabkan jadwal *shipping* antar pulau menjadi tidak terpenuhi. Pemicu lain adalah karena NISM dinilai tidak mampu menghalau peningkatan penetrasi kapal-kapal Cina berbendera Inggris yang merebut jadwal *shipping* antar pulau. Sebab-sebab itu tampaknya menyinggung Batavia sehingga pemerintah memutuskan kontrak *shipping* secara sepihak.

Berakhirnya monopoli NISM, dan dalam semangat nasionalisme, pemerintah kolonial bekerja sama dengan pemilik kapal (pengusaha)

---

[26] Ketidaksepakatan di sini dapat menjadi multiinterpretatif jika tidak disertai dengan penjelasan. Dalam batasan kasus *shipping* Hindia Belanda, firma pemegang tender diharapkan dapat melayani kebutuhan pemerintah, sebab pemerintah juga memberikan subsidi padanya. Untuk itu rute yang harus diutamakan adalah rute dagang Hindia Belanda. Sementara NISM dianggap terlalu mencari profit dengan banyak bersandar ke Singapura. Bahkan, pemerintah Hindia Belanda mendapatkan protes keras dari industri kapal Belanda sebab NISM tidak pernah menggunakan jasa galangan kapal Belanda/Hindia Belanda. Lihat J.À. Campo, "Steam navigation and state formation" dalam Robert Cribb (ed.), *The Late Colonial State in Indonesia, Political and economic foundations of the Netherlands Indies 1880-1942*, (Leiden: KITLV Press, 1994), hlm.15. Sementara dari perspektif Inggris, NISM sudah merasa memenuhi semua kewajiban dan Hindia Belanda dianggap tidak berlaku adil. Lihat J.Forbes Munro, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Belanda untuk mendirikan *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) pada tahun 1888. Pendirian ini dibarengi dengan meningkatnya Angkatan Laut yang kemungkinan disebabkan karena ancaman seperti aliansi antara Inggris dan Jerman di New Guinea serta beroperasinya *British North Borneo Company*. Saat itu, pemerintah kolonial dinilai mulai aktif dan agresif dalam kebijakannya untuk memperhitungkan keamanan bagi imperialismenya. [27]

Prinsip dari kerjasama KPM dan pemerintah mencakup tiga hal yaitu KPM harus mengutamakan *shipping* reguler antar pulau, lebih mengembangkan lalu lintas *shipping* di bagian timur kepulauan dan KPM harus beroperasi untuk keuntungan politik dan ekonomi.[28] Prinsip tersebut menyimpulkan bahwa KPM diarahkan sebagai alat integrasi politik dan ekonomi Hindia Belanda. Sebuah konsep '*shipping follow the trade*' (pengapalan mengikuti perniagaan) kemudian berubah setelah KPM beroperasi. Rute yang dijalankan KPM mencakup hampir ke seluruh pulau, sehingga mampu menjadi penghubung yang meningkatkan ikatan antara pedagang lokal dengan pedagang Belanda. Dampaknya adalah perkembangan perniagaan di tingkat lokal dan merubah konsep menjadi '*trade follow the shipping*'. Kesuksesan ini juga membuat KPM menjadi sebuah simbol dari usaha dan keberhasilan pemerintah dalam memperluas jangkauan politisnya.

Salah satu kebijakan komersil yang diberlakukan KPM sendiri adalah ekspansi *shipping* menuju pelabuhan yang memiliki potensi ekonomi namun tidak terdaftar dalam rute yang reguler. Dalam tahap ini, KPM bekerja sama dengan pedagang lokal untuk menyediakan kargo. Untuk kepentingan penyediaan kargo ini, KPM bahkan menawarkan kredit kepada pedagang lokal. Sementara keuntungan yang diberikan kepada pedagang lokal adalah tiket perjalanan kelas

---

[27] **Robert Parthesius, *op.cit*, hlm. 347.**

[28] **Singgih Tri Sulistiyono, *op.cit.*, hlm. 122-123.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

satu atau dua menuju tempat-tempat komersil lainnya seperti Makassar, Jawa dan Singapura guna menjalin kerjasama dagang.[29]

Bagaimana pula dengan keadaan berbagai firma *shipping* yang saling berkompetisi? Dalam hukum perniagaan, terdapat istilah membeli dengan harga murah dan menjual dengan harga mahal yang bermuara pada maksimalisasi keuntungan. *Shipping* kemudian menjadi aspek yang diperhitungkan oleh konsumen sebab termasuk dalam pengeluaran modal. Oleh sebab itu, rendahnya harga transportasi menentukan mengapa konsumen memakai jasa *shipping* firma tertentu. Kompetisi ini menjadi faktor agar perusahaan *shipping* menaikkan standar mutu namun tetap menjaga tarif.

Strategi di atas merupakan strategi utama yang dijalankan oleh KPM dalam berkompetisi dengan firma asing. Persaingan tarif rendah ini hanya kalah dengan *shipping* Cina (sering disebut dengan *mosquito fleet*, kerap beroperasi di kepulauan bagian barat) yang mampu memberikan tarif lebih rendah lagi. Pada akhirnya KPM mengadakan perjanjian dengan kongsi Cina untuk mendapatkan hak dominasi *shipping* di kepulauan. Sementara itu, KPM tidak mendeklarasikan persaingan dengan firma lokal yang menggunakan kapal layar. Ancaman *shipping* kapal layar ditindaklanjuti dengan menerapkan sistem sub-kontrak. Sebagai contoh, dalam tender pengangkutan garam yang dimenangkan KPM, kapal layar lokal digunakan untuk mendistribusikan garam tersebut ke daerah-daerah terisolir yang sulit dijangkau. Menurut Campo, strategi ini terlihat sebagai integrasi horizontal cabang-cabang industri melalui kartelisasi.[30]

Berbeda dengan hubungan *shipping* dengan pasar, simbiose *shipping* dengan pemerintah terlihat jelas di masa perang. Dari masa Perang Dunia I (1914-1918), Belanda maupun koloninya berada dalam

---

[29] H.W.Dick, *The Indonesian Interisland Shipping Industry, An Analysis of Competition and Regulation*, (Singapore: Institut of Southeast Asian Studies, 1987), hlm.11.

[30] J.À. Campo, *op.*cit., hlm. 19-22.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

posisi netral dan berhak untuk tetap berlayar dan negara yang sedang bertikai tidak boleh menyerangnya. Keadaan di lapangan justru sebaliknya, sejak pelayaran di masa perang membutuhkan perlindungan, sedangkan Hindia Belanda diketahui tidak cukup memiliki armada pelindung, maka pihak-pihak yang berperang melarang pelayaran dari dan ke Eropa.[31]

Pihak perusahaan *shipping* lantas merasa dirugikan, sekalipun memprediksi bahwa pasca perang harga-harga komoditi akan melambung tinggi dan Hindia Belanda akan menjadi eksportir utama. Kerugian ini juga dirasakan secara nasional, sebab angka pengangguran semakin meningkat. Perusahaan *shipping* kemudian mulai melibatkan pemerintah Belanda dengan klaim bahwa pemerintah tidak memperhatikan keadaan Hindia Belanda. Tuduhan ini terus bergulir hingga menimbulkan polemik antara *Indische Financier* dan perusahaan *shipping*.[32] Pada akhirnya pemerintah Belanda bernegosiasi dengan negara-negara yang sedang berperang untuk mempertimbangkan kembali pelarangan *shipping* berdasarkan undang-undang netralitas internasional.[33] Dapat dilihat di sini bahwa *state*

---

[31] "Scheepspraat" dalam *Vrijzinnig Weekblad 1917-1918*, hlm. 202.

[32] "In Het Credit der Scheepsvaartmaatschappijen" dalam *Ibid*., hlm. 564-565.

[33] Contoh lain penggunaan hukum internasional oleh Belanda adalah penyelesaian untuk menuntut ganti rugi dari Inggris pada kasus penangkapan kapal Elve dan Bernisse. Dalam ketentuan netralitas internasional, pada masa perang kapal niaga tetap diperbolehkan berlayar asal tidak memuat barang selundupan untuk kepentingan perang. Kedua kapal yang berlayar dari Senegal ke Rotterdam dengan muatan kacang tanah tersebut dicegat di perairan Inggris. Pasca investigasi, sekalipun tidak ditemukan muatan terlarang, kedua kapal dikirim ke Kirkwall untuk investigasi lebih lanjut dengan melewati perairan Jerman. Pada akhirnya kedua kapal itu diserang dengan sebuah torpedo, kapal Elve tenggelam dan kapal Bernisse rusak berat. W.J.M. van Eysinga, "The Netherlands and The Law of Neutrality during Great War" dalam *Transactions of The Grotius Society, Vol.18,*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berperan dalam perkembangan *shipping* di Hindia Belanda, terutama dengan perlindungan semasa perang yang membutuhkan campur tangan politik melalui diplomasi.

Kesimpulan

Dari narasi di atas dapat disimpulkan bahwa kepulauan Indonesia adalah fakta yang membuat transportasi maritim menjadi mutlak adanya. Hal ini jelas karena jarak antar pulau belum dapat diatasi dengan model transportasi yang lain. Sekalipun, pesawat terbang dapat mengungguli dalam pengangkutan penumpang, namun efektivitas pergerakan sumber daya alam masih didominasi oleh angkutan maritim.

Dua kebijakan maritim Hindia Belanda di atas adalah kebijakan maritim yang populer pada periode kolonial yang sedemikian agraris. Namun, tidak juga dipungkiri bahwa kebijakan ini erat kaitannya dengan kebijakan agraris yang beragendakan ekspansi pertanian. Komoditi pertanian merupakan sumber finansial utama Hindia Belanda untuk pasar internasional. Untuk meningkatkan efektivitas, maka masalah pengangkutan tidak dapat dilimpahkan kepada pihak lain.

Apabila pengukuran sifat jangka panjang sebuah kebijakan adalah melalui dampaknya, maka dua kebijakan di atas dapat dikatakan berhasil mencapai sifat *long-term*. *Pertama*, liberalisasi setengah hati Batavia merupakan wujud dari kesadaran bahwa terdapat beberapa kepentingan negara yang harus dilindungi, terutama perdagangan domestik. Dalam pandangan kolonial, perdagangan internasional tersusun dari perdagangan domestik. Pemerintah kolonial tidak ingin kehilangan potensi profit domestik, oleh sebab itu pemerintah menjadi satu-satunya pihak yang berhak memonopoli *shipping* domestik dengan tidak membuka semua pelabuhan di

---

***1932: Problems of Peace and War*, (Inggris: British Institute of International and Comparative Law, 1932), hlm. 71.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kepulauan. Monopoli itu kini dikenal sebagai *azas cabotage*.

***Kedua*, pendirian KPM adalah *turning point* bagi peran *shipping* dalam kepulauan. Dengan tidak menjadikan komersialisme sebagai agenda utama, KPM justru mendirikan sistem yang berdampak *long-term* dengan menumbuhkan *shipping* sebagai aspek strategis milik negara. Istilah '*trade follow the shipping*' dapat menjadi rujukan mengapa beberapa daerah menjadi terikat secara ekonomi. Usaha KPM untuk mereduksi peran Singapura dan kerjasama dengan *shipping* lokal menunjukkan bahwa KPM menghadirkan Hindia Belanda sebagai realitas geopolitik. Salah satu fakta keberhasilan KPM adalah pengembangan daerah timur kepulauan, hal yang hingga kini masih menjadi tantangan bagi pemerintah Indonesia.**

Daftar Pustaka

A.B. Lapian. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2008.

Allen, G.C dan A.G.Donnithorne. *Western Enterprise in Indonesia and Malaya, a Study in Economic Development*. New York: The Macmillian Company, 1957.

Bastin, John. *Singapura Tempoe Doeloe*. Jakarta: Komunitas Bambu,

Boxer, C.R. *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, London: Hutchinson and Co.Ltd., 1965.

Broomley, J.S. and E.H.Koosmann (eds.). *Britain and Netherlands in Europe and Asia*. New York: St.Martin Press, 1968.

Cribb, Robert (ed.). *The Late Colonial State in Indonesia, political and economic foundations of the Netherlands Indies 1880-1942*. Leiden: KITLV Press, 1994.

Dick, H.W. *The Indonesian Interisland Shipping Industry, An Analysis of Competition and Regulation*. Singapore: Institut of Southeast Asian Studies, 1987.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Eysinga, W.J.M. van. "The Netherlands and The Law of Neutrality during Great War" in *Transactions of the Grotius Society, Vol. 18 tahun 1932, Problems of Peace and War*. UK: British Institute of International and Comparative Law, 1932.

Henley, David. "Natural Resources Management: Historical Lesson from Indonesia" in *Human Ecology (2008).*

Indriyanto, *Dari pelabuhan muara ke pelabuhan samodra: dinamika pelabuhan Surabaya 1900-1970*, rancangan proposal disertasi.

Kano, Hiroyoshi. *Indonesian Export, Peasant Agriculture and The World Economy 1850-2000, Economic Structure in a Southeast Asian State*. Singapore: NUS Press, 2008.

Munro, J.Forbes. *Maritim Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and His Business Network 1823-1893.* UK: The Boydell Press, 2003.

Parthesius, Robert. *Dutch Ship in Tropical Waters: The Development of The Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660.* Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010.

Reid, Anthony. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011.

Setijati D. Sastrapradja. *Memupuk Kehidupan di Nusantara, Memanfaatkan Keanekaragaman Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2010.

Singgih Tri Sulistiyono. "The Java Sea Network". *Disertasi*. Leiden: Universitas Leiden, 2003.

Tim penyusun. *The Oxford English Dictionary Vol.IX*. Oxford: The Clarendon Press, 1933.

Tracey, James D. (ed.). "Introduction" in *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade 1350-1750.* (USA: Cambridge University Press, 1991.

"Scheepspraat" dalam *Vrijzinnig Weekblad 1917-1918*.

"In Het Credit der Scheepsvaartmaatschappijen" dalam *Vrijzinnig Weekblad 1917-1918.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kepentingan Indonesia Terhadap *One Belt One Road* (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia

Kris Naning Soviyaningsih[1]

Abstract

This research figures out the national interest of Indonesian State regarding to One Belt One Road policy initiated by Tiongkok in realizing Indonesian as Global Maritime Fulcurm. The research discusses the problem of foreign policy of Indonesian while as a part of the OBOR initiative to fulfill national interest as a country that has become Global Maritime Fulcurm. The research utilizes in descriptive qualitative research metode along with documentation studies and use concept of foreign policy from the country to seeing the cooperation between Indonesia and Tiongkok. Through this cooperation, OBOR has a role in realizing Indonesian's foreign policy as Global Maritime Fulcurm.

Keywords:
Indonesia; Foreign Policy; OBOR; Global Maritime Fulcurm.

Abstrak

Penulisan ini bertujuan untuk meneliti kepentingan dari Negara Indonesia terhadap *One Belt One Road* yang digagas oleh Tiongkok dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Penulis membahas mengenai kebijakan luar negeri Indonesia dalam bergabung dengan OBOR sebagai upaya untuk pemenuhan kepentingan nasional sebagai negara yang menjadi poros maritim secara global. Penulisan ini menggunakan metode deskriptif kualitatif melalui studi dokumentasi serta konsep yang digunakan berupa kebijakan luar negeri suatu negara dalam melihat kerjasama Indonesia dengan Tiongkok. Melalui kerjasama ini, OBOR memiliki peran dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kata Kunci:
Indonesia; Kebijakan Luar Negeri; OBOR; Poros Maritim Dunia.

[1] Indonesia International Studies Academic Utilization Community (IISAUC). Email: krisnaningsovia@gmail.com.

A. Pendahuluan

Dewasa ini, hubungan antar aktor di dunia internasional bersifat semakin kompleks. Dengan adanya interaksi serta kerjasama di antara negara-negara di dunia menunjukkan bahwa setiap negara memiliki kecenderungan saling bergantung satu sama lain. Pada dasarnya setiap aktor internasional baik berupa negara maupun non-negara memiliki suatu kepentingan dalam setiap tindakan yang dilakukan terutama pada pembentukan kerjasama dengan negara lain. Kerjasama yang dilakukan merupakan implementasi dari pemenuhan kepentingan pada berbagai macam bidang seperti ekonomi, keamanan, serta sosial budaya. Bentuk kerjasama dapat berlangsung secara bilateral di mana dua aktor saling melakukan interaksi untuk menghasilkan kerjasama yang lebih progresif atau bersifat multilateral dengan beberapa aktor yang terlibat.

Sebagai negara yang memiliki politik luar negeri bersifat bebas aktif seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri, telah memberikan kesempatan bagi Indonesia untuk menjalin kerjasama dengan berbagai negara yang ada di dunia (*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999)*. Indonesia menjadi salah satu negara yang patut diperhitungkan sebagai mitra kerjasama, karena memiliki letak wilayah yang sangat strategis pada persilangan dua samudra yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, serta dua Benua Asia dan Australia. Wilayah tersebut merupakan bagian dari lalu lintas jalur perdagangan dunia. Selain itu, Indonesia memiliki unsur demografis yang sangat mendukung posisi negara dalam percaturan dunia di mana penduduk Indonesia berjumlah sangat banyak yang mampu menjadikannya sebagai pasar yang menguntungkan Soekarno (Ganewati Wuryandari, 2011). Negara yang memiliki hubungan kerjasama dengan Indonesia salah satunya adalah Tiongkok yang mana kedua negara ini telah memiliki hubungan diplomatik sejak tahun 1950 di masa pemerintahan Presiden Soekarno (Ganewati Wuryandari, 2011).

Hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Tiongkok memiliki dinamika yang fluktuatif. Hal tersebut dapat ditunjukkan melalui adanya perubahan sikap Indonesia terhadap Tiongkok berdasarkan pada masa kepemimpin di Indonesia. Pada masa pemerintahan Presiden Soekarno, Indonesia menjalin hubungan bilateral yang baik dengan Tiongkok melalui penandatanganan perjanjian persahabatan pada tahun 1961. Sementara itu, hubungan diplomatik kedua negara mengalami kemunduran pada masa kepemimpinan Presiden Soeharto akibat dari adanya persebaran isu komunis di tahun 1967 yang berujung pada pembekuan hubungan. Kemudian penormalisasian hubungan dilaksanakan pada tahun 1990 yang didorong dengan adanya faktor ekonomi serta krisis ekonomi yang ada di Indonesia (Duta Freindensan, 2017). Di era pemimpin Indonesia yang selanjutnya, hubungan diplomatik keduanya terus mengalami peningkatan seperti yang ada pada era Presiden Habibie, Abdurrahman Wahid, Megawati, Susilo Bambang Yudhoyono, hingga Joko Widodo melalui sektor ekonomi. Dengan demikian dapat dilihat meskipun Indonesia dengan Tiongkok sempat memiliki hubungan yang buruk, kedua negara mampu untuk mempertahankan hubungan kerjasamanya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Negara Tiongkok merupakan negara maju dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang besar di dunia dengan jumlah penduduk sekitar 1,35 miliar (Tiya Anugerah Esa, 2017. Kemajuan yang terdapat di Tiongkok dimulai sejak adanya reformasi terhadap perekonomian pada masa Deng Xiaoping sebagai pemimpin di Tiongkok di tahun 1978. Kebijakan yang diberikan oleh Deng Xiaoping terhadap sektor ekonomi Tiongkok berupa adanya keterbukaan terhadap politik luar negeri yaitu dengan menerapkan sistem sosialis pasar di mana negara memiliki kewenangan untuk mengakses seluruh aset perekonomian yang dimiliki oleh masyarakat. Di sisi lain, domestik menjadi tujuan utama dalam menangani permasalahan ekonomi yang ada (Zainuddin Djafar, 2008). Dengan demikian, perekonomian di Tiongkok mulai berkembang pesat karena ekonomi pada sektor domestiknya telah stabil. Sehingga Tiongkok di sini kemudian memiliki posisi tawar yang strategis dalam sektor perekonomian.

Pada tahun 2013, Tiongkok mengeluarkan sebuah kebijakan berupa kerjasama yang bersifat lintas batas negara melalui inisiatif *One Belt One Road* atau OBOR. Kebijakan OBOR ini digagas oleh Xi Jinping sebagai Presiden Tiongkok yang menjabat di tahun yang sama dalam Konferensi Tingkat Tinggi *One Belt One Road* di Beijing, Tiongkok. OBOR didefinisikan sebagai sebuah keterbukaan perekonomian Tiongkok melalui skema pembangunan jalur perdagangan yang menghubungkan Benua Asia dengan Benua Eropa serta Afrika. OBOR ini merupakan bentuk revitalisasi atau pembaharuan dari sebuah jalur perdagangan yang sudah ada sejak Dinasti Han di masa 200 sebelum Masehi (Dwi Resti Pratiwi dan Ade Nurul Aida, 2017). OBOR terdiri dari dua jalur utama yaitu Jalur Sutra Baru yang melalui wilayah di darat serta Jalur Maritim Abad 21 yang melintasi wilayah laut (Medina Kharisma, 2017). Dalam hal ini, OBOR sebagai bentuk dari pembangunan kemitraan kerjasama antara Tiongkok dengan negara-negara yang telah dilalui oleh jalur perdagangan tersebut.

Jalur perdagangan yang digagas oleh Tiongkok ini, memiliki potensi yang menguntungkan dalam membuka perdagangan, pasar, logistik, bantuan infrastruktur, serta investasi bagi negara yang bergabung pada kerjasama OBOR yang bersifat multilateral tersebut. Dalam revitalisasi jalur perdagangan Tiongkok melalui OBOR, Jalur Maritim Abad 21 dinilai cukup strategis bagi negara-negara yang memiliki wilayah perairan dan wilayah laut yang dilalui oleh proyek OBOR. (Rafika Sari, 2017). Terutama bagi Indonesia, dengan luas wilayah yang didominasi oleh maritim serta dilewati oleh jalur OBOR, kebijakan Tiongkok tersebut tentu memiliki peran penting terhadap perkembangan ekonomi Indonesia terutama dalam bidang perdagangan internasional. Apabila dilihat berdasarkan inisiatif OBOR tersebut juga saling bersinergi dengan perencanaan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia atau PMD. Di sisi lain, Indonesia juga memberikan keuntungan bagi pasar produksi Tiongkok melalui demografi yang ada.

Gagasan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo melalui Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Sekretariat (Kabinet Republik Indonesia, 2014). Dalam KTT Asia Timur, telah disebutkan bahwa Poros Maritim Dunia memiliki lima pilar yang digunakan sebagai upaya untuk pengimplementasiannya di mana dapat membuka peluang besar bagi Indonesia. Perkembangan pada sektor maritim tersebut berlandaskan pada potensi yang dimiliki oleh Indonesia sebagai negara kepulauan. Selain itu, berbagai permasalahan pada wilayah laut Indonesia seperti *illegal fishing*, sengketa wilayah, perompakan laut, dan pelanggaran kedaulatan membuat Indonesia berupaya untuk meningkatkan pengelolaan terhadap keamanan maritim serta meningkatkan kesejahteraan ekonomi melalui sektor laut. Di sisi lain, dengan memiliki wilayah yang strategis sebagai jalur perdagangan dan potensi sumber daya laut yang melimpah, membuat Indonesia optimis dapat mewujudkan negara sebagai poros maritim yang bersifat global (M. Najeri Al Syahrin, 2018).

Keikutsertaan Indonesia dalam penandatanganan proyek OBOR merupakan salah satu langkah awal dalam mewujudkan gagasan Poros Maritim Dunia serta keberhasilan OBOR itu sendiri. Masing-masing negara memiliki faktor internal dan eksternal dalam melakukan kerjasama. Menariknya dalam penelitian ini, terdapat kepentingan dari Indonesia dalam keikutsertaannya pada perealisasian OBOR Tiongkok. Keinginan Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia ternyata saling bersinergi dengan OBOR melalui Jalur Maritim Abad 21. Di lain pihak, Tiongkok juga melihat Indonesia sebagai pasar yang potensial. Dengan menelaah urgensi permasalahan di atas maka dapat dirumuskan satu pertanyaan pokok yaitu bagaimana kepentingan Indonesia terhadap *One Belt One Road* Tiongkok dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia.

B. Landasan Konseptual

Penulis menggunakan kebijakan luar negeri sebagai landasan konseptual guna menjelaskan kepentingan Indonesia dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia terhadap OBOR yang digagas Tiongkok. Dalam melihat fenomena ini, kebijakan luar negeri digunakan sebagai pendekatan yang mampu menggambarkan serta menjelaskan bahwa tindakan yang dibuat oleh negara dalam menghadapi negara lain dengan tujuan untuk mencapai kepentingan nasional. Secara umum, kebijakan luar negeri didefinisikan sebagai sebuah tujuan, strategi, tindakan, maupun kesepakatan antara pemerintah nasional dalam menjalankan hubungan internasional dengan aktor luar negeri (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Kebijakan luar negeri menurut K.J. Holsti dijelaskan sebagai sebuah lingkup kebijakan yang meliputi semua tindakan dan aktivitas negara terhadap lingkungan yang berada di wilayah eksternalnya dalam upaya memperoleh suatu keuntungan yang didapatkan dari lingkungan tersebut di mana kondisi internal negara atau aktor menjadi suatu dorongan terhadap tindakan yang dilakukan (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Konsep kebijakan luar negeri yang dirumuskan oleh Holsti, dibagi ke dalam empat komponen utama yaitu orientasi kebijakan luar negeri, peran nasional, tujuan serta tindakan (K. J., Holsti, 1988).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam hal ini orientasi yang dimaksud adalah arah serta sikap dari kebijakan yang ada ditujukan untuk mengejar apa dan untuk siapa. Lalu peran nasional di sini melihat pada peran aktor negara beserta dengan pemerintahannya untuk membuat suatu kebijakan demi mencapai kepentingan nasional yang ada. Selanjutnya tujuan secara jelas telah menjadi sebuah dasar dan tolak ukur dari kebijakan luar negeri yang kemudian dilaksanakan melalui tindakan.

Selain empat komponen utama tersebut, terdapat strategi dalam kebijakan luar negeri yang diberikan oleh Holsti yang mengacu pada empat variable antara lain struktur sistem internasional di mana dalam tindakan aktor terdapat batasan yang diberikan oleh sistem internasional. Kemudian, terdapat strategi kebijakan luar negeri yang dikaitkan dengan kebutuhan domestik. Selanjutnya kebijakan terhadap ancaman atau dorongan dari luar yang memungkinkan suatu aktor untuk menciptakan suatu kebijakan. Variabel yang terakhir adalah faktor geografis dan topografis yang mana karakteristik wilayah serta sumber daya alam suatu negara mampu menjadi sebuah pilihan orientasi dalam kebijakan (K. J., Holsti, 1988).

Hal yang serupa berkaitan dengan konsep kebijakan luar negeri, juga dikemukakan oleh James N. Rosenau. Menurut Rosenau, kebijakan luar negeri merupakan suatu upaya sebuah negara dengan melalui keseluruhan sikap dan aktivitas yang ada untuk mengatasi serta memperoleh suatu keuntungan dari lingkungan yang bersifat eksternal. Sehingga kebijakan luar negeri ditujukan sebagai bentuk untuk memelihara serta mempertahankan sebuah kelangsungan hidup bernegara. Dalam mengkaji kebijakan luar negeri maka akan membahas mengenai adanya faktor kehidupan internal serta kebutuhan eksternal yang ditujukan untuk mencapai dan memelihara kedaulatan negara (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Rosenau dalam menjelaskan kejadian dan situasi di luar negara yang memiliki hubungan serta keterlibatan dengan suatu negara telah dikategorikan melalui tiga konsep berikut, *pertama*, kebijakan luar negeri disebutkan sebagai sebuah kumpulan orientasi yang menjadi pedoman bagi pembuat keputusan atau kebijakan dalam menghadapi kondisi ekternal melalui pengalaman sejarah dan keadaan strategis yang mampu memberikan nilai tukar negara dalam lingkup politik internasional. *Kedua*, kebijakan luar negeri sebagai sebuah instrumen strategi dalam komitmen dan rencana ketika bertindak dalam menghadapi lingkungan eksternal yang secara spesifik cukup memadai apabila digunakan untuk menjawab peluang serta tantangan dari luar negeri. Selanjutnya kebijakan luar negeri dapat diartikulasikan dalam pernyataan formal pada konferensi. *Ketiga*, kebijakan luar negeri sebagai bentuk perilaku serta aksi yang bersifat empiris untuk mencapai sasaran yang lebih spesifik dalam mencapai kepentingan nasional melalui media ekonomi dan politik (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Sehingga, apabila melihat tindakan dari Indonesia melalui keikutsertaan negara pada OBOR yang menjadi kebijakan Tiongkok sebagai sarana untuk perwujudan Poros Maritim Dunia, maka dapat dikatakan bahwa Indonesia telah melaksanakan kebijakan luar negerinya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terhadap OBOR. OBOR di sini digunakan sebagai sarana atau alat untuk mewujudkan kepentingan dari Indonesia. Dengan demikian, kebijakan luar negeri mampu untuk menjelaskan penelitian ini karena adanya berbagai macam faktor yang mempengaruhi kepentingan Indonesia terhadap OBOR baik bersifat internal maupun eksternal.

C. Pembahasan

Letak Geografis dan Demografis Indonesia

Secara sederhana, penjelasan terhadap definisi dari letak geografis merupakan posisi suatu wilayah seperti negara berdasarkan pada kenyataan yang ada di permukaan bumi dengan fenomena faktor geografis yang membatasi seperti berada di antara pegunungan, gunung, sungai, lautan, benua maupun samudra (Tukidi, dkk, 2018). Letak geografis antara wilayah yang satu dengan yang lain sangat beragam. Indonesia sendiri merupakan negara yang berada di kawasan Asia khusunya Asia Tenggara yang memiliki bentuk negara kepulauan dengan jumlah pulau sebanyak 17,504 pulau berdasarkan rekapitulasi data pulau tahun 2015 dari Kementrian Dalam Negeri (Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2017). Letak astronomis Indonesia berdasarkan pada posisi garis lintang serta garis bujur yang berada di antara 6º LU (Lintang Utara) – 11º LS (Lintang Selatan) dan 96º BT (Bujur Timur) - 141º BT. Wilayah kepulauan Indonesia berada di garis khatulistiwa dengan iklim tropis yang dikenal dengan kawasan yang memiliki potensi sumber daya alam yang melimpah (Tukidi, dkk, 2018).

Pada sektor demografis, Indonesia setiap tahunnya terus mengalami peningkatan jumlah penduduk. Di tahun 2010 saja jumlah penduduk telah mencapai angka 235, 8 juta jiwa (Badan Pusat Statistik, 2013). Sementara itu di tahun 2018, Indonesia memiliki angka kepadatan penduduk sebesar 265 juta jiwa (Kementrian Perencanaan Pembangunan, 2018). Dengan demikian, Indonesia melalui besarnya demografi penduduk mampu menjadi pasar yang sangat potensial bagi sebuah kerjasama internasional. Sehingga tidak mengherankan apabila Tiongkok menjadikan Indonesia sebagai mitra kerjasama dalam OBOR.

Melalui fakta yang telah diketahui secara umum, Benua Asia dan Australia merupakan dua benua yang mengapit wilayah Indonesia. Selain itu, Indonesia juga berada di antara dua samudra yaitu Samudra Hindia dan Pasifik. Berdasarkan pada letak geografis yang dinyatakan sebagai posisi silang atau *cross position* tersebut, Indonesia memiliki peranan penting dalam lalu lintas perdagangan internasional. Wilayah Indonesia dikatakan sangat strategis karena berada di jalur perdagangan dan pelayaran internasional di mana menjadi tempat persinggahan untuk kegiatan ekspor, impor, dan perdagangan (Kementrian Perencanaan Pembangunan, 2018).

Pada sisi kelautan, Indonesia memiliki luas wilayah perairan sebesar 5,8 juta kilometer persegi dari seluruh wilayah teritorial Indonesia yaitu 7,7 juta kilometer persegi dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang mencapai luas 2,7 juta kilometer persegi. Wilayah perairan Indonesia dengan jumlah luas laut yang ada telah diakui oleh *United Nation*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Convention of The Sea (UNCLOS) 1982 pada tahun 1994 (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2016). Sehingga tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki potensi keanekaragaman pada sumber daya laut serta perikanan. Kemudian dengan luas perairan tersebut, mendukung Indonesia untuk mengembangkan kerjasama dalam bidang perdagangan maritim dengan negara-negara tetangga yang telah memiliki hubungan diplomatik maupun kerjasama dengan Indonesia.

Indonesia juga memiliki kekayaan pada hasil mineral yang melimpah karena secara geologis Indonesia merupakan wilayah negara yang menjadi pertemuan antara beberapa lempeng tektonis. Menurut Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) pada tahun 2008, Indonesia diperkirakan memiliki potensi cadangan gas sebesar 170 *Tera Standard Cubic Feed* yang mampu menghasilkan produksi hingga 59 tahun ke depan. Selain itu, melalui survei geologi dan geografi yang dilakukan oleh Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) di tahun 2014, cadangan minyak sekitar 320, 79 mineral barel (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2016). Berdasarkan kenyataan tersebut, Indonesia menjadi penghasil mineral seperti minyak bumi, gas, dan bahan-bahan tambang yang patut diperhitungkan pada kancah internasional. Dilihat melalui letak geografis Indonesia yang sebagian besar di dominasi oleh perairan maka menjadikan Indonesia menggagas sebuah kebijakan untuk membawa Negara Indonesia menjadi poros dari maritim global.

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Secara historis, gagasan poros maritim di Indonesia merupakan salah satu bentuk dari pengaruh kemaritiman di Asia Tenggara. Dominasi kemaritiman di Indonesia didasarkan pada kekuatan besar di jaman kerajaan seperti Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Di abad ke 14 hingga abad ke 15, terdapat lima jaringan perdagangan yang melewati Kerajaan Majapahit di mana wilayah kerajaan tersebut juga tersebar hingga ke kawasan Indonesia. Lima jaringan perdagangan tersebut antara lain, Laut Bengal, jaringan perdagangan Selat malaka, semenanjung Malaka, perdagangan Laut Sulu dan Laut Jawa (Marsetio, 2018).

Pada kenyataannya Indonesia memiliki luas daratan yang lebih sempit dibandingkan dengan luas lautan. Sehingga tidak mustahil apabila fokus Indonesia saat ini mengarah pada sektor maritim. Orientasi terhadap poros maritim telah muncul sejak jaman penjajahan di Indonesia terutama dengan masuknya *Vereenigde Oostindische Compagnie* atau VOC yang berusaha untuk mengeksploitasi kekayaan laut di Indonesia dengan menggunakan armada dagang yang dimiliki (Ade Prasetya, 2015). Pada masa tersebut, perdagangan baik berupa barang maupun rempah-rempah disalurkan melalui jalur perdagangan laut.

Pada tahun 1957 lahir sebuah konsep Nusantara yang mendeklarasikan bahwa perairan yang menghubungkan pulau yang masuk pada daratan Negara Republik Indonesia merupakan bagian dari perairan nasional yang mutlak menjadi kedaulatan Indonesia. Negara Indonesia telah mendapatkan pengakuan sebagai negara maritim yang dituntunjukkan melalui Deklarasi Djuanda pada 18 Februari 1960 dalam Undang-Undang Nomor 4 yang mengatur tentang Perairan Indonesia. Konsep dari Wawasan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nusantara mendapat pengakuan secara internasional melalui Konferensi Hukum Laut di Geneva tahun 1978. Konvensi Hukum Laut UNCLOS telah menghasilkan beberapa zona pengaturan mengenai hukum yang ada di laut antara lain, perairan dalam, perairan kepulauan untuk pelayaran internasional, laut teritorial, zona tambahan, ZEE, landas kontinen, laut lepas serta kawasan laut internasional (Marsetio, 2018).

Dengan besarnya wilayah serta banyaknya penduduk di Indonesia, serta letak geografis yang merupakan negara maritim, Indonesia mampu menciptakan suatu stabilitas keamanan maritim tidak hanya di wilayah regional tetapi juga Asia Pasifik. Indonesia memiliki jalur laut yang dapat digunakan sebagai rute yang bisa dilalui oleh pelayaran dan penerbangan yang ditetapkan dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia atau ALKI. Jalur ini merupakan sebuah representasi terhadap bentuk yuridikasi nasional yang memiliki kaitan erat dengan status Negara Indonesia sebagai sebuah negara maritim. ALKI ini diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu ALKI I yang berada di Selat Sunda, ALKI II di Selat Lombok, serta ALKI III yang kemudian dibagi menjadi tiga bagian wilayah dari Kupang, Timor Leste, serta perairan (Aru Anang Wahid Efendi, 2017). Pada ALKI ini, teritorial kemaritiman Indonesia dijaga ketat oleh aparat yang bertugas untuk menghindari adanya ancaman pada kedaulatan negara.

Istilah mengenai poros maritim kembali muncul ke permukaan di tahun 2014. Hal tersebut dikarenakan dengan adanya gagasan yang diberikan oleh Presiden Joko Widodo di mana ingin menjadikan Indonesia sebagai negara yang menjadi pusat dari maritim di dunia. Dalam rekam gagasan pada KTT Asia Timur, Presiden Joko Widodo telah menyatakan bahwa Indonesia telah menyadari adanya pergeseran pada geo-ekonomi dan geo-politik dari Barat ke Asia Timur (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia). Jadi Indonesia telah melihat adanya potensi dari peningkatan pada sektor ekonomi di Asia Timur.

Selain itu, menurut Hasjim Djalal sebagai Pakar Hukum Laut, ketika Indonesia ingin menjadi sebuah poros maritim maka Indonesia harus memiliki kesiapan dalam mengelola dan menjaga unsur kelautan untuk kemajuan bangsa serta menciptakan keamanan di wilayah perairan Indonesia (Simiela Victor Muhamad, 2014). Kemudian dapat dipahami bahwa menjadi poros maritim harus memenuhi berbagai macam persyaratan yang ada untuk mencapai sebuah kesiapan. Persyaratan tersebut tidak lain untuk meningkatkan besarnya peluang dalam realisasi Poros Maritim Dunia.

Mengenai kebijakan Indonesia yang berupaya kembali mewujudkan kejayaan kemaritiman, terdapat strategi yang harus dilakasanakan yaitu melalui peningkatan armada laut serta pengembangan infrastruktur dan pengembangan terhadap sumber daya. Perwujudan dari gagasan serta visi terhadap Poros Maritim Dunia pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo bertujuan untuk mengembalikan Indonesia menuju kejayaan maritim seperti di masa lalu. Selain itu, pemerintah Indonesia juga telah mengembangkan sarana prasarana seperti infrastruktur di pelabuhan untuk menunjang perekonomian nasional dengan merata (Marsetio, 2018).

Presiden Joko Widodo dalam Pertemuan Puncak Asia Timur atau EAS

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(*East Asian Summit*) telah memaparkan lima pilar sebagai awal dari pelaksanaan perwujudan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Lima pilar tersebut antara lain, pembangunan budaya maritim dan sebuah komitmen dalam menjaga serta mengelola sumber daya laut yang berfokus terhadap pengembangan industri perikanan. Pilar selanjutnya adalah komitmen dalam mendorong pengembangan infrastruktur seperti pelabuhan, tol laut dan pariwisata pada sektor maritim. Kemudian, terdapat pilar mengenai diplomasi maritim di mana Indonesia mengajak mitra kerjasama pada bidang kelautan dan terakhir Indonesia berkewajiban dalam membangun kekuatan pertahanan maritime (Ade Prasetya, 2015).

Bagi Indonesia, laut di wilayah negaranya memiliki potensi yang sumber daya alam yang sangat besar di mana bagian wilayahnya tidak dapat dibagi karena dapat mengurangi kedaulatan negara. Selain digunakan sebagai sarana untuk mengoptimalkan kesejahteraan negara, laut merupakan media yang dapat digunakan sebagai pemersatu bangsa, media penghubung dalam upaya pemerataan pembangunan, serta sebagai mendia pertahanan dan keamanan. Sehingga Indonesia sangat bergantung pada laut karena maritim di Indonesia memiliki fungsi vital sebagai integrase teritorial wialayah yang bersifat nasional, sarana transportasi laut, deposit sumber daya alam, dan pertahanan keamanan negara. Melalui empat fungsi vital tersebut, dapat melaksanakan sebuah pola pembangunan yang mencakup aspek politik, ekonomi, sosial, hingga pertahanan dan hukum (Marsetio, 2018). Akan tetapi, keamanan laut di Indonesia masih mengalami permasalahan. Sebagai sarana mengatasi permasalahan tersebut, dengan adanya gabungan unsur kekuatan TNI Angkatan Laut serta peningkatan Alutsista, maka pelaksanaan dalam pencapaian Poros Maritim Dunia akan mendapatkan kemungkinan besar mendapatkan keberhasilan.

Kerjasama Indonesia dengan Tiongkok

Hubungan yang bersifat mengalami kenaikan dan penurunan antara Indonesia dengan Tiongkok ternyata tidak sampai menjadikan keduanya berada pada titik yang stagnan dalam jangka waktu yang lama. Kedua negara telah mengalami hubungan diplomatik yang sangat lama dimulai sejak kedatangan etnis Tiongkok di Indonesia jauh sebelum adanya kolonialisme dari Bangsa Eropa. Pada sekita tahun 1600, Tiongkok melakukan sebuah migrasi besar-besaran menuju ke Indonesia sebagai akibat dari kebijakan Belanda yang menjajah Indonesia. Hal tersebut dimaksudkan agar etnis Tiongkok sebagai etnis dari luar Indonesia dapat mengisi sektor jasa yang minim akan penduduk (Hazna Izdihar Rosadi, 2017).

Kemudian pada awal tahun kemerdekaan Indonesia sebagai negara yang menganut politik luar negeri bebas dan aktif, Indonesia melakukan kerjasama dengan pemerintah Tiongkok melalui kebijakan Presiden Soekarno yang resmi dijalin tanggal 9 Juni 1950. Selanjutnya di tahun 1953, Indonesia dengan Tiongkok melakukan hubungan kerjasama perdagangan untuk pertama kali. Pada Konferensi Asia Afrika di Bandung tahun 1955, Tiongkok ikut serta dalam konferensi tersebut (Hazna Izdihar Rosadi, 2017). Dengan demikian membuktikan bahwa Indonesia dengan Tiongkok mengalami hubungan yang erat setelah kemerdekaan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sayangnya hubungan diplomatik yang harmonis tersebut menjadi memanas karena adanya kecurigaan dari Indonesia kepada Tiongkok atas kudeta yang dilakukan oleh Partai Komunis Indonesia di tahun 1965. Pada masa tersebut, Indonesia berada di bawa kepemimpinan Presiden Soeharto. Dengan adanya tuduhan terhadap Tiongkok oleh Indonesia, hubungan diplomatik kedua negara dibekukan. Akan tetapi, pembekuan diplomatik tersebut tidak berlangsung lama karena perkembangan ekonomi Tiongkok yang semakin meningkat. Pada akhirnya, Indonesia melalui Presiden Soeharto kembali mancairkan hubungan dan meninggalkan kebijakan yang dianggap tidak menguntungkan bagi Indonesia. Hubungan kedua aktor kembali membaik dengan adanya *Memorendum of Understanding* atau MoU dalam bidang energi dan sumber daya alam (Abdul Aziz, 2012).

Di masa Bacharuddin Jusuf Habibie, kebijakan lebih mengarah ke dalam pada hubungan dengan Tiongkok di mana adanya kesepakatan untuk menjadikan Bahasa Mandarin sebagai pelajaran bahasa asing dalam pendidikan di Indonesia. Pada era kepemimpinan Abdurrahman Wahid, hubungan antara Indonesia dengan Tiongkok semakin mengalami peningkatan yang signifikan. Hal itu dapat dilihat melalui adanya investasi dan penanaman modal yang besar dari Tiongkok sebesar 200 juta dolar Amerika Serikat. Dalam era ini, Presiden Abdurrahman Wahid juga memberikan kebijakan terhadap etnis Tiongkok yang ada di Indonesia untuk menghidupkan budaya mereka. Sementara itu, pada masa kepemimpinan Megawati dan Susilo Bambang Yudhoyono, kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok semakin strategis (Hazna Izdihar Rosadi, 2017). Sehingga dapat dikatakan bahwa, hubungan diplomatik keduanya mengalami dinamika yang fluktuatif.

Di era Presiden Joko Widodo, hubungan kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok semakin mengalami penguatan yang berarti. Fokus utama dalam projek pembangunan infrastruktur yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo mendorong adanya kepentingan Indonesia untuk semakin mempererat kerjasama dengan Tiongkok. Bagi Indonesia, saat ini Tiongkok memiliki nilai yang strategis sebagai mitra kerjasama dan sebagai negara yang harus ditingkatkan dalam menjalin hubungan bilateral. Terdapat dua faktor utama dalam penerapan kebijakan Presiden Joko Widodo dalam membangun hubungan yang serius dengan Tiongkok, yaitu faktor internal dan faktor eksternal (Muhammad Tri Andika dan Allya Nur Aisyah, 2017).

Urgensi dari faktor internal yang dimiliki oleh Indonesia dalam menjalin kerjasama dengan Tiongkok yaitu adanya kebutuhan dari Indonesia untuk pembangunan infrastruktur yang bisa didapatkan dari bantuan investasi Tiongkok melalui *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Investasi tersebut didapatkan melalui keikutsertaan Indonesia dalam kebijakan proyek OBOR. Selain itu, faktor eksternal yang mendasari hubungan kerjasama Indonesia dengan Tiongkok yaitu menguatnya perekonomian negara tersebut melalui kebijakan *Open Door Policy*, agenda OBOR yang menghubungan Asia dengan Eropa dalam pembangunan jalur perdagangan darat dan laut, serta Tiongkok menjadi pilihan rasional dibandingkan dengan Amerika

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Serikat karena posisi Tiongkok yang lebih menguntungkan (Muhammad Tri Andika dan Allya Nur Aisyah, 2017)

One Belt One Road Tiongkok dan Kepentingan Indonesia

Kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok terus berlanjut melalui kebijakan baru Tiongkok yaitu *One Belt One Road*. OBOR didefinisikan sebagai bentuk dari revitalisasi terhadap rute perdagangan yang menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara tetangga yang berada dalam lingkup kawasan negaranya. OBOR merupakan sebuah refleksi terhadap kekayaan jalur sutra di Tiongkok pada masa Dinasti Han sekitar abad 200 sebelum Masehi yang telah menghubungkan Tiongkok dengan negara di Benua Asia, Afrika, dan Eropa. Pada sejarahnya, komoditas yang diperjualbelikan dalam rute perdagangan ini adalah kain sutra (Albertus Banu Laksana, 2017). Dalam pengimplementasian terbarunya, OBOR masih tetap memiliki kesamaan dengan rute perdagangan terdahulunya. Namun, modernisasi yang dilakukan lebih kepada komoditas yang diperdagangakan serta wilayah yang dilalui oleh jalur ini juga terdapat *foreign direct investment*.

Pembentukan kembali jalur sutera melalui OBOR oleh Xi Jinping di tahun 2013 dibagi menjadi dua bagian wilayah di mana kedua wilayah tersebut akan dilewati oleh rute perdagangan. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa OBOR dibentuk melalui dua jalur yaitu jalur darat sebagai inisiatif utama yang dikenal sebagai *New Silk Road* serta jalur maritim yang disebut sebagai the *21st Century Maritime Road* atau Jalur Maritim Abad 21. Pada *New Silk Road*, perekonomian di masing-masing negara yang tergabung dalam OBOR dihubungkan dengan jalur kereta api (Iqbal Ramadhan, 2018). Sementara itu, jalur perdagangan melalui maritim dihubungkan dengan menggunakan pelabuhan-pelabuhan. Pada jalur ini, negara-negara yang berada di wilayah pesisir atau memiliki laut dan berbatasan dengan Tiongkok, akan dilalui oleh rute OBOR tersebut.

Gambar 1. Peta *One Belt One Road*



Sumber: Radio Free Europe

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebagai proyek yang sangat strategis, Jalur Maritim Abad 21 ini melalui berbagai kawasan perairan di dunia. Koridor laut tersebut melewati Laut China Selatan, Selat Malaka, Teluk Bengal, Samudra Hindia, Teluk Aden, Laut Merah, Terusan Suez hingga Laut Tengah (Iqbal Ramadhan, 2018). Melalui jalur perdagangan laut ini, Indonesia dapat meraup keuntungan dengan melihat posisi strategisnya berada di posisi silang jalur perdagngan internasional. Maka tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki suatu kepentingan nasional dalam perwujudan kebijakan Poros Maritim Dunia yang dibentuk. Faktor pendorong yang berasal dari internal serta eksternal telah melatarbelakangi bergabungnya Indonesia dengan OBOR.

Program dari Tiongkok ini sejalan dengan keinginan Indonesia untuk meningkatkan pertumbuhan dalam sektor ekonominya. Dengan bergabungnya Indonesia pada inisiatif ini, akan membantu pembangunan infrastruktur di negara melalui bantuan investasi yang telah disediakan oleh Tiongkok melalui AIIB (Albertus Banu Laksana, 2017). Peluang yang didapatkan oleh Indonesia mampu untuk diperhitungkan kembali. Baik Indonesia maupun Tiongkok pada dasarnya memiliki kepentingan dalam pembuatan kebijakan proyek tersebut. Bagi Indonesia, Tiongkok merupakan negara yang mampu menjadi pendorong dalam perwujudan kepentingannya. Sementara itu, bagi Tiongkok sendiri, dengan melihat letak geografis serta demografis Indonesia, negara tersebut dapat dijadikan sebagai pasar produksi yang sangat potensial.

Apabila mengingat bahwa kebijakan Poros Maritim Dunia dengan OBOR, kedua kebijakan tersebut memiliki keterkaitan dengan konsep kebijakan luar negeri yang memiliki jangka waktu panjang dalam pengimplementasiannya. Hubungan antara visi Poros Maritim Dunia dengan OBOR saling berkesinambungan terutama dilihat dari sektor ekonomi. Dalam hal ini, maritim menjadi sebuah aspek yang sangat strategis dan krusial karena memiliki nilai yang tinggi dalam kebijakan masing-masing negara. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa antara Indonesia dengan Tiongkok saling memiliki kepentingan yang mendapatkan titik temu pada kebijakan OBOR dan gagasan Poros Maritim Dunia.

D. Kesimpulan

Hubungan kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok yang mengalami fase naik turun, tidak mengurangi intensitas kedua negara untuk tetap menjalin kerjasama dan mempererat hubungan diplomatiknya. Sebagai negara dengan luas wilayah maritim yang lebih besar dibandingkan dengan luas wilayah daratan serta dengan melihat faktor sejarah kejayaan di masa lampau, maka keinginan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia menjadi faktor pendorong dalam kerjasamanya pada OBOR. Tujuan dari pembentukan kebijakan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah untuk kembali menghidupkan kejayaan Indonesia dan meningkatkan perekonomian melalui sektor maritim di mana Indonesia merupakan salah satu negara yang wilayahnya di lalui oleh lalu lintar perdagangan dunia melalui laut.

Indonesia dalam keikutsertaannya merealisasikan sebuah proyek OBOR dapat memberikan keuntungan bagi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kepentingan nasional. Dengan adanya persamaan pada sektor maritim dan keuntungan ekonomi antara OBOR dengan Poros Maritim Dunia, maka tidak menutup kemungkinan bahwa penandatanganan yang dilakukan oleh Indonesia pada inisiatif OBOR dapat menjadi sarana untuk mewujudkan kebijakan Indonesia tersebut. Bagi kedua negara, hubungan kerjasama keduanya saling memberikan keuntungan yang besar yang mana Indonesia dapat menjadi pasar potensial bagi Tiongkok. Sementara Indonesia sendiri, melalui AIIB dapat meningkatkan infrastruktur di negara serta meningkatkan keamanan maritim.

Daftar Pustaka

Sumber Buku:

Badan Pusat Statistik Indonesia. 2016. *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.

Badan Pusat Statistik. 2013. *Proyeksi Penduduk Indonesia 2010-2035*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.

Djafar, Zainuddin. 2008. *Indonesia, ASEAN, & Dinamika Asia Timur*. Jakarta: Pustaka Pelajar.

Holsti, K..J. 1988. *Politik Internasional: Kerangka untuk Analisa*. Jakarta: Penerbit Airlangga.

Ikbar, Yanuar. 2014. *Metodologi dan Teori Hubungan Internasional*. Bandung: PT. Refika Aditama.

Kusaeri. *Metodologi Penelitian*. Surabaya: IAIN Sunan Ampel Surabaya.

Marsetio. 2018. *Mengembalikan Kejayaan Maritim Indonesia*. Bogor: Universitas Pertahanan.

Perwita, Anak Agung Banyu dan Yanyan Mochamad Yani. 2005. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Wuryandari, Ganewati (Ed.). 2011. *Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Arus Perubahan Politik Internasional*. Jakarta: Pustaka Pelajar.

Sumber Internet:

Andika, Muhammad Tri dan Allya Nur Aisyah. 2017. *Analisis Politik Luar Negeri Indonesia- China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan*. Indonesian Perspective, diakses melalui https://www.researchgate.net/publication/324437671_Analisis_Politik_Luar_Negeri_Indonesia-China_di_Era_Presiden_Joko_Widodo_Benturan_Kepentingan_Ekonomi_dan_Kedaulatan (21/12/2018, 18.58 WIB)

Aziz, Abdul. 2012. *Kepentingan Politik, Ekonomi Indonesia dalam Penandatanganan Perjanjian Kemitraan Strategis dengan Tiongkok*. Thesis. Malang: Universitas of Muhammadiyah Malang, diakses melalui http://eprints.umm.ac.id/29512/ (21/12/2018, 18.23 WIB)

Efendi, Anang Wahid. 2017. *Air Laut kepulauan Indonesia (ALKI) IV dalam Kebijakan Poros Maritim Dunia*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, diakses melalui http://repository.umy.ac.id/123456789/12096/ (21/12/2018, 17.02 WIB)

Esa, Tiya Anugerah. 2017. *Kepentingan Tiongkok Memberi Pinjaman Luar Negeri Kepada Venezuela Tahun 2010-2016*. JOM FISIP Vol. 4 No. 2, diakses melalui https://media.neliti.com/media/publications/198525-kepentingan-tiongkok-memberi-pinjaman-lu.pdf (20/12/2018, 12.29 WIB)

Freindensan, Duta. 2017. *Diplomasi yang Dilakukan oleh Indonesia Terhadap*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Klaim Republik Rakyat China (RRC) di Laut China Selatan (Kepulauan Natuna). Skripsi. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, diakses melalui http://repository.umy.ac.id/handle/123456789/17371 (20/12/2018, 13. 21 WIB)

Kementrian Luar Negeri Indonesia. 2010. *Peringatan 60 Tahun Hubungan Diplomatik Republik Indonesia – Republik Rakyat Tiongkok*, diakses melalui https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Peringatan-60-Tahun-Hubungan-Diplomatik-Republik-Indonesia-Republik-Rakyat-Tiongkok.aspx (20/12/2018, 11.55 WIB)

Kementrian Perencanaan Pembangunan. 2018. *Jumlah Penduduk Indonesia Mencapai 265 Juta Jiwa*, diakses melalui https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/05/18/2018-jumlah-penduduk-indonesia-mencapai-265-juta-jiwa (21/12/2018, 10.04 WIB)

Kharisma, Medina. 2017. *Implementasi Kebijakan Luar Negeri One Belt One Road (OBOR) Pada Tahun 2013-2015.* Diploma thesis. Universitas Andalas, diakses melalui http://scholar.unand.ac.id/21628/ (20/12/2018, 12. 55 WIB)

Laksana, Albertus Banu. 2017. *Pengaruh Kekuatan Negara Mitra Terhadap Keeratan Kerjasama OBOR*. Skripsi. Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Muhamad, Simiela Victor. 2014. *Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia.* Info Singkat Hubungan Internasional Vol. VI, No. 2, diakses melalui http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-VI-21-I-P3DI-November-2014-7.pdf (21/12/2018, 11.11 WIB)

Nilamsari, Natalina. 2014. *Memahami Studi Dokumen dalam Peneltian Kualitatif*. Wacana Vol. XIII, No. 2, diakses melalui http://jurnal.moestopo.ac.id (21/12/2018, 08.10 WIB)

Prasetya, Ade. 2015. *Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Kajian Strategis Perulangan Kebesaran Bangsa Melalui Optimalitas Geostrategis Nusantara.* Jurnal Maritim Indonesia Eds. 3, Vol. 3, diakses melalui https://jurnalmaritim.id/wp-content/uploads/2018/02/17_2014-Volume-3Jurnal-Maritim-Edisi-3-Juni-2015-13-files-merged.pdf (21/12/2018, 10.32 WIB)

Pratiwi, Dwi Resti dan Ade Nurul Aida. 2017. *Akankah Inisiatif OBOR "Menerangi" Indonesia?* Buletin APBN Eds. 16, Vol. 11, diakses melalui https://berkas.dpr.go.id/puskajianggaran/buletin-apbn/public-file/buletin-apbn-public-40.pdf (20/12/2018, 12.47 WIB)

Rosadi, Hazna Izdihar. 2017. *Kerjasama Perdagangan Indonesia-Cina Dalam Ekspor Crude Palm Oil (Cpo) Ke Cina.* Skripsi. Universitas Pasundan, diakses melalui http://repository.unpas.ac.id/28258/ (21/12/2018, 12.08 WIB)

Ramadhan, Iqbal. 2018. *China's Belt Road Initiative: Dalam Pandangan Teori Geopolitik Klasik*. Intermestic: Jurnal of International StudiesVol. 2, No. 2.

Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2014, *Pidato Presiden RI Joko Widodo Pada KTT ke-9 Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar*, diakses melalui http://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/ (4/1/2019, 11.32 WIB)

Syahrin, M. Najeri Al. 2018. *Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia. Indonesian Perspective Vo. 3, No. 1, diakses melalui https://www.researchgate.net/publication/327477984_Kebijakan_Poros_Maritim_Jokowi_dan_Sinergitas_Strategi_Ekonomi_dan_Keamanan_Laut_Indonesia (20/12/2018, 13.59 WIB).

Tukidi, dkk. *Konsep Ruang dan Interaksi antar Ruang di Indonesia serta Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Manusia*. Kementrian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia, diakses melalui http://ppg.spada.ristekdikti.go.id/course/view.php?id=287&section=1 (21/12/2018, 08.28).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia Sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode 2014 - 2019

Adhytia Pahlawan
Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Jember, Jember 68121, Indonesia

e-mail: *adhytiapahlawan2@gmail.com*

Abstract
Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Wilayah kedaulatannya terdiri dari 70 persen wilayah perairan. Terletak di posisi geografis yang strategis menjadikan wilayah perairan Indonesia dilalui oleh jalur pelayaran internasional. Tidak dikelolanya sektor kelautan oleh Pemerintah Indonesia dari masa ke masa menyebabkan ketertinggalan pada sektor maritim. Situasi ini menjadikan Indonesia rentan terhadap sengketa perbatasan dan ancaman keamanan yang menyebabkan instabilitas dalam negeri dan kawasan. Di sisi lain, fenomena berpindahnya geopolitik Amerika Serikat ke kawasan Asia Pasifik, dan dominasi kekuatan China di kawasan menyebabkan timbulnya potensi konflik yang menambah ancaman instabilitas kawasan, terlebih Indonesia berada di tengah – tengah kepentingan tersebut. Setelah sekian lama sektor maritim Indonesia kurang diperhatikan, Presiden Jokowi terpilih sebagai Presiden RI ke-7 dengan membawa visi Poros Maritim Dunia. Hadirnya visi maritim yang dibawa oleh Presiden Jokowi pada pemerintahannya membawa harapan bagi Indonesia untuk memperoleh peran yang lebih besar dalam rezim internasional.

Keywords*: Poros Maritim Dunia**, Kebijakan Luar Negeri Indonesia, Asia Pasifik*

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki posisi geografis yang unik sekaligus menjadikannya strategis. Hal ini dapat dilihat dari letak Indonesia yang berada di antara dua samudera yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, juga diantara dua benua yakni benua Eropa dan Australia, sekaligus memiliki perairan yang menjadi salah satu urat nadi perdagangan internasional. Gubernur Lemhanas, Prof Dr Ir Budi Susilo Soepandji dalam seminar nasional yang digelar GMNI di Sahid Jaya Hotel, Jakarta, pada 5 Maret 2014 mengungkapkan, hampir 50 persen perdagangan laut komersial dunia dilakukan melalui perairan Indonesia dan perairan regional kawasan, maka dari itu jalur ini memiliki arti yang sangat vital dan strategis bagi perdagangan internasional (theglobal-review.com, 2014). Terlebih lagi wilayah kelautan Indonesia juga memiliki sumber daya laut yang melimpah, jika dikalkulasi dan dikelola secara maksimal, kekayaan laut Indonesia mampu menyumbang pendapatan 1,2 triliun dollar AS, dan juga beberapa sumber komoditi diantaranya cadangan migas mencapai 9,1 miliar barel masih terpendam, wisata bahari, dan komoditas perikanan.

Posisi strategis ini menempatkan Indonesia berbatasan laut dan darat secara langsung dengan sepuluh negara di kawasan. Keadaan ini menjadikan Indonesia rentan terhadap sengketa perbatasan dan ancaman keamanan yang menyebabkan instabilitas dalam negeri dan di kawasan. Robert D. Kaplan[1], menuturkan bahwa geografi secara luas akan menjadi determinan yang mempengaruhi berbagai peristiwa lebih dari pada yang pernah terjadi sebelumnya. Kondisi yang dijelaskan oleh Kaplan diperkuat dengan berpindahnya orientasi rezim politik Internasional dari barat ke timur dewasa ini, salah satunya yang menjadi sorotan adalah kebijakan luar negeri yang berkiblat pada kawasan Asia Pasifik. Eksistensi China yang dipandang sebagai negara adidaya di kawasan tersebut menunjukkan kemajuan dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perkembangan yang signifikan dalam berbagai aspek disaat negara – negara di kawasan lain mengalami krisis dan stagnansi[2]. Sebagai upaya mengimbangi kemajuan yang dialami China, Amerika Serikat menyusun strategi *Pivot to Asia* pada 2011 yang menimbulkan tumpang tindih kepentingan di kawasan tersebut. *Pivot to Asia* melibatkan sejumlah negara yang bersedia melakukan kerjasama dengan Amerika Serikat, yang menjadi perhatian yakni kerjasama dalam aspek militer dimana Amerika Serikat membuka pangkalan militer di sejumlah negara sebagai bentuk kerjasama yang AS lakukan dengan berbagai negara seperti Jepang, Australia, dan Filipina. Pembukaan pangkalan militer AS di berbagai posisi strategis yang negara – negara Asia Pasifik miliki ini dinilai untuk mengimbangi kekuatan China di Asia Pasifik yang kini tengah meningkat pesat (Planifolia, 2012). AS berdalih bahwa pembangunan pangkalan militer adalah untuk menjaga stabilitas kawasan Asia Pasifik, namun upaya *encirclement* atau pembendungan yang dilakukan AS tidak membuat China gentar. Di sisi lain China juga mempromosikan kebijakan Jalur Sutera Maritim abad ke-21 pada tahun 2013 yang China klaim sebagai kebangkitan kembali jalur tradisionalnya di kawasan Asia Pasifik. Sementara Indonesia berada di tengah – tengah kepentingan dua negara Adidaya.

Pada masa – masa pemerintahan setelah Soekarno, perhatian terhadap aspek maritim hanya sebatas perumusan kebijakan yang berfokus terhadap kepentingan dalam negeri, sementara untuk cangkupan yang lebih luas ke ranah internasional sampai pada pemerintahan Jokowi belum pernah ada yang menggagasnya. Maka dari itu, meskipun kebijakan mengenai kedaulatan maritim sudah digagas sebelumnya, penggagasan agenda Poros Maritim Dunia oleh Presiden Jokowi merupakan angin segar dalam sejarah pemerintahan Indonesia. Pada Oktober 2014 Jokowi terpilih sebagai Presiden ke- 7 Indonesia, dan dalam pidato pelantikannya sebagai Presiden RI, Jokowi secara eksplisit menyampaikan agendanya tersebut. Agenda tersebut diusulkan Jokowi sebelum masa Pemilihan Presiden pada 2014. Jokowi kemudian menyampaikan Poros Maritim Dunia pada East Asia Summit (EAS), yang diadakan di Nay Pyi Daw, Myanmar pada November 2014. Pada Konferensi Asia-Afrika 2015 yang diadakan di Jakarta, Jokowi menyampaikan kembali apa yang disampaikan Presiden Soekarno pada 1953 dalam pidato pembukaan. Presiden pertama Indonesia Soekarno mempunyai impian untuk menjadikan Indonesia bangsa pelaut. “Untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, dan negara damai untuk mengembangkan Indonesia, maka negara dapat menjadi kuat jika dapat menguasai laut” (Nainggolan, 2015). Hal ini ditindak lanjuti oleh Jokowi dengan menjadikan visi “Poros Maritim Dunia” sebagai kerangka utama kebijakan luar negeri Indonesia yang segera diresmikan dalam dokumen RPJMN 2015-2019 segera setelah Jokowi menjabat sebagai Presiden Indonesia.

Penggagasan Poros Maritim Dunia oleh Jokowi ini bukannya tanpa hambatan. Terlepas dari semua pernyataan Jokowi soal mengembalikan Indonesia kepada “Kejayaan Maritim” , masih banyak aspek yang harus Jokowi perhatikan untuk mendukung agenda Poros Maritim Dunia. Masih banyaknya kasus pelanggaran batas kedaulatan wilayah Indonesia, keamanan wilayah laut, sengketa kedaulatan wilayah, serta Infrasturuktur yang belum mumpuni, adalah tantangan yang harus dihadapi Jokowi agar Poros Maritim Dunia bisa terlaksana dengan baik dan mencapai tujuan utama. Kendala – kendala dan berbagai tantangan menimbulkan keraguan akan kemampuan Jokowi untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Beberapa analis politik memandang langkah ini sebagai ketergesaan dan tidak didukung dengan strategi yang jelas. Ketidaksiapan dari sektor utama maritim yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi indikator penting dalam keberlanjutan Poros Maritim Dunia menjadi perhatian untuk dijadikan bahan pertimbangan bagi Jokowi untuk menjamin keberhasilan agendanya tersebut.

2. Metodologi

Artikel ilmiah ini akan menggunakan Teori *environmentalism* Harold dan Margaret Sprout (1957) dan konsep idiosinkretik Margaret Hermann (M.G. Hermann 1980) untuk menganalisis faktor – faktor individual Presiden Jokowi yang mempengaruhi keputusannya untuk menginisiasi "Poros Maritim Dunia".

Teori *Environmentalism* Harold dan Margaret Sprout (1957)

Menurut mereka, ada lima tipe hubungan yang saling mempengaruhi antara manusia dan lingkungan, yakni : *1) Environmental determinism,* 2) *free-will environmentalism,* 3) *environmental possibilism,* 4) *cognitive behavioralism,* dan 5) *environmental probabilism*. Namun penulis menggarisbawahi dua tipe hubungan (*Cognitive Behavioralism* dan *Enviromental Probabilism*) yang relevan untuk menganalisa faktor – faktor individual Presiden Jokowi dalam menginisiasi "Poros Maritim Dunia"

1. *Cognitive Behavioralism*

Disini manusia bereaksi terhadap lingkungannya sebagaimana ia mempersepsikan dan mengintepretasikannya berdasarkan pengalaman lampau. Dalam tipe hubungan ini ada dua pertimbangan manusia, yaitu lingkungan psikologisnya (yang menjadi referensi keputusan) dan lingkungan operasional (yang mungkin membatasi pelaksanaan keputusan). Tipe hubungan *cognitive behavioralism* menjelaskan bagaimana orientasi Presiden Jokowi terhadap lingkungannya dipengaruhi oleh kebijakan pemimpin terdahulunya yakni Presiden Soekarno yang mempunyai visi yang sama terhadap maritim. Dan bagaimana orientasinya kini terhadap maritim karena pemimpin terdahulu setelah Soekarno telah lama mengalihkan perhatiannya terhadap sektor maritim, yang mana menurut Jokowi melihat lingkungan Indonesia, sektor maritim sangat penting. Hal tersebut mempengaruhi lingkungan psikologis Jokowi dalam membuat kebijakan yang berorientaskan maritim.

2. *Environmental Probabilism*

Menjelaskan tentang bagaimana suatu keputusan didasari oleh norma yang bersifat hipotetik (persepsi atau ramalan) berdasarkan hasil pengamatan seorang *decision maker* terhadap lingkungan. Melalui pengetahuan Jokowi, muncul persepsi tentang bagaimana cara menggunakan pengetahuannya tersebut dalam masa jabatannya sebagai Presiden RI yang baru dilantik. Keyakinan dan ketegasan Jokowi untuk berkomitmen terhadap agenda *Poros Maritim Dunia* tercermin dalam setiap pidatonya di setiap forum Internasional, seperti dalam forum KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar pada 2015 Jokowi menegaskan "Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa,".

Konsep idiosinkretik Margaret Hermann (M.G. Hermann 1980)

Beberapa konsep psikologis berhasil dikembangkan lebih lanjut oleh generasi kedua ini dalam kaitan dengan sikap personaliti individu maupun kelompok yang dirintis oleh Rosenau dengan istilah variabel idiosinkretik. Margaret Hermann (M.G. Hermann 1980), misalnya, melihat pentingnya pandangan dunia, gaya politik, kepentingan dan latihan dalam urusan politik luar negeri, sensivitas terhadap lingkungan dan hubungan para pembuat keputusan individu dengan konsistensi. Menurut Rosenau (Rosenau,1966), variabel individu berkaitan dengan sikap pembuat keputusan yang berbeda dengan orang lain seandainya orang lain tersebut menduduki posisi yang sama. Menurut Gabriela-Ciot (2012) Konsep ini menggariskan empat dimensi yakni: *cognitive, social perception,motivational,*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan emotional. Dari keempat dimensi tersebut penulis menggarisbawahi 3 dimensi yang relevan yang melengkapi penjelasan *environmentalism* Sprout dalam menganalisa keputusan Presiden Jokowi menginisiasi Poros maritim Dunia.

Dimensi *Cognitive, social perception, dan motivational*

Dimensi kognitif ini menggambarkan pengetahuan dan pemahaman seseorang pemimpin terhadap (a) kompleksitas masalah – masalah internasional, (b) relasi-relasi atau interaksi yang berlangsung (kerjasama, ketegangan, konflik, perang), (c) identitas, nilai, dan kepentingan yang terkandung atau terlibat dalam setiap relasi internasional, (d) regulasi-regulasi, ekspektasi – ekspektasi, serta kekuatan – kekuatan yang bermain (*international regime / governance*), dan (e) proses – proses dan pola kerja internasional dan nasional (*domestic politics*).

Sementara itu *social perception* dari idiosinkretisme menjelaskan bagaimana pengetahuan seorang *decision maker* mempengaruhi dirinya dari segi psikologis yang mempengaruhi sikapnya dalam menanggapi sesuatu. Dimensi *motivational* ini menjelaskan bagaimana idiosinkrasi seorang *decision maker* muncul pada waktu tertentu saat terdapat suatu kebutuhan dan tujuan, yang mana dalam dimensi ini, *social perception* hadir dan "bekerja". *Motivational idiosyncrasies* dapat dialihkan berdasarkan adanya tujuan sosial tertentu. Thompson, Neal dan Sinaceur mengatakan bahwa perubahan tujuan mempengaruhi pertimbangan dan perilaku (Thompson *et al.*, 2004).

Dimensi *cognitive* dapat dilihat dari kepekaan Jokowi dalam membaca situasi yang sedang terjadi di kawasan Asia-Pasifik dan melibatkan Indonesia seperti yang tercantum dalam website resmi Presiden (presiden.go.id), yang mengatakan bahwa "Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari barat ke Asia Timur, negara – negara Asia tengah bangkit. momentum ini menunjang cita – cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", menunjukkan pemahaman seorang pemimpin terhadap kompleksitas masalah – masalah internasional. Sementara dimensi *social perception* dan *Motivtional* membantu mejelaskan tipe hubungan *enviromental probabilism* mengenai bagaimana suatu keputusan dibuat berdasarkan prediksi seorang *decision maker*

3. Hasil dan Diskusi

Pemerintahan Jokowi yang kembali berorientasi pada sektor maritim memberikan harapan baru bagi Indonesia, tentunya jika strategi itu berjalan dengan baik. Poros Maritim Dunia yang dibawa oleh Jokowi dalam masa pemerintahannya menimbulkan pro dan kontra. Jika tidak berjalan dengan baik maka Indonesia hanya akan menjadi perpanjangan tangan kepentingan dari kedua negara adidaya, namun di sisi lain langkah Jokowi untuk memanfaatkan situasi membuka kesempatan bagi Indonesia untuk bermanuver politik dalam skala global.

Potensi Peluang

Di masa depan ekonomi maritim semakin strategis seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari bagian Atlantik ke Asia-Pasifik. Hal ini sudah terlihat bahwa aktifitas 70 persen perdagangan dunia berlangsung di kawasan Asia Pasifik. Secara detail, 75 persen produk dan komoditas yang diperdagangkan di kirim melalui laut Indonesia dengan nilai sekitar 1.300 triliun dollar AS per tahun (Dahuri, 2014). Letak geografis strategis dan kelimpahan sumber daya kelautan Indonesia memiliki potensi yang menguntungkan Indonesia, juga potensi dari dalam negeri yang belum dimanfaatkan secara optimal dari sudut pandang umum yang kemudian Jokowi pahami sebagai faktor pengambilan keputusan untuk menginisiasi agenda Poros Maritim Dunia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. Lokasi Geografis Indonesia

Posisi Indonesia berada di pusat kegiatan pelayaran, dan sebagian wilayahnya dilalui oleh rute pengiriman peti kemas tersibuk, yakni melalui Selat Malaka. Di sisi lain, meskipun berada di dalam lokasi yang menguntungkan, Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan laut dalam Indonesia yang berada pada peringkat 26 diantara pelabuhan di seluruh dunia (tidak termasuk dalam peringkat teratas pelabuhan dunia). Menurut Kemenko Bidang Perekonomian (2011), Indonesia juga memiliki akses langsung kepada negara yang sedang berkembang ekonominya, seperti India dan China. Kemudian, Indonesia berfungsi sebagai jembatan antara dua benua (Asia dan Oceania) dan dua samudera (Pasifik dan Hindia). Dari perspektif maritim, lokasi yang strategis yang demikian dianggap menguntungkan dan memungkinkan untuk mengambil keuntungan dari segala kegiatan maritim.

Indonesia juga memiliki empat titik strategis yang dilalui 40 persen kapal – kapal perdagangan dunia senilai 1500 triliun dollar Amerika, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar (Paonganan, 2012), sehingga posisi strategis tersebut memberikan peluang Indonesia sebagai jalur ekonomi dunia. Di Selat Malaka misalnya, merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, sama pentingnya seperti Terusan Suez atau Terusan Panama. Selat Malaka membentuk jalur pelayaran terusan antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta menghubungkan tiga dari negara – negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia yakni; India, Indonesia, dan China. Lalu lintas yang melintasi Selat Sunda pun tak kalah sibuk. Saat ini lalu lintas di Selat Malaka dan Singapura sudah terpisah. Kapal – kapal yang masuk dan keluar dari selat tersebut sudah memiliki jalur masing – masing. Sedangkan di Selat Sunda sendiri, mengalami peningkatan lalu lintas pelayaran dari tahun ke tahun. Data terbaru menunjukkan, kepadatan lalu lintas pelayaran di selat tersebut sudah mencapai 70.000 pergerakan per tahun, atau setara dengan Selat Malaka (Sukmana, 2016).

Pemerintah Indonesia berencana untuk mengontrol sebagaian sektor di alur pelayaran Selat Singapura dan Malaka yang saat ini dikuasai otoritas Singapura. Saat ini di perairan wilayah Barat terdapat tiga *chokepoints*, yang mana 40 persen perdagangan dunia melewati perairan tersebut. Bahkan berdasarkan data dari *Energy Information Administration* (EIA), lebih dari 50 persen minyak mentah Jepang, China, Korea Selatan yang disuplai dari Negara Timur Tengah dan Afrika, melewati jalur pengiriman terpendek yakni melalui Selat Malaka (Benhard, 2015). Hal tersebut merupakan salah satu fakta empiris yang menunjukkan bahwa letak strategis Indonesia berperan sebagai penopang ekonomi dunia. Di masa depan industri kelautan Indonesia akan semakin strategis, seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari kawasan Atlantik ke kawasan Asia Pasifik. Hal ini menyebabkan peningkatan sekitar 70 persen di bidang perdagangan dunia di Asia Pasifik.

2. Sumber Daya Alam Indonesia

Memiliki kurang lebih 70 persen wilayah teritorial lautan, tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki keanekaragaman alam laut yang potensial. Sejauh ini sektor produksi perikanan laut yang dijual di Tempat Pelelangan Ikan (TPI) di Indonesia Bagian Barat kontribusinya mendominasi dibandingkan skala nasional. Menurut data Badan Pusat Statistik, produksi perikanan laut yang dijual di TPI tahun 2015 angkanya mencapai 535.712 ton, sementara dari Indonesia Bagian Barat (dari Aceh, Sumatera Barat, Riau. Jambil, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Kepulauan Riau, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jogyakarta, Jawa Timur, Banten dan Kalimantan Barat) mencapai 433.318,30 ton. Artinya sekitar 80,88% produksi perikanan laut yang dijual di TPI berasal dari Indonesia Bagian Barat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Peluang pengembangan usaha perikanan Indonesia memiliki prospek yang sangat besar. Potensi ekonomi sumber daya kelautan dan perikanan yang dapat dimanfaatkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi diperkirakan mencapai 82 miliar dollar AS per tahun. Potensi lestari sumber daya ikan laut Indonesia sebesar 6,5 juta tonper tahun. Jumlah tersebut tersebar di perairan wilayah Indonesia dan perairan ZEEI yang terbagi dalam sembilan wilayah perairan utama Indonesia. Dari potensi sumber daya tersebut, perlu dijaga kesinambungan ekoistem perikanan. Itu sebabnya, jumlah tangkapan yang boleh (JTB) sebesar 5,12 juta ton per tahun.

Memiliki kurang lebih 70 persen wilayah teritorial lautan, tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki keanekaragaman alam laut yang potensial. Sejauh ini sektor produksi perikanan laut yang dijual di Tempat Pelelangan Ikan (TPI) di Indonesia Bagian Barat kontribusinya mendominasi dibandingkan skala nasional. Menurut data Badan Pusat Statistik, produksi perikanan laut yang dijual di TPI tahun 2015 angkanya mencapai 535.712 ton, sementara dari Indonesia Bagian Barat (dari Aceh, Sumatera Barat, Riau. Jambil, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Kepulauan Riau, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jogyakarta, Jawa Timur, Banten dan Kalimantan Barat) mencapai 433.318,30 ton. Artinya sekitar 80,88% produksi perikanan laut yang dijual di TPI berasal dari Indonesia Bagian Barat.

Peluang pengembangan usaha perikanan Indonesia memiliki prospek yang sangat besar. Potensi ekonomi sumber daya kelautan dan perikanan yang dapat dimanfaatkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi diperkirakan mencapai 82 miliar dollar AS per tahun. Potensi lestari sumber daya ikan laut Indonesia sebesar 6,5 juta tonper tahun. Jumlah tersebut tersebar di perairan wilayah Indonesia dan perairan ZEEI yang terbagi dalam sembilan wilayah perairan utama Indonesia. Dari potensi sumber daya tersebut, perlu dijaga kesinambungan ekoistem perikanan. Itu sebabnya, jumlah tangkapan yang boleh (JTB) sebesar 5,12 juta ton per tahun. Menurut Bambang Prihantono, Direktur Transportasi Badan Perencanaan Nasional, dalam RPJMN 2015 – 2019 menyebutkan proyeksi nilai kelautan Indonesia mencapai 171 miliar dollar AS, atau setara dengan 2.046 triliun rupiah[4]. Melihat banyaknya jumlah potensi laut dan besarnya nilai ekonom tersebut, sektor kelautan dapat dijadikan penunjang perekonomian negara ini. Berdasarkan data terbaru dari Badan Pusat Statistik (BPS), sektor perikanan di Indonesia berkembang 8,37 persen pada basis *year-on-year* pada kuartal ketiga tahun 2015, jauh lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi negara ini secara keseluruhan yakni 4,73 persen pada kuartal yang sama. Ekspor produk perikanan Indonesia tercatat sebesar 244,6 juta dollar AS pada blan Oktober 2015, sedangkan impor hanya mencapai 12,5 juta dollar AS, menyiratkan surplus perdagangan sebesar 232,04 juta dollar AS (Setia, 2017)

Isu Regional yang Dihadapi Indonesia

Posisi Indonesia yang dilalui oleh jalur lalu lintas internasional dan merupakan jalur transit perdagangan dunia khususnya di perairan wilayah barat, menjadi pertimbangan negara lain untuk menjaga hubungan baik dengan Indonesia. Meskipun membawa nilai positif di satu sisi, di sisi lain tidak menutup kemungkinan muncul ancaman yang dapat mengganggu kedaulatan, oleh karena itu Indonesia perlu berupaya semaksimal mungkin untuk mempertahankan eksistensinya, walau harus dibayar dengan harga mahal.

Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Jokowi merupakan konsep menyeluruh untuk pengembangan politik dan ekonomi di Indonesia. Di tengah tantangan nasional dan regional, membangun kembali budaya kepulauan Indonesia dan mewujudkan ambisi untuk menjadi negara maritim yang kuat membutuhkan investasi jangka panjang. Pada saat yang sama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ketika pemerintahan Jokowi mengatasi kendala budaya untuk membentuk kembali keamanan nasional yang kokoh, Indonesia semakin menghadapi berbagai tantangan strategis dan masalah keamanan transnasional. Meskipun berada dalam lingkungan yang relatif stabil, setidaknya terdapat tiga masalah dengan dampak yang signifikan terhadap keamanan dan stabilitas domain maritim Indonesia.

1. Kerentanan Batas Wilayah Laut Indonesia

Wilayah perairan Indonesia khususnya perairan Indonesia Wilayah Barat memiliki tingkat ancaman yang cukup tinggi. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki perairan yang berbatasan langsung dengan 10 negara. Terdapat lima negara yang berbatasan dengan perairan wilayah Indonesia Bagian Barat. Kelima perbatasan itu antara lain yakni perbatasan Indonesia dengan India, Thailand, Vietnam, Singapura, dan Malaysia. Kelimanya masih belum menemui kesepakatan atas bakat maritimnya. Dengan kondisi demikian, Indonesia mempunyai potensi isu masalah perbatasan. Isu perbatasan menjadi hal penting yang patut mendapat perhatian, sebab bila batas negara belum jelas, dapat menimbulkan konflik perbatasan. Konflik ini dapat memicu meningkatnya ketegangan dua negara atau lebih yang berbatasan langsung dari masing – masing negara. Bila hal ini terjadi, bukan tidak mungkin mengarah pada pengerahan kekuatan militer.

Garis perbatasan yang belum terselesaikan menjadi garda depan perhatian Menteri luar negeri dan Menteri Pertahanan dalam membuat kebijakan. Berdasarkan poling yang diadakan baru – baru ini, 25 persen dari responden Indonesia percaya bahwa invasi dan agresi militer asing adalah yang paling utama di antara beberapa ancaman yang mengancam keamanan nasional (Wulan, 2014). Merujuk pada dokumen resmi yang dirilis oleh BNPP (Badan Nasional Pengelola Perbatasan), yang menguraikan tentang pengelolaan perbatasan, Indonesia terlibat dalam persengketaan teritorial di tiga perbatasan darat dan tujuh wilayah maritim. Oleh karena itu, dalam jangka lima tahun, pemerintahan Jokowi akan mengintensifkan "Dipomasi Maritim" untuk menyelesaikan masalah perbatasan yang ada dengan negara – negara tetangga.

Luasnya wilayah operasi Indonesia Bagian Barat salah satu kendala untuk mengawasi seluruh batas kedaulatan dengan sumber daya yang terbatas. Namun, KOARMABAR selaku komando utama operasional TNI yang bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas penegakkan kedaulatan dan hukum di wilayah Barat perairan Indonesia, melakukan identifikasi terhadap daerah – daerah yang dianggap rawan, salah satunya di sekitar Laut Natuna, dimana sering terjadi *illegal fishing* dan pelanggaran wilayah karena potensi ikan di laut tersebut sangat besar. Pantai sumatera juga sering dijadikan lokasi *illegal fishing* oleh kapal – kapal asing.

2. *Illegal, Unreported, Unregulated Fishing*

Isu besar lain yang sedang dihadapi oleh indonesia yakni *illegal fisihing*. Persediaan ikan yang menipis di kawasan Asia Tenggara membuat sejumah kapal nelayan asing untuk pergi menjelajah wilayah teritorial negara lain, hal ini menimbulkan ketegangan antara Indonesia dengan negara – negara tetangga. Pada 2014 misalnya, otoritas penegak hukum kelautan indonesia telah menyita lebih dari seratus kapal asing karena perburuan ikan di laut Indonesia. Mengacu pada perkiraan resmi, Indonesia setiap tahunnya mengalami kerugian sedikitnya 24 miliar dollar Amerika akibat maraknya penangkapan ikan ilegal yang dilakukan oleh China, Malaysia, Filipina, Thailand, dan Vietnam (Jakarta Globe, 2014).

Sektor perikanan tangkap Indonesia tahun lalu mampu menghasilkan 5,8 juta ton ikan laut (89 persen dari potensi produk lestari), yang menempatkannya pada urutan ke – 3 terbesar di dunia setelah China dan Peru. Meskipun begitu, mayoritas nelayan Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sekitar 55 persen masih mengalami kemiskinan. Hal itu disebabkan karena banyak kelompok jenis sumber daya ikan bernilai ekonomis penting di berbagai wilayah perairan laut, seperti Pantura, Selat Malaka, Selat bali, dan Pantai Selatan telah mengalami *overfishing* (kelebihan tangkap) atau *fully exploited* (eksploitasi berlebihan). Kegiatan penangkapan ikan secara ilegal, tidak mengikuti aturan, dan tidak dilaporkan (*illegal, unregulated, and unreported fishing*) oleh kapal – kapal ikan asing masih marak dijumpai di banyak wilayah perairan laut Indonesia, terutama di ZEEI, laut perbatasan, dan laut dalam.

Illegal fishing merupakan salah satu isu yang menjadi perhatian serius pemerintahan Jokowi. Bertahun – tahun potensi ikan di perairan Indonesia menjadi sasaran pihak asing, kerugian negara menurut Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti bisa mencapai 20 miliar dollar AS atau 240 triliun rupiah. Perairan Natuna menjadi perairan yang rawan dalam modus *illegal fishing*. Kapal penangkap ikan asal China sering melakukan penangkapan ikan di wilayah tersebut, mereka mengklaim ada beberapa titik di laut Natuna yang menjadi wilayah mereka, padahal wilayah tersebut merupakan ZEE Indonesia.

3. Peningkatan Dinamika Stabilitas Strategis Indonesia

Persaingan kekuatan besar di kawasan telah menjadi perhatian strategis bagi para *policy-makers* Indonesia. Kebangkitan China dan India merupakan aspek yang paling menonjol dari tranformasi strategis yang sedang berlangsung di kawasan ini. Terlepas dari volume investasi bilateral dan perdagangan regional yang signifikan, persaingan untuk menjadi yang paling unggul dalam aspek geopolitik merupakan fitur dominan atas hubungan China - AS. Perkembangan terkini lebih jauh menyatakan bahwa China dan India berpotensi terlibat dalam kompetisi maritim atas Samudera Hindia dan Jalur Laut Asia Tenggara.

Visi Maritim Presiden Jokowi telah memberikan momentum untuk mengangkat kembali realitas strategis Indonesia yang sedang berkembang. Pemerintahannya tampak sangat ingin membina kemitraan maritim dengan China. Secara khusus, mencari keuntungan dari rencana "Jalur Sutra Baru" senilai 40 miliar dollar AS di Beijing dengan membangun dua pelabuhan internasional di Kuala Tanjung, Sumatera dan Bitung, Sulawesi (Ririhena, 2014). Menurut perspektif Rizal Sukma, seorang sarjana terkemuka Indonesia dan penasihat kebijakan luar negeri bagi Presiden Jokowi, proyek maritim kedua negara (Indonesia dan China) saling menguntungkan dan tumpang tindih dalam hal konektivitas, keamanan, dan diplomasi.

Melihat masalah yang terus menerus terjadi di Laut China Selatan, pemerintahan Jokowi tidak mungkin untuk mengesampingkan hubungan strategis Indonesia dengan negara – negara besar lainnya. Untuk urusan pertahanan dan militer, Amerika Serikat dan sekutunya di Eropa Barat tetap menjadi mitra utama Indonesia. Disaat ketegangan di Laut China Timur telah menyebabkan relokasi Jepamg ke Asia Tenggara, Presiden Jokowi baru – baru ini mendapatkan komitmen dari Tokyo untuk membantu mendanai program pembangunan infrastruktur Indonesia.

Mempertahankan prinsip "bebas – aktif" tetap menjadi pedoman kebijakan luar negeri Indonesia untuk menghindari persaingan yang lebih jauh dengan kekuatan – kekuatan besar. Sebagai upaya untuk membentuk tatanan regional Indo-Pasifik yang sedang berkembang, pemerintahan Jokowi bertujuan untuk menghubungkan Indonesia dengan wilayah Samudera Hindia. Mengasumsikan peran sebagai ketua IORA pada akhir 2015, akan membawa perhatian regional yang lebih besar terhadap doktin maritim Indonesia dan juga hubungan kerjasama di berbagai bidang utama, seperti keselamatan dan keamanan maritim, investasi dan fasilitasi perdagangan, kerjasama akademik, pariwisata dan pertukaran budaya. Dengan cara ini, Pemerintah Indonesia dapat membina hubungan yang lebih dekat dengan negara –

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara regional utama – terutama India – sebagai bagian dari upaya diplomatiknya yang meluas untuk memastikan *Dynamic Equilibrium* diantara kekuatan – kekuatan besar.

Berdasarkan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya maka, dalam rangka meningkatkan kinerja dan hasil pembangunan kelautan (pesisir dan lautan) demi kemajuan, kesejahteraan, dan kedaulatan bangsa, diperlukan suatu cetak biru pengelolaan pembangunan kelautan. Melihat situasi saat ini yang mana hubungan antar negara semakin terintegrasi (*highly interconnected*), pertimbangan dalam membuat suatu perencanaan bukan hanya mencakup kondisi internal suatu negara atau bangsa itu sendiri, tetapi juga dinamika lingkungan strategis global.

Keputusan Presiden Jokowi Menginsiasi Visi Poros Maritim Dunia

Setiap Presiden Indonesia telah membentuk, dengan cara mereka sendiri, kebijakan luar negeri RI. Kepresidenan Indonesia akan terus memainkan peran penting dalam membentuk diplomasi negara dan kebijkan luar negeri. Indonesia, sejak pembentukannya sebagai negara-bangsa modern, memiliki figur kepala negara dan pemerintahan yang memiliki kemampuan, dalam cara masing – masing untuk membentuk kebijakan luar negeri. Dalam lingkungan domestik dan Internasional yang membawa tantangan dan peluang unik, mereka menavigasi negara dengan menggunakan beragam instumen kebijakan luar negeri. Sepanjang perjalanan, mereka menyuntikkan semangat kebijakan doktrinal dan mengeluarkan serangkaian arahan yang membentuk tradisi dan praktik kebijakan luar negeri (Mulyana, 2018).

Setelah beberapa periode pemerintahan Indonesia kurang mengoptimalkan kebijakan yang berorientasi pada aspek maritim, pada pemilu Capres – Cawapres RI tahun 2014 Jokowi maju untuk mencalonkan sebagai Presiden RI dengan membawa ide untuk membangkitkan kembali sektor maritim Indonesia. Dalam forum debat Capres – Cawapres ketiga dengan tema "Politik Luar Negeri", Jokowi pertama kali menyampaikan gagasan "Poros Maritim Dunia". Beliau menjelaskan dengan mengutip pernyataan Presiden Soekarno bahwa, "..untuk menjadi bangsa yang kuat dan sejahtera, kita harus menjadi bangsa bahari, yang jaya di lautan…". Juru bicara tim pemenangan Paslon 2 Jokowi – JK, Hasto Krisyanto menjelaskan lebih lanjut gagasan Jokowi pada debat Capres tersebut ;

> *" Jokowi memiliki pemahaman terhadap geopolitik. Hal itu membawa kesadaran bahwa masa depan dunia berada di wilayah Asia Pasifik. Dengan cerdas, Jokowi mengeluarkan doktrin politik luar negerinya yakni menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, agar dihormati bangsa – bangsa asing"* (metronews.com, 2014).

Hasto juga menjelaskan bahwa Jokowi sangat memahami pengalaman sejarah Indonesia pada periode 1955 – 1960an saat Presiden Soekarno membawa doktrin kejayaan di laut sebagai doktrin yang akan membawa kejayaan bangsa.

Presiden Jokowi mengatakan, Indonesia merupakan negara kepulauan. Potensi sumber daya alam di bawah laut amat berlimpah, sayangnya belum dimaksimalkan dan digali demi kesejahteraan bangsa. Maka dari itu, Presiden Jokowi menyampaikan bawah pemerintahan di bawah kepemimpinannya akan mengupayakan untuk lebih menggali potensi sumber daya laut. Lebih lanjut Presiden Jokowi menyampaikan ;

> *"Samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama menunggangi laut, menunggangi samudera, menunggangi selat dan teluk. Kini saatnya mengembalikan semuanya, sehingga Jalesveva Jayamahe, di laut justru kita jaya, sebagai semboyan nenek moyang kita di masa lalu, bisa kembali membahana".*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Melalui pernyataan Presiden Jokowi dalam pidato pelantikan Presiden RI tersebut, beliau secara gamblang menyatakan konsistensi pemerintahannya untuk memprioritaskan pembangunan di sektor maritim. Presiden Jokowi menginginkan Indonesia untuk menjadi kekuatan maritim global dengan doktrin Poros Maritim Dunia. Presiden Jokowi melihat bahwa laut akan memiliki peran yang semakin penting di masa depan, dan sebagai negara maritim Indonesia harus menyatakan diri sebagai kekuatan yang berada di antara dua Samudera, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

1. Respon Jokowi Terhadap Isu yang Dihadapi Indonesia

Sejak awal pemerintahan Jokowi sudah mencanangkkan Nawacita, yakni sembilan agenda prioritas untuk Indonesia. Ada prioritas untuk wilayah terdepan dalam Nawacita. Poin pertama Nawacita adalah menghadirkan kembali negara di tengah warga negara. Keamanan batas negara berikut kedaulatan wilayah serta perlindungan terhadap sumber daya alam menjadi prioritas pemerintahan Jokowi. Pendekatan yang Presiden Jokowi lakukan dalam upayanya menjaga keamanan di wilayah perbatasan adalah melalui pengembangan ekonomi berbasis maritim guna terciptanya kesejahteraan. Lebih khusus, ide Poros Maritim Dunia merupakan upaya pemerintahan Jokowi untuk meningkatkan konektivitas dan keterjangkauan antar pulau di Indonesia. Tujuan akhir dari konektivitas ini adalah pemerataan pembangunan ekonomi dan terciptanya keamanan maritim di Indonesia. Gagasan komprehensif ini juga mencerminkan optimisme baru mengenai kebijakan arah masa depan Indonesia (Sukma, 2014)

Kesungguhan Jokowi terhadap doktrin maritim yang ia dengungkan dapat dilihat dari tanggapannya terhadap isu terkait dengan maritim yang sedang dihadapi oleh Indonesia. Dalam pidatonya kepada peserta pelatihan Lembaga Pertahanan Nasional (LEMHANAS) tahunan, Presiden Jokowi mengatakan bahwa negara telah menelan kerugian sebesar 300 triliun rupiah per tahun dari kegiatan *illegal fishing* dan diperlukan tindakan tegas untuk mencegah kerugian berkepanjangan. " Tidak perlu menangkap mereka (kapal nelayan ilegal), tenggelamkan saja", kata Jokowi yang kemudian disambut tepuk tangan oleh peserta yang berkumpul di *meeting hall* Istana Presiden.

Presiden Jokowi dalam Interview dari *The Wall Street Journal* menyatakan bahwa, sekitar 9 – 10 persen dari 5400 kapal ikan adalah illegal, hal tersebut menyebabkan kerugian sebesar tiga miliar dollar AS per tahun. Fenomena ini membuat Presiden Jokowi sendiri dan Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti mengambil alih masalah tersebut secara langsung. Pada 5 Desember 2014, kapal ikan Vietnam illegal ditangkap dan ditenggelamkan di sekitar perairan Kepulauan Riau. Angkatan Laut RI juga menenggelamkan dua kapal illegal Thailand pada 28 Desember 2014 dibawah komando Presiden Jokowi melalui Menteri Susi. Melalui upaya penenggelaman kapal tersebut, Jokowi ingin memberikan pesan bahwa Indonesia menanggapi isu *illegal fishing* secara serius (Tanurahardja, 2015)

Disamping itu, memahami bahwa Indonesia memiliki sumber daya kelautan melimpah yang seharusnya bisa lebih dioptomalkan, Presiden Jokowi mengatakan Indonesia belum mengelola sektor kelautan dengan baik. Sumber daya alam laut yang merupakan kunci kesejahteraan masyarakat selama ini cenderung diabaikan. Berdasarkan data pemerintah, potensi perekonomian sumber daya alam laut Indonesia berjumlah sekitar 17 ribu triliun rupiah per tahunnya. Pada saat memberikan sambutan Puncak Budaya Maritim Pesta Laut Mappanretasi 2017 di Pantai Pagagan, Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, Presiden Jokowi mengungkapkan "Sumber daya alam laut merupakan kunci untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, pemerataan ekonomi masyarakat kita, merupakan kunci untuk keadilan rakyat Indonesia".

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Menanggapi persoalan tersebut, di kesempatan lain Jokowi mengatakan dalam rapat terbatas tentang kebijakan pembangunan kelautan di kantor Presiden pada 15 Juni 2016 bahwa, Indonesia dengan luas wilayah laut mencapai 70 persen hanya berkontribusi dibawah 30 persen terhadap PDB nasional di sektor kelautan. Jokowi menambahkan, potensi ekonomi sektor kelautan yang dimiliki Indonesia mencapai 1,2 triliun dollar AS per tahun, dan diperkirakan mampu menyerap 40 juta orang tenaga kerja. Dalam forum yang sama, Jokowi juga menyampaikan bahwa Jepang mampu menyumbang 48,5 persen PDB atau setara dengan 17.500 dollar AS melalui sektor kelautan. Sementara Thailand yang hanya memiliki garis pantai sepanjang 2.800 kilometer, mampu menyumbang devisa sebesar 212 miliar dollar AS. Dari apa yang disebutkan Jokowi tersebut, menjadi gambaran bahwa potensi kelautan Indonesia belum dimanfaatkan secara penuh. (fmeiindonesia.org, 2018).

Wilayah Asia Tenggara termasuk Indonesia perlu mengantisipasi hadirnya kepentingan dua negara besar di wilayah Asia Pasifik dimana Asia Tenggara berada dalam cakupan wilayah tersebut, hal ini menimbulkan kekhawatiran akan kemungkinan konflik yang terjadi akibat pergesekan kepentingan negara besar yang bisa menyebabkan ketidakstabilan di wilayah. Mengantisipasi hal tersebut, Jokowi dalam sidang Pleno Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN ke – 28 di Vientienne, Laos pada 6 September 2016 mengatakan ;

> *"Kita tidak dapat membiarkan instabilitas terjadi di wilayah kita dan membiarkan negara – negara besar mengatur dan menentukan nasib keamanan dan stabilitas wilayah kita. Untuk itu, kita memerlukan arsitektur keamanan kawasan yang kokoh, komprehensif, yang bisa memajukan sentralitas ASEAN, dan berkontribusi lebih efektif bagi keamanan dan stabilitas kawasan"* (Asmara, 2016)

Di dalam forum yang sama, Jokowi juga memberikan contoh isu – isu lain yang berkaitan dengan keamanan laut. Jokowi menyebutkan isu – isu antara lain seperti *illegal fishing*, sengketa wilayah, aksi penculikan dan perampokan bersenjata, semua itu harus segera diselesaikan melalui kerjasama maritim ASEAN. Menurutnya, kerjasama maritim sangat penting. Jokowi juga menyerukan pada peserta sidang Pleno KTT ASEAN ke – 28 untuk mengambil tindakan bersama dan memperkuat keamanan di negara masing – masing.

Prediksi Jokowi

Dalam debat ke-3 Capres RI pada tahun 2014, dengan tema politik luar negeri, Jokowi pertama kali mengungkapkan agenda maritimnya dalam konteks politik luar negeri, yakni menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Jokowi menyampaikan :

> *"...pergeseran geopolitik dan geo-ekonomi dari barat menuju ke Asia harus dihadapi, karena hal ini merupakan kesempatan untuk menjadi negara besar.., ke depan kita ingin Indonesia menjadi poros maritim dunia, kita ingin menang di laut. Dengan poros maritim dunia mampu meningkatkan martabat dan wibawa Indonesia, dengan begitu negara yang berkepentingan di kawasan mau tidak mau akan datang pada kita, karena memiliki kepentingan yang berkaitan dengan wilayah perairan Indonesia, disitulah Indonesia akan memperoleh peran yang besar..."*

Presiden Jokowi menyiratkan dalam pernyataan tersebut bahwa keuntungan Indonesia berada pada lokasi geografis yang strategis adalah untuk menarik negara – negara yang berkepentingan di kawasan untuk menjalin hubungan dengan Indonesia baik secara bilateral *G to G* maupun dengan melakukan hubungan kerjasama. Pernyataan Jokowi tersebut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemudian ditindaklanjuti dengan presentasinya di KTT APEC 2014 di Beijing. Jokowi membuka pintu investasi bagi negara manapun dalam rangka untuk mengembangkan segala infrastruktur yang mengarah pada agenda Poros Maritim Dunia. Pernyataan Jokowi tersebut mengundang minat asing untuk terlibat dalam proyek poros maritim dunia seperti yang diungkapkan oleh Menko bidang kemaritiman, Indriyono Soesilo di Istana Negara pada 20 November 2014 bahwa semua negara sangat mengapresiasi pembangunan maritim Indonesia, karenanya ia dan Menteri lain mendapat tugas untuk langsung mengimplementasikan segera.

Tindakan politik Jokowi ini mendapat respon dari beberapa pengamat politik di Indonesia, diantaranya yakni seorang pengamat politik dari Lembaga Kajian Strategis Nasional, Irwan Suhanto menyampaikan bahwa Jokowi menyadari bahwa peta konflik persaingan negara – negara besar membutuhkan setidaknya sekutu dan teman dari negara dunia ketiga, termasuk Indonesia. Selain Irwan, Peneliti hubungan luar negeri, Rizal Sukma dari CSIS (*Center for Strategic and Internastional Studies*) mengatakan bahwa doktrin kebijakan luar negeri Jokowi yang memposisikan Indonesia sebagai Poros Maritim, menunjukkan pemahaman mendalam Jokowi terhadap posisi *geopolitical*, identitas sebagai bangsa maritim, dan tujuan pembangunannya.

Terkait dengan rivalitas geopolitiknnya dengan China di kawasan Asia-Pasifik,AS melakukan kerjasama militer dengan merangkul negara-negara di kawasan Asia sebagai upaya *counterbalance* Amerika Serikat terhadap kebangkitan China agar tidak terjadi hegemoni tunggal di kawasan tersebut, khususnya yang berada di Selatan Asia. Beberapa kerjasama militer AS juga melibatkan Indonesia. Kerjasama AS dengan Indonesia antara lain meliputi aspek *Maritime Cooperation, Defense Cooperation,* dan *Increasing Cooperation on Global and Regional Issues* Dalam dokumen ini juga menerangkan bahwa Amerika Serikat mendukung program dan agenda Poros Maritim Dunia Jokowi.

Penjabaran diatas menunjukkan *awareness* Jokowi terhadap situasi geopolitik pada saat masa pemerintahannya, dan sedikit banyak mengamini pernyataan Jokowi pada saat debat Capres RI ke-3 pada 2014 saat membahas tema politik luar negeri. Tersirat dari analisis Dr Ratulangie (1982) melalui tulisannya yang berjudul "Indonesia di Pasifik. Analisa Masalah – Masalah Pokok Asia Pasifik", tentang betapa pentingnya Indonesia untuk memanfaatkan kondisi obyektif dalam konstalasi pertarungan global di kawasan ini, dengan terlebih dahulu mengenali agenda-agenda strategis kekuatan-kekuatan global yang bermain di Asia Pasifik.

4. Kesimpulan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang berada pada posisi geografis yang strategis, terletak pada posisi silang yakni diantara dua benua dan dua samudera, serta memiliki perairan yang dilalui oleh jalur perdagangan Internasional. Kondisi tersebut memungkinkan Indonesia untuk memperoleh peran yang lebih besar di kawasan jika sektor maritim dioptimalkan dengan baik. Dalam kajian ini, penulis menggunakan Teori *Environmentalism* dan konsep Idiosinkretik dalam menganalisa faktor individual Presiden Jokowi sebagai *decision maker* yang mempengaruhi keputusannya dalam menginisiasi agenda Poros Maritim Dunia. Kajian ini menarik untuk dibahas karena setelah sekian lama, Presiden Jokowi kembali membawa doktrin maritim dalam program pembangunan negara sejak Soekarno mencetuskan doktrin maritim tersebut untuk pertama kali dalam sejarah pemerintahan Indonesia.

Posisi geografis Indonesia yang dilalui lintasan dua samudera di jalur pelayaran serta penerbangan internasional, menjadikan pelabuhan-pelabuhannya baik pelabuhan laut maupun bandara udara menjadi persinggahan atau titik transit strategis bagi hilir-mudik pelayaran dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penerbangan jenis apapun di dunia. Hampir 50 persen perdagangan laut komersial dunia dilakukan melalui perairan Indonesia dan perairan regional kawasan, terlebih lagi wilayah kelautan Indonesia juga memiliki sumber daya laut yang melimpah, kekayaan laut Indonesia mampu menyumbang pendapatan 1,2 triliun dollar AS, dan juga beberapa sumber komoditi diantaranya cadangan migas mencapai 9,1 miliar barel masih terpendam, wisata bahari, dan komoditas perikanan. Namun, Posisi strategis ini menempatkan Indonesia berbatasan laut dan darat secara langsung dengan sepuluh negara di kawasan. Keadaan ini menjadikan Indonesia rentan terhadap sengketa perbatasan dan ancaman keamanan yang menyebabkan instabilitas dalam negeri dan di kawasan. Situasi tersebut diikuti dengan berpindahnya orientasi geopolitik negara – negara besar ke wilayah Asia Pasifik dimana Indonesia berada di tengah – tengahnya.

China menunjukkan kemajuan dan perkembangan yang signifikan dalam berbagai aspek disaat negara – negara di kawasan lain mengalami krisis dan stagnansi. Pada 2011, Sebagai upaya mengimbangi kemajuan yang dialami China, Amerika Serikat menyusun strategi *Pivot to Asia*. Di sisi lain China juga mempromosikan kebijakan Jalur Sutera Maritim abad ke-21 pada tahun 2013 yang China klaim sebagai kebangkitan kembali jalur tradisionalnya di kawasan Asia Pasifik.

Situasi yang telah dijelaskan sebelumnya kurang ditanggapi secara serius oleh pemerintahan Indonesia dari masa ke masa khususnya di sektor maritim, kemudian dilantiknya Jokowi menjadi Presiden RI ke – 7 dengan membawa doktrin maritim menimbulkan banyak pertanyaan serta mulai terbukanya wawasan maritim bagi banyak pihak, mengingat Presiden RI sebelumnya selalu mengutamakan sektor darat dan cenderung mengabaikan sektor maritim.

Berdasarkan temuan dari hasil penelitian yang penulis lakukan, kesimpulan yang dapat diambil adalah, pengetahuan Presiden Jokowi terhadap dokrin maritim yang pernah digagas oleh Presiden Soekarno mempengaruhi psikologis Presiden Jokowi dalam menginisiasi Ide Poros Maritim Dunia.

Presiden Jokowi dalam membaca situasi yang sedang terjadi di kawasan Asia-Pasifik, memiliki persepsi bahwa wilayah kelautan Indonesia merupakan area vital yang mempengaruhi segala aspek yang meliputi politik dan ekonomi internasional, terlebih di kawasan Asia-Pasifik. Presiden Jokowi menyadari bahwa Indonesia memiliki wilayah laut yang dilalui oleh sebagian besar lalu lintas laut dunia, yang kemudian diikuti oleh momen dimana kawasan Asia-Pasifik dengan Indonesia sebagai pusatnya sedang dinaungi oleh kepentingan dua negara besar yakni Amerika Serikat dan China.

Daftar Pustaka

Buku :

Hara, Abubakar Eby. 2011. *Pengantar Analisis Politik Luar Negeri: Dari Realisme sampai Konstruktivisme*. Bandung: Penerbit Nuansa.

Kurnia, L. M. (2017). *BETWEEN THREATS AND OPPORTUNITIES: Diantara Ancaman dan Peluang*. Jakarta: Epicentrum Walk 7th Floor B-717.

Rosenau, James N. 1969. *International Politics and Foreign Policy: A Reader in Research and Theory*. New York: The Free Press.

Jurnal dan Artikel:

Bernard, P. and Sondakh, K. 2015. ‘Sejarah Maritim Indonesia : Meretas Sejarah’

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dahuri, Rokhmin. 2014. Road Map Pembangunan Kelautan Untuk Mengembangkan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil-Makmur, dan Berdaulat. *Simposium Nasional Jalan Kemandirian Bangsa, Seknas Jaringan Komunitas dan Warga Indonesia* : Jakarta

Gabriela-Ciot, M. 2012. Negotiation and Foreign Policy Decision Making. *Cambridge Scholars Publishing*. Ch. 4

Planifolia, V. 2012. 'Rebalancing Strategic Amerika Serikat di Kawasan Asia-Pasifik'.

Sprout & Sprout. 1957. Environmental Factors in the Study of International Politics. *Princeton University*

Thompson, Neal, & Sinaceur. 2004. The Evolution of Cognition and Biases in Negotiation Research: An Examination of Cognition, Social Perception, Motivation, and Emotion. *Stanford University Press*.

Sukma, Rizal. 2014. Gagasan Poros Maritim (Online). *Centre of Strategic and International Studies*.

Internet:

Asmara, Tia. 2016. Jokowi Serukan Stabilitas ASEAN. https://www.benarnews.org/indonesian/berita/jokowi-asean-09072016132816.html.

Ririhena, Yohanna. 2014. China calls for "New Maritime Silk Road" Partnership with RI. https://www.thejakartapost.com/news/2014/11/03/china-calls-new-maritime-silk-road-partnership-with-ri.html.

Setia, Maradong David S.E. 2017. *Potensi Besar Perikanan Tangkap Indonesia*. http://setkab.go.id/potensi-besar-perikanan-tangkap-indonesia/

Tanurahardja, Clarissa. 2015. Jokowi's Maritime Policy : Indonesia. A Global Axis. https://www.aiya.org.au/2015/03/jokowis-maritime-policy-indonesia-a-global-axis/a-taiwan

The Global Review. 2014. "Analisis - Hakekat Geopolitik, Geostrategi Dan Geoekonomi (2)." http://www.theglobal-review.com/content_detail.php?lang=id&id=16736&type=4#.WNu63SB97Dd

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KERATON DEMAK BINTORO MEMBANGUN TRADISI ISLAM MARITIM DI NUSANTARA

Heru Arif Pianto, S.Pd., M.Hum.

Pendidikan Sejarah STKIP PGRI Pacitan
Jln. Cut Nya, Dien 4A Ploso Pacitan
e-mail: heruarif84@yahoo.com.

ABSTRACT

Kingdom of Demak is the oldest Islamic kingdom in Java. In addition Bintoro Demak Sultanate is also an area where the pedagn anchored link from various directions. Traders anchored while utilizing Demak as a transit point and peddle copies merchandise. In addition Demak is also supported by geography high potential to develop maritime culture. Even when the days of the kingdom of Demak Duke Unus very advanced, even with the Duke Unus effort that attack invaders to cross the sea, even referred to as Prince maritime. It is sufficient evidence that marine science is already well developed.

This research is historical. While the methods used in this research is the method of historical research, consisting of four steps, ie, heuristic, criticism, interpretation and historiography.

The results showed that as the maritime kingdom of Demak perform its function as a link and transit between producing spices in eastern Indonesia and the Malacca as a market in western Indonesia. That's why an initiative arising from Demak ruler of Malacca to manggantikan position as a trading center, both nationally and internationally. To realize all this, we intend to occupy Malacca Demak Bintoro advance to expel the Portuguese who has been in power since 1511 AD. The effort was made when in 1511 AD, Demak under the leadership of Duke Unus voyage to Malacca hold together his forces to carry out a massive attack against the Portuguese, although no results.

.

***Keywords** : Islamic tradition, Maritime, Nusantara*

PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki lautan samudera luas. Apabila di tinjau dari letak secara geografis nusantara merupakan benua arkipelogis yang diperhitungkan betapa tidak, laut yang menjadi wilayah Republik Indonesia terbentang sepanjang 81.000 km dan luasnya 3,9 juta per km^2 , yang di dalamnya berjajar pulau-pulau yang jumlahnya mencapai kurang lebih 17.508 buah yang terdiri dari pulau besar maupun pulau kecil[1].

Setelah proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia laut nusantara kita pada realisasinya belum di manfaatkan secara optimal oleh bangsa kita sendiri. Apabila kita menengok ke belakang pada zaman Belanda serta zaman Majapahit lautan sudah dimanfaaatkan dalam rangka sebagai sarana untuk meningkatkan taraf kehidupan masyarakat baik dalam bidang ekonomi, sosial maupun budaya.

Pelabuhan merupakan alat atau sarana penghubung dari pulau satu ke pulau yang lain sehingga banyak pelabuhan yang menurut sejarahnya dahulu merupakan pelabuhan besar kini terbengkelahi dan terkesan tidak di hormati nilai-nilai sejarahnya. Pelabuhan itu misalnya Demak, Tuban, Palembang, Ternate, Tidore

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan lain-lain (HM. Nasrudin Anshori, 2008: 1-2)

Artikel ini merupakan hasil penelitian studi perpustakaan yang diharapkan dapat mengungkapkan serta merangkaikan menjadi sebuah cerita sejarah tentang Kesultanan Demak Bintoro yang berusaha dengan gigih membangun Tradisi Maritim yang berbasis Islam . Yang menjadi persoalan pokok yang di bahas dalam makalah ini adalah peranan Kesultanan Demak dalam membangun tradisi Islam maritim dalam rangka mempengaruhi kehidupan Kesultanan Demak pada umumnya. Apabila kita analisis bahwa Kesultanan demak sebetulnya sudah mampu menguasai ilmu kelautan yang andal. Hal ini dapat kita buktikan dalam sebuah berita yang dibawa oleh Tome Pires di kenal seorang yang bernama Pati Unus yang mengadakan serangan ke Malaka pada tahun 1513 dengan melalui pelayaran bersama armadanya (Marwati Djoned Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto , 1975: 52).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan makalah ini adalah metode penelitian sejarah dengan studi perpustakaan yaitu dengan cara merekonstruksikan masa lampau melalui proses pengujian serta analisis sumber secara kritis terhadap rekanan dan peninggalan masa lampau (Louis Gottscalk, 1983: 18-32). Dengan merekonstruksikan peristiwa-peristiwa masa lampau ini maka dapat kita temukan suatu peristiwa sejarah yang kronologis. Secara umum penelitian sejarah memiliki langkah–langkah yaitu Heuristik (Pengumpulan Sumber), Kritik (Verifikasi Sumber), Intepretasi (Analisis dan Sintesis), Serta Penulisan atau eksplanasi (Kuntowijoyo, 1989: 89). Sedangkan sumber–sumber sejarah yang dapat di gunakan meliputi sumber primer dan sekunder yang bisa berupa arsip, peta maupun buku-buku, majalah dan karya ilmiah.

Beberapa konsep yang menjadi landasan penulisan makalah ini adalah semua yang terkait dengan permasalahan kemaritiman di Kasultanan Demak Bintoro, mulai dari letak geografis, Demak sebagai tempat berkumpulnya para pedagang termasuk dalam segi sistem pemerintahan serta penguasaan terhadap ilmu kelautan yang andal.

Sedangkan untuk menjadi agrobahari sejati maju dan kuat tentunya harus di dasari oleh ketrampilan/potensi dalam penguasaan serta pemanfaatan laut dan kekayaanya secara cerdas agar tidak terulang peristiwa matra darat yang nyaris telah dikuasai oleh bangsa lain.

Sedangkan untuk membangun bangsa bahari sejati harus pula di dukung oleh kedaulatan dan sistem penegakkan hukum diwilayah kelautan yang efektif dan efisien. Hal itu mempunyai maksud agar ada hukum yang melindungi kepentingan nasional serta penjaminan terhadap penyelenggaraan kepentingan nasional dalam konteks transportasi laut yang semua itu untuk meningkatkan taraf kesejahteraan masyarakat yang mencakup kehidupan politik, sosial, ekonomi maupun budaya.

PEMBAHASAN

A. Letak Geografis Demak Bintoro

Demak mempunyai letak yang strategis, yang hal ini membawa dampak yang menguntungkan baik dalam bidang perdagangan maupun bidang agraris. Hal ini menjadikan kerajaan Demak Bintoro sebagai kerajaan Islam tertua di Pulau Jawa. Selain itu Kerajaan Demak Bintoro menjadi Kerajaan Islam yang besar dan maju dalam bidang perdagangan, karena secara strategis daerah Demak Bintoro terletak di tepi sungai selat diantara pegunungan Muria dan Jawa. Tempat inilah akhirnya dijadikan pusat perdagangan para pedagang muslim. Mereka banyak yang melakukan aktifitas perdagangan di selat ini dan saling mentransaksikan barang-barang daganganya. Selain menjual belikan daganganya para pedagang muslim ini juga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sedikit banyak melakukan penyebaran ajaran agama Islam kepada masyarakat yang pada masa itu masyarakat juga sudah memeluk agama Islam.

Para pedagang silih berganti datang ke Demak Bintoro, selain perdagangan ramai, tempat ini di dukung oleh tempatnya yang strategis dan teori para pedagang yang bagus, sehingga menarik minat para pedagang untuk berbondong-bondong datang.

Perdagangan di Demak ini di pimpin oleh Raden Patah yang kehadiranya di tempat tersebut atas petunjuk dari seorang wali yang terkenal yaitu Sunan Rahmad atau Sunan Ampel (Tim Nasional Penulisan Sejarah Indonesia , 1975: 52). Apabila dilihat dari sejarahnya terbentuknya Demak Bintoro memang mempunyai cerita yang panjang. Demak Bintoro awalnya merupakan kawasan hutan yang luas dan hendak di buka oleh Pangeran Jimbon dan para santrinya yang merupakan wilayah sebagai hadiah dari ramandanya yaitu Prabu Brawijaya V yang merupakan raja Kerajaan Majapahit.

Pembangunan kawasan Glagah Wangi dilakukan secara gegap gempita oleh Pangeran Jimbun beserta Prajurit yang di bawanya dari Kerajaan Majapahit. Dengan segudang pengalaman dari Pangeran Jimbun maka Demak Bintoro berhasil di buka menjadi daerah yang subur alias "Gemah ripah loh jinawi". Berdasarkan mandate dari ramandanya Prabu Brawijaya V maka Raden Jimbun yang disebut juga Raden Patah di angkat menjadi penguasa atau Adipati di Demak Bintoro.

Secara geografis antara Demak Bintoro dan tlatah pelosok di Jawa Tengah di hubungkan oleh sebuah sungai yang bernama sungai serang yang kini bermuara di laut Jawa di antara Demak dan Jepara. Dari segi agraris, Demak Bintoro mempunyai hal yang menggembirakan yang hal itu dapat dilihat dari hasil pertanian di persawahan yang melimpah sehingga dapat menunjang kebutuhan pangan di wilayah Demak.

Berdirinya keraton Demak di tandai dengan sengkalan "Geni mati siniraman janma" yang berarti tahun 1403 Saka atau 1478 M setelah mundurnya Prabu Brawijaya V dari Dhampar Majapahit (Wawan Susetya, 2010: 239-240). Dengan adanya peristiwa itulah yang menjadi titik awal berdirinya kerajaan Islam Demak Bintoro yang merupakan kerajaan Islam pertama di Pulau Jawa. Keraton Demak bisa di katakana sebagai penerus kerajaan majapahit akan tetapi ada perbedaan keyakinan agama,kalau majapahit bercorak hindu-budha, kalau Demak becorak Islam. Kalau dikaitkan dalam struktur garis keturunan maka raja atau penguasa Keraton Demak pertama ini masih keturunan penguasa kerajaan Majapahit yaitu Prabu Brawijaya V.

B. Keraton Demak Bintoro sebagai Tempat Berkumpulnya Para Pedagang

Kesultanan Demak Bintoro menjadi kerajaan besar dan terkenal baik di wilayah nusantara maupun di luar negeri dan pada waktu itu pula ajaran Islam di pulau Jawa berkembang dengan pesat. Hal itu tentunya tidak hanya di lakukan oleh para pejabat kesultanan saja, akan tetapi yang berperan penting dalam penyebaran agama Islam ini adalah para wali/sunan. Mereka para sunan di angkat menjadi penasehat Kesultanan yang selalu melakukan dakwah dan memberikan pemikiran–pemikiran terhadap para pejabat kesultanan termasuk Raden Patah. Para wali yang tergabung dalam majelis ini berjumlah Sembilan orang dan oleh sebab itu di sebut Wali Songo.

Diantara para wali atau sunan yang aktif dalam kesultanan Demak Bintoro ini adalah Sunan Kalijaga. Beliau banyak memberikan saran dan pemikiran sehingga menjadikan Demak Bintoro menjadi Negara "Theokrasi" yaitu negara atas dasar agama (I.Wayan Badrika, 2005: 107). Untuk memudahkan penyebaran Islam para wali memerlukan sarana. Untuk itu mereka para wali punya inisiatif untuk membangun masjid untuk memudahkan dalam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pelaksanaan dakwahnya. Masjid yang di bangun itu di kenal dengan Masjid Agung Demak yang terkenal dengan salah satu tiang utamanya yang terbuat dari pecahan–pecahan kayu yang di sebut "Soko Tatal".

Pemimpin dalam pembangunan masjid ini adalah Sunan Kalijaga. Pembuatan Masjid Agung Demak ini di tandai dengan sengkalan "Lawang trus gunaning janma" yang mengisyaratkan bahwa berdirinya Masjid Agung Demak Bintara pada tahun 1399 saka atau 1477 M.

Sejak di bangun masjid Demak itu kehidupan islam semakin meningkat. Para wali selalu mengadakan musyawarah untuk menyelesaikan segala urusan baik urusan agama maupun urusan pemerintahandi masjid agung itu. Jadi dengan kata lain masjid agung Demak menjadi centra atau pusat keagamaan dan pemerintahan di negara Demak Bintoro.

Betapa pentingnya masjid agung Demak ini di alam pikiran orang jawa Islam. Selain itu posisi kota Negara Islam Demak menjadi kota negara islam pertama di Jawa Tengah yang kemudian dikenal sebagai kota Negara Keraton Demak Bintara. Dengan demikian negara Demak menjadi pusat perdagangan dan lalu lintas. Banyak mereka para pedagang Islam berkumpul dan singgah ke Demak ini,hal ini tidak lepas karena keberadaan para wali yang mempunyai akhlak yang mulia dan sudah terkenal di kalangan masyarakat luas.

Kecerdikan para wali dalam menyebarkan ajaran islam ini tidak diragukan lagi. Pada masa itu masyarakat yang masih beragam agama yaitu hindu, budha, animisme maupun dinamisme tidak serta merta dipaksa masuk islam begitu saja, akan tetapi mereka para wali menggunakan cara atau trik tersendiri dalam berdakwah.

Diantaranya dengan cara menggunakan seni dan budaya yang tentunya sudah menjadi tradisi dari kalangan masyarakat muslim. Hanya saja dalam budaya itu di masuki atau di sampaikan ajaran agama Islam sehingga tidak ada penentangan terhadap ajaran Islam yang di sampaikan para wali.

Ajaran dengan menggunakan seni budaya ini seperti yang telah di lakukan oleh Sunan Kalijaga pada waktu peresmian Masjid Agung Demak. Dalam peresmian itu Sunan Kalijaga mengadakan pentas wayang kulit semalam suntuk, hanya saja dalam cerita atau lakon pewayangan itu Sunan Kalijaga menyampaikan ajaran–ajaran Islam. Sedangkan lakon pada pertunjukkan wayang itu adalah "Bima Suci ". Yang lebih unik pertunjukkan itu siapapun boleh datang menyaksikan asalkan mereka dapat membeli tiketnya. Tiket yang di tetapkan oleh Sunan Kalijaga bukan di beli pakai uang atau harta benda yang lainya, melainkan hanya " mengucapkan dua kalimat syahadat ".

Hal itu di tetapkan oleh Sunan Kalijaga tidak lain untuk mengukur sejauh mana rakyat pada waktu itu menyerap dakwah yang sudah dilakukan oleh para wali. Kalau penontonya banyak berarti masyarakat sudah menerima ajaran Islam dengan baik. Demikian dengan hari Jum'at, masjid agung Demak juga di gunakan untuk sholat jum'at berjamaah yang biasanya di imami oleh Sunan Ampel yang merupakan sunan tertua atau sesepuh dari para wali. Masjid agung Demak ini merupakan cikal bakal bersatunya kaum muslim di tanah jawa dibawah kepemimpinan Raden Patah berdasarkan nasehat dari Sunan Kalijaga yang juga ahli dalam Ilmu Politik.

Dengan kondisi seperti itulah yang menjadikan Demak Bintoro menjadi negara yang besar dan sering di singgahi para pedagang dari negara- negara lain. Mereka para pedagang banyak yang berlabuh di wilayah pelabuhan Demak dan berbondong–bondong bersilaturrahim terutama kepada para wali yang menjadi penasehat Kesultanan Demak.

C. Adipati Unus Pangeran Maritim

Kita ketahui bersama bahwa pemegang kekuasaan Kasultanan Demak pertama adalah Raden Patah. Akan tetapi, ketika Raden Patah meninggal kira–kira tahun 1518 M, tentu saja terjadi kekosongan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kekuasaan di dalam Kesultanan. Karena berdasarkan aturan tradisi, bahwa negara yang bersifat monarkhi atau kerajaan untuk pemegang tahta berdasarkan keturunan. Demikian juga dengan Kesultanan Demak ketika Raden Patah wafat maka pengganti tahta di wariskan kepada putra mahkota yang bernama Pati Unus. Setelah Pati Unus naik tahta menjadi penguasa di Kesultanan Demak Bintoro maka beliau bergelar Sultan Syah Alam Akbar II.

Adipati Unus dalam menduduki tahta kerajaan tidak bertahan lama, hanya sekitar 3 tahun. Pada masa–masa akhir pemerintahan Ramandanya, Kesultanan Demak mengalami kemajuan yang pesat. Apalagi setelah jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada tahun 1511. Hal ini terbukti banyak daerah–daerah pesisir jawa tengah dan jawa timur mengakui kedaulatanya dan mengibarkan panji–panjinya (Soekmono, 1973: 53). Hal ini di perkuat juga oleh putra Raden Patah yang bernama Pati Unus yang pada waktu itu masih menjabat sebagai Adipati di Jepara. Adipati Unus sangat giat dalam membantu ayahnda nya yaitu usaha memperluas dan sekaligus memperkuat kedudukan kerajaan Demak Bintoro sebagai kerajaan Islam Maritim yang besar dan terkenal.

Suatu usaha yang sangat membanggakan ketika tahun 1513 setelah adipati Unus menduduki tahta kerajaan, beliau dengan gigih memberanikan diri untuk memimpin suatu armada yang menyeberangi lautan dalam rangka menggempur Malaka untuk mengusir Portugis. Tetapi sayang usaha itu tidak mengalami keberhasilan akan tetapi usaha itu merupakan realisasi dalam memperkuat serta memperluas wilayah Kesultanan Demak Bintoro. Kekalahan Adipati Unus melawan Portugis ke Malaka ini disebabkan karena armada Portugis lebih unggul daripada armada Demak.

Dari sekian banyak penguasa Demak Bintoro yang mempunyai semangat tinggi dalam melawan penjajah melalui bidang pelayaran satu–satunya hanya Adipati Unus, makanya ia mendapat sebutan Pangeran Sabrang Lor. Semangat yang sudah di lakukan Pati Unus itu perlu di contoh oleh para pejabat Kasultanan pada khususnya dan masyarakat kini pada umumya, terutama kepiawaianya dalam ilmu pelayaranya untuk mengarungi samudera luas. Samudera merupakan hamparan air asin yang mengelilingi daratan atau benua. Sedangkan benua adalah daratan yang sangat luas yang pada bagian tengah bersifat kering karena tidak mendapat pengaruh dari angin laut yang basah dan lembab (Pusat Perbukuan Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, 2008: 2009).

Apabila kita melihat dari sejarahnya ternyata sebelum bangsa kita lahir ternyata sudah mampu untuk menguasai ilmu pelayaran atau ilmu kemarirtiman. Sedangkan menurut sejarahnya para penguasa kasultanan Demak Bintoro ini adalah sebagai berikut :

1. Raden Patah, bergelar Sultan Alam Akbar I
2. Adipati Unus, bergelar Sultan Syah Alam Akbar II, yang mendapat julukan Pangeran Sabrang Lor
3. Sultan Trenggono, bergelar Sultan Syah Alam Akbar III
4. Sultan Prawoto

Pangeran Sabrang Lor ini mulai menggantikan ayahnya sejak berusia 17 tahun (Sartono Kartodirjo, 1987: 30). Hal ini sangat sulit, bayangkan saja bahwa penguasa negara seusia muda itu sudah mempunyai semangat tinggi mengadakan ekspansi besar–besaran yang menyebabkan ia harus berhadapan melawan armada Portugis. Setelah Pati Unus wafat tahta kasultanan di pegang oleh saudaranya yang bernama Pangeran Trenggono. Beliau juga tidak kalah giatnya dari Adipati Unus dan Ramandanya yang selalu memperkokoh singgasana kasultanan Demak Bintoro serta selalu menegakkan panji–panji tiang Islam. Karena Demak Bintoro ini merupakan Negara islam yang menegakkan ajaran Ahlussunah Wal Jamaah yang sudah di tanamkan oleh para wali.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ahlussunah Wal Jamaah mengandung arti sebagai kominitas orang–orang yang selalu berpedoman pada sunnah nabi Muhammad saw. Dengan jalan para sahabat beliau, baik di teropong lewat dinamika akidah agama, amal–amal lahiriah atau akhlak hati (Forum Kajian Ilmiah Lembaga Ittihadul Muballiqhin, 2009: 30). Ajaran inilah yang di jadikan dasar untuk memperkokoh kasultanan Demak Bintoro dalam menegakkan panji–panji Islam.

D. Diplomasi Perdagangan Demak Bintoro.

Sebagai kerajaan Maritim Demak menjalankan fungsinya sebagai penghubung dan transito daerah penghasil rempah–rempah di Indonesia terutama di wilayah bagian timur dengan malaka sebagai pusat pemasaran Indonesia bagian barat. Dengan kondisi seperti itulah maka timbul suatu keinginan Demak Bintoro untuk menggantikan kedudukan malaka sebagai pusat perdagangan baik dalam kancah nasional maupun internasional. Untuk merealisasikan tujuan tersebut Demak bermaksud menduduki malaka terlebih dahulu. Tentunya dengan keinginan seperti itu Demak harus berhadapan dengan Portugis atau dengan kata lain Demak harus mengusir Portugis yang telah menduduki malaka pada tahun 1511 M. Pada tahun 1513 Demak Bintoro mengadakan ekspansi besar–besaran melawan portugis yang telah menguasai malaka.

Penyerangan tersebut di lakukan oleh Adipati Unus bersama armadanya dengan menyeberangi lautan, akan tetapi usaha itu tidak membawa hasil karena armada portugis jauh lebih lengkap persenjataanya di banding armada Demak. Perekonomian Demak Bintoro mengalami kemajuan yang sangat pesat dalam dunia maritim. Hal itu di sebabkan karena di dukung oleh penghasilan dalam bidang agraris yang cukup besar.

Dalam bidang kenegaraan kerajaan Demak Bintoro juga menjadi Negara yang maju, hal itu tidak lepas karena kerajaan Demak Bintoro di perintah oleh para Sultan yang cukup pandai dalam menguasai ilmu kenegaraan serta di dukung oleh para wali yaitu Maulana Malik Ibrahim, Sunan Ampel, Sunan Bonang, Sunan Drajad, Sunan Giri, Sunan Kalijaga, Sunan Muria dan Sunan Gunung Jati. Beliau para sunan ini selain menguasai ilmu keagamaan juga menguasai ilmu–ilmu yang lain seperti ilmu kenegaraan, ilmu kesehatan, ilmu seni dan budaya maupun ilmu perdagangan. Di dalam melakukan aktifitas dakwah para sunan ini selalu mengkolaborasikan kebudayaan maupun kesenian sesuai dengan budaya tlatah. Salah satu penyempurnaan budaya yang dilakukan yaitu pada lakon wayang agar tidak bertentangan dengan ajaran agama Islam

Dalam bidang diplomasi kesultanan Demak Bintoro selalu mengusahakan kerjasama yang baik dengan daerah–daerah di pantai utara pulau jawa yang telah menganut agama Islam, sehingga tercipta semacam federasi atau persemakmuran dengan Demak Bintoro sebagai pemimpinya. Agama islam ini merupakan faktor yang menjadi unsure pemersatu yang menimbulkan kekuatan yang besar.

Usaha perluasan wilayah terus di lakukan oleh kesultanan Demak Bintoro terutama pada masa Sultan Trenggono menjadi pemegang kekuasaan di kesultanan. Sultan Trenggono memperluas wilayahnya sampai ke Jawa Barat, termasuk berhasil menguasai sunda kelapa. Setelah meluaskan pengaruhnya ke jawa barat Sultan Trenggono ingin menambah daerah vazalnya ke jawa timur.

Kotanegara Islam Demak Bintoro menjadi titik tolak perjuangan untuk menyebarkan ajaran agama Islam, bahasa dan kebudayaan jawa di sepanjang pesisir utara jawa barat. Tindakan yang di lakukan oleh Syeh Nurullah yang kemudian bergelar Sunan Gunung Jati dan juga tindakan putranya yang bernama Hasanudin yang kelak menjadi raja islam pertama di Banten Darussalam,ternyata sangat krusial dalam upaya meluaskan tlatah, pengaruh raja–raja Islam dari Demak Bintoro ini merupakan gambaran lahirnya kerajaan–kerajaan Islam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

baru. Karena putra dan pengganti raja islam pertama di pasir, senopati Mangkubumi telah murtad, maka kekuasaan Demak Bintoro islam di pulihkan kembali dengan ekspedisi keprajuritan yang dikirim oleh sultan Demak Bintoro

Orang–orang jawa tengah melakukan tindakan bersenjata yang bertujuan untuk memulihkan dan memantapkan kekuasaan sultan dan dapat di anggap salah satu tindakan kekuasaan Narendra Agung Islam.

1. Tahun 1527, Tuban juga di kuasai wadya bala Sultan Demak Bintoro, sementara para pejabat di Tuban sudah beralih ke agama islam
2. Tahun 1528, Wirasari sudah diduduki
3. Tahun 1529, Raja Demak Bintoro bersama wadyabalanya ngrabaseng yudha gagelang. Gagelang boleh disamakan dengan Madiun kini.
4. Tahun 1530, Medangkungan sudah diduduki.Nama ini mengingatkan kita pada medang kamulan di Blora.
5. Tahun 1531, Surabaya tunduk pada kekuasaan Narendra Agung Ngampel Denta, dewasa ini termasuk tlatah Surabaya pada tahun itu telah lama muslim
6. Tahun 1535, Pasuruan direbut dan berhasil diduduki
7. Tahun 1541 – 1542, Para pejabat lamongan,blitar dan wirasaba di tlatah aliran sungai brantas menguasai kekuasaan Narendra Agung
8. Tahun 1543, Gunung penanggungan di wilayah majapahit berhasil di kuasai
9. Tahun 1544, Mamenang berhasil di rebut. Mamenang adalah nama kuno untuk keratin Kediri di tlatah aliran brantas tengah.
10. Tahun 1545, Sengguruh tunduk pada kekuasaan Narendra Agung. Sengguruh adalah nama tlatah di bagian hulu sungai brantas.
11. Tahun 1546, Terjadi pabaratan merebut blambangan.

Itulah peristiwa–peristiwa bersejarah yang tejadi di Narendra Agung Kasultanan Demak Bintoro dalam rangka untuk memantapkan kekuasaan raja atau sultan.

E. Nusantara Indonesia menjadi Negara Bahari.

Jauh sebelum Negara Indonesia lahir, sebetulnya sudah menjadi negara bahari yang andal. Hal ini memang dari awal sudah di bangun oleh negara-negara tradisional seperti Sriwijaya dan juga oleh kerajaan Demak. Kedua kerajaan itu merupakan kerajaan maritim yang besar serta mempunyai potensi yang besar pula bagi eksistensi kemaritiman di nusantara. Hal ini bisa di kaitkan dengan permasalahan politik dan juga perekonomian, karena kedua hal tersebut bisa mempengaruhi system kekuasaan suatu negara serta mempengaruhi pula pada sistem perekonomian, khususnya di bidang perdagangan. Terutama hal ini dilakukan di daerah-daerah pelabuhan. Dengan kata lain pelabuhan memegang peran penting dalam perdagangan di wilayah perairan karena fungsinya sebagai pintu hubungan dagang antara darat dan wilayah perairan. Pelabuhan mempunyai fungsi di antaranya, dapat menumbuhkan komunitas pelayaran, menumbuhkan komunitas perdagangan, menumbuhkan kekuasaan politik, sebagai tempat interaksi sosial budaya antar negara. Bicara mengenai wilayah lautan, Sir Walter Raleigh mengatakan bahwa, supremasi atas lautan adalah dasar kekuasaan, hal ini di kaitkan dengan sistem politik suatu negara.

Barang siapa mampu menguasai lautan, maka akan menguasai perdagangan, kekayaan dunia, serta pada akhirnya akan mampu menguasai dunia itu sendiri. Menurut Alfred Thayer Mahan (1860-1914), Laksamana Laut AS dan guru besar dalam sejarah maritim dan strategi di Naval War College, New Port, AS, menyatakan ada enam syarat pokok dalam pembentukan supremasi kekuasaan di laut, yaitu:

1. Letak geografis negara yang bersangkutan, letak geografis sangat menetukan dalam pembentukan serta penguasaan supremasi lautan. Suatu contoh Negara tradisional sriwijaya mampu menjadi negara maritim yang besar karena di dukung oleh letak secara geografis yang sangat strategis,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maka hal itu membawa keberuntungan yang besar.

2. Bentuk muka bumi, sifat tanah yang menjadi tempat tinggal dan hidup dapat memberikan dorongan umat manusia ke laut.
3. Luas wilayah.
4. Penduduknya, suatu penduduk Negara yang mampu mengembangkan bidang perdagangan sangat mempengaruhi dalam proses perkembangan suatu negara tersebut. Negara yang mempunyai penduduk yang suka berdagang mudah berkembang menjadi bangsa yang memerlukan daerah jajahan sebagai tempat mengambil bahan baku, daerah pemasaran hasil produksinya, dan daerah tempat mengembangkanperkapalan nasional.
5. Lembaga-lembaga pemerintahan, pemerintah memiliki peran penting dalam memberikan dorongan kepada bangsanya menuju kea rah kekuasaan di laut.
6. Wawasan bahari Indonesia.

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang mempunyai sumber daya alam kelautan yang luas. Laut bagi bangsa Indonesia merupakan sumber kemakmuran dan sekaligus sebagai alat pemersatu negara dan bangsa Indonesia. Dengan demikian kelangsungan hidup negara dan bangsa Indonesia dipengaruhi, tergantung, serta ditentukan oleh kesadaran serta kebijakan terhadap pemanfaatan kelautan dalam rangka integrasi tahah, air, dan angkasa di atasnya. Selain itu lautan merupakan nafas bagi bangsa Indonesia.

Dewasa ini, yang menjadikan permasalahan adalah dengan tidak adanya dukungan dari sumber daya manusia yang memadai, sehingga lautan Indonesia yang luas belum dapat di kelola secara baik. Lautan merupakan sumber kekayaan yang sangat besar, karena di dalamnya terdapat banyak potensi-potensi yang dapay menghasilkan keuntungan di bidang ekonomi yang luar biasa. Akan tetapi, dengan berkembangnya serta kemajuan pengetahuan dan teknologi maka wilayah perairan ini dapat membawa dampak positif dan dampak negative. Dampak positifnya, dengan adanya pelabuhan maka dapat menciptakan lapangan kerja baru. Hal ini terbukti banyaknya pekerja pelabuhan yang ada, seperti pegawai bea cukai, pekerja angkut barang dari kapal, pekerja pembuat kapal galangan, dan lain-lain. Di sisi lain juga timbul dampak negatifnya, seperti adanya bajak laut, perompakan, pemonopolian barang dagangan, serta masih banyak tindakan criminal lainya. Hal yang paling penting dalam hal ini, adalah harus di lakukan pembinaan SDM, yang merupakan kunci untuk mempertahankan eksistensi maupun meningkatkan kinerja, dilaksanakan melalui serangkaian program pendidikan serta pelatihan. Menyadari tentang pentingnya melestarikan dan menggelorakan jiwa dan semangat bahari, termasuk pemahaman terhadap potensi kelautan Indonesia, pemanfaatan dan pelestarian perlu di galakkan program gegap gempita terhadap bahari.

PENUTUP

Simpulan

Sebagai kerajaan maritim Demak menjalankan fungsinya sebagai penghubung dan transito antara daerah penghasil rempah-rempah di Indonesia bagian timur dan malaka sebagai pasaran Indonesia bagian barat. Karena itulah timbul suatu inisiatif dari penguasa Demak untuk manggantikan posisi malaka sebagai pusat perdagangan baik nasional maupun internasional. Untuk mewujudkan kesemuanya itu, Demak Bintoro bermaksud menduduki malaka terlebih dahulu dengan mengusir bangsa Portugis yang telah berkuasa sejak tahun 1511 M. Usaha itu dilakukan ketika pada tahun 1511 M, Demak di bawah pimpinan Adipati Unus mengadakan pelayaran ke malaka bersama armadanya untuk melakukan serangan besar-besaran terhadap Portugis,walaupun tidak membuahkan hasil.

Perekonomian kerajaan Demak berkembang pesat, khususnya dalam dunia maritim, hal ini karena di dukung oleh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penghasilan di bidang agraris yang cukup besar. Kerajaan Demak berusaha mengadakan kerjasama dengan daerah-daerah di pantai pulau jawa yang telah menganut agama islam, sehingga tercipta suatu federasi atau persemakmuran dengan Demak sebagai pemimpinya. Dlalam kerajaan, agama islam merupakan factor yang menjadi unsur pemersatu yang dapat menimbulkan kekuatan besar.

Selain dari unsur kehidupan ekonomi, yang menjadikan kerajaan maritim demak ini menjadi besar adalah ajaran islam yang sudah di tanamkan oleh para wali atau sunan. Di antara wali yang selalu aktif di demak adalah sunan kalijaga. Berkat saran beliau demak menjadi negara theokrasi yaitu negara atas dasar agama. Salah satu bukti sejarahnya adalah masjig agung demak yang terkenal salah satu tiang utamanya terbuat dari pecahan-pecahan kayu yang di sebut soko tatal. Pembangunan masjid ini atas pimpinan sunan kalijaga.

Dengan melihat kronologi kerajaan demak ini, sangat jelas bahwa yang menjadi penyebab kemajuan pesat kerajaan ini ada dua faktor. Yang pertama, faktor maritim yang di dukung oleh faktor agraris yang bisa di handalkan. Kedua, faktor agama yang telah di ajarkan oleh para wali. Para wali ini selain berdakwah, juga berperan sebagai penasehat kerajaan, karena beliau selain ahli di bidan agama juga piawai di bidang-bidang yang lain seperti bidang politik, sosial,ekonomi, budaya, seni, kesehatan dan lain-lain.

Warisan-warisan negara tradisional itu sampai sekarang masih eksis di nusantara Indonesia. Hanya saja yang menjadi kendala adalah belum tersedianya sumber daya manusia yang memadai. Sehingga dengan kekayaan alam di laut yang sekian banyak ini, belum bisa di olah serta di manfaatkan secara optimal. Selain itu banyaknya tindakan kriminal di sekitar pelabuhan ini yang membawa dampak negatif serta turunya supremasi atas lautan Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Anshory, Nasrudin HM dan Arbaningsih, Dri, Negara Maritim Nusantara, Jejak Sejarah yang Terhapus, Yogyakarta: Tiara Wacana, 2008.

Badrika, Wayan I, Sejarah Nasional Indonesia dan Umum, Jakarta: Erlangga, 2005

Depdikbud, IPS Sejarah, Bandung: Remaja Rosdakarya, 1997.

Forum Kajian Ilmiah Lembaga Ittihadul Mubbalighin, Gerbang Pesantren, Kediri: Lirboyo Press, 2009

Gottschalk, Louis, Mengerti Sejarah Terjemahan Nugroho Notosusanto, Jakarta: Universitas Indonesia, 1983

Kartodirdjo, Sartono, Pengantar Ilmu Sejarah Indonesia Baru 1500-1900, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1987

Kuntowijoyo, Pengantar Ilmu Sejarah, Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1995

Pusat Perbukuan Depdikbud, Ilmu Pengetahuan Sosial, Jakarta, 2008

Soekmono, Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia 3, Jakarta,1975

Susetya, Wawan, Senyum Manis Walisongo, Yogyakarta: Diva Press, 2010

Tim Penulisan SNI, Sejarah Nasional Indonesia Jilid III, Jakarta: Balai Pustaka,1975

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KERJA SAMA INDONESIA DENGAN AUSTRALIA DALAM BIDANG KEAMANAN MARITIM PADA TAHUN 2017-2019

Oleh: Nadya Putri Ramadhany
(nadyaputri2501@gmail.com)
Dosen Pembimbing: Dr. Yessi Olivia, S.IP, M.Int.Rel
Bibliografi: 10 Jurnal, 20 Buku, 1 Paper, 10 Laporan Resmi, dan 49 Situs Web
Jurusan Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau
Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293
Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

This research examines the repositioning of Indonesia and Australia's maritime cooperation. Indonesia and Australia initiated their maritime cooperation in 2017 through the Joint Declaration on Maritime Cooperation, which was implemented with a plan of action in 2018. This cooperation was then incorporated into an extensive form of cooperation form through Indonesia-Australia Comprehensive Strategic Partnership in 2018, which was implemented with a plan of action in 2020. This research looks at the rationales behind the decision to rearrange the maritime cooperation into a more comprehensive agreement.

This research uses descriptive explanative method, extracting sources from books, journals, official documents and official pages from the Indonesian Ministry of Foreign Affairs, the Australian Department of Defense, and the Australian Department of Foreign Affairs and Trade which are used to analyze the maritime cooperation between Indonesia and Australia. The perspective used in this research is neoliberalism that serves as the basis for international cooperation theory. It is said that states are looking for absolute gains in when they are cooperating with other states.

This research indicates that the readjustment of a maritime cooperation between Indonesia and Australia has been influenced by the significance of Asia Pacific region in their foreign policies. Indonesia emphasizes its interest in the region under the World Maritime Axis (PMD) proclaimed during the Jokowi administration in 2014. Meanwhile, Australia outlines its Indo-Pacific Strategy (IPS) in the 2017 Australian Foreign Policy White Paper together with the 2016 Australian Defense White Paper.

Keywords: *International Cooperation, Maritime Security, World Maritime Axis, Indo-Pacific Strategy, Comprehensive Strategic Partnership Indonesia-Australia.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Penelitian ini mengkaji tentang perkembangan kerja sama antara Indonesia dengan Australia dalam bidang maritim. Pada awalnya kerja sama antara kedua negara dipengaruhi oleh hubungan diplomatik yang naik-turun dikarenakan adanya rasa ketidakpercayaan di antara kedua negara. Australia menyebutkan dalam *Defence White Paper* tahun 1987 bahwa Australia melihat kedekatan geografis Indonesia sebagai sumber ancaman yang dapat datang "dari atau melalui" Indonesia, sehingga menimbulkan risiko bagi keamanan Australia.[1] Indonesia juga menaruh rasa tidak percaya pada Australia setelah masalah intervensi Australia pada kasus Timor-Timur dan kasus spionase terhadap Presiden SBY di tahun 2013.

Namun persepsi tentang pentingnya kawasan maritim mengharuskan kedua negara untuk menjalin kerja sama yang memfokuskan kepada visi maritim bersama. Pada awalnya, kerja sama maritim yang dijalin oleh Indonesia dan Australia hanya fokus membahas mengenai batas maritim dan pemanfaatan sumber daya. Baru pada tahun 2017 dijalin kerja sama maritim yang berfokus pada visi maritim bersama kedua negara. kerja sama maritim ini dijalin melalui penandatanganan *Joint Declaration on Maritime Cooperation* pada tanggal 26 Februari 2017 di Sydney, Australia.

Kerja sama ini mengarah kepada prinsip-prinsip perjanjian yang telah disepakati sebelumnya, yaitu Kemitraan Komprehensif Indonesia-Australia (2005) dan Perjanjian Lombok (2006). Dalam deklarasi bersama kerja sama ini terdapat lima belas poin tujuan bersama, yaitu:[2]

1. Bekerja sama untuk meningkatkan tata kelola dan keberlanjutan sumber daya hayati laut;
2. Memperkuat kerja sama untuk memerangi praktek penangkapan ikan yang tidak sah, tidak dilaporkan dan tidak diatur, sebagaimana pula dengan kejahatan-kejahatan dalam bidang perikanan;
3. Mendorong pengembangan infrastruktur maritim yang maju dan konektivitas regional yang lebih luas untuk memfasilitasi perdagangan maritim, investasi, jasa dan pariwisata;
4. Mendorong pertumbuhan ekonomi pesisir dengan menggerakkan lapangan pekerjaan baru melalui keterampilan dan pengembangan kapasitas;
5. Bekerja sama memperkuat arsitektur keamanan maritim di kawasan, termasuk berbagi informasi yang terkait dengan pemeliharaan keamanan maritim;
6. Bekerja sama, termasuk melalui mekanisme bilateral dan regional, untuk meningkatkan keselamatan maritim dan memperkuat komitmen dan upaya-upaya dalam mencegah dan menanggulangi ancaman terhadap lingkungan yang disebabkan oleh polusi di lingkungan laut;

[1] Evan A Laksamana, "Reinforcing Indonesia-Australia Defence Relations: The Case for Maritime Recaliberation," *Lowy Institute*, 2 Oktober, 2018, https://www.lowyinstitute.org/publications/reinforcing-indonesia-australia-defence-relations-case-maritime-recalibration-1, diakses pada 20 September 2020.

[2] Kementerian Luar Negeri RI, "Deklarasi Bersama Mengenai Kerja Sama Maritim Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Australia," *Treaty kemlu*, https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=AUS-2017-0233.pdf, diakses pada 19 September 2020.

PERPUSTAKAAN REPUBLIK INDONESIA

7. Meningkatkan koordinasi dan komunikasi pencairan dan penyelamatan, memperkuat kemampuan menghadapi kecelakaan udara dan laut di wilayah perairan, serta manajemen penanggulangan bencana;
8. Memajukan kondisi regulasi pelabuhan dan kapal yang aman;
9. Memperkuat hubungan antara Angkatan Laut, termasuk melalui kegiatan-kegiatan kerja sama;
10. Membangun kerja sama lebih erat antara institusi penegak hukum sipil kelautan melalui saling tukar informasi, penigkatan kapasitas dan pelaksanaan kegiatan kerja sama bilateral;
11. Memerangi kejahatan lintas batas terorganisasi yang terjadi di laut melalui kerja sama yang lebih erat dan saling tukar informasi antara institusi penegak hukum dan keadilan;
12. Mendorong kerja sama lebih lanjut di bidang penelitian kelautan dan kolaborasi dalam bidang ilmu kelautan;
13. Memperkuat kerja sama pendidikan dan penelitian di bidang keselamatan dan keamanan maritim, termasuk pengembangan *blue economy* yang berkelanjutan;
14. Memperkuat kerja sama dalam bidang warisan kebudayaan maritim, sesuai dengan kebijakan, hukum, dan peraturan nasional masing-masing; dan
15. Berkerja sama di forum-forum regional dan multilateral untuk memajukan kepentingan dan komitmen bersama di bidang maritim.

Kerja sama ini kemudian diimplementasikan melalui *Plan of Action for the Implementation of the Joint Declaration on Maritime Cooperation between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Australia* yang disepakati pada tanggal 16 Maret 2018. *Plan of action* ini ditandatangani oleh wakil delegasi dari dua negara setelah melakukan pertemuan 2+2 Indonesia-Australia di *Commonwealth Parliamentary Offices* di Sydney, Australia. Indonesia diwakili oleh Dirjen Asia Pasifik dan Afrika Kementerian Luar Negeri Desra Percaya dan Australia diwakili oleh *Deputy Secretary Indo-Pasific Group* Kementerian Luar Negeri Australia Richard Maude.[3]

Plan of Action yang mencakup periode tahun 2018-2020 ini memiliki sembilan poin utama, yaitu:[4]

1. **Pengembangan Ekonomi, Konektivitas Maritim dan *Blue Economy*.** Indonesia dan Australia menyadari akan pentingnya perdagangan maritim dan perkembangan *blue economy*, serta pentingnya pariwisata maritim.
2. **Memperkuat Keamanan Maritim dan Memberantas Kejahatan Transnasional yang Terjadi di Laut.** Kedua negara menyadari untuk menanggapi secara efektif ancaman terhadap keamanan maritim termasuk

[3] Aditya Mardiastuti, "Ini 9 Poin Kerja Sama Maritim Indonesia-Australia," *Detik News*, 16 Maret, 2018, https://news.detik.com/berita/d-3919793/ini-9-poin-kerja-sama-maritim-indonesia-australia, diakses pada 19 September 2020.

[4] Kementerian Luar Negeri RI, "Deklarasi Bersama Mengenai Kerja Sama Maritim Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Australia," *Treaty kemlu*, https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=AUS-2018-0238.pdf, diakses pada 19 September 2020.

kejahatan transnasional yang dilakukan di laut, membutuhkan kolaborasi dan kerja sama yang luas antara mitra internasional.

3. **Memberantas Penangkapan Ikan Secara Ilegal dan Kejahatan Lainnya di Sektor Perikanan.** Kedua negara menyadari bahwa *IUU Fishing* adalah masalah yang kompleks dan membutuhkan penguatan lanjutan baik kerja sama secara bilateral, regional maupun internasional.
4. **Meningkatkan Keamanan Maritim, Mencegah serta Merespons Polusi Lingkungan Maritim.**
5. **Meningkatkan Koordinasi dan Manajemen Risiko Bencana Maritim.** Indonesia dan Australia berkomitmen untuk meningkatkan kemampuan dalam menanggapi insiden penerbangan dan maritim di wilayah laut kedua negara, serta manajemen resiko bencana.
6. **Kolaborasi Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi di Sektor Marina.**
7. **Manajemen Berkelanjutan dalam Sumber Daya Maritim dan *Blue Carbon.***
8. **Pengelolaan Warisan Budaya Maritim.**
9. **Memperkaya Kegiatan Dialog baik Skala Regional Maupun Multilateral Forum.** Indonesia dan Australia akan bekerja sama termasuk dalam tingkat regional dan multilateral untuk mempromosikan komitmen dan kepentingan maritimnya.

Kerja sama maritim tahun 2017 ini kemudian ditegaskan kembali (reposisi) dalam kerja sama yang komprehensif melalui *Comprehensive Strategic Partnership Indonesia-Australia* (CSP) yang disepakati pada tanggal 31 Agustus 2018. Kerja sama ini mengandung 5 poin utama yakni:[5]

a. *Enhancing Economic and Development Partnership;*
b. *Connecting People;*
c. *Securing Our and the Region's Shared Interests;*
d. *Maritime Cooperation; and*
e. *Contributing to Indo-Pacific Stability and Prosperity.*

CSP ini kemudian diimplementasikan melalui *Plan of Action for the Indonesia-Australia Comprehensive Strategic Partnership* yang disepakati pada tanggal 10 Februari 2020 di Canberra, Australia. *Plan of action* tahun 2020 ini akan meneruskan pelaksanaan *plan of action* tahun 2018 serta mendukung kegiatan untuk mengimplementasikannya.[6]

Perubahan bentuk kerja sama pada tahun 2017 yang awalnya merupakan kerja sama maritim menjadi kerja sama yang komprehensif pada tahun 2018 menarik peneliti untuk mengkaji karena ada upaya penegasan kembali (reposisi) mengenai isu maritim dari Negara Indonesia dan Australia. Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat

[5] "Joint Declaration on a Comprehensive Strategic Partnership between Australia and the Republic of Indonesia," *DFAT*, 31 Agustus, 2018, diakses dari https://www.dfat.gov.au/geo/indonesia/Pages/joint-declaration-comprehensive-strategic-partnership-between-the-commonwealth-of-australia-and-republic-of-indonesia, pada 14 Oktober 2020.

[6] DFAT, "Plan Of Action for the Indonesia-Australia Comprehensive Strategic Partnership (2020- 2024)," diakses dari https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/plan-of-action-for-the-indonesia-australia-comprehensive-strategic-partnership-2020-2024.pdf, pada 14 Oktober 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dirumuskan suatu masalah yaitu: **"Mengapa Indonesia dan Australia melakukan reposisi terhadap kerja sama maritimnya?"**

KERANGKA TEORI

Perspektif yang digunakan dalam penelitian ini adalah neoliberalisme dengan teori kerja sama internasional dan tingkat analisis negara-bangsa. Perspektif neoliberalisme merupakan turunan dari perspektif liberalism, yang berfokus pada hubungan setiap aktor yang lebih bebas untuk melakukan kerja sama. Kaum neoliberal berasumsi bahwa aktor-aktor internasional tinggal di dalam lingkungan yang anarki. Namun, berbeda dengan kaum neorealist yang pesimis melihat hubungan internasional, kaum neoliberal lebih optimis dan meyakini bahwa kerja sama dalam lingkungan yang anarki bukan tidak mungkin dilakukan.[7]

Neoliberalisme memiliki asumsi dasar diantaranya adalah negara sebagai aktor utama dalam hubungan internasional tetapi tidak sebagai aktor yang signifikan melainkan ada aktor lain yaitu *non state actors*, neoliberalisme berpandangan bahwa negara adalah aktor rasional, dalam lingkungan yang kompetitif neoliberalisme melihat negara harus mampu memaksimalkan kewenangan melalui kerja sama.[8]

Neoliberalisme mengutamakan adanya kerja sama antar aktor dalam hubungan internasional. Negara akan memberikan loyalitas dan sumber dayanya kepada institusi jika institusi tersebut menghasilkan keuntungan mutualisme dan institusi mampu menyediakan negara untuk meningkatkan kepentingan nasional negara tersebut.[9] Maka pandangan kaum neoliberal bahwa kerja sama antar aktor merupakan suatu hal yang menguntungkan sebagai solusi untuk meningkatkan *national interest* dan bertahan dalam situasi anarki.

Kerja sama internasional menurut pandangan neoliberalime sangat mungkin terjadi karena negara-negara memikirkan perolehan absolut *(absolute gains)*. Keyakinan negara-negara bahwa kerja sama tersebut pada akhirnya akan menghasilkan keuntungan bagi semua pihak lah yang menyebabkan negara-negara tersebut mau ikut dalam kerja sama internasional.[10]

Kerja sama internasional dapat digolongkan menjadi tiga elemen penting yaitu:[11] Pertama, tindakan yang dilakukan oleh negara (dan aktor selain negara), diarahkan ke beberapa tujuan. Semua aktor tidak harus memiliki tujuan yang sama tetapi mereka sepihak dalam melakukan kerja sama.

Kedua, kerja sama dilakukan berdasarkan identifikasi dan komitmen untuk tujuan-tujuan yang akan dicapai, kerja sama yang dilakukan atas dasar permasalahan yang dihadapi masing-masing negara dengan komitmen

[7] Yessi Olivia, "Level Analisis Sistem dan Teori Hubungan Internasional," *Jurnal Transnasional* 5, no. 1 (Juli 2013): 896-914.
[8] Steven L. Lamy, "Contemporary Mainstream Approaches: Neo-realism and Neoliberalism," dalam *The Globalization of World Politics*, 2nd edition. John Baylis & Steve Smith (eds.) (Oxford: Oxford University Press, 2001), 190.
[9] *Ibid*.
[10] Joseph M. Grieco, "Anarchy and the Limits of Cooperation: A Realist critique of the Newest Liberal Institusionalism," dalam *Level Analisis Sistem dan Teori Hubungan Internasional.* Yessi Olivia, Jurnal Transnasional 5, no. 1 (Juli 2013):896-194.
[11] Helen Minler, *International Theories Of Cooperation Among Nations Strengths And Weaksnesses* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), 467-468.

PERPUSTAKAAN REPUBLIK INDONESIA

bersama untuk mencapai kepentingan bersama.

Ketiga, yaitu keuntungan dari hasil kerja sama yang dilakukan. Kerja sama yang dilakukan menyiratkan keuntungan atau imbalan kepada para aktor. Keuntungan yang didapatkan tidak perlu sama besarnya atau baik untuk setiap negara tetapi kerja sama tersebut saling menguntungkan.

Sejalan dengan teori kerja sama internasional, penelitian ini melihat bahwa perolehan absolut *(absolute gains)* dari kerja sama maritim yang dilakukan oleh Indonesia dan Australia didasarkan kepada kepercayaan bahwa kemanan dan kestabilan wilayah maritim kedua negara yang berdekatan akan menguntungkan kedua negara pada akhirnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Posisi strategis Indonesia dan Australia yang terletak di Asia Pasifik tidak menjadikan mereka serta-merta melakukan kerja sama dalam bidang maritim. Kedekatan geografis antara Indonesia dan Australia, dua negara terbesar di Indo-Pasifik yang mengawasi perairan regional yang strategis, seharusnya mendorong mereka ke dalam hubungan keamanan yang berpusat pada maritim. Mengingat kedua negara memiliki tantangan regional bersama di domain maritim, mulai dari pembajakan dan penangkapan ikan ilegal, tidak diatur dan tidak dilaporkan, hingga sengketa maritim seperti Laut Cina Selatan.[12] Namun, hubungan kerja sama yang telah terjalin diantara kedua negara sebelumnya tidak memfokuskan pada adanya persamaan kepentingan diantara mereka.

Di dalam *Defense White Paper* Australia, kepentingan bersama Indonesia-Australia tidak disebutkan hingga pada tahun 2013 dan domain maritim baru disebutkan pada tahun 2016. *Defence White Paper* Australia 2016 yang menyebutkan adanya kepentingan maritim bersama menunjukkan bahwa persamaan takdir geografis dapat menjadi basis untuk kerja sama yang lebih kuat.[13] Didalamnya Australia secara eksplisit mengakui pentingnya domain maritim bersama.

> *"Australia and Indonesia share maritime borders and enduring interests in the security and stability of South East Asia ... We have a mutual and abiding interest in the security and stability of the maritime domains that we share ..."*[14]

Sementara itu, *Defence White Paper* Indonesia juga tidak ada menyebutkan adanya persamaan kepentingan antara Indonesia-Australia, hingga pada tahun 2015 disebutkan bahwa walaupun hubungan bilateral yang terjalin antara Indonesia dan Australia berjalan secara dinamis, namun hubungan ini memiliki signifikansi geopolitik dalam membentuk keamanan dan stabilitas regional.[15] Meskipun definisi konkret dari kepentingan strategis bersama secara historis tidak disebutkan oleh kedua negara, namun telah muncul kesadaran bahwa visi maritim strategis bersama dapat mendukung kemitraan bilateral yang lebih kuat.

Hal ini kemudian terealisasikan dengan dijalinnya kerja sama maritim antara Indonesia dan Australia pada

[12] *Ibid*.

[13] Department of Defence, *2016 Defence White Paper* (Canberra: Department of Defence, 2013), 125, http://www.defence.gov.au/whitepaper/docs/2016-defence-white-paper.pdf, diakses pada 20 September 2020.

[14] *Ibid.*

[15] Laksamana, *Op.Cit*

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

tahun 2017, yang mana kerja sama ini diimplementasikan melalui *plan of action* pada tahun 2018. Kerja sama maritim ini kemudian diinkorporasikan ke dalam bentuk kerja sama yang komprehensif pada tahun 2018 melalui *Comprehensive Strategic Partnership Indonesia-Australia* pada tahun 2018 dan diimplementasikan melalui *plan of action* tahun 2020.

Indonesia dan Australia melakukan reposisi atau penegasan kembali terhadap kerja sama maritimnya karena penegasan kembali kerja sama maritim mendukung kebijakan luar negeri kedua negara yang menekankan pada strategisnya kawasan Asia Pasifik. Hal ini ditandai dengan Indonesia memiliki kebijakan Poros Maritim Dunia (PMD) dan Australia memiliki kebijakan *Indo-Pacific Strategy* (IPS).

A. Poros Maritim Dunia (PMD)

Pada tahun 2014, Presiden Indonesia, Joko Widodo pada periode pertama masa jabatannya, mengeluarkan suatu kebijakan bernama Poros Maritim Dunia (PMD). Kebijakan Poros Maritim Dunia ini resmi dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo melalui pidatonya di Naypyidaw, Myanmar pada tanggal 13 November 2014 di Forum *East Asian Summit* ke-9.[16] Poros maritim pada dasarnya merupakan sebuah konsep yang muncul berangkat dari kondisi fisik Negara Indonesia yang sebagian besar wilayahnya berupa laut. Kebijakan ini secara makro menekankan realitas geografis, geostrategis, dan geoekonomi Indonesia yang dipengaruhi dan mempengaruhi dinamika di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Secara mikro, kebijakan ini memiliki empat poin utama, yaitu: mengatasi pasar gelap tuna dan pemanfaatan Zona Ekonomi Ekslusif (ZEE), memberantas *illegal fishing*, ekspansi budidaya laut, dan mengembangkan padat karya di sektor maritim.[17] Pada dasarnya kebijakan Poros Maritim Dunia merupakan upaya dari Pemerintah Indonesia untuk menjadikan laut (maritim) sebagai titik sentral pertahanan dan ekonomi Negara Indonesia.

Konsepsi Poros Maritim Dunia ini kemudian terbagi ke dalam lima pilar, yaitu:[18]

a. Pilar pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia;
b. Pilar kedua, Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan (ekonomi maritim);
c. Pilar ketiga, memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam (*deep sea seaport*), industri perkapalan, dan pariwisata maritim (konektivitas maritim);
d. Pilar keempat, melaksanakan diplomasi maritim; dan
e. Pilar kelima, membangun kekuatan pertahanan maritim (keamanan maritim).

Kebijakan Poros Maritim ini memiliki konsekuensi berupa adanya tuntutan akan kapasitas Angkatan Laut

[16] Untung Suropati, Ian Montratama & Yohanes Sulaiman, *Arungi Samudra Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21*, (Jakarta: PT. Elex Media Komputindo, 2016), 128.

[17] Bernhard Limbong, Poros Maritim (Jakarta:Margaretha Pustaka, 2015), 190.

[18] Dewi Adithyanti Pramitha, "Diplomasi Pertahanan Indonesia dengan Australia dalam Hubungan Comprehensive Partnership di bidang keamanan maritim," *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan* 3, no. 2 (Juni 2017): 17-32.

PERPUSTAKAAN REPUBLIK INDONESIA

untuk mengontrol, mengawasi dan melindungi keamanan maritim guna mengurangi resiko dan melawan aktivitas ilegal dan ancaman dalam bidang maritim melalui penegakan hukum dan aturan yang sah demi melindungi warga dan kepentingan nasional. Sehingga syarat agar Indonesia dapat diakui sebagai Poros Maritim Dunia adalah mampu menyelanggarakan tata tertib di laut dan menciptakan keselamatan di laut serta menjamin keamanan maritim.[19] Oleh karena itu, untuk menjadi negara poros maritim, Indonesia harus merespons dan turut mencari solusi atas berbagai permasalahan keamanan maritim kawasan.

Posisi Indonesia yang berada di persimpangan dua samudera (Hindia dan Pasifik), dimana sebagian dari wilayah perairannya yang luas menjadi jalur perlintasan maritim dunia, membuat Indonesia tidak dapat mengabaikan permasalahan keamanan maritim perairan yurisdiksinya.[20] Indonesia juga harus peduli dan menaruh perhatian terhadap permasalahan keamanan maritim kawasan (seperti kawasan Asia-pasifik), karena bila permasalahan keamanan maritim tersebut tidak tertangani dengan baik maka akan berdampak juga terhadap Indonesia.

Salah satu jalan bagi Indonesia untuk mencapai Poros Maritim Dunia adalah dengan menjalin kerja sama dengan negara lain dalam bidang maritim. Disinilah, Australia, negara yang berbagi lautan langsung dengan Indonesia serta berada dalam satu kawasan yang sama menjadi pasangan yang pas bagi Indonesia untuk menjalin kerja sama maritim. Negara Indonesia dan Australia berbagi kepentingan bersama dalam menjaga keamanan dan stabilitas regional serta menangani sengketa teritorial di wilayah tersebut, yang mana hal ini merupakan kondisi prasyarat yang harus Indonesia capai untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Kedua negara meskipun sering bertentangan namun berada di posisi saling tergantung satu sama lain, terutama dalam kerja sama maritim.

B. *Indo-Pacific Strategy* (IPS)

Negara Australia memiliki kebijakan luar negeri yang mengatur mengenai kawasan Indo-Pasifik. Kebijakan ini juga biasa disebut *Indo-Pacific Strategy* (IPS). Konsep kebijakan ini diuraikan dalam *Foreign Policy White Paper* Australia 2017 bersama dengan *Defense White Paper* Australia 2016.[21] *White Paper* 2017 menekankan pada pembangunan *"foundations for success"* yakni kemampuan domestik, diplomatik, pertahanan dan kapabilitas nasional yang kuat serta penyediaan bantuan di luar negeri untuk memastikan dunia yang stabil dan sejahtera. Hal ini memetakan kerangka kerja serta peluang untuk mempromosikan kawasan Indo-Pasifik yang terbuka, inklusif, dan makmur di mana hak-hak semua negara dihormati.[22]

Australia berupaya membentuk kawasan Indo-Pasifik yang bebas dari paksaan, berlimpah dengan peluang untuk semua dan berdasarkan aturan yang jelas dan adil. Berdasarkan nilai-

[19] *Ibid*
[20] Limbong, *Op.Cit*, hal. 94.
[21] Thomas S. Wilkins, "Australia and the Indo-Pacific: A Region in Search of a Strategy, or a Strategy in Search of a Region?" *Ispionline*, https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/australia-and-indo-pacific-region-search-strategy-or-strategy-search-region-20694, diakses pada 21 September 2020.
[22] Jane M. Hardy, "Australia's Role in the Indo-Pacific," *Indo-Pacific Defense Forum*, 11 November, 2019, https://ipdefenseforum.com/2019/11/australias-role-in-the-indo-pacific/, diakses pada 21 September 2020.

PERPUSTAKAAN REPUBLIK INDONESIA

nilai ini, Australia meningkatkan aktivitas praktis dan jangka panjang dengan mitra regionalnya. Dalam buku putihnya, Australia memperjelas bahwa tidak ada tujuan kebijakan luar negeri jangka panjang yang lebih penting bagi Australia daripada memastikan kawasan tersebut berkembang secara damai, sesuai dengan prinsip-prinsip dasar, yang menjadi dasar kemakmuran kawasan dan hubungan kerja sama. Adapun visi Australia untuk kawasan Indo-Pasifik adalah:[23]

a. Sengketa diselesaikan secara damai sesuai dengan hukum internasional dan tanpa ancaman atau penggunaan kekerasan atau paksaan;
b. Pasar terbuka memfasilitasi arus barang, jasa, modal, dan gagasan;
c. Integrasi ekonomi bersifat inklusif dan terbuka untuk semua ekonomi kawasan;
d. Hak kebebasan navigasi dan penerbangan ditegakkan dan hak negara kecil dilindungi.

Australia melakukan beberapa langkah demi menunjang kebijakannya serta memajukan kepentingannya di Indo Pasifik, salah satunya adalah dengan bekerja sama dengan negara-negara demokrasi utama Indo-pasifik (seperti Jepang, India, Indonesia, dan Republik Korea) serta bekerja sama dalam bidang maritim.[24] Alasan Australia menggaet Indonesia sebagai mitra kerja samanya disebutkan dalam *foreign policy white paper* tahun 2017 bahwa posisi Indonesia yang strategis diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik menjadikan Indonesia "pemimpin" di kawasannya termasuk ASEAN.[25]

Kerja sama yang dijalin oleh Australia bersama Indonesia salah satunya adalah kerja sama maritim. Sebagai negara perdagangan utama yang dikelilingi oleh tiga samudra, keamanan dan kemakmuran Australia bergantung pada domain maritim yang terbuka, stabil, dan berbasis aturan. Dengan laut di kawasan ini yang semakin padat dan diperebutkan, Australia meningkatkan upaya untuk membangun kapasitas mitra regional untuk mengatasi tantangan seperti terorisme, penyelundupan manusia, keamanan laut, dan penangkapan ikan ilegal.

Di dalam *foreign policy white paper* tahun 2017 juga disebutkan bahwa Australia akan memperdalam kerja sama berdasarkan kepentingan maritim bersama termasuk kegiatan untuk melawan *IUU fishing*, meningkatkan koordinasi dan komunikasi dalam pencarian dan penyelamatan, serta meningkatkan hubungan antar angkatan laut.[26]

Maka dari itu, Kebijakan luar

[23] "The Indo-Pacific: Australia's Perspective," Speech of Secretary of the Department of Foreign Affairs and Trade, Frances Adamson, *Department of Foreign Affairs and Trade*, diakses pada 21 September 2020, https://www.dfat.gov.au/news/speeches/Pages/the-indo-pacific-australias-perspective.

[24] "Promote a Stable and Prosperous Indo-Pacific," *DFAT 2018-2019 Annual Report*, https://www.dfat.gov.au/about-us/publications/corporate/annual-reports/Pages/department-of-foreign-affairs-and-trade-annual-report-2018-19.aspx/annual-report-2018-19/home/section-2/promote-a-stable-and-prosperous-indo-pacific/index.html, diakses pada 21 September 2020.

[25] "2017 Foreign Policy White Paper," Chapter Three: A Stable and Prosperous Indo-Pacific, *Australian Government*, diakses pada 21 September 2020, https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/minisite/static/4ca0813c-585e-4fe1-86eb-de665e65001a/fpwhitepaper/foreign-policy-white-paper/chapter-three-stable-and-prosperous-indo-pacific.html.

[26] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negeri yang dimiliki oleh Indonesia dan Australia inilah yang mempengaruhi kedua negara untuk memposisikan ulang kerja sama maritimnya ke dalam bentuk yang komprehensif dengan kepercayaan bahwa kerja sama ini nantinya akan menghasilkan keuntungan bagi kedua negara. Kebijakan-kebijakan ini yang mengubah fokus kedua negara dalam menjalin kerja sama sehingga berfokus pada kepentingan bersama yang mereka miliki.

PENUTUP

Penelitian ini mengkaji tentang perkembangan kerja sama antara Indonesia dengan Australia dalam bidang maritim. Pada awalnya kerja sama antara kedua negara dipengaruhi oleh hubungan diplomatik yang naik-turun dikarenakan adanya rasa ketidakpercayaan di antara kedua negara. Namun persepsi tentang pentingnya kawasan maritim mengharuskan kedua negara untuk menjalin kerja sama yang memfokuskan kepada visi maritim bersama. Pada awalnya di tahun 2017, Indonesia dan Australia menjalin kerja sama maritim dengan menandatangani deklarasi bersama pada tanggal 26 Februari dengan implementasi melalui *plan of action* tahun 2018. Namun, pada tahun 2018 terdapat kerja sama yang menginkorporasikan kerja sama pada tahun 2016 yakni *Comprehensive Strategic Partnership* (CSP) dan rencana aksinya di tahun 2020.

Sejalan dengan teori tentang kerja sama internasional, studi kasus ini melihat bahwa perolehan absolut *(absolute gains)* dari kerja sama maritim yang dilakukan oleh Indonesia-Australia didasarkan kepada kepercayaan bahwa keamanan dan kestabilan wilayah maritim kedua negara yang berdekatan akan menguntungkan kedua negara pada akhirnya. Faktor kebijakan luar negeri dari kedua negara yang melihat pentingnya kawasan Asia-Pasifik mendorong terjadinya kerja sama tersebut.

Indonesia dan Australia memposisikan ulang kerja sama maritim mereka ke dalam perjanjian yang komprehensif disebabkan oleh adanya kebijakan luar negeri dari kedua negara yang menekankan pada strategisnya kawasan Asia Pasifik. Pada masa pemerintahan Jokowi periode pertama tahun 2014, Indonesia mengeluarkan suatu kebijakan luar negeri yang disebut dengan Poros Maritim Dunia (PMD). Kebijakan ini merupakan upaya dari Pemerintah Indonesia untuk menjadikan laut (maritim) sebagai titik sentral pertahanan dan ekonomi negara. Salah satu jalan bagi Indonesia untuk mencapai Poros Maritim Dunia adalah dengan menjalin kerja sama dengan negara lain dalam bidang maritim, yakni dengan Australia yang berbagi lautan dengan Indonesia serta berada dalam satu kawasan yang sama.

Kemudian, Australia memiliki kebijakan luar negeri yang mengatur mengenai kawasan Indo-Pasifik yang biasa disebut *Indo-Pacific Strategy* (IPS). Demi menunjang kebijakannya serta memajukan kepentingannya di kawasan Indo-Pasifik, Australia menjalin kerja sama dengan negara-negara partner regionalnya yang mana salah satunya adalah Indonesia. Kebijakan-kebijakan luar negeri yang dimiliki oleh Indonesia dan Australia inilah yang mengakibatkan kedua negara serius untuk melakukan kerja sama maritim.

DAFTAR PUSTAKA

Department of Defence. *2016 Defence White Paper* (Canberra: Department of Defence, 2013. Diakses dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

http://www.defence.gov.au/whitepaper/docs/ 2016-defence-white-paper.pdf, pada 20 September 2020.

DFAT. "*Joint Declaration on a Comprehensive Strategic Partnership between Australia and the Republic of Indonesia*," (diakses dari *https://www.dfat.gov.au/geo/indonesia/Pages/joint-declaration-comprehensive-strategic-partnership-between-the-commonwealth-of-australia-and-republic-of-indonesia*, pada 14 Oktober 2020).

DFAT, "*Plan Of Action for the Indonesia-Australia Comprehensive Strategic Partnership (2020- 2024),"* (diakses dari *https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/plan-of-action-for-the-indonesia-australia-comprehensive-strategic-partnership-2020-2024.pdf*, pada 14 Oktober 2020).

DFAT. "*The Indo-Pacific: Australia's Perspective,"* Speech of Secretary of the Department of Foreign Affairs and Trade, Frances Adamson, (diakses dari *https://www.dfat.gov.au/news/speeches/Pages/the-indo-pacific-australias-perspective*, pada 21 September 2020).

DFAT. *"Promote a Stable and Prosperous Indo-Pacific,"* (diakses dari *https://www.dfat.gov.au/about-us/publications/corporate/annual-reports/Pages/department-of-foreign-affairs-and-trade-annual-report-2018-19.aspx/annual-report-2018-19/home/section-2/promote-a-stable-and-prosperous-indo-pacific/index.html*, pada 21 September 2020).

DFAT. *"2017 Foreign Policy White Paper,"* Chapter Three: A Stable and Prosperous Indo-Pacific, (diakses dari *https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/minisite/static/4ca0813c-585e-4fe1-86eb-de665e65001a/fpwhitepaper/foreign-policy-white-paper/chapter-three-stable-and-prosperous-indo-pacific.html*, pada 21 September 2020).

Grieco, Joseph M. "Anarchy and the Limits of Cooperation: A Realist critique of the Newest Liberal Institusionalism," dalam *Level Analisis Sistem dan Teori Hubungan Internasional*. Yessi Olivia, Jurnal Transnasional 5, no. 1 (Juli 2013):896-194.

Hardy, Jane M. "*Australia's Role in the Indo-Pacific,"* (diakses dari *https://ipdefenseforum.com/2019/11/australias-role-in-the-indo-pacific/*, pada 21 September 2020).

Kementerian Luar Negeri RI. "Deklarasi Bersama Mengenai Kerja Sama Maritim Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Australia," *Treaty kemlu*, https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=AUS-2017-0233.pdf, diakses pada 19 September 2020.

Kementerian Luar Negeri RI. "Deklarasi Bersama Mengenai Kerja Sama Maritim Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Australia," *Treaty kemlu*, https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=AUS-2018-0238.pdf, diakses pada 19 September 2020.

Laksamana, Evan A. *"Reinforcing Indonesia-Australia Defence Relations: The Case for Maritime Recaliberation,"* (diakses dari *https://www.lowyinstitute.org/publications/reinforcing-indonesia-*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

australia-defence-relations-case-maritime-recalibration-1, pada 20 September 2020).

Lamy, Steven L. "Contemporary Mainstream Approaches: Neo-realism and Neoliberalism," dalam *The Globalization of World Politics,* 2nd edition. John Baylis & Steve Smith (eds.). Oxford: Oxford University Press, 2001.

Limbong, Bernhard. *Poros Maritim*. Jakarta:Margaretha Pustaka. 2015.

Mardiastuti, Aditya "*Ini 9 Poin Kerja Sama Maritim Indonesia-Australia,"* (diakses dari *https://news.detik.com/berita/d-3919793/ini-9-poin-kerja-sama-maritim-indonesia-australia*, pada 19 September 2020).

Minler, Helen. *International Theories Of Cooperation Among Nations Strengths And Weaksnesses.* Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

Olivia, Yessi. "Level Analisis Sistem dan Teori Hubungan Internasional," *Jurnal Transnasional* 5, no. 1 (Juli 2013): 896-914.

Pramitha, Dewi Adithyanti. "Diplomasi Pertahanan Indonesia dengan Australia dalam Hubungan Comprehensive Partnership di bidang keamanan maritim," *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan* 3, no. 2 (Juni 2017): 17-32.

Suropati, Untung, Ian Montratama & Yohanes Sulaiman, *Arungi Samudra Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo. 2016.

Thomas S. Wilkins, *"Australia and the Indo-Pacific: A Region in Search of a Strategy, or a Strategy in Search of a Region?"* (diakses dari *https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/australia-and-indo-pacific-region-search-strategy-or-strategy-search-region-20694*, pada 21 September 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KERJA SAMA TRILATERAL PENGAMANAN MARITIM FILIPINA MALAYSIA INDONESIA DI LAUT SULU TAHUN 2014-2016

Lidiana Febie Rahmadhani[1)], Idin Fasisaka[2),] A. A. Bagus Surya Widya Nugraha[3)]
[1)2)3)]Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana
Email: lidiana.fera@gmail.com[1], idinfasisaka@yahoo.co.id[2], aabasuwinu@gmail.com[3]

ABSTRACT

This research aims to analyze the Philippine decision to cooperate with Indonesia and Malaysia in overcoming the Abu Sayyaf separatist group. The increasing intensity of the kidnapping by separatist group does not only threaten the security of Philippine citizens but also foreign nationals. This research used qualitative descriptive methods to analyze the issues. This research addresses the problem that answers the question of what are the driving factors of the Philippines in accepting the initiative of cooperation in maritime security in the Sulu Sea with Indonesia and Malaysia. This research used collected data from various sources including, literary sources, news and reports. Data were analyzed with cooperative security and separatism concept in international relations. This research see that the Philippine decision to accept the initiative to cooperate in maritime security by Indonesia as a form of resolving a problem that requires a joint commitment to safeguard their national security.

Keywords: *Sulu Sea, Cooperative Security, Separatism*

1. PENDAHULUAN

Asia Tenggara merupakan kawasan dengan wilayah yang didominasi oleh lautan yang mana kegiatan ekonomi serta kegiatan ilegal seperti pembajakan maritim belakangan ini mengalami peningkatan. Salah satu wilayah tersebut adalah Laut Sulu di perairan Filipina. Bentangan laut ini mencakup area seluas 900.000 km² (hampir 350.000 mil²). Laut Sulu sendiri terletak di area yang berbatasan dengan laut teritorial dari Indonesia dan Malaysia (Rabasa & Chalk, 2012).

Wilayah Laut Sulu menjadi rute perdagangan maritim yang melintasi dua laut yang menghubungkan Filipina dengan Indonesia dan Malaysia, serta banyak digunakan oleh pengiriman internasional yang bergerak antara Australia dan Asia Tenggara dan Asia Timur Laut. Kargo senilai sekitar US$ 40 miliar melewati daerah ini setiap tahunnya, dengan sekitar US$ 700-800 juta ekspor batubara Indonesia masuk ke Filipina. Ada pula sekitar 55 juta metrik ton barang yang transit di perairan ini (Abuza, 2016).

Namun dengan berada di posisi perbatasan yang retan, Laut Sulu menjadi wilayah yang terbuka untuk ancaman kejahatan laut. Pada masa-masa sebelumnya, imigran ilegal dan penangkapan ikan ilegal menjadi permasalahan utama. Namun dalam beberapa tahun terakhir, dengan adanya ketidakstabilan di wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mindanao, permasalahan pun bertambah menjadi aksi pembajakan, perampokan serta penculikan untuk meminta uang tebusan (Storey, 2016). Wilayah Laut Sulu pun menjadi terkenal sebagai wilayah yang rawan akan terjadinya pembajakan dan perampokan maritim. Hal lain yang menjadi sorotan penting adalah selama beberapa tahun terakhir kelompok separatis Abu Sayyaf kerap melakukan serangkaian aksi terornya diseputaran wilayah Laut Sulu.

Kelompok ini berbasis di kepulauan yang membentang dari barat daya Filipina menuju wilayah Malaysia dan Indonesia. Kelompok ini memiliki akses ke laut dan kapal, serta sering memanfaatkan akses tersebut untuk melakukan tindakan kriminal (Duffy, 2017). Sejak awal tahun 2014, kelompok separatis Abu Sayyaf telah menjadi semakin terkenal karena menggunakan metode penculikan untuk medapatkan tebusan sebagai cara untuk mendanai kelompoknya. Fokus dari aksi ini hampir seluruhnya bergantung pada pemerasan dan penyanderaan, dan tuntutannya hampir selalu bersifat finansial. Mayoritas aksinya ini dilakukan di wilayah peraian Laut Sulu. Dengan aksi terornya ini jalannya jalur perdagangan serta transportasi maritim pun menjadi terganggu.

Deretan kasus penculikan untuk uang tebusan pada tahun 2016 kembali memfokuskan perhatian pada masalah keamanan maritim di wilayah Laut Sulu. Menanggapi aksi penculikan sandera ini, Menteri Pertahanan Indonesia Ryamizard Ryacudu, mengatakan bahwa Tentara Negara Indonesia (TNI) dan Polisi Republik Indonesia siap untuk ditugaskan dalam upaya pembebasan warga negara Indonesia yang menjadri korban sandera oleh kelompok separatis Abu Sayyaf. Namun, Ryamizard juga mengatakan bahwa personil TNI dan Polisi Republik Indonesia hanya akan ikut beroperasi setelah Pemerintah Filipina memberi mereka persetujuan (CNN Indonesia, 2016).

Dalam menanggapi tawaran Indonesia sebelumnya, juru bicara *Armed Force of the Philippines* (AFP), Kolonel Restituto Padilla mengatakan bahwa konstitusi Filipina tidak mengizinkan keterlibatan pasukan militer negara lain untuk ikut beroperasi tanpa adanya perjanjian (Jakarta Globe, 2016). Hal ini terjadi karena lokasi pembajakan dan penculikan yang dilakukan kelompok separatis Abu Sayyaf adalah di wilayah Laut Sulu yang merupakan wilayah kedaulatan Filipina. Oleh karena itu setiap jenis kegiatan yang dilakukan di wilayah tersebut harus sesuai dengan konstitusi Filipina.

Banyaknya warga negara Indonesia yang menjadi korban penculikan pun membuat Indonesia kembali merespon dengan menyerukan ajakan kerja sama keamanan yang lebih besar antara Filipina, Indonesia dan Malaysia. Menteri Koordinator Politik, Hukum, dan Keamanan Indonesia, Luhut Pandjaitan, memperingatkan jika tidak segera diatasi maka wilayah tersebut akan berpotensi menjadi "Somalia baru". Sementara perdana menteri Malaysia saat itu, Najib Razak, memperingatkan bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kelompok separatis tersebut dapat berkembang dengan menjadikan wilayah Filipina bagian Selatan sebagai basis operasi mereka dan menimbulkan ancaman teror ke seluruh wilayah (VOA Indonesia, 2016).

Respon terhadap aksi penculikan yang dilakukan oleh kelompok separatis Abu Sayyaf pada tahun 2016 berlangsung cepat dengan Indonesia memimpin. Menteri Koordinator Politik, Hukum dan Keamanan Indonesia, Luhut Pandjaitan, memperingatkan bahaya di Laut Sulu dapat menjadi "Somalia baru" dan menyerukan peningkatan kerja sama keamanan di antara negara-negara yang terkena dampak. Pada pertemuan di Yogyakarta pada tanggal 5 Mei 2016, para menteri luar negeri dan kepala pasukan pertahanan Filipina, Indonesia dan Malaysia sepakat untuk melakukan patroli angkatan laut terkoordinasi di wilayah tersebut, serta berbagi informasi dan intelijen, dan membuat *hotline* komunikasi di antara tiga negara (Storey, 2016). Kesepakatan ini merupakan contoh dari respon negara terhadap tantangan keamanan maritim yang muncul di wilayah ini.

2. KAJIAN PUSTAKA

Penelitian ini menggunakan dua tulisan ilmiah sebagai kajian pustaka. Literatur pertama sebagai kajian pustaka dalam penelitian ini adalah tulisan karya Joshua Ho yang berjudul *The Security of Sea Lanes in Southeast Asia* (2006). Ho (2006) membahas mengenai permasalahan keamanan di Asia Tenggara. Menurutnya kawasan Asia Pasifik akan menjadi sebuah kawasan yang memiliki tingkat pertumbuhan yang tinggi pada abad ke-21. Kawasan ini akan memerlukan jalur laut sebagai sarana transportasi untuk menunjang pertumbuhan ekonomi, sehingga berdampak pada pentingnya keamanan jalur pelayaran regional.

Menurut Ho (2006), ancaman yang paling nyata adalah perompakan dan terorisme maritim. Ancaman perompakan merupakan hal yang sudah lama ada, namun hal tersebut tidak membuat ancaman ini mudah untuk diatasi. Negara negara dalam kawasan regional telah melakukan berbagai cara untuk menghadapi isu ini. Misalnya Indonesia yang telah meningkatkan kapabilitas angkatan lautnya serta membentuk pusat komandi angkatan Laut di Batam dan Belawan dengan menempatkan pasukan khusus. Sedangkan Malaysia melakukan pembangunan radar di sepanjang selat Malaka dan Singapura yang meningkatkan pealatan maritimnya termasuk pengembangan pusat informasi. Dengan meningkatnya ancaman transnasional, negara-negara pesisir - selain mengambil tindakan individu, juga harus bergerak bersama menuju rezim yang lebih kooperatif. Tidak hanya dengan satu sama lain melainkan juga dengan pemangku kepentingan lainnya untuk meningkatkan keamanan jalur laut.

Jika negara-negara di kawasan ini memiliki kepentingan maritim yang signifikan, maka penciptaan lingkungan maritim yang stabil perlu ditingkatkan dalam agenda politik regional. Ho (2006) berargumen dengan meningkatnya ancaman transnasional maka negara perlu untuk melakukan kerja sama.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Argumen Ho (2006) membantu proses penelitian dalam melihat bahwa pemerintah suatu negara akan melakukan upaya-upaya untuk menjaga keamanan nasional dan regional.

Tulisan kedua yang menjadi kajian pustaka dalam penelitian ini berjudul *"The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia"* yang ditulis oleh John F. Bradford di tahun 2005 mengenai ancaman keamanan maritim di Asia Tenggara serta faktor-faktor yang cenderung menguatkan kerja sama keamanan maritim. Ada beberapa alasan yang berpengaruh pada signifikansi patroli trilateral yang dilaksanakan oleh Malaysia, Indonesia dan Singapura. Pertama, dukungan kuat yang diberikan oleh media regional dan respon publik yang positif terhadap patroli pertama menunjukkan keinginan pemerintah untuk tampil berkomitmen terhadap program tersebut. Kedua, ini merupakan kali pertama terbentuknya operasi kerja sama multilateral antar negara Asia Tenggara tanpa mitra ekstra regional. Meskipun pada pelaksanaannya, kerja sama ini lebih mengarah pada bentuk unjuk kekuatan dibangdingkan fungsi utamanya.

Secara keseluruhan, perkembangan ini merupakan kemajuan yang signifikan. Dialog dan kegiatan berbagi informasi telah ditingkatkan, negara-negara terkait tampak berkomitmen, dan beberapa negara mulai mengoperasionalkan kerja sama keamanan maritim mereka. Namun, beberapa pengaturan operasional yang telah dibuat tidak cukup untuk melawan ancaman maritim yang dihadapi di wilayah.

Secara struktural dan normatif, adanya perubahan ekonomi ke sistem regional memungkinkan terbentuknya kerja sama maritim yang lebih besar. Hal yang bisa dilihat secara langsung akibat dari adanya perubahan ini adalah munculnya pengakuan global bahwa aksi teror merupakan ancaman utama. Perubahan ini dapat dilihat dari lima faktor utama: sensitivitas masalah kedaulatan, kepentingan kekuatan ekstra regional, meningkatnya prevalensi norma-norma kerja sama, peningkatan sumber daya negara dan prioritas peningkatan keamanan maritim. Kelima faktor ini kemudian menjadi bahan analisis penulis untuk menggambarkan keterkaitan dan saling melengkapi.

Pada penelitian Joshua Ho (2006) dan John F.Bradford (2005), kedua tulisan tersebut menggunakan kerangka berpikir *cooperative security* yang kemudian penulis gunakan untuk menunjang penelitian ini. Berikutnya tulisan ini juga menambahkan kerangka berpikir Separatisme. Berdasarkan kedua tulisan diatas, penelitian ini mengkaji bahwa *cooperative security* dan separatisme merupakan kerangka pemikiran yang dapat digunakan dalam menjelaskan faktor yang mendorong Pemerintah Filipina dalam menerima inisiatif Indonesia untuk membentuk kerja sama trilateral pengamanan maritim di Laut Sulu.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mendeskripsikan faktor pendorong Filipina dalam penerimaan inisiatif kerja sama trilateral dari Indonesia bersama Malaysia sebagai bentuk *cooperative security*. Data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari dokumen resmi berupa literatur atau jurnal berbentuk buku atau *e-book* yang berkaitan dengan pembahasan yaitu keputusan suatu negara untuk menerima inisiatif kerja sama dalam mengamankan wilayah perairannya melalui konsep *cooperative security* dan separatisme.

Penelitian menggunakan unit analisis negara, sedangkan unit ekspalasinya adalah sistem internasional. Unit analisis ini digunakan untuk melihat serta menganalisis keputusan Filipina dalam menerima inisiatif kerja sama untuk mengamankan wilayah perairan Laut Sulu sebagai bentuk dari *cooperative security*. Penelitian ini mengumpulkan data dengan menggunakan kajian kepustakaan, yaitu dengan mencari data maupun informasi pada buku, jurnal, berita, situs web dan lain sebagainya. Seluruh data dikumpulkan melalui internet dengan menekankan pada Pemerintah Filipina yang berupaya untuk mengatasi aksi teror dari kelompok separatis Abu Sayyaf dari tahun 2014 hingga 2016, atau menggunakannya sebagai kata kunci dalam penelusuran. Selain itu, penulis juga mencari data penunjang seperti kondisi keamanan Laut Sulu yang terancam oleh keberadaan kelompok separatis Abu Sayyaf, data upaya Pemerintah Filipina dalam mengamankan wilayah Laut Sulu, serta jurnal ataupun buku yang dapat membantu penulis menganalisa dan membentuk argumen. Data yang penulis sajikan berupa narasi deskriptif yang disertai dengan tabel, gambar dan grafik yang disusun secara sistematis berdasarkan data yang telah didapatkan dan dianalisis dalam sebuah paragraf.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Laut Sulu dan Ancaman Keamanan oleh Kelompok Separatis Abu Sayyaf

Laut Sulu merupakan jalur perdagangan maritim yang penting di wilayah perairan Asia Tenggara. Tidak hanya penting untuk memfasilitasi pergerakan lintas batas antara masyarakat Filipina dan Indonesia serta Malaysia, tetapi juga sebagai jalur navigasi internasional. Namun dengan berada di posisi perbatasan yang retan, Laut Sulu menjadi wilayah yang terbuka untuk ancaman kejahatan laut. Dalam beberapa tahun terakhir, dengan adanya ketidakstabilan di wilayah Mindanao, permasalahan pun bertambah menjadi aksi pembajakan, perampokan serta penculikan untuk meminta uang tebusan (Storey, 2016). Wilayah Laut Sulu pun menjadi terkenal sebagai wilayah yang rawan akan terjadinya pembajakan dan perampokan maritim.

Hal lain yang menjadi sorotan penting adalah selama beberapa tahun terakhir kelompok separatis Abu Sayyaf kerap melakukan serangkaian aksi terornya diseputaran wilayah Laut Sulu. Aksi teror yang dilakukan kelompok Abu Sayyaf sebagian besar sangat dipengaruhi kondisi geografis. Kelompok ini berbasis di kepulauan yang membentang dari barat daya Filipina menuju wilayah Malaysia dan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kelompok ini memiliki akses ke laut dan kapal, serta sering memanfaatkan akses tersebut untuk melakukan tindakan kriminal (Duffy, 2017). Dengan aksi terornya ini jalannya jalur perdagangan serta transportasi maritim pun menjadi terganggu.

Kelompok Abu Sayyaf memiliki basis di Filipina bagian selatan khususnya Pulau Basilan, Kepulauan Sulu dan Kepulauan Tawi-Tawi. Secara geografis, basis kelompok Abu Sayyaf sangat dekat dengan wilayah perbatasan. Hal ini kemudian mengakibatkan munculnya aksi-aksi teror yang menjangkau lintas batas negara. Aksi teror ini termasuk penculikan yang berujung pada kekerasan hingga pemenggalan jika uang tebusan yang diminta tidak terpenuhi. Hal ini tentu saja akan berdampak pada keamanan perairan di kawasan perbatasan serta perekonomian yang bergantung pada akses transportasi laut. Aksi teror ini pun kemudian mengalami peningkatan yang signifikan di tahun 2012 sampai dengan tahun 2015. Pemerintah Filipina pun perlu menindaklanjuti peristiwa ini secara lebih serius (Smith, 2015).

4.2 Upaya Pengamanan Laut Sulu oleh Pemerintah Filipina

Aksi teror di wilayah perairan Laut Sulu yang dilakukan oleh kelompok separatis Abu Sayyaf sangat berkaitan dengan politik domestik Filipina, terutama di wilayah Sulu dan Mindanao. Letak geografis Filipina sebagai negara kepulauan dengan garis pantai yang sangat panjang, mengakibatkan Filipina hanya memiliki hanya sedikit luas wilayah daratan (Sitorus, 2017). Oleh sebab itu, pengawasan perbatasan serta pengamanan wilayah maritim menjadi dua hal yang penting dan menjadi tantangan tersendiri dalam pengamanan wilayah Laut Sulu. Pemerintah Filipina pun telah berupaya untuk melakukan pengamanan di wilayah tersebut. Upaya yang dimaksud adalah *Counter-Insurgency Operations* (COIN) yang berbasis daratan di Filipina selatan, peningkatan kapabilitas maritim dan kerja sama bilateral dengan Indonesia dan Malaysia.

Pemerintah Filipina melalui *Armed Forces of the Philippines* (AFP) berupaya untuk mengamankan wilayah Laut Sulu dari ancaman kelompok Abu Sayyaf dengan membentuk *Counter-Insurgency Operations* (COIN). Pada pergantian abad ke-21, *counter-insurgency* yang dilakukan oleh AFP benar-benar diintensifkan dengan upaya-upaya seperti COIN yang terutama difokuskan pada kelompok separatis Abu Sayyaf yang beroperasi di seluruh wilayah Filipina selatan. Setelah diintensifkannya COIN, diperkirakan terjadi penurunan yang signifikan terhadap keanggotaan kelompok Abu Sayyaf yang pada awalnya sekitar 1.270 orang menjadi 437 orang pada tahun 2000 hingga 2012.

Selama bertahun-tahun, AFP telah ikut dalam upaya pemberantasan kelompok separatis. AFP sendiri sedang menjalani reformasi besar untuk mengubah lingkungan politik organisasinya serta meningkatkan efektivitas tempurnya melawan gerakan pemberontak domestik. Namun mengatasi ancaman aksi teror maritim dari kelompok separatis Abu Sayyaf menjadi sulit karena

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

akar permasalah dari pemberontakan ini masih belum bisa diatasi oleh Filipina.

Pemerintah Filipina pun juga perlu untuk melakukan peningkatan kapabilitas maritimnya jika ingin memiliki kekuatan yang cukup untuk mengamankan wilayah perairannya. Pada tahun 1995 Kongres Filipina mengeluarkan Undang-Undang Modernisasi Angkatan Bersenjata Filipina untuk mengubah militer Filipina menjadi suatu kesatuan yang mampu mempertahankan wilayah kedaulatannya. Namun dana untuk mendukung aturan tersebut itu tidak pernah terwujud. Terlepas dari pembelian empat korvet kelas *Peacock* dari Inggris, Filipina tidak melakukan akuisisi besar-besaran di laut atau udara selama 13 tahun ke depan (Tasker, 2013).

Filipina memiliki reputasi sebagai salah satu Angkatan Laut yang lemah di antara negara-negara di seluruh kawasan Asia Tenggara, Filipina pun memutuskan untuk mulai berinvestasi memperkuat kapabilitas operasional maritimnya. Pada Juli 2014, Pemerintah Filipina mengajukan permintaan anggaran pertahanan sebesar US$ 2,6 miliar, jumlah ini naik hampir 30 persen dari permintaan anggaran di tahun 2013. Pada awal tahun 2016, Filipina menyambut kapal perang barunya yang pertama yaitu BRP Tarlac. Pemerintah Filipina juga mengharapkan pengiriman BRP Davao Del Sur dari Indonesia yang akan berfungsi sebagai *sister-ship* BRP Tarlac dan akan ikut berkontribusi dalam peran komando serta kontrol operasi anti pembajakan dan penculikan di Laut Sulu (Collin, 2016).

Dalam bidang yang sama, *Philippines Coast Guard* (PCG) juga memperluas kapabilitas operasional maritimnya melalui penambahan unit kapal angkatan laut. Pembentukan *Maritime Situation Awareness Centre* (MSAC) pada tahun 2011 juga semakin memperkuat kemampuan Filipina untuk meningkatkan pengawasan pesisir dan koordinasi dalam menanggapi ancaman keamanan maritim. Terutama pembajakan maritim dan penculikan. Berkoordinasi dengan *Maritime Research Information Centre* di Manila, MSAC menggunakan informasi dan data dari empat stasiun pemantauan utama yang terletak di Palawan Barat, Luzon, Mindanao Barat dan Kota Davao, serta 20 Stasiun Observatorium Littoral yang diposisikan secara strategis di seluruh kepulauan Filipina (Tasker, 2013).

Meskipun demikian, tetap ada keterbatasan tentang efektivitas MSAC. Hal tersebut meliputi kurangnya aset angkatan laut fisik dan sumber daya manusia, birokrasi antar lembaga, luas geografis kepulauan Filipina dan lemahnya perjanjian diplomatik yang ada dengan Indonesia dan Malaysia sebagai negara yang berbatasan (Rabasa & Chalk, 2012). Modernisasi kemampuan operasional maritim Filipina dan peningkatan kesadaran domain yang dilakukan oleh Pemerintah Filipina akan tetap menjadi investasi jangka panjang. Hanya saja dengan upaya ini, hasilnya baru akan terlihat di beberapa tahun mendatang.

Kerja sama Filipina dengan Indonesia mencakup penandatanganan *Border Crossing Agreement* pada tahun 1961 dan *Joint Border*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Patrol Agreement pada tahun 1975. Hal ini telah menghasilkan kerja sama bilateral dalam manajemen perbatasan dan keamanan maritim yang didukung oleh adanya *Philippines-Indonesia Border Committee Chairmen's Conference* dan *Coordinated Border Patrol Philippines Indonesian* (CORPAT PHILINDO) di perairan antara Mindanao dan Sulawesi Utara. Upaya-upaya ini juga didukung oleh *Agreement on Cooperative Activities in the Field of Defence and Security* yang ditandatangani pada tahun 1997 serta pengumuman bersama tentang mengintensifkan patroli perbatasan (Acharya, 1990).

Meskipun ada beberapa perjanjian bilateral antara Filipina dan Indonesia mengenai kerja sama maritim, namun masih ada banyak tantangan mendasar yang membatasi kerja sama bilateral yang efektif mengenai *counter-piracy* dan penculikan. Pemerintah Indonesia saat ini memiliki visi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim global. Selama bertahun-tahun Indonesia telah bergulat dengan tantangan koordinasi maritim antara beberapa lembaga internalnya.

Pemerintah Filipina juga menjalin kerja sama bilateral dengan Malaysia. Kerja sama tersebut berupa perjanjian yang antara lain adalah *Memorandum of Understanding of Defence Cooperation* yang ditandatangani pada tahun 1994, termasuk izin untuk melakukan patroli anti pembajakan dan pertukaran informasi. Meskipun ada perjanjian diplomatik antara Filipina dan Malaysia, sengketa teritorial yang ada di sekitar Sabah secara historis telah merusak hubungan diplomatik dan kemungkinan akan berpengaruh di masa depan (Ramos, 2017).

Kurangnya koordinasi maritim dan sumber daya di Indonesia menjadi kelemahan dalam kerja sama bilateralnya dengan Filipina. Sedangkan sengketa teritorial yang belum terselesaikan antara Filipina dan Malaysia atas Sabah pada dasarnya tetap menjadi titik balik diplomatik yang berpotensi melemahkan kemajuan dalam kerja sama Filipina dan Malaysia mengenai penculikan maritim di masa depan. Masing-masing kendala ini membuktikan bahwa dibutuhkan lebih dari sekedar kerja sama bilateral untuk mengamankan wilayah perbatasan bersama.

4.3 Penerimaan Inisiatif Kerja sama Trilateral Pengamanan Maritim di Laut Sulu oleh Pemerintah Filipina sebagai Bentuk Implementasi *Cooperative Security*

Sejak awal tahun 2014, kelompok separatis Abu Sayyaf telah menjadi semakin terkenal karena menggunakan metode penculikan untuk medapatkan uang tebusan sebagai cara untuk mendanai kelompoknya. Fokus dari aksi ini hampir seluruhnya bergantung pada pemerasan dan penyanderaan, dan tuntutannya hampir selalu bersifat finansial (Fellman, 2011). Pada bulan Maret dan April di tahun 2016, 14 warga negara Indonesia dan empat warga negara Malaysia diculik dan ditahan untuk mendapatkan uang tebusan oleh kelompok separatis Abu Sayyaf. Pada tanggal 26 Maret, kelompok tersebut kembali menculik 10 orang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

warga negara Indonesia dari kapal Brahma 12. Pada tanggal 1 April mereka menculik empat orang warga negara Malaysia dari kapal Massive 6. Lalu pada tanggal 15 April kembali menyerang kapal Henry dan membawa empat orang awak kapal berkewarganegaraan Indonesia sebagai sandera (Storey, 2016). Deretan kasus penculikan pada tahun 2016 ini kembali memfokuskan perhatian pada masalah keamanan maritim di wilayah Laut Sulu. Warga negara Indonesia dan Malaysia pun ikut menjadi korban dalam aksi teror ini.

Malaysia menanggapi peristiwa ini dengan melakukan pengetatan keamanan di seluruh wilayah perbatasannya. Pemeriksaan keamanan telah dilakukan di darat, sementara pemantauan area pesisir ESSZ telah diperluas. Waktu jaga untuk kapal sipil di perairan ESSZ pun telah diperpanjang untuk mengamankan area yang rawan penculikan. Sementara pos komando baru telah dipasang di pulau Ligitan yang terpencil untuk meningkatkan pengawasan perairan dekat benteng kelompok separatis Abu Sayyaf (Hart, 2018).

Indonesia melalui Menteri Pertahanan Ryamizard Ryacudu mengatakan bahwa TNI dan Polisi Republik Indonesia siap untuk ditugaskan dalam upaya pembebasan warga negara Indonesia yang disandera oleh kelompok separatis Abu Sayyaf. Namun, Ryamizard juga mengatakan bahwa personil TNI dan Polisi Republik Indonesia hanya akan ikut beroperasi setelah Pemerintah Filipina memberi mereka persetujuan (Jakarta Globe, 2016).

Dalam menanggapi tawaran Indonesia ini, juru bicara AFP, Kolonel Restituto Padilla mengatakan bahwa konstitusi Filipina tidak mengizinkan keterlibatan pasukan militer negara lain untuk ikut beroperasi tanpa adanya perjanjian (Jakarta Globe, 2016). Hal ini terjadi karena lokasi pembajakan dan penculikan yang dilakukan kelompok separatis Abu Sayyaf adalah di wilayah Laut Sulu yang merupakan wilayah kedaulatan Filipina. Segala jenis tindakan yang dilakukan di wilayah tersebut harus menaati konstitusi Filipina.

Maka dari itu Pemerintah Filipina perlu untuk mengambil upaya yang signfikan untuk mengatasi kasus ini. Dilihat dari aksi penculikan kelompok Abu Sayyaf pada tahun 2016 yang berlokasi di wilayah perbatasan tiga negara, maka Pemerintah Filipina semakin mendapat tekanan dari negara tetangganya yaitu Indonesia dan Malaysia. Banyaknya warga negara Indonesia yang menjadi korban penculikan pun membuat Indonesia kembali merespon dengan menyerukan ajakan kerja sama keamanan yang lebih besar antara Filipina, Indonesia dan Malaysia.

Pemerintah Filipina semakin mendapat tekanan untuk mencari solusi dalam masalah ini. Menteri Koordinator Politik, Hukum, dan Keamanan Indonesia, Luhut Pandjaitan, memperingatkan jika tidak segera diatasi maka wilayah tersebut akan berpotensi menjadi “Somalia baru”. Sementara perdana menteri Malaysia saat itu, Najib Razak, memperingatkan bahwa kelompok separatis tersebut dapat berkembang dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadikan wilayah Filipina bagian Selatan sebagai basis operasi mereka dan menimbulkan ancaman teror ke seluruh wilayah.

Pemerintah Filipina awalnya menolak tawaran dari Pemerintah Indonesia untuk menurunkan TNI dan Polisi Republik Indonesia dalam pembebasan sandera penculikan yang dilakukan oleh kelompok separatis Abu Sayyaf di Laut Sulu. Namun pada pertemuan di Yogyakarta pada tanggal 5 Mei 2016, saat menteri luar negeri dan kepala pasukan pertahanan Filipina, Indonesia dan Malaysia bertemu, ketiga pihak sepakat untuk meluncurkan kerja sama patroli angkatan laut terkoordinasi di wilayah tersebut (Storey, 2016). Dalam kerja sama ini, aktor-aktor yang terlibat menghasilkan kesepakatan untuk melakukan pengamanan maritim bersama di wilayah tersebut. Konsep *cooperative security* menurut Vetschera (2007) adalah istilah yang menjelaskan mengenai bentuk kerja sama keamanan antar negara yang tidak didasari oleh prinsip keamanan tradisional yang umumnya mengacu pada persaingan seperti *collective defence* dan *collective security*. Adanya kerja sama keamanan kooperatif (*cooperative security*) berangkat dari gagasan bahwa negara-negara bekerja sama untuk menjaga keamanan dan memastikan kepentingan nasional mereka.

Filipina, Malaysia dan Indonesia merupakan tiga negara yang berdampak langsung dari aksi teror ini. Isu domestik Filipina yang berkembang luas menjadi isu transnasional mengharuskannya untuk mengambil langkah yang lebih konkrit dalam mengatasi isu kelompok separatis. Semakin meningkatnya intensitas aksi teror yang terjadi di Laut Sulu membuat Pemerintah Indonesia dan Malaysia pun terus mendesak Filipina.

Selama bertahun-tahun, Filipina selatan telah dilihat sebagai mata rantai lemah dalam keamanan regional. Pemerintah Filipina pun sudah melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kapabilitas maritimnya. Namun untuk melihat hasilnya, masih diperlukan waktu jangka panjang. Jika dibandingkan dengan Indonesia dan Malaysia, kapabilitas maritim Filipina masih jauh tertinggal.

Tabel 4.1 Perbandingan Kapabilitas Angkatan Laut Indonesia Malaysia Filipina Berdasarkan Jumlah Unit dan Kapasitas Kapal

Indonesia				
Year	*Ships*	*Tonnage*	*Subs*	*Tonnage*
1995	32	50,167	2	2,420
2000	32	50,167	2	2,420
2005	28	40,099	2	2,420
2010	29	41,071	2	2,420
2015	33	40,290	2	2,420
Malaysia				
Year	*Ships*	*Tonnage*	*Subs*	*Tonnage*
1995	3	5,360	0	0
2000	9	13,080	0	0
2005	9	13,080	0	0
2010	12	18,184	2	3,510
2015	14	21,536	2	3,510
Philippines				
Year	*Ships*	*Tonnage*	*Subs*	*Tonnage*
1995	1	1,776	0	0
2000	4	4,101	0	0
2005	4	4,101	0	0
2010	4	4,101	0	0
2015	7	12,081	0	0

Sumber: Chang (2014)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Demi meningkatkan kapabilitas maritimnya, Pemerintah Filipina pun melakukan upaya moderenisasi. Telah terlihat pula ada penambahan kapal angkatan laut untuk *Philippines Navy* (PN) dan PCG. Upaya ini juga diiringi dengan pembentukan *Maritime Situation Awareness Centre* (MSAC). Modernisasi kemampuan operasional maritim Filipina menjadi salah satu tantangan keamanan nasional yang paling signifikan. Hasil dari upaya ini pun baru akan terlihat dalam jangka panjang.

Melihat peningkatkan intensitas aksi teror yang dilakukan oleh kelompok separatis Abu Sayyaf, serta masih lemahnya kapabilitas angkatan laut Filipina untuk mengamankan wilayah maritimnya membawa Filipina pada keputusan untuk menjalin kerja sama. Respon terhadap aksi penculikan yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayyaf pada tahun 2016 berlangsung cepat dengan Indonesia memimpin. Pemerintah Indonesia menyerukan peningkatan kerja sama keamanan di antara negara-negara yang terkena dampak. (Storey, 2016).

Kerja sama yang terjalin antara ketiga negara merupakan implementasi dari konsep *cooperative security*. Strategi yang dilakukan pun berbeda dari *non-cooperative security* yang didefinisikan sebagai *"zero-zum game"*. Hal ini artinya kerja sama dapat dicapai tanpa harus mengorbankan pihak yang dianggap lawan serta umumnya tidak mengandung unsur pemaksaan. Aktor yang terlibat di dalamnya berupaya untuk menemukan solusi masalah keamanan melalui kerja sama, bahkan dengan pesaing potensial sekalipun. Mereka tidak menggunakan kerja sama tersebut sebagai *deterrence* namun sebagai upaya untuk mencegah munculnya konflik (Vetschera, 2007).

Kerja sama keamanan antara Filipina, Indonesia dan Malaysia telah terbentuk sejak formalisasi perjanjian kerja sama tiga pihak yang disebut *Agreement on Information Exchange and Establishment of Communication Procedures* yang ditandatangani pada tahun 2002. Perjanjian ini bertujuan untuk memperkuat kerja sama keamanan kooperatif mengenai masalah-masalah kejahatan transnasional seperti terorisme, pencucian uang, penyelundupan dan pembajakan maritim. Melalui perjanjian ini kemudian dibentuk sebuah komite gabungan untuk menjalankan tugas administratif dan operasional dalam membangun jaringan komunikasi dan berbagi informasi. Namun perjanjian ini masih terbatas dengan pasifnya peran negara-negara terkait (Ramos, 2017). Secara realistis, pihak-pihak yang berpartisipasi dapat menolak untuk bertukar informasi dan intelijen atau bahkan menunda sementara perjanjian tersebut. Hal ini menggambarkan bahwa kerja sama ini memerlukan upaya-upaya regional terhadap pembajakan maritim walaupun ada kesenggangan diplomatik dan kepentingan nasional yang saling bertentangan.

Terlepas dari keterbatasan tersebut, ada beberapa perkembangan terakhir untuk memperkuat kerja sama melalui upaya trilateral. Pada 5 Mei 2016, para menteri luar negeri dan kepala pertahanan dari ketiga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara bertemu di Indonesia dan membahas langsung masalah maritim regional dan tantangan keamanan yang mempengaruhi ketiga negara (Kemlu.go.id, 2016). Dalam pertemuan tersebut, para menteri luar negeri dan kepala pertahanan dari ketiga negara mengakui adanya tantangan keamanan yang semakin meningkat. Hal tersebut antara lain adalah perampokan bersenjata terhadap kapal, penculikan, kejahatan transnasional, dan aksi terorisme di kawasan Laut Sulu, khususnya yang mengacu pada wilayah maritim yang menjadi perhatian bersama ketiga negara. Filipina, Malaysia dan Indonesia pun setuju untuk meningkatkan patroli angkatan laut dan memperkuat komunikasi serta pertukaran informasi. Selama enam bulan berikutnya, pertemuan diadakan setiap bulan di antara para menteri luar negeri atau pertahanan, dan para kepala staf, untuk mengoperasionalkan kerja sama keamanan trilateral di Laut Sulu (Rider, 2016).

Pada 20 Juni 2016, para menteri luar negeri dari ketiga negara kembali bertemu di Manila untuk membahas kelanjutan kerja sama keamanan trilateral di Laut Sulu. Dalam pertemuan kali ini para menteri sepakat bahwa pengalaman yang dimiliki oleh Malaysia dan Indonesia pada pengalaman mereka di *Malacca Strait Patrol* (MSP) dapat diadopsi sebagai model untuk kerja sama trilateral untuk mengatasi masalah keamanan maritim di Laut Sulu (Rider, 2016). Setelah menyepakati *joint statement* pada bulan Juni, Filipina bersama Indonesia dan Malaysia kemudian menandatangani perjanjian kerja sama trilateral pengamanan maritim pada 14 Juli 2016.

Melalui perjanjian ini, Filipina, Indonesia, dan Malaysia telah menyepakati aturan pengejaran langsung selama situasi darurat dengan izin dari pihak yang terkait, pembentukan tiga pos komando untuk memfasilitasi koordinasi dan pertukaran informasi intelijen, dan kesepakatan tentang rute-rute pengawasan laut dan udara yang potensial. Selain itu, ketiga negara terkait juga setuju untuk memulai pelatihan tentara gabungan untuk pembentukan gugus tugas khusus gabungan yang berkomitmen untuk menanggapi ancaman Kelompok Abu Sayyaf dan pembajakan maritim, serta patroli laut bersama di wilayah ketiga perbatasan yang diperkirakan akan dimulai sekitar tahun 2017 (Ramos, 2017).

Sejalan dengan konsep *cooperative security* yang memiliki ide utama yaitu terjadinya kerja sama keamanan karena negara-negara bekerja sama untuk menjaga keamanan dan memastikan kepentingan nasional mereka. Hal ini dapat terlihat dari keaktifan Filipina bersama Malaysia dan Indonesia untuk memperkuat kerja sama di tahun 2016 semenjak semakin meningkatnya tindak penculikan yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayyaf. Sebelum meningkatnya aksi penculikan tersebut, kerja sama yang dijalin oleh ketiga negara tidak berjalan dengan baik karena kurangnya komitmen dari masing-masing pihak. Namun dengan adanya kelompok Abu Sayyaf yang tindakannya membahayakan warga negara Filipina dan warga negara asing, maka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemerintah Filipina harus mengambil keputusan.

Membawa pembangunan ke Moro di Filipina Selatan, tidak dapat diselesaikan dalam semalam. Memastikan ketertiban dan kedamaian di Laut Sulu pun menjadi keperluan yang mendesak. Para angkatan laut dari ketiga negara yang berbatasan dengan Laut Sulu kini memiliki tanggung jawab untuk mengamankan kawasan tersebut sebagai penerapan dari keputusan politik terhadap isu yang mendesak.

5. KESIMPULAN

Pengamanan maritim di wilayah perairan Laut Sulu merupakan kewajiban Pemerintah Filipina. Hal ini karena perairan Laut Sulu merupakan wilayah kedaulatan Filipina. Pemerintah Filipina pun telah melakukan berbagai upaya untuk melakukan pengamanan di wilayah tersebut. Upaya-upaya yang dimaksud antara lain pembentukan *Counter-Insurgency Operations* (COIN), peningkatan kapabilitas maritim, serta kerja sama bilateral dengan Indonesia maupun Malaysia. Namun upaya-upaya tersebut masih belum bisa mengatasi isu ancaman keamanan di Laut Sulu.

Ancaman keamanan di Laut Sulu adalah aksi teror dari kelompok separatis Abu Sayyaf yang berupa pembajakan, perampokan serta penculikan untuk uang tebusan. Intensitas aksi teror ini telah meningkat serta meluas. Warga negara yang berbatasan dengan Filipina juga kerap menjadi korban penculikan yang dilakukan. Kapabilitas maritim Filipina pun belum mampu untuk melakukan pengamanan wilayah perairan Laut Sulu dengan maksimal. Hal inilah yang kemudian mendorong Filipina untuk menerima inisiatif kerja sama pengamanan maritim di Laut Sulu yang ditawarkan.

Adanya kelompok separatisme merupakan isu domestik yang kerap ditemui di negara yang berdaulat. Jika tidak ditangani dengan tepat, kelompok ini tidak hanya membawa ancaman bagi negara yang bersangkutan, namun juga bagi negara sekitarnya. Untuk mencegah dan mengatasinya, pengamanan wilayah perbatasan penting untuk dilakukan. Meningkatnya intensitas aksi teror yang dilakukan oleh kelompok separatis Abu Sayyaf serta kurangnya kapabilitas maritim untuk mengamankan wilayah perbatasan kemudian mendorong Filipina untuk menerima inisiatif kerja sama. Insiatif kerja sama ini ditawarkan oleh Indonesia bersama Malaysia.

6. DAFTAR PUSTAKA

Abuza, Z. (2016, July 6). *Joint Patrol Agreement Will Not Stop Abu Sayyaf*. Dipetik October 17, 2017, dari The Maritime Executive: http://www.maritime-executive.com/editorials/joint-patrol-agreement-will-not-stop-abu-sayyaf

Acharya, A. (1990). *A SURVEY OF MILITARY COOPERATION AMONG THE ASEAN STATES:.* Centre for International and Strategic Studies.

Bradford, J. F. (2005). *The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia.* Naval War College Review.

Chang, F. K. (2014). Comparative Southeast Asian Military Modernization. *THE ASAN INSTITUTE FOR POLICY STUDIES*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

CNN Indonesia. (2016, Maret 23). *TNI Siap Kirim Pasukan Bebaskan ABK yang Disandera Abu Sayyaf*. Dipetik April 12, 2017, dari CNN Indonesia: https://www.cnnindonesia.com/nasional/20160329145718-20-120270/tni-siap-kirim-pasukan-bebaskan-abk-yang-disandera-abu-sayyaf

Collin, K. S. (2016, May 31). *The Philippine Navy's Long Struggle to Modernize*. Dipetik September 2, 2018, dari The National Interest: https://nationalinterest.org/feature/the-philippine-navys-long-struggle-modernize-16408

Duffy, K. (2017, March 30). *Swords of The Sulu Sea: Countering The World's Most Maritime Terrorist Group*. Dipetik October 17, 2017, dari Modern War Institute Web site: https://mwi.usma.edu/swords-sulu-sea-countering-worlds-maritime-terrorist-group/

Fellman, Z. (2011). *Abu Sayyaf Group.* Washington DC: Center for Strategic and International Studies.

Hart, M. (2018, January 31). *Eastern Sabah: Malaysia's Frontline Against Militancy*. Dipetik June 12, 2018, dari The Diplomat: https://thediplomat.com/2018/01/eastern-sabah-malaysias-frontline-against-militancy/

Ho, J. (2006). The Security of Regional Sea Lanes. *IDSS Working Paper 81*, 146-158.

Jakarta Globe. (2016, March 31). *Indonesian Military Not Needed to Free Hostages: the Philippines*. Dipetik February 23, 2018, dari Jakarta Globe Web Site: http://jakartaglobe.id/news/indonesian-military-not-needed-free-hostages-philippines/

Kemlu.go.id. (2016, Mei 5). Joint Declaration of Foreign Ministers and Chiefs of Defence Forces of Indonesia-Malaysia-Philippines. Yogyakarta, DIY, Indonesia.

Rabasa, A., & Chalk, P. (2012). *Non-Traditional Threats and Maritime Domain Awareness in the Tri-Border Area of Southeast Asia.* Santa Monica: RAND Corporation.

Ramos, R. (2017). Philippines: Shifting Tides in the Sulu-Celebes Sea. *Perth USAsia Centre, 4*, 1-20.

Rider, D. (2016, July 7). *Sulu Sea Patrol Analysis.* Dipetik August 14, 2018, dari Maritime Security Review: http://www.marsecreview.com/2016/07/sulu-sea-patrols-analysis/

Sitorus, E. Y. (2017). KEBIJAKAN KEAMANAN NASIONAL FILIPINA DALAM KONTRA-TERORISME. *Jurnal Prodi Peperangan Asimetris, III*(2), 25-38.

Smith, S. A. (2015). *Terrorism in Southeast Asia: The Case of the Abu Sayyaf Group and Jemaah Islamiyah.* ICT Working Paper Series 33.

Storey, I. (2016, June 7). Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in Southeast Asia. *ISEAS Yusof Ishak Institute*(2016), 1-11.

Tasker, R. (2013). A Line in the Sand. *Far Eastern Economic Review*, 14-16.

VOA Indonesia. (2016, April 22). *Pemerintah: Perairan Asia Tenggara Bisa Jadi Somalia Baru*. Dipetik Januari 5, 2018, dari VOA Indonesia: https://www.voaindonesia.com/a/pemerintah-waswas-dengan-lonjakan-bajak-laut/3297926.html

Wuwung, L. (2016, May 14). Dipetik November 17, 2017, dari The Diplomat: https://thediplomat.com/2016/05/a-quest-for-best-practices-trilateral-cooperation-on-maritime-security-in-the-celebes-sea/

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL KETAHANAN NASIONAL
Vol. 25, No. 3, Desember 2019, Hal 373-392
DOI:http://dx.doi.org/ 10.22146/jkn.48822
ISSN:0853-9340(Print), ISSN:2527-9688(Online)
Online sejak 28 Desember 2015 di :http://jurnal.ugm.ac.id/JKN

VOLUME 25 No. 3, Desember 2019 Halaman 373-392

Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan: KetahananMaritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam DSME 209/1400

Faris Al-Fadhat
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
Email: farisalfadh@umy.ac.id

Naufal Nur Aziz Effendi
Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
Email:naufal_nurazizeffendi@yahoo.com

ABSTRACT

This study examined Indonesian defense cooperation with South Korea in producing DSME 209/1400 submarines and how its impact towards Indonesian broader defense and maritime policy. Indonesia was expected to had adequate defense equipment to covered its large geographical areas. Nevertheless, most of the national army's defense equipment were old, while the domestic defenseindustry had just initiated. In this context, strategic cooperation was essential especially with countries which had advanced defense industries and technology. One example was Indonesian cooperation in submarine development with South Korea.

This study used qualitative analytical methods by looking at the main driving factors, impacts, and complex challenges of Indonesian defense policy in the submarine sector.

The results of this study showed that the Indonesia-South Korea cooperation was part of the country's strategy to strengthened its submarines vision in 2024. In contrast to other existing cooperation which emphasizing on equipment trade, the agreement with South Korea had also initiated the process of technology transfer to helped Indonesian maritime defense for longer term. However, the findings of this study showed that the cooperation had serious challenges, especially with regards to human resources and budget allocation.

Keywords: Indonesia-South Korea, Defense Cooperation, Submarine, Technology Transfer.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kebijakan kerjasama pertahanan Indonesia dengan Korea Selatan dalam hal pengadaan Kapal Selam DSME 209/1400 dan dampak yang ditimbulkan terhadap politik pertahanan dan maritim Indonesia. Sebagai negara yang menganut politik pertahanan defensif, Indonesiadituntutuntuk memiliki strategi alutsistayang sesuai dengan kondisi geografisnya. Sementara itu, pengembangan industri pertahanan nasional baru saja dimulai di tengah kondisi usia alutsista TNI yang sebagian besar sudah tua. Oleh karena itu, kerjasama dengan negara-negara yang memiliki industri pertahanan maju merupakan sebuah kebijakan strategis. Salah satunya adalahkerjasama Indonesia dengan Korea Selatan di bidang pengembangan kapal selam.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif analitis dengan melihat faktor-faktor pendorong utama, dampak, serta tantangan yang cukup kompleks dari kebijakan pertahanan Indonesia di sektor kapal selam.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan kerjasama Indonesia-Korea Selatan pada dasarnya merupakan upaya untuk memperkuat visi pengadaan kapal selam Indonesia pada tahun 2024. Berbeda dari beberapa kerjasama serupa yang bersifat pembelian alat pertahanan semata, kesepakatan yang ditandatangani tahun 2011 ini turut mengikusertakan proses transfer teknologi untuk menjamin keberlanjutan kemandirian maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Meski demikian, temuan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa kerjasama bilateral tersebut memiliki hambatan yang perlu diselesaikan, khususnya di sektor kesiapan SDM Indonesia serta anggaran yang masih terbatas.

Kata Kunci: Indonesia-Korea Selatan Kerjasama Pertahanan, Kapal Selam, Transfer Teknologi.

PENGANTAR

Sebagai negara kepulauan yang memiliki luas daratan mencapai 1.922.570 km persegi dan luas perairan sebesar 3.257.483 km persegi, Indonesia dituntut untuk memiliki pertahanan yang mampu menjaga kedaulatan. Salah satu stategi pertahanan yang perlu mendapat perhatian adalah menyangkut alat utama sistem senjata (alutsista). Alutsista menjadi perhatian yang cukup serius di mata pemerintah mengingat alutsista Tentara Nasional Indonesia (TNI) masih dibawah standar penangkalanatau sebagian besar usianya sudah sangat tua karena diproduksi sejak akhir tahun 1950-an(Romansyah, 2015). Selain itu, dalam memenuhi kebutuhan perawatan dan kebutuhan suku cadang alutsista, Indonesia masih sangat bergantung pada negara lain. Dalam periode tahun 2000-2011, faktanya kondisi alutsista Indonesia jauh tertinggal dari negara lain. Di antara negara-negara ASEAN, Indonesia berada di posisi paling bawah (Schreer, 2013).

Undang-Undang No. 16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan merupakan usaha pemerintah melalui industri dalam negeri di tahun 2012 untuk mengembangkan alutsista Indonesia dikarenakan kondisi alutsista yang melemah. Secara detail, hal tersebut disebutkan dalam Pasal3dan4yangmengaturmengenai fungsi dan tujuan penyelenggaraan industri pertahanan(Romansyah, 2015: 2).Adapun tujuan pengembangan dan pemanfaatan industri pertahanan dan keamanan tertera di Pasal 3 yang berbunyi "mewujudkan kemandirian pemenuhan alat peralatan pertahanan dankeamanan; meningkatkan kemampuan memproduksi alat-peralatan pertahanan dan keamananyangakandigunakandalam rangkamembangun kekuatan pertahanan dan keamanan yang andal;dan memandirikan sistem pertahanan dan keamanan".

Namun demikian, pembangunan industri pertahanan dalam negeri tersebut pada perjalanannya ternyata memunculkan masalah tersendiri,antara lain pengembangan industri pertahanan nasional. Negara dituntut untuk sesegera mungkin memenuhi kebutuhan sektor pertahanan. Pengadaan alutsista pada dasarnya tidak dapat menunggu waktu yang lama sebab alutsista merupakan bagian integral dari Renstra dan sasarannya alutsista itu harus siap digunakan kapanpun sesuai kebutuhan.

Pasal 43 Undang-Undang No.16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan menyatakan bahwa prioritas pengadaan alat utama sistem senjata harus berasal dari industri dalam negeri, namun jika industri dalam negeri belum dapat memenuhi kebutuhan tersebut, maka pengadaan dari luar negeri dimungkinkan sepanjang memenuhi beberapa persyaratan. Persyaratan terpenting dimaksud adalah *offset* pertahanan dalam bentuk alih teknologi, imbal dagang, kandungan lokal, dan *offset* minimal 85% yang diperhitungkan dari nilai pengadaan alutsista.

Sebagai negara yang tengah melakukan pengembangan industri pertahanan dalam negeri, Indonesia perlu melakukan banyak kerjasama dalam pertahanan dengan negara-negara yang memiliki industri pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang telah maju.Salah satu bentuk kerjasama pertahanan adalah kerjasama bilateral dengan Korea Selatan khususnya dalam pengembangan kapal selam.Kerjasama tersebut dilakukan dengan latar belakang keinginan Indonesia untuk memenuhi target pada tahun 2024 untuk memiliki 12 unit kapal selam.Penandatangan kontrak oleh pemerintah Indonesia dengan Korea Selatan senilai US$ 1.1 miliar untuk pembelian 3 unit kapal selam series DSME-209 telah dilaksanakan pada tahun 2011. Dilengkapi dengan *Improved Changbogo*, Kapal selam DSME-209adalah salah satu varian kapal selam U-209 yang dilisensi oleh Korea Selatan dari Jerman. Dalam kontrak pembelian tersebut disebutkan bahwa 1 dari 3 unitterakhir kapal selam yang dibeli Indonesia diproduksioleh Galangan Kapal Nasional, PT. PAL Surabaya. Apabila ditinjau dari segi fisik, Kapal DSME209/1400 tersebut pada dasarnya adalah penyempurnaan serta perkawinan desain antara kapal jenis 209/1300 Cakra milik Indonesia dengan kapal selam jenis 209/1200 *Changbogo* milik Korea Selatan(Jalo, 2015).

Berdasarkan uraian di atas, tulisan ini bermaksud untuk menjelaskan bentuk kebijakan kerjasama pertahanan Indonesia dengan Korea Selatan sertadampaknya terhadap visi pertahanan nasional Indonesia. Selain itu, tulisan ini juga dimaksudkan untuk menelaah kompleksitas dan hambatan yang dihadapi Indonesia dalam kerjasama tersebut. Dengan menggunakan metode kualitatif analitis, dimana data-data dikumpulkan melalui *library research* melalui pemanfaatan data sekunder yang diolah dari buku, artikel, jurnal,dan berita, peneliti berargumen bahwa kebijakan kerjasama Indonesia-Korea Selatan merupakan upaya untuk memperkuat visi pengadaan kapal selam Indonesia pada tahun 2024. Berbeda dari beberapa kerjasama serupa yang bersifat pembelian alat pertahanan semata, kesepakatan yang ditandatangani tahun 2011 ini juga turut mengikusertakan proses transfer teknologi untuk menjamin keberlanjutan kemandirian maritim Indonesia. Meski demikian, penelitian ini juga menemukan bahwa kerjasama ini memiliki hambatan yang perlu diselesaikan khususnya di sektor kesiapan SDM Indonesia serta anggaran yang masih terbatas.

PEMBAHASAN

Postur Pertahanan Indonesia

Pada dokumen Kebijakan Pertahanan Negara tentang *Minimum Essential Forces*(MEF)dinyatakan bahwa Kementerian Pertahanan bertugas untuk menyiapkan postur pertahanan negara yang disusun berdasarkan keterpaduan antara kekuatan, kemampuan, dan penggelaran sumber daya nasional yang disusun dalam sistem pertahanan negara (Badan Sarana Kementrian Pertahanan Republik Indonesia, 2010).Dalam hal ini, postur pertahanan negara dikembangkan dari strategi pertahanan negara dengan menimbang faktor geopolitik dan geostrategi Indonesia, serta karakteristik Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merupakan kepulauan yang memiliki wilayah perairan yang luas. Postur pertahanan militer dikembangkan pada pola Tri-Matra Terpadu antara kekuatan matra darat, kekuatan matra laut, dan kekuatan matra udara(Sisriadi, 2016).

Selain itu, dijelaskan bahwa kekuatan pertahanan militer juga mencakup beberapa aspek diantaranya organisasi, peralatan utama sistem senjata dan pendukungnya, serta aspek pangkalan. Terdapat lima kemampuan utama yang dimiliki oleh pertahanan militer yang di antaranya adalah kemampuan pertahanan,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemampuan intelijen, kemampuan dukungan, kemampuan pemberdayaan wilayah, dan kemampuan keamanan. Dalam hal ini, kekuatan pertahanan yang sudah terbentuk secara profesional kemudian dikembangkan pada suatu gelar kekuatan pertahanan militer yang digunakan untuk mengimplementasikan strategi pertahanan negara untuk menghadapi ancaman nyata dan menangkal ancaman potensial (Puspen TNI, 2007).

Dalam rangka mewujudkan postur pertahanan yang ideal setidaknya terdapat tiga parameter yang dapat digunakan, yaitu strategi pertahanan negara, postur pertahanan militer, dan doktrin TNI.Strategi pertahanan negara yang berlaku saat ini pada faktanya lebih menitikberatkan pada pertimbangan ancaman, sehingga secara substantif bersifat prosedural. Sedangkan pertimbangan konstelasi geografis kurang mendapat porsi yang memadai. Postur pertahanan militer di Indonesia sebagian besar lebih mengakomodasi aspek taktis yang mencakup konsep kemampuan, kekuatan, dan gelar kekuatan. Dalam hal ini, faktor geografismasih belum terefleksikan secara jelas dalam postur pertahanan militer. Setidaknya, hal tersebut dapat dilihat dari gelar kekuatan yang belum proporsional ditinjau dari aspek kematraan. Akhirnya, Doktrin TNI, yaitu Tri Dharma Eka Karma,sebagaimana tampak dalam konsep Tri-matra Terpadu, lebih memberikan gambarantentang penggabungan antarasatuan-satuan ketiga matra dalam satukomando tugas gabungan dimana komposisinya disesuaikan dengan karakteristik ancaman dan jenis operasi yang akan dilaksanakan (Puspen TNI, 2007).

Secara umum, pembuatan pertahanan militer dapat digambarkan sebagai kolaborasi dinamis antara fungsi-fungsi peperangan yang ada pada masing-masing matra yang dipadukan, sehingga menghasilkan satu kekuatan pertahanan militer yang solid untuk menghadapi ancaman. Adapun yang dimaksud dengan fungsi peperangan adalahpengelompokan kegiatan dan sistem yang memiliki kesamaanyang digunakan oleh Panglima untuk melaksanakan berbagai upaya untuk mencapai tujuan peperangan. Sisriadi (2016) menyebutkan bahwa fungsi-fungsi tersebut mencakup6 fungsi, yaitu fungsisensor, fungsi komandodan pengendalian,fungsi pemukul,fungsi mobilitas,fungsi proyeksi kekuatan, danfungsi dukungan (Sisriadi, 2016). Adapun fungsi-fungsi tersebut akan dijelaskan sebagai berikut.

Pertama, fungsi sensor. Fungsi sensor dijelaskan sebagai kegiatan pengumpulan dan pengolahan informasi atau data menjadi intelijen, dan juga distribusi intelijenterhadap hal-hallainyangadadalam mandala operasi. Fungsi sensor pertahanan militer sendiri disusun secara bertahap, dimulai dengan tingkat taktis, operasional sampai dengan tingkat strategis. Fungsi sensor dianggap cakap apabila dapat memadukan sensor teknis seperti radar dan satelit dengan sensor manusia secaraproporsional. Penyelenggaraan fungsi sensor dapat optimal apabila didukung oleh sistemsensor yang handaldengan mengkolaborasikan kepiawaian sistem penginderaan jarak jauh yang didukung oleh komputer dengan teknologi informatika serta sistem komunikasi yang terpecaya dan aman (Puspen TNI, 2005).

Kedua, fungsi komando dan pengendalian. Dalam hal ini,fungsi komando dan pengendalian diartikan sebagai kegiatan penggunaan kekuasaan dan kewenangan oleh seorang komandandalam melaksanakan tugas atau operasi secara tepat terhadap

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

satuan di bawahnya atausatuan-satuan lain yang berada dibawah kewenangannya. Dari definisi tersebut, dapat diartikan bahwa komando dan pengendalian merupakan pusat dari kegiatan peperangan yang dilakukan dalam kampanye militer di dalam mandala perang baik secara lansun maupun tidak langsung. Fungsi tersebut sangat penting dalam menentukan keberhasilan peperangan. Pada pelaksanaannya, fungsi komando dan pengendalian dilakukan oleh Panglima atau Komandan yang didukung oleh sistem komando dan kendali yang meliputi fasilitas dan peralatan, personel, prosedur, dan manajemen informasi (Puspen TNI, 2005)

Ketiga, fungsi pemukul. Fungsi pemukul diselenggarakan dengan menggunakan peralatan utama sistem senjata atau alutsista untuk menghancurkan kekuatan lawan. Alutsista adalah salah satu elemen utama dari fondasi pertahanan militer yang menghasilkan efek penggentar (*deterrence effect*) untuk mencegah lawan melakukan penyerangan terhadap negara lain. Oleh karena itu, pengembangan kekuatan pertahanan militer harus memberikan perhatian lebih pada pengadaan alutsista, baik buatan dalam negeri maupun luar negeri (Pramodhawardani, 2009).

Pengadaan alutsista dalam rangka pengembangan kekuatan pertahanan militer suatu negara seringkali terkendala oleh beberapa masalah. Di negara berkembang,masalah klasik yang mengemuka adalah keterbatasan jumlah anggaran pemerintah, sedangkan pada negara-negara maju masalahnya adalah rendahnya dukungan masyarakat terhadap penggunaan anggaran pemerintah untuk belanja militer. Oleh karena itu, setiap negara selalu berupaya untuk meningkatkan efisiensi dalam proses akuisisi alutsista (Pramodhawardani, 2009).

Belajar dari pengalaman negara lain, salah satu upaya untuk meningkatkan efisiensi akuisisi alutsista adalah dengan membuat perencanaan kebutuhan alutsista secara terintegrasi yang dapat diperoleh dari perencanaan secara terintegrasi. Perencanaan yang baik tersebut ditandai dengan meningkatnya interoperabilitas dan interkoneksivitas pada saat dioperasikan oleh masing-masing matra di daerah operasi (Pramodhawardani, 2009).

Selain upaya di atas, terdapat upaya lain yang dapat ditempuh yaitu dengan memproduksi alutsista secara mandiri. Terbitnya Undang-Undang No.16 Tahun 2012 sebagai salah satu upaya pemerintah dalam pemberdayaan industri pertahanan dalam negeri patut diapresiasi karena melalui penggunaan produk-produk industri pertahanan dalam negeri pemerintah dapatmemaksimalkan penggunaan anggaran pertahanan untuk pengadaan alutsista buatan luar negeri yangsangat penting namun tidak dapat diproduksi mandiri dalam negeri (Sisriadi, 2016).

Keempat, fungsi mobilitas. Fungsi mobilitas sendiri didefinisikan sebagai penyelenggaraan kegiatan pemindahan pasukan dari satu daerah operasi kedaerah operasi lain di mandala perang yang bertujuan untuk mendekatkan pasukan sendiri kepada musuh atau memusatkan kekuatan.Dalam fondasi pertahanan militer, fungsi mobilitas memiliki peran yang paling krusial apabila dihadapkan pada luas wilayah dan kondisi geografis di Indonesia yang merupakan negara kepulauan.Dalam hal ini, penyelenggaraan fungsi mobilitas harus didukungoleh sistem transportasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

militer yang mampu memobilisasi pasukan secara tepat waktu dan tepat tujuan (Sisriadi, 2016).

Kelima, fungsi proyeksi kekuatan. Fungsi proyeksi kekuatan sendiri didefinisikan sebagai kegiatan penggunaankekuatan militer untuk mengatasi suatu krisis, meningkatkan stabilitas kawasan, dan memberikan efek tangkal.Istilah tersebut digunakan oleh banyak negara dengan pengertian yangberbeda-beda sesuai dengan karakteristik geografi negara yang bersangkutan (Sisriadi, 2016).

Keenam, fungsi dukungan. Dalam hal ini, fungsi dukungan merupakan fungsi yang berkaitan dengan kemampuan dukungan militer dalam penyelenggaraan pertahanan negara dan keamanan nasional serta pemberdayaan wilayah pertahanan. Fungsi dukungan sendiri memiliki spektrum yang sangat luas, baik dalam OMP maupun OMSP. Dalam OMP, fungsi dukungan mencakup dukungan operasi pertahanan udara nasional, dukungan operasi intelijen, dukungan operasi teritorial, dukungan operasi informasi, dukungan operasi NUBIKA, dukungan operasi PERNIKA, dukungan operasi SURTA, dukungan operasi khusus,dukungan operasi pengungsian, dan dukungan operasi SAR. Sedangkan pada OMSP, fungsi dukungan mencakup dukungan bantuan penganggulangan bencana dan keamanusiaan, dukungan operasi pengungsian dan dukungan operasi pemeliharaan perdamaian dunia (Sisriadi, 2016).

Selain pembentukan pertahanan milliter berlandaskan enamprinsip di atas, strategi dalam membangun postur pertahanan Indonesia yang ideal dapat juga mengacu pada MEF (*Minimum Essential Forces*). Konsep MEF sendiri didefinisikan sebagai suatu standar kekuatan pokok minimum TNI yang disiapkan sebagai prasyarat utama serta merupakan dasar bagi efektivitas tugas pokok dan fungsi TNI dalam menghadapi ancaman yang bersifat aktual (Badan Sarana Kementrian Pertahanan Republik Indonesia, 2010).*Minimum Essential Forces*merupakangebrakan pemerintah dalam subjek kebijakan pertahanan nasional. MEF adalah amanat pembangunan nasional di bidang pertahanan keamanan yang ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Periode 2010-2014.Implementasi MEF dibagi ke dalam tiga rencana strategis atau renstra, yaituRenstra 1 tahun 2010-2014,Renstra 2 tahun 2015-2019, dan terakhir Renstra 3 tahun 2020-2024. Dalam Renstra 1, pemerintah menganggarkan dana sebesar 156 Trilliun untuk penyediaan alutsista (Saragih, 2013). Pada Selanjutnya, pada Renstra 2, pemerintah menganggarkan dana untuk TNI sebesar 106 Trilliiun (Supriatin, 2018), sedangkan untuk Renstra 3 masih direncanakan penganggarannya.

Untuk mengidealkan postur pertahanan dan disegani baik di kancan regional maupun internasional, MEF bertujuan untuk mencapai ketentuan pokok minimum tersebut. Tekanan pada kata minimum merajuk pada fakta bahwa MEF merupakan satu bentuk kekuatan pokok yang memenuhi standard tertentu serta memiliki efek tangkal sehingga tidak merajuk kepada konsep perlombaan senjata maupun sebagai strategi membangun kekuatan untuk memenangkan peran secara total (Rusman, 2018).

Adapun ekspektasi utama pengimplementasian MEF adalah untuk mendorong Indonesia memiliki sebuah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kekuatan pertahanan yang handal yang mampu dioperasikan dan tidak bergantung pada asistensi negara lain. Oleh karena itu, MEF difokuskan pada pembangunan alutsista TNI dengan meninjau jenis dan produk alutsista yang dibutuhkan, anggaran pembelian alutsista, dan durasi pengadaan alutsista yang dibutuhkan.Dalam hal ini, Indonesia mempunyai industri dalam negeri melalui PT. PINDAD sebagai tempat produksi senjata, amunisi, dan kendaraan; PT. PAL yang menangani pembuatan kapal; dan PT. Dirgantara Indonesia untuk pesawat terbang (Rusman, 2018).

Berangkat dari kesadaran akan pentingnya peningkatan kualitas TNI, pemerintah Indonesia sudah merevitalisasi alutsista yang dimiliki TNI, khususnya yang usianya sudah tua. Hal ini mengingat luas laut dalam negeri yang dimiliki Indonesia seluas 93.000 km persegi (termasuk di dalamnya teluk, selatdan laut ditambah juga dengan area laut luar dan dan ZEE (Zona Eknonomi Eksklusif)mencapai total luas 5.000.000 km persegi (Rusman, 2018).Dalam hal ini, salah satu alutsista yang perlu direvitalisasi TNI adalah kapal selam. Sejak Perang Dunia I, kapal selam sering digunakan sebagai pemburukapal permukaan yang mematikan dan diuntungkan karena kesenyapannya. Salah satu keunggulan kapal selam adalah mampu memberikan efek penggentar (*deterrence effect*) yang efektif untuk musuhnya (Rizanny, 2017).

Stealth, covert, dan asimetris merupakan strategi pertempuran dan teknologi yang dimiliki kapal selam yang memberikan keuntungan akses di laut secara tidak langsung dan memberikan banyak keuntungan yang bisa membuahkan kemenangan serta memberikan efek besar kepada musuh danlebih superior daripada kapal perang lainnya.Mengingat angkatan laut Indonesia juga mengoperasikan kapal selam, maka dari itu pemanfaatan atas kelebihan yang dimiliki kapal selam sangat penting(Rizanny, 2017).

Menentukan seberapa banyak kekuatan kapal selam yang diperlukan dan bagaimana pola operasi untuk kapal selam merupakan tugas berat bagi Indonesia.Indonesia memerlukan kapal selam konvensional yang berukuran besar agar dapat beroperasi jauh dari pangkalan untuk mencermati letak geografis dan perkembangan lingkungan strategis regional(Rizanny, 2017).

Di masa datang satuan kapal selam nantinyadiharapkan bisa berkontribusi dalam mendorong peran kepemimpinan Indonesia baik itu di tingkat Asia Tenggara serta ikut serta dalam memelihara perdamaian dunia sesuai denganparadigma yang dimiliki TNI AL yakni menjadi angkatan laut berkelas dunia (*World Class Navy*) (Rizanny, 2017).

Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan

Kerjasama pertahanan Indonesia dan Korea Selatan pada pemenuhan alutsista angkatan laut dimulai pada saat penandatanganan *Memorandum of Understanding* pada *Navy to Navy Talks* antara TNI AL dengan Angkatan Laut Korea ditandatangani pada bulan Desember 2016. Selain itu, Korea Selatan juga meningkatkan kerjasama di bidang jual beli peralatan militer seperti yang tertuang dalam kontrak penjualan 8 unit CN-235 berdasarkan pada *Letter Of Agreement* yang ditandatangani oleh wakil dari kedua negara pada bulam April 1997 (Seung-Yoon, 2005).

Dalam laporan tahunan 1994-1995 disebutkan bahwa TNI-AL sedang memesan 1

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

buah *Ocean Going Tug Boat* atau Kapal Tunda Samudra yang masih diproses di galangan kapal Daewoo Pusan. Korea Selatan juga pernah memproses kendaraan militer (jeep dan truk), tank ringan, plant amunisi, kapal perang, angkatan laut, amunisi, alat-alat anti demonstrasi, dan parasut terjun payung untuk diekspor ke Indonesia sesuai dengan jumlah yang telah disepakati (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2012).

Kerjasama pada bidang pertahanan yang pernah terjalin antara Indonesia dengan Korea Selatan diantaranya adalah perjanjian mengenai pengaturan pelaksanaan antara Departemen Pertahanan dan Keamanan Republik Indonesia dengan Kemitraan Pertahanan Republik Korea Selatan tentang penerimaan bersama jaminan mutu antar pemerintah untuk material dan jasa pertahanan(*Agreement Between the Department of Defence and Security of the Republic of Indonesia and the Ministry of National Defence of the Republic of Korea Concerning Mutual Acceptance of Government Quality Assurance of Defence Materiel and Services*) yang ditandatangani di Jakarta pada tanggal 7 Oktober 1999(Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2012).

Selain penandatangan kontrak di atas, kontrak berupa *Letter of Intent* atau kerjasama khusus industri pertahanan antaraDepartment Pertahanan Republik Indonesia dengan Kementrian Pertahanan Nasional Republik Korea*(Letter of Intent for Specific Defence Industry Cooperation between the Department of Defence of the Republic of Indonesia and the Ministry of National Defence of the Republic of Korea*) juga ditandatanganitepatnya pada tanggal 22 Desember 2000 di Jakarta (Ministry of Foreign Affairs of The Republic of Indonesia).

Selanjutnya,pada tanggal 4 Desember 2006 hubungan bilateral Indonesia dan Korea Selatan ditingkatkan menjadi kemitraan strategis melalui penandatanganan *Joint Declaration on Strategic Partnership*oleh Presiden RI Soesilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Korea Selatan Roh Moo Hyun di Jakarta. *Joint Declaration on Strategic Partnership* memiliki tiga pilar kerjasama, yakni kerjasama politik dan keamanan, kerjasama ekonomi, perdagangan dan investasi, dan kerjasama sosial budaya(KBRI Seoul, tt). Selain itu, pada tanggal 6-8 Maret 2009 Presiden ROK, Lee Myung-bak juga menyepakati sebuah LOI (*Letter of Intent*) di bidang pertahanan (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2012) yaitu berupa pengembangan kerjasama proyek jet perang antara Departemen Pertahanan Republik Indonesia dan Administrasi Program Akusisi Pertahanan Republik Korea *(Letter of Intent on Co-development of a Fighter Jet Project between the Department of Defence of the Republic of Indonesia and the Defence Acquisition Program Administration of the Republic of Korea*) (Ministry of Foreign Affairs of The Republic of Indonesia, 2014).

Tepatnya pada tanggal 15 Juli 2010 bertempat di Seoul, Pemerintah Indonesia menandatangani*Memorandum Of Understanding* (MOU) mengenai kerjasama pengembangan pesawat tempur KF-X yang kemudian dilanjutkan dengan kontrak tentang *Technology Development Phase Program*atau pengembangan Pesawat Tempur KF-X/IF-X pada tanggal 20 April 2011 di Daejeon. Berdasarkan peraturan Presiden tentang program pengembangan pesawat tempur IF-X, tahapan pengembangan pesawat tempur IF-X dibagi dalam tiga tahap, yaitutahap pengembangan teknologi,tahap pengembangan rekayasa serta manufaktur, dantahap produksi. Tahap pengembangan teknologi merupakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tahapan untuk membangun persyaratan operasional, identifikasi teknologi, dan desain konfigurasi Pesawat Tempur IF-X (Jalo, 2015).

Kerjasama antara Indonesia dengan Korea Selatan industri pertahanan dipusatkan pada pengembangan kapal selam kelas changbogo dan pengembangan pesawat temput KFX/ IFX. Kedua proyek ini menjadi fokus utama kerjasama strategis antara Indonesia dengan Korea Selatan. Kapal selam kelas changbogo sendiri memiliki beberapa teknologi mutakhir seperti *Latest Combat System, Enchanced Operating System, Non-hull penetrating mast, and Comfortable Accommodation*. Dalam hal ini, pembelian kapal selam changbogo memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan TNI Angkatan Laut (Jalo, 2015).

Pembelian dan Pengembangan Kapal Selam DSME 209/1400

Sebagaimana diuraikan sebelumnya, kapal selam telah menjadi salah satu program prioritas modernisasi alutsista TNI Angkatan Laut. Disamping memiliki teknologi persenjataan yang tinggi, kapal selam juga mampu memberikan efek *deterrence* atau daya tangkalterhadap negara lain yang berupaya secara ilegal memasuki perairan nasional(Meidiani, 2018). Dengan alokasi anggaran pengadaan 3 unit kapal selam yang sangat besar yang kemudian dibagi dalam dua rencana strategis (Renstra) yaitu Renstra I tahun 2004-2009 sebesar 350 juta dolar Amerika Serikat, dan Renstra II tahun 2010-2014 sebesar 730 juta dolar AmerikaSerikat, Indonesia melaui industri dalam negeri berkeinginan untuk menguasai teknologi kapal selam(Inspektorat Jenderal Kementrian Pertahanan Republik Indonesia, 2014).

Selain memiliki daya tangkal yang baik, pentingnya Indonesia memiliki kapal selam juga memiliki tujuan untuk menjaga wilayah laut Indonesia yang memiliki luas 93.000 km persegi meliputi selat, teluk, dan laut ditambah dengan area laut luar termasuk laut teritorial dan Zona Eknonomi Eksklusif (ZEE) yang totalnya mencapai 5.000.000 km persegi (Rusman, 2018).Dalam hal ini, diharapkan satuan kapal selam tersebut dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap negara Indonesia sebagai *leadership role* di kawasan regional dan ikut serta dalam permasalahan global (Agussalim & Alfadh, 2011).Hal ini konsisten dengan paradigma TNI AL yaitu menjadi angkatan laut berkelas dunia (*World Class Navy*) (Rizanny, 2017).

Korea Selatan dipilih sebagai tempat pembelian kapal selam tak lain karena pertimbangan harga yang lebih murah dari negara lain. Untuk tiga kapal selam, Korea Selatan mematok hargasebesar USD 1 miliar, sedangkan harga dari negara lain per unit mencapai USD 450 juta-USD 500 juta. Menurut Rahmat Lubis, Kepala Badan Sarana Pertahanan Kementerian Pertahanan, pembelian tiga kapal selam dari Korsel adalah seharga USD 1 miliar. Dalam hal ini, dengan kisaran harga tersebut adalah tidak mungkin bagi pemerintah untuk dapat membeli kapal selam dari negara Eropa yang harganya berkisar USD 450-USD 500 juta hanya untuk satu kapal selam.Selain masalah harga, Korea Selatan dapat dikatakan sebagai mitra yang mumpuni dari segi kualitas, bahkan dalam pengadaan selalu cepat dalam pengiriman barang.

Rahman Lubis menambahkan,selama ini produsen kapal selam Korea Selatan berkenan datang ke Indonesia dan membimbing PT PAL Indonesia untuk memproduksi kapal selam sendiri. Kapal selam dari Korea Selatan juga memiliki kualitas dan kecanggihan yang sama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan kapal selam sejenisnya. Memiliki berat 1.600ton, kapal selam produksi Korea Selatan juga dilengkapi dengan torpedo. Dalam hal ini, kecanggihan diesel elektrif kapal selam produksi Korea Selatan relatif sama dengan kapal selam yang lain yaitu harus senyap dalam kurun waktu yang lama, dan dilengkapi dengan persenjataan yang memenuhi standar (Julaikah, 2014).

Kapal selam changbogo dipilih oleh Kementerian Pertahanan karena dinilai memiliki teknologi yang membuat kapal selam ini menjadi sangat senyap namun mematikan. Pemilihan kapal selam changbogo di antaranya dipengaruhi oleh pertimbangan doktrin perang Indonesia yang menempatkan peperangan sebagai upaya untuk bertahan dan tidak memiliki niat untuk melakukan penyerbuan atau*pre-emptive strike* ke kawasan luar wilayah Indonesia. Walaupun kapal selam changbogo relatif kecil, dengan doktrin tersebut, kapal selam changbogo dianggap mumpuni untuk bermanuver di wilayah perairan Indonesia. Selain itu, dalam menyerang musuh, perang laut Indonesia memiliki doktrin untuk tidak menempatkan kapal selam untuk bergerak sendiri. Kapal selam bergerak bersama kapal lain untuk saling melindung (Saragih, 2012) (lihat gambar 1

Gambar 1
Kapal Selam DSME 209/1400



Sumber: Hyo-sik, Lee, 2016.

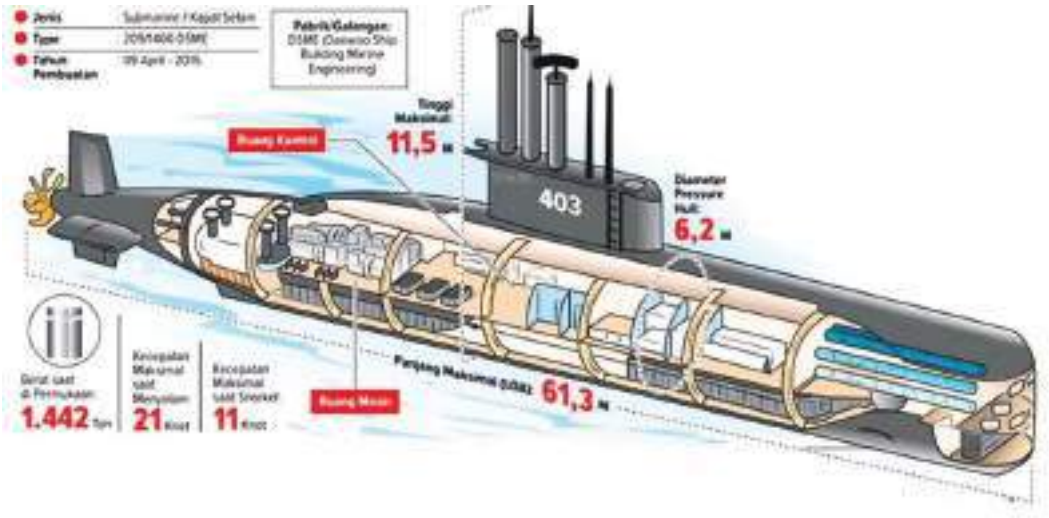
Tepatnya di tahun 2012, Indonesia dan Korea Selatan mulai merealisasikan pengembangan kapal selam sebagai proyek alutsista yang dinamakan DSME209/1400*Submarine* (*changbogo class*). Penambahan kapal selam ini diharapkan dapat menjadi tempat untuk mengolah kemampuan sumber daya manusia (SDM) lokal dalam pembuatan kapal selam. Mantan Wakil Menteri Pertahanan Sjafrie Sjamsoedinmengatakan bahwa dalam kontrak pembelian tiga kapal selam juga sudah meliputi alih teknologi atau *transfer of technology*pembuatan kapal selam. Berdasarkan kontrak pembelian ketiga kapal selam tersebut, dana diambil dari alokasi pengadaan alutsista tahun 2010-2014 yangmenghabiskan biaya sekitar USD 1,079.999. Kepala Badan Sarana Pertahanan Mayor Jenderal Ediwan Prabowoberdalih bahwa demi menjamin terlaksananya alih teknologi, pembuatan kapal selam ketiga akan dilakukan sepenuhnya di dalam negeri melaui PT. PAL (Meidiani, 2018) (lihat gambar 2).

Kapal selam kelas changbogo milik Korea Selatan pada awalnya adalah kapal selam Tipe 209/1200 yang telah dimodifikasi sedemikian rupa sejak permulaan abad 21,diantaranyatermasuk penambahan panjang lambung kapal yang disetarakan dengan kapal selam tipe 209/1400 dan tipe209/1500, kemampuan untuk meluncurkan rudal *sub-Harpoon,* penggunaan sistem AIP, dan juga sistem akustik penangkal torpedo baru (*Torpedo Acoustic Counter Measures*/TACM) yang dikembangkan secara mandiri oleh Korea Selatan (Meidiani, 2018).

Untuk memperkuat skuadron kapal selam di Korea Selatan, kapal selam DSME209/1400 sendiri merupakan pesanan khusus dari *Korean Navy*yang saat ini terdiri

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2
Spesifikasi Kapal Selam DSME 209/1400



Sumber: Ginanjar, 2017.

dari beberapa kelas yaitu *Midget*, U209/1200, dan U214/1800. Dimulai sejak awal tahun 2015, proyek desain kapal selam berbobot 3000 ton pembangunannya direncanakan pada tahun 2016 (Jalo, 2015).Meskipunturunan dari tipe U-209 buatan Jerman, spesifikasi yang tinggi juga telah di sematkan secara khusus pada kapal selam DSME209/1400. Spesifikasinya meliputi kesenyapan yang tinggi, mampu menghindari deteksi, mampu menyelam hingga kedalaman 250 meter, pemutakhiran teknologi serta memiliki kecepatan yang mampu melaju hingga 21 knot ketika menyelam. Kapal selam DSME209/1400 juga dituntutuntuk beroperasi terusmenerus selama lebih kurang 50 hari. TNI AL telah mengirimkan tujuh orang personel yang masing-masing dibekali kemampuan dan pengetahuan khusus mengenai kapal selam jenis 209 secara profesional selama proses pembangunan kapal selam di Korea(Jalo, 2015).

Dalam proses pengembangan satuan tugas kapal tersebut, Komandan Saatgaslah yang bertanggungjawab dengan bantuan personel lainnya. Berikut adalah daftar pembagian tugas secara khusus dalam satuan tugas.

Pertama, pengawas Platform melingkupi bidang permesinan, badan kapal, *outfitting*, *painting*, baterai, dan pendorongan serta kelistrikan kapal selam.*Kedua*, pengawas Sewaco yang mencakup bidang sensor, navigasi, komunikasi, senjata, dan sistem kendali senjata kapal selam.*Ketiga,*perwira Diklat yang bertugas mengarahkan serta mengendalikan kegiatan pendidikan dan pelatihan untuk awak kapal selam.*Keempat*, perwira Administrasi dan Logistik yang bertugas mengatur dan mengendalikan proses administrasi kontrak serta sistem logistik komponen-komponen kapal selam. *Kelima,*kesekretariatan yang bertugas mengendalikan kegiatan ketatausahaan dan administrasi personel dalam satuan tugas kapal selam.

Dari sisi teknologinya, terdapat beberapa keunggulan yang dimiliki oleh kapal selam DSME209/1400. *Latest combat system, enhanced operating system, non-*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

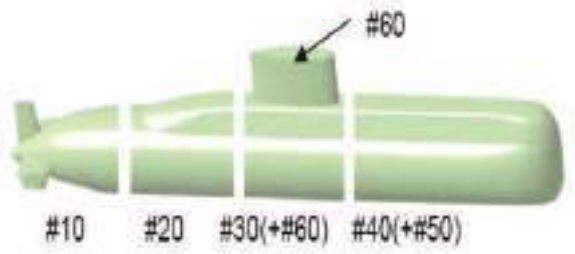
hull penetrating mast and Comfortable accommodation merupakan State of the art technology yang dimiliki oleh kapal selam ini. *Battery* buatan Korea Selatan merupakan elemen terpenting dalam kapal selam tipe tersebut untuk sumber tenaga (Jalo, 2015). Jenis baterai kapal selam buatan Korea Selatan ini digunakan pada semua sumber tenaga kapal selam disana. Persenjataan dan sistem kendali senjata di kapal selam ini juga merupakan salah satu nilai unggul. Dipersenjatai dengan 8 buah tabung peluncur torpedo untuk torpedo berukuran 533mm, kapal selam ini disemati *blackshark* yang mampu*mendeploy* ranjau laut. Disisi lain,kapal selam ini juga memiliki desain yang mumpuni untuk meluncurkan rudal (Jalo, 2015).

Menyangkut sistem kendali senjata kapal, untuk mengatur dan mengendalikan sistem peperangan dan pekuncuran torpedo, TNI AL memilih sistem kendali senjata MSI MK2 yang dilengkapi dengan sensor dan peralatan elektronika yang canggih dan modern. Jika *Flank Array Sonar*belum pernah dimiliki kapal selam Cakra milik Indonesia, maka nantinya sistem ini akan dipasang dan digunakan di kapal selam baru(Jalo, 2015).Dalam kapal selam baru ini, terdapat berbagai keunggulan serta kelebihan sistem dan peralatan yang digunakan jika dibandingkan dengan kapal selam sebelumnya. Di dalam desain kapal selam barunya, TNI AL memilih Radar serta ESM dari Indra-Spanyol, *Integrated Navigation System* dari SAGEM-Prancis, Optronic dan Periskop dari Cassidian-Jerman, dan sistem Sonar dari L3 Elac Nautic-Jerman(Jalo, 2015).

Selain sistem kendali persenjataan, hal terpenting yang menjadi prioritas adalah prosedur keselamatan dan keamanan kapal selam dan personel dalam perancangan desain DSME209/1400. Di kapal selam ini terdapat dua unit *life rafts* dengan kapasitas 25 personel dengan bekal darurat selama 6 hari. MK-X produksi Inggris sejumlah 48 buah dipilih sebagai pakaian dan keselamatan dan perlindungan dari dekompresi selama proses evakuasi(Jalo, 2015). Sementara itu, bentuk pintu baterai yang dibuat sesuai dengan aturan NAVSEA 0994-LP-013-9010 pada mulut pintunyamerupakan hal yang paling menonjol dibanding dengan kapal selam Cakra. Demikian proses evakuasi menggunakan *Deep Submergence Rescue Vehicle* (DSRV) dapat di lakukakn (Jalo, 2015).

Adapun skema pembuatan kapal selam terpisah dalam *Local Production/ Joint Production* yaitu *section* #30 dan #40 di produksi di PT. PAL, sementara*section* #10, #20 dan #50 sistem senjata dan sistem pendorong di produksi di DSME, kemudian di PT. PAL Indonesia*final assembly* hinga dengan pembuatan kapal selam dilakssanakan (Prasetyo, dkk, 2017) (lihat gambar 3.

Gambar 3
Skema Pembagian Pembangunan Kapal Selam
DSME 209/1400



Sumber: Prasetyo, dkk. (2017: 92).

Dalam pengerjaannya, sejumlah 206 orang insinyur dilibatkan oleh PT. PAL Indonesia bekerjasama dengan pihak DSME untuk dididik menjadi ahli dalam pembuatan kapal selam serta terampil di buidang produksi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapal. Bayu Wicaksono selaku Manajer Humas PT. PAL Indonesia mengatakan bahwa dari 206 orang insinyuryang terpilih, 120diantaranya ditugaskan untukmerancang kapal selam dan 186 lainnya di bidang produksi, yang mempunyai kualifikasi sebagai desainer sejumlah 20 orang.Secara bertahap sejumlah 120 orang terpilih di bidang perancangan kapal selam dikirimkan untuk meningkatkan kualifikasinya ke Korea Selatan secara bertahap. Dalam hal ini, pembuatan desain merupakan tahap pertama dan kemudian diikuti tahap *enginnering*, serta tahap berikutnya yaitu perakitan persenjataan. Bayu menerangkan bahwapenandatanganan*Memorandum of Understanding* (MoU) dalam kerjasama tersebut adalah pemerintah Indonesia melalui Kementerian Pertahanan sedangkan pemerintah Korea Selatan diwakili oleh DSME (Jannah, 2018).

Berikut adalah penjelasan pembagian tahapan pengerjaan kapal selam diesel listrik series DSME209/1400 (Prasetyo, dkk, 2017).

Pertama, ahli Korea Selatan dikerjakan sepenuhnya pada kapal selam pertama di galangan kapal Daewoo *Shipbuilding and Marine Engineering* (DSME) di tahun 2013. Jangka waktu kapal selam pertama dengan nomor lambung H7712 dikerjakan selama 52 bulan (tanggal 9 Maret 2017) dari kontrak efektif tanggal 9 November 2012.

Kedua, tepat pada tanggal 9 Mei 2017, kapal selam kedua dengan nomor lambung H7713 diserahkan setelah 59 bulan, dengan melibatkan ahli dari Korea Selatan dan dikerjakan juga di Korea Selatan sementara pihak Indonesiadiikutsertakandalam proses pelatihan perakitan kapal selam.

Ketiga, dalam kurun waktu 73 bulan, kapal selam ketiga dengan nomor lambung H7714 diserahkan pada tanggal 9 Desember 2018.

Pelatihan menjadi hal utama pada kerjasama pembangunan kapal selam Korea Selatan dan Indonesia ditimbang dari sumber daya manusia di Indonesia yang masih bergantung dengan negara lain dalam pembangunan kapal selam. Sebagai upaya Indonesia untuk mengejar ketertinggalan teknologi, yakni dengan memprioritaskan pelatihan terhadap sumber daya manusia PT. PAL Indoensia (Persero) ataupun *stakeholder* yang terkait dalam pembangunan kapal.Dibandingkan dengan pembangunan teknologi kapal selam, saat ini sumber daya manusia PT.PAL hanya memiliki kemampuan membangun kapal-kapal atas air. Sepertihalnya isi dari kontrak pada Lampiran F disebutkan bahwa pelatihan telah diatur. Pengadaan pelatihan dan jumlah personel yang dilibatkan dalam pelatihan tersebut diuraikan pada lampiran tersebut (Meidiani, 2018).

Dua dari tiga kapal selam yang diterima pada 09 Mei 2017 lalu, sudah dapat dioperasionalkan oleh pihak pemerintah, sementaradikarenakan belum terpenuhinya beberapa spesifikasi sesuai yang disyaratkan oleh Korea Selatanyang menjadi bentuk ToT masih mengalami hambatan.Dalam hal ini, untuk memberikan keuntungan bagi pihak Indonesia, pihak Korea Selatan memberikan prasyarat sebagai bentuk penjaminan mutu. Sementara itu,dikarenakan pihak Indonesia belum mampu memenuhi prasyarat tersebut, maka hal tersebut justru menjadi penghambat bagi pembangunan kapal selam ketiga (Meidiani, 2018).

Tantangan Yang Ada

Tantangan Menyiapkan Infrastruktur Pendukung

Menguasai teknologi militer, penguasaan teknologi militer tersebut menggambarkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemampuan industri pertahanan untuk dapat menggerakkan sumber daya yang dimiliki guna membangun dan mengembangkan alutsista merupakan salah satu tujuan kemandirian industri pertahanan.Pada dasarnya, struktur rancang bangun dan teknologi pada kapal selam merupakan teknologi yang mutakhir dan kompleks sehingga untuk mampu menguasai teknologi kapal selam, maka dibutuhkan penerapan strategi dan metode yang sesuai dengan kemampuan dan pengalaman dari sumber daya manusia didukung dengan struktur organisasi, serta penyiapan infrastruktur yang memadai selain juga dukungan dari pihak-pihak terkait (Sulistijono, 2017).

Dilihat dari *roadmap* yang dibuat PT. PAL Indonesia, tercatat PT. PAL Indonesia membagi kegiatan pembangunan dan pengembangan kapal selam DSME 209/1400 menjadi tiga tahapan.

Tahap I program *Transfer of Technology* dilaksanakan terlebih dahulu melalui proses *Joint Section* untuk kapal selam ketiga sesuai dengan kontrak awal pembelian tiga kapal selam dari pabrik DSME Korea Selatan.

Tahap II mendahulukan rencana skema *Joint Production* dengan galangan kapal produsen, dimana PT. PAL Indonesia diharapkan sudah mampu memproduksi pembuatan kapal selam yang dibagi menjadi 5 seksi dari kapal selam yang dibuat keseluruhannya dengan memberdayakan SDM dan fasilitas infrastruktur yang ada di PT. PAL Indonesia (Persero).

Tahap III atau *whole production*. Dalam hal ini, apabila keseluruhan bagian kapal selam telah mampu diproduksi oleh PT. PAL Indonesia maka proses pembangunan kapal selam dapat dikategorisasikan dalam tahapan ini meskipun masih dalam status *Joint Production*. Adapun yang dimaksud dengan *joint production* sendiri adalah desain masih milik galangan kapal produsen sehingga semua peralatan masih berasal dari saran galangan kapal produsen. Meskipun demikian, dalam *joint production*, semua pelaksanaannya telah diolah oleh SDM sertasaranadan prasarana yang ada diPT. PAL Indonesia. PT. PAL Indonesia memiliki tujuan unutk menguasai teknologi produksinya (Sulistijono, 2017).

Terkait dengan faktor sumber daya manusia, sumber daya manusia sendiri adalah faktor utama dari suksesnya suatu kegiatan perusahaan dalam peningkatan kemampuan penguasaan teknologi khususnya pada proses *transfer of technology* pembuatan dan pengembangan kapal selam yang dilaksanakan oleh PT. PAL Indonesia dari landasan kapal DSME Korea Selatan. Faktor usia merupakan kesenjangan utama pada sektor Sumber Daya Manusia di PT. PAL Indonesia dimana antar personel yang diganti terpaut selisih usia yang jauh. Selain itu, kesiapan jumlah SDM organik PT. PAL Indonesia sangat tidak memadai, hal tersebut berbanding terbalik dengan tingkat beban pekerjaan yang dihadapi (Sulistijono, 2017).

Adapun usaha yang telah dilakukan PT. PAL Indonesia dalam menyiapkan dan meningkatkan kualitas SDM untuk menghadapi dan melangsungkan proses *transfer of technologi* perakitan kapal selam dari DMSE Korea Selatan tersebut tampak pada hal-hal sebagai berikut.

Pertama, untuk memenuhi jumlah kebutuhan kebutuhan SDM sesuai dengan yang dibutuhkan dalam melaksanakan *transfer of technology*dilakukanlah seleksi personel guna memenuhi jumlah. Proses seleksi tersebut dilakukan dengan mengambil personel dari personel struktural PT. PAL Indonesia, sedangkan kekurangannya akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diambilkan melalui seleksi personel dari luar PT. PAL Indonesia dengan penilaianefektivitas dan efisiensi. Dalam hal ini, beberapa personel dengan kualifikasi tertentu diambil dari beberapa perusahaan yang sesuai, sebagai contoh personel bidang *bending shell pressure hull* direkrut personel dari PT. Barata Indonesia, untuk bidang pengkajiankekuatan struktur kapalselam berbasis *finite element* direkrut personil dari FakultasTeknik Perkapalan (FTK)ITSSurabaya, dan terakhir untuk bidang pengembangan elektronika dan sistem senjata personil diambil dari PENS-ITS Surabaya.

Kedua, selain melakukan seleksi personel, kolaborasiriset juga dilaksanakanoleh PT. PAL Indonesia dengan lembaga pemerintah maupun swasta di antaranya adalahkerjasama dengan LHI-BPPT,Perguruan Tinggi ITS Surabaya, Kementrian Riset dan Teknologi (Dikti), dan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pertahanan.

Ketiga, personel yang akan berangkat mengikuti *training*dibekali dengan materi (1). *Pre-training*perakitan kapal selamolehjasa konsultan dari Korea Selatan; (2). Pembekalan teknis, intelijen dan bela negara oleh TNI AL; (3). Pembekalan keahlian bahasa Inggris dan bahasa Korea; (4). *Training* dan sertifikasi DT dan NDT untuk pengelasan.

*Keempat,*mempersiapkan fisikdanmental personel yang akan berangkat dengan mengikuti *training* OJT/ToT, yaitu (1). *Training Korean culture lecture and leadership;* (2).Pengarahan dari Direksi PT. PAL Indonesia; (3). Penyuluhan dari *Project Officer* Kementerian Pertahanan

Kelima, untuk mengikuti pelatihan program *transfer of technology* pembuatan kapal selam di galangan kapal DSME Korea Selatan dikirimkan personel yang telah terealisasi sejumlah 206 personel.

Keenam, menangani materi yang telah diperoleh dari DSME dengan cara: (1). Sembari menunggu pelaksanaan kegiatan *joint section* untuk kapal selam ketiga di PT. PAL Indonesia, personil yang telah menempuh OJT di DSME dan telah kembali ke PT.PAL Indonesia ditugaskan untuk membuat laporan lengkap tentang semua kegiatan yang diikuti, seluruh data dikumpulkan di satu tempat dan diberi *password*. (2). Untuk mempertahankan dan mengaplikasikan ilmudan kemampuan di bidang masing-masing yang telah diperoleh dari pelatihan ToT maupunOJT, personil tersebut akan dilibatkan untuk mendukung kegiatan *overhaul* KRICakra-401 dan kegiatan *overhaul* KRINanggala-402.

Ketujuh, mengadakan koordinasi dan tindak lanjut kolaborasi dengan membentuk suatu team sebagai fasilitas kerja bersama secara lebih detaildengan tujuan menemukan jalan keluar bagi persoalan yang bisa munculdalam rentang proses terjadinya transfer teknologi, yang beranggotakan tim ahli dari PT. PAL Indonesia serta tim ahlidariDSME. Mereka memiliki tugas utama mendiskusikan dan menyusun secara rinci prosalan yang muncul selama proses *transfer of technology* dilakukan.

Kedelapan, mengoptimalkan jasa konsultan untuk membantu membuat perencanaan pengembangan infrastruktur maupun dalam penyediaankemampuanSDM. Sebagai contoh, berapa kuantitas personel yang patut disiapkan sesuai bagian yang dibutuhkan, teknologi yang harus dicapai dan kuasai, maksudnya hingga level apa teknologi dapat dikuasai agar bisa mampu dan mandiri (Sulistijono, 2017).

Untuk menyelesaikan galangan kapal selam dengan desain bangunan maupun *layout* penempatan peralatan dan perlengkapan *joint*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

*section,*PT. PAL Indonesiatelah membangun fasilitas infrastruktur sarana dan prasarana serta peralatan dan perlengkapan.Dalam hal ini, semuanya disamakan dengan konsep dari galangan kapal DSME Korea Selatan sebagai landasan kapal penyumbang transfer teknologi. Beberapa hal yang harus diperhatikan dan diantisipasi oleh PT. PAL Indonesia dalam persiapan dan pembangunan fasilitas infrastruktur, peralatan, dan perlengkapan untuk galangan kapal selam, hal yang dimaksud adalah munculnya prediksi mengenai fleksibilitas dari fasilitas infrastruktur dan peralatan maupun perlengkapan yang masih dibangun untuk dirancang dengan sedemikian rupa agar fungsi dan produktifitasnya masih bisa relevanuntukbeberapa puluh tahun kedepan dengan mempertimbangkandan memperhitungkan adanya kemungkinan dilaksanakannya penambahan, peningkatan kemampuan, danmodifikasi (Sulistijono, 2017).

PT. PAL Indonesia sendiri telah membangun fasilitas infrastruktur dan menyiapkan peralatan maupun melengkapi perlengkapan untuk sarana dan prasarana galangan kapal selamsupaya mampu melaksanakan keseluruhan *whole production*. Namun demikian, dalam proses perjalanannya sempat terjadi perubahan kebijakan pemerintah yang mengakibatkan pembangunan fasilitas tidak berjalan sesuai dengan ekspetasi. Limitasi dukungan pemerintah Indonesia hanya mampu untuk memenuhi kepentingan fasiltas dan peralatan atau perlengkapan untuk melaksanakan *joint section*(Sulistijono, 2017).

Kondisi ideal kerjasama industri pertahanan Indonesia dengan Korea Selatan sebenarnya telah memenuhi tujuan Indonesia yaitu membangun pertahanan secara mandiri, namun demikian dalam pelaksanaan kerjasama tersebut faktanya terdapat berbagai hambatan. Menurut Timbul Siahaan, selepas kerjasama Indonesia-Korea Selatan timbul beberapa hambatan yang menyebabkan pembangunan kapal selam secara mandiri masih belum dapat dilaksanakan. Materialkapal selam yang belum dapat disuplai dari dalam negeri juga menimbulkan hambatan. Contohnya adalah plat baja yang digunakan sebagai bangunan kapal selam. Dalam hal ini, Korea sendiri masih bergantung pada sektor impor plat baja dari Jerman. *Roll* terhadap baja bisa saja dilakukan oleh PT. Krakatau Steel, namun material berupa plat baja masih harus diimpor" (Prasetyo, dkk, 2017: 99).

Terkait hal ini, LaksdaTNI (Purn) Rachmad Lubis berpendapat bahwa hambatan yang dimaksud adalah PT. Krakatau Steel belum mampu memproduksi bahan kapal selam berupa baja; kurangnya pendanaan;SDM dan teknologi yang belum memadai; dan payung hukum yang belum sepenuhnya didukung oleh pemerintah (Prasetyo, dkk, 2017). Ia berpendapat bahwa dalam proses kerjasama pembangunan dan pengembangan kapal selam DSME 209/1400, TOT tidak mampu berjalan dengan lancar dikarenakan pengkhususan SDM yang ditetapkan oleh Korea Selatan belum mampu dipenuhisehingga pengiriman personil mengalami hambatan.

Hasil analisis data di atas membuktikan evaluasi dalam pemenuhan tujuan keberlanjutan pembangunan kemandirian alutsista belum dapat dipenuhi.Selepas dari kerjasama Indonesia-Korea Selatan, keberlanjutan pembangunan alutsista akan merujuk pada pemahaman pengembangan keahlian industri pertahanan membangun kapal selam. Hal ini setidaknya disebabkan olehbeberapa hambatan seperti PT. Krakatau Steel belum mampu memproduksi bahan kapal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

selam berupa baja; kurangnya pendanaan; sertaSDM dan teknologi yang belum memadai (Prasetyo, dkk, 2017).

Tantangan Kebijakan Kerjasama

Pelaksanakan penelitian dan pengembangan rekayasa teknologi akan selalu sebanding pada dukungan finansial dari pemerintah.Konsep pola besar yang dipakai oleh KKIP dalam menperluas kemandirian industri pertahanan setidaknya diukur dari tiga kapasitas, salah satunya adalah kapasitas finansial atau kapasitas ekonomi nasional, maka keberhasilan industri pertahanan dalam mendapatkan keberhasilannya mencapai kemandiriansalah satunya ditentukan oleh kemampuan dukungan dana (Prasetyo, dkk, 2017). Dalam hal ini, dapat diintepresetasikan bahwa kualitas kekuatan militer dapat terbangun sesuai dengan kemempuan ekonomi.

Selain persoalan finansial, kebijakan pemerintah menjadi penentu atas kelangsungan pengembangan teknologi industri pertahanan untuk menuju kemandirian. Upaya kemandirian PT. PAL Indonesia sebagai industri strategis pertahanan nasional di bidang maritim juga harus diperhatikan oleh pemerintah sebagai pembuat kebijakanbaik dari sisi peraturan maupun perundang-undangan yang dapat digunakan sebagai payung hukummaupun dari sisi keputusandan penentuan rencanapembelian alutsista kedepan untuk dapat menguasai dan mengembangkan satu jenis yang sama dulu. Disini dibutuhkan konsistensi kebijakan dari pemerintah (Sulistijono, 2017).

Untuk mencapai kemandirian dalam memproduksi alutsista,sejauh ini pemerintah telah menetapkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan sebagai undang-undang yang mendukung upaya industri pertahanan dalam negeri. Sesuai dengan Pasal 3 UU RI No. 16 Tahun 2012 yang berbunyi: (1). Mewujudkan industri pertahanan yang profesional, efektif, efisien, terintegrasi, dan inovatif. (2). Mewujudkan kemandirian pemenuhan alat peralatan pertahanandan keamanan, dan yang terakhir. (3). Meningkatkan kemampuan memproduksi alat peralatan pertahanan dan keamanan, jasa pemeliharaan yang akan digunakan dalam rangka membangun kekuatan pertahanan dan keamanan yang andal(Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

Penetapan undang-undang tersebut didasari oleh adanya visi yang harus diterapkan untuk mencapai kesuksesan dan kemandirian industri pertahanan dalam negeri.Visi tersebut memuat semangat untuk mewujudkan kemampuan produksi secara mandiri alat peralatan pertahanan dan keamanan. Kemampuan industri pertahanan harus didukung oleh manajemen yang cakap serta mengandalkan sumber daya manusia yang mempunyai standar kapasitas dan kapabilitas tinggi. Hal ini dapat mendorong tercapainya kebutuhan teknologi alat peralatan pertahanan yang kebutuhannya selalu menyesuaikan perkembangan zaman (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

PT. PAL Indonesia hadir sebagai jawaban atas salah satu tuntutan dan tantangan Negara Kesatuan Reoublik Indonesia yang memiliki indusri strategis pertahanan dan keamanan. Namun demikian, sangat di sayangkan bahwa kemampuan PT. PAL Indonesia masih tergolong terbatas sehingga diperlukan usaha untuk melakukan peningkatan dan pemanfaatan industri pertahanan. Independensi pertahanan dan keamanan membutuhkan semangat dan koordinasi yang baik dari semua kalangan, serta harus didukung oleh kebijakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemerintah dalam pemberdayaan segenap kemampuan sumber daya nasionaltermasuk perangkat regulasi (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

Dengan adanya perangkat pengaturan yang jelas dan tegasserta wujud pembangunan sistem industri pertahanan yang teroganisir, efektif, dan efisien, maka pemberdayaan segenap kemampuan industri nasional untuk mendukung pemenuhan kebutuhan alat peralatan pertahanan dan keamanan dapat dimaksimalkan. Adanya dasar hukum tentang pelaksanaan sektor industriketananan nasional, seperti aturan dalam undang-undang mengenai industri pertahanan sejatinya dapat memperkuat serta mengoptimalkan industri supaya dapat mencapai independensi pemenuhan kebutuhan alat peralatan pertahanan dan keamanan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

Tujuan, fungsi, dan ruang lingkup dari industri pertahanan diatur dalam Undang-Undang RI No. 16 Tahun 2012. Disamping itu, hal-hal yang diaturjuga bersangkutan dengan kelembagaan, Komite Kebijakan Industri Pertahanan (KKIP), tata industri pertahanan, dan hasil produk dari seluruh proses produksi yang dilakukan industri pertahanan yang dipasarkan.

SIMPULAN

Berdasar uraian di atas dapat ditarik simpulan sebagai berikut.

Pertama, kerjasama antara Indonesia dengan Korea Selatan dalam pengembangan kapal selam sebagai proyek alutsistaDSME-209/1400 *Submarine* (*Changbogo Class*) merupakan kebijakan untuk memperkuat visi pengadaan kapal selam Indonesia pada tahun 2024, serta meningkatkan kemampuan sumber daya manusia (SDM) terkait pembuatan kapal selam. Dengan demikian, kerjasama ini lebih dari sekedar pembelian alutsista semata, ia merupakan bagian dari kebijakan strategis Indonesia dalam mewujudkan kemandirian maritim di masa yang akan datang.

Kedua, kerjasama antara Indonesia dengan Korea Selatan mengedepankan skema alih teknologi untuk mendukung kemandirian dan kemajuan industri serupa di dalam negeri yang dipimpin pengembangannya oleh PT. PAL Indonesia. Namun demikian, penelitian ini menemukan adanya kendala dan tantangan yang dihadapi dalam peningkatan kapal selam tersebut, khususnya terkait dengan kemampuan PT. PAL Indonesia yang masih terbatas dalam pembuatan kapal selam DSME 209/1400. Keterbatasan tersebut dikarenakan: (1).Indonesia belum memiliki kemampuan dalam bidang rancang bangun kapal selam, serta masih kurang optimalnya fasilitas infrastruktur saranadan prasarana yang dimiliki oleh PT PAL Indonesiasendiri dalam kegiatan pemeliharaan, perbaikan, maupun pembuatan kapal selam; (2). Kemampuan sumber daya manusia yang dimiliki oleh PT. PAL Indonesia masih terbatas dan minim pengalaman dalam merancang kapal selam, begitu juga dalam kelemahan dalam menguasai teknologi terbaru.

Selanjutnya direkomendasikan hal sebagai berikut.

Pertama, Kementerian BUMN yang membawahi BUM, sebagai bahan pelaksanaan dan pengadaan infastruktur yang akan melaksanakan proses *transfer of technology*, hendaknya menginventarisir perusahan-perusahaan nasional yang bergerak pada sektor industri pertahanan. Hal ini dimaksudkan untuk mengantisipasi terhambatnya proses revitalisasi industri pertahanan yang belum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

siap untuk melaksanakan *transfer of technology*seperti yang tercermin dari PT. PAL Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Agussalim, D. & Alfadh, M. F. 2011. *"Kekayaan dan Supremasi Politik: Menguatnya Ancaman Konflik Terbuka dalam Gelimang Globalisasi".*Verity: *Jurnal Hubungan Internasional*,*3:5, 1-19.*

Badan Sarana Kementrian Pertahanan Republik Indonesia.2010. "Kebijakan Pertahanan Negara Tentang Minimum Essential Force Komponen Utama", diakses dari *https://www.kemhan.go.id/baranahan/2010/03/02/kebijakan-pertahanan-negara-tentang-minimum-essential-force-komponen-utama.html, pada 01 Januari 2019.*

Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. 2012. *Laporan Kunjungan Kerja Komis I DPR-RI Seoul*, Busan Republik Korea Selatan 26 Desember-30 Desember 2011.

Ginanjar, D. 2017. "Selamat Datang, Nagapasa! Kapal Selam Baru Milik Indonesia", *Jawa Pos,*diakses dari*https://www.jawapos.com/nasional/hankam/28/08/2017/selamat-datang-nagapasa-kapal-selam-baru-milik-indonesia/, pada 14Oktober 2019.*

Hyo-sik, L. 2016. "DSME launches 2nd submarine for Indonesia", *The Korea Times,*diakses dari*http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2016/10/123_216676.html, pada 8 Oktober 2019.*

Inspektorat Jenderal Kementrian Pertahanan Republik Indonesia. 2014."Peraturan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 Tentang Rencana Strategis Pertahanan Negara Tahun 2010-2014", diakses dari *https://www.kemhan.go.id/itjen/2012/08/14/peraturan-menteri-pertahanan-republik-indonesia-nomor-26-tahun-2012-tentang-rencana-strategis-pertahanan-negara-tahun-20102014.html, pada 28 Desember 2018.*

Jalo. 2015. "Changbogo, Siluman Penjaga Nusantara", diakses dari*https://jakartagreater.com/changbogo-siluman-penjaga-nusantara/, pada 28 Oktober 2018.*

Jannah,S.M., 2018, "RI-Korea Kerjasama Bikin Kapal Selam, Ini Progesnya", diakses dari *https://finanmce.detik.com/industri/d-4293714/RI-Korea-kerja-sama-bikin-kapal-selam-ini-progresnya, pada 12 November 2019*

Julaikah, N. 2014. "Ini alasan pemerintah beli kapal selam dari Korea Selatan", diakses dari *https://www.merdeka.com/uang/ini-alasan-pemerintah-beli-kapal-selam-dari-korea-selatan.html, pada 25 Oktober 2018.*

KBRI Seoul. (tanpa tahun). "Indonesia dan Korea Selatan selenggarakan joint commission meeting ke-2 untuk lebih perkokoh kerjasama bilateral", diakses dari *http://www.kbriseoul.kr/kbriseoul/index.php/id/2013-01-21-22-49-05/berita-terkini/544-indonesia-korea-selatan-selenggarakan-joint-commission-meeting-ke-2-untuk-lebih-perkokoh-kerjasama-bilateral, pada28 Oktober 2018.*

Meidiani, S. A. 2018. Kerjasama Indonesia - Korea Selatan dalam Industri Kapal Selam Indonesia Tahun 2011-2016". *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional,6:3, 1220.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ministry of Foreign Affairs of The Republic of Indonesia. (2014). *Letter of Intent on Co-development of a Fighter Jet Project between the Department of Defense of the Republic of Indonesia and the Defense Acquisition Program Administration of the Republic of Korea.*

Pramodhawardani, J. 2009. "Efisiensi Manajemen Alutsista", diakses dari *http://lipi.go.id/berita/efisiensi-manajemen-alutsista/4389, pada 2 Januari 2019.*

Prasetyo, T., Armawi, A., & Salim, D. A. 2017. "Evaluasi Kinerja KKIP Dalam Kerjasama Republik Indonesia-Korea Selatan Pada Pembangunan Kapal Selam Untuk Mendukung Ketahanan Alutsista TNI Angkatan Laut". *Jurnal Ketahanan Nasional, 23:1, 86-103.*

Puspen TNI. 2005. "PembinaanMental Merupakan Fungsi Komando", diakses dari *https://tni.mil.id/view-1416-pembinaan-mental-merupakan-fungsi-komando.html, pada 8 Januari 2019.*

Puspen TNI. 2007. "Validasi Organisasi Dan Revisi Doktrin TNI Telah Selesai", diakses dari *https://tni.mil.id/view-4526-validasi-organisasi-dan-revisi-doktrin-tni-telah-selesai.html, pada 9 Januari 2019.*

Rizanny, D. 2017. "Mengapa Indonesia perlu Kapal Selam Konvensional Jarak Jauh?", diakses dari, *http://maritimnews.com/2017/06/mengapa-indonesia-perlu-kapal-selam-konvensional-jarak-jauh/, pada 5 Juni 2019.*

Romansyah, B.S. 2015. "Kerjasama Jerman dan Indonesia dalam Hal Pembelian Senjata Milliter untuk Modernisasi Alutsista TNI". *Jom FISIP, 2:1 , 1.*

Rusman. 2018. "Pentingnya Minimum Essential Force (MEF) sebagai Strategi Kebijakan Pertahanan Indonesia", diakses dari *http://theglobal-review.com/pentingnya-minimum-essential-force-mef-sebagai-strategi-kebijakan-pertahanan-indonesia/, pada 5 Januari 2019.*

Saragih, R. 2013. "Minimum Essential Force TNI Tahap 2 (2015-2019)", diakses dari *http://jakartagreater.com/minimum-essential-force-tni-tahap-2-2015-2019/>, pada 3 Januari 2019.*

Schreer, Benjamin, 2013. *Moving beyond ambitions? Indonesia's military modernization.* Barton, Australia: ASPI.

Seung-Yoon, Y.2005. *40 Tahun (1966-2005) Hubungan Indonesia Korea Selatan.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Sisriadi. 2016. "Pengembangan Postur Perthanan Milliter Guna Mendukung Terwujudnya Poros Maritim Dunia". *Media Informasi Kementrian Pertahanan,*59:43, 7.

Sulistijono, R. K. 2017. "Kemandirian PT.PAL Indonesia (Persero) sebagai Industri Strategis Pertahanan Nasional dalam Pembuatan Kapal Selam Diesel Electrik Klas 209". *Jurnal Strategi Perang Semesta*,3:1, 25-39.

Supriatin. 2018. "Tahun Depan, Pemerintah Tambah Anggaran Alutsista Menjadi Rp 75 Trilliun", diakses dari *https://www.merdeka.com/peristiwa/tahun-depan-pemerintah-tambah-anggaran-alutsista-menjadi-rp-75-trilliun.html, pada 16 Januari 2019.*

Peraturan Perundangan

Undang-Undang No. 16 Tahun 2012 Tentang Industri Pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KOMPETENSI PROGRAM STUDI DIPLOMA TEKNIK PERKAPALAN DALAM INDUSTRI MARITIM INDONESIA

Mohd Ridwan, EkoYulianto
Program Studi Diploma III Teknik Perkapalan
Fakultas Teknik Universitas Diponegoro

Abstract

***Mohd Ridwan, Eko Yulianto**, in paper competency of naval architecture diploma program on Indonesian maritime industry explain that Shipbuilding engineering professionals is part of the leading maritime industry is expected to become the motor of development of national maritime fleet in the implementation of cabotage (Impres No.5, 2005), this will reduce foreign exchange spending nearly 99 trillion rupiah per year due to the use of foreign fleets, and the creation of new jobs as a supporter of the maritime industry. So the presence of workers who have competence in the field of shipbuilding (ship building, naval architecture, marine engineering enginerring and maritime transportation) is urgently needed and their capability to compete with other countries that previously controlled the sea as a source of national income should be the Indonesian government's attention.*

Keywords: Professional shipbuilding techniques, competency

PENDAHULUAN

Perkapalan merupakan bagian dari industri maritim yang menjadi tulang punggu transportasi laut khususnya bagi negara kepulauan. Walaupun transportasi laut merupakan kegiatan turunan dari sektor perdagangan antar pulau dan antar negaya yang telah terbukti memiliki keungulan komperatif sangat ekonomis (*economics of scale*) dalam menunjang perdangangan internasional sejak 3200 tahun sebelum masehi (Mesir).

Indonesia menjadi salah satu wilayah yang paling strategis dalam jalur pelayaran dunia (Mesir telah berhubungan dagang dengan Indonesia pada 1200 SM). Namun hal ini tidak menjadikan Indonesia menerima keuntungan dari kegiatan perdangan internasional tersebut. Kesempatan ini justru diambil oleh negara tetangan sperti Singapur dan Malaysia, mereka telah mampu menyediakan sarana pelabuhan yang menjadi *Hub Port* bagi armada kapal dunia.

Dapat kita bayangkan besarnya keuntungan yang diperoleh oleh dua negara tersebut karena 71% perdangangan Internasional menggunakan transportasi laut (*sea borne trade*), dimana dalam jumlah berat adalah berkisar 96% diangkut oleh armada kapal (moda laut). 70 % dari transportsi laut untuk perdangangan Internasional melalui perairan Indonesia, artinya 70% dari armada kapal internasional menyinggahi *hub port* ke dua negara tersebut.

Sumber daya laut dapat dijadikan sebagai motor dalam pembangunan nasional dan dapat menjadi tumpuan untuk mensejahterakan bangsa. Namun kenyataan saat ini dari sisi transportasi laut, dapat dilihat bahwa armada kapal yang menjadi alat pemersatu bangsa dalam segi ekonomi Indonesia, masih sangat tergantung pada armada kapal asing (< 50 %).



Gambar.1. Jalur pelayaran Indonesia

Melalui Inpres 5 tahun 2005 “asas cabotage” (“asas cabotage” adalah prinsip hukum yang dianut oleh sebagian besar negara maritim dunia yang menyatakan bahwa angkutan di dalam suatu negara hanya dapat diangkut oleh kapal yang berbendera dari negara yang bersangkutan). Pemerintah Indonesia berkomitmen dan mengambil Kebijakan Kelautan (Ocean Policy) yang berpihak pada pembangunan ekonomi maritim. Kemudian ini ditindak lanjuti dengan langkah-langkah konkrit lanjutan menyangkut industri/ekonomi maritime

Kebijakan perkapalan, kepelabuh-an, transportasi laut dan antar moda, prioritas kegiatan ekonomi, kebijakan fiskal, kebijakan investasi, kebijakan energi, kebijakan dirgantara, kebijakan pembangunan daerah dan kawasan serta tatanan kelembagaan dan kebijakan pembangunan sumber daya manusia berpedoman pada visi dan misi maritim (bagian dari kebijakan kelautan).

Implementasi kebijakan kelautan memiliki dinamika dan tantangan, sebagai contoh : kebijakan pemerintah Thailand untuk merebut pangsa pasar transportasi laut dengan rencana membuat *kanal di semenanjung Kra*, hal ini akan mengurangi volume transportasi laut yang melalui perairan nusantara (Indonesia), yang merupakan tantangan bagi Indonesia selama membangun kekuatan ekonomi maritim sejalan dengan dinamika perubahan, dan komitmen kuat adalah kunci untuk membangun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ekonomi berdaya saing (*comparative*), menciptakan pasar dalam negeri yang dapat berperan dalam ekonomi global.

Agar dapat bersaing dengan negara lain, Indonesia harus memiliki tenaga profesional atau sumber daya manusia andal yang memiliki kompetensi khususnya dibidang teknik perkapalan agar mampu mendukung pembangunan industri maritim terutama dalam hal pembangunan armada kapal nasional, dan menjadi tuan rumah di perairan laut Indonesia.

Selain pendidikan khusus di bidang perkapalan juga menciptakan kultur/budaya kemaritiman yang memiliki karakter dinamis dan sangat diperlukan karena khususnya armada kapal, memiliki sifat ekonomi , seperti : Nilai investasi tinggi yang beresiko tinggi, Jangka waktu panjang, *Service life* makin berkurang, *Overaging* (memperhatikan faktor keselamatan dan komersial).

KONDISI PERKAPALAN NASIONAL

Perairan Indonesia dengan letak geografi strategis, yaitu terletak pada jalur persimpangan 70% arus perdagangan dunia lewat laut (*sea-borne trade*), namun peran Indonesia sangat kecil dari angkutan komoditi perdangangan dunia tersebut yaitu hanya 0.69%, dibanding negara tetangga (Malaysia 1.17% & Singapura 2.66%). Jumlah armada kapal yang terlibat 672 unit (554 nasional, 118 asing), dari 554 berbendera Indonesia namun sebagian besar adalah milik asing, hal ini dapat kita lihat dalam tabel 1.

Tabel.1. Jumlah Unit Kapal Niaga dari beberapa Negara.

Negara	Deadweight tonnage (x 1000)			Persentase (%)	
	Nas.	Asing	Total	Nas.	Dunia
China	27.110	29.703	56.813	52,28	6,77
Hongkong	17.246	23.747	40.993	57,93	4,88
Korea	10.371	16.887	27.258	61,95	3,25
Taiwan	5.297	18.034	23.331	77,30	2,78
Singapura	12.424	9.909	22.333	44,37	2,66
Malaysia	6.054	3.781	9.835	38,44	1,17
Indonesia	3.660	2.094	5.754	36,39	0,69

Sumber:UNCTAD 2005

Dalam tabel 1 bahwa walaupun jumlah kapal Indonesia lebih banyak dari negara Malaysia (259 unit) ataupun Singapura (443 unit), namun kapasitas angkut per unit kapal kecil yaitu rata-rata 3.144 Dwt, sedangkan Malaysia 14.286 Dwt dan Singapura 38.033 Dwt.

Total jumlah armada kapal yang melayani angkutan di Indonesia baik dalam negeri maupun ke luar negeri adalah 1.405 kapal dengan total kapasitas adalah 4.416.795 Dwt , Namun yang menjadi perhatian disini adalah usia kapal tersebut, adalah : 0 – 4 tahun 1 %; 5 – 9 tahun 3 %; 10 – 14 tahun 6 %; 15 – 19 tahun 5 %; 20 tahun keatas 85 %. Artinya 85 % kapal Indonesia sudah saatnya untuk diremajakan dalam waktu dekat, dengan usia kapal tersebut jelas kemampuan armada nasional beberapa tahun kedepan akan turun dengan drastis.

Akibat rata-rata kapasitas angkut armada nasional kecil (3.144 dwt), maka armada kapal hanya melayani *feeder port* (port singapura, Malaysia: port klang & Tanjung Pelepas) untuk angkutan ekspor impor (96% dikuasai kapal asing, walaupun berbendera Indonesia), sehingga devisa yang menguap mencapai US$.8miliar-US$.9 miliar ditelan para operator pelabuhan asing tersebut.

Kapal berbendera asing yang menguasai bidang jasa angkutan dalam negeri mencapai angka 46,8% dan sisanya baru operator dalam negeri. Akibatnya, total devisa yang dikantongi kapal asing diperkirakan mencapai US$ 11 miliar atau setara dengan Rp 99 triliun per tahunnya. potensi kemaritiman kita selalu dimakan orang lain. Ikan, contohnya. Menteri Perikanan menyebutkan, kita selalu rugi US$ 2 miliar- US$ 3 miliar per tahun karena ikan yang hilang di curi armada kapal perikanan asing

Pola perdagangan eksport/import menggunakan FOB/CIF (freight on bord / cost insurance freight) menyebabkan pihak luar negeri bebas menentukan armada angkutan laut yang akan mereka gunakan untuk melayani komoditi eksport/import tersebut. Hal ini dimungkinkan dengan bebasnya kapal asing masuk langsung kepelabuhan di Indonesia tanpa melalui Hub Port yang menjadi terminal komoditi eksport/import. Hal ini juga diperparah dengan kapasitas kapal per unit kecil dengan usia yang kebanyakan diatas 15 tahun.

Berdasarkan kondisi ini maka Pemerintah melalui departemen terkait telah memiliki komitmen untuk memberikan prioritas investasi untuk mengadaan armada kapal nasional (Radjasa. 2006). Pemerintah memproyeksikan investasi swasta di transportasi laut empat tahun mendatang mencapai Rp 326,59 triliun atau 80,27% dari total investasi swasta di sektor transportasi. Investasi laut sebesar itu, menurut Hatta, sekitar 99% atau sekitar Rp 323,36 triliun akan diprioritaskan untuk membangun armada kapal baru ataupun bekas.

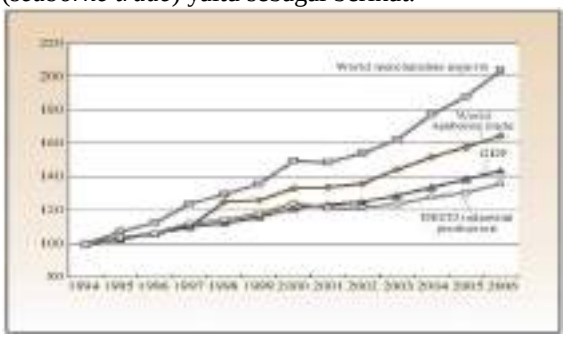
Upaya ini sejalan dengan kebijakan pemerintah yang baru-baru ini mengeluarkan Instruksi Presiden (Inpres) No. 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, yakni dengan memberlakukan *azas cabotage* (kewajiban menggunakan kapal domestik di perairan nasional). "Dengan prioritas itu, alokasi investasi swasta untuk membangun armada kapal baru akan mencapai rata-rata Rp 64,673 triliun per tahun.". Pemerintah juga berkomitmen, untuk program jangka pendek, yaitu : satu, pemerintah sedang mengupayakan kredit murah untuk meremajakan armada dalam negeri; Dua, akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merestrukturisasi peraturan perundang-undangan yang menyangkut pelayaran. Tiga mempersiapkan tenaga kerja profesional dalamg perkapalan baik untuk operator kapal, pelabuhan, dan bangunan baru serta reparasi kapal.

PROSPEK PERKAPALAN DALAM PERDAGANGAN DUNIA

Kebutuhan kapal sebagai alat angkut moda laut yang sangat ekonomis di bandingkan dengan angkutan moda lain, terutama dipicu dengan meningkatnya harga minyak dunia menjadikan transportasi laut menjadi sangat dibutuhkan. Walaupun demikian kebutuhan transportasi laut dalam perdagangan dunia sangat tergantung pada besarnya volume perdagangan dunia lewat laut (*seaborne trade*) yaitu sebagai berikut.



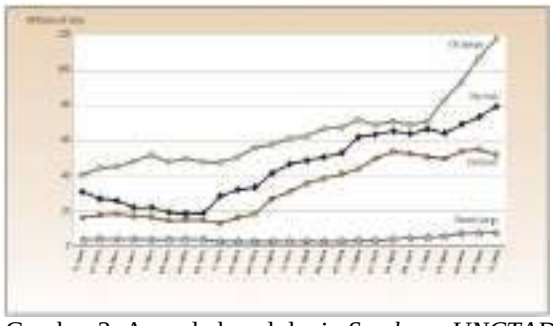
Gambar 2. Volume perdagangan dunia lewat laut (*seaborne trade*) *Sumber : UNCTAD 2007*

Ini didorong dengan meningkatnya perdagangan antar negara dalam era global dimana negara berkenbang dan sedang berkembang berpacu untuk meningkatkan aktivitas ekonominya rata 3 % dan 6,7 % (2006). Dalam waktu bersamaan peningkatan perdagangan menggunakan kapal dagang sebagai alat transportasinya adalah 8 % atau dua kali lipat pertumbuhan ekonomi dunia, sehingga permintaan angkutan laut selama tahun 2006 adalah 7.4 milliar ton. Pada transportasi laut angka tersebut menyebabkan peningkatan 5.5 % atau 30.686 ton-mil.

Pelayaran dunia di awal tahun 2007 meningkat 8.6 % yaitu 1.04 milyar deadweight tons (dwt) yang terdiri dari armada kapal tanker meningkat 8,1% dry bulk carriers 6,2 % dimana ari dua type kapal ini menguasai hampir 72% dari total tonnage cargo dunia. Sementara itu general cargo meningkat 4.9 % (2006) serta penigkatan paling tinggi adalag untuk tipe kapal container yaitu 15,5% (17 juta dwt. Untuk memenuhi kebutuhan akan kapal ini telah dilakukan order untuk armada kapal baru dengan jumlah seperti ditunjukkan pada Gambar 3.

Jumlah tonnage kapal yang diorder sampai akhir 2006 adalah 302.7 juta dwt, (sebanyak 6.908 unit kapal) antara lain :

Oil Tanker : 118,0 juta dwt
Dry Bulk Carriers : 79,0 juta dwt
General Cargo : 8,0 juta dwt
Container Ship : 51,7 juta dwt
Kapal jenis lain : 45,6 juta dwt



Gambar.3. Armada kapal dunia *Sumber : UNCTAD 2007*

Jumlah pesanan armada kapal akan bertambah sejalan dengan makin tua nya usia kapal yang sedang dioperasi saat ini yaitu rata-rata berusia 12 tahun, dengan kapal yang paling muda adalah container yaitu rata-rata 9,1 tahun, namun hampir 56,8 % armada kapal berusia di atas 19 tahun, yang beberapa tahun kedepan harus diremajakan.

Dalam rangka meremajakan armada kapal dunia maka dibutuhkan Industri perkapalan yang andal dengan sumber daya manusia dan industri penunjang yang mampu dan memiliki kapasitas sesuai dengan perkembangan perdagangan dunia. Saat ini industri galangan kapal di negara asia timur yang menguasai suplai kapal dunia antara lain adalah :

Hyundai Heavy Industries, Korea, world's Largest .
Daewoo Shipbuilding & Marine Eng. Korea, world's 2nd largest .
Samsung Heavy Industries, Korea, world's 3rd largest.
Aker Shipyard, Norway,World's 4.
Waigaoqiao Shipyard, China, world #1 (in 2015).
-Keppel Shipyard, Singapore, 17 yard's world.
Sumber : LR's shipyard list

Sifat industri perkapalan di samping padat karya juga high technology menyebabkan negara maju yang memiliki soft skill tinggi tidak lagi merminat dalam bidang ini sehingga kesempatan bagi dunia yang sedang berkembang untuk menghasilkan devisa, dengan mengekspor produk-produk alat transportasi laut untuk mendukung perdagangan dunia.

Seluruh galangan kapal dunia diatas sudah memiliki order pembangunan kapal baru juga alat-alat yang berhubungan dengan penambangan di laut. Sehingga dari galangan kapal di asia timur menguasai lebih 80% order pembangunan kapal dunia tersebut; dimana :

40% order kapal baru dunia dikuasai oleh Korea, dengan memiliki 3 galangan kapal yang terbesar di dunia dan fokus pada pembangunan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapal-kapal bernilai tinggi seperti kapal LNG, FSPOB, Chemical and oil tanker, dan menjadikan industri perkapalan sebagai industri strategis, didukung oleh pembangunan sumber daya manusia dan Industri penunjang beserta finacial yang baik.

24 % order kapal juga dikuasai oleh negara Jepang, industri perkapalan merupakan industri strategis yang didukung dengan sumberdaya manusia dimana, sebagian besar diambil dari program kerja magang bekerjasama dengan negara yang sedang berkembang, sperti Pilipina, Indonesia dan negara di Asia lainnya. Disamping hal itu industri perkapalan Jepang telah mampu menghasilkan kapal dengan kualitas dan teknologi tinggi, produktivitas konstan dengan skala besar.

14 % dikuasai oleh China, sebagai negara dengan jumlah tenaga kerja yang banyak dan gaji sangat murah, mereka mampu membangun kapal - kapal *bulk carriers*, didukung dengan kebijakan pemerintah yang memihak pada pengembangan industri perkapalan



Gambar.4. Industri perkapalan (*shipyard*)

Kontrak pembangunan kapal baru ini, dengan ukuran rata-rata: *14.000 TEU's* (*container ship*) dan *VLCC 300.000 dwt* (*very large croude oil carriers*), dilakukan oleh pihak galangan kapal dengan pemilik kapal yang kebanyakan berasal dari negara Eropa dan Asia antara lain ;

Tabel. 2 Negara yang mendominasi armada kapal dunia

Negara	x 1.000.000,- DWT
Greece	166
Japan	138
Germany	81
China	67
Norway	46
US	45
Hongkong (China)	44
Korea	31
Singapore	24
UK	22

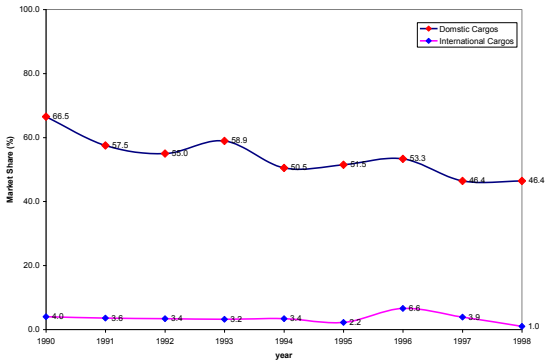
Sumber: Unctad

PROSPEKTUS SDM BIDANG PERKAPALAN INDONESIA

Dengan semakin besarnya permintaan armada kapal baru dunia terutama untuk kapal kontainer dan tankers, maka tidak salah indonesia juga harus bisa mengambil bagian dalam industri perkapalan tersebut, disamping sangat strategis, indonesia sebagai negara kepulauan sudah mengenal kapal sejak zaman kerajaan Sriwijaya dan pelaut-palaut Nusantara terkenal sangat andal.

Kondisi armada kapal nasional saat ini sudah mulai tua sehingga dalam lima tahun kedepan sudah harus diganti dengan yang baru , sementara itu dengan di berlakukannya asas cabotage maka jumlah kapal yang berbendera Indonesia akan terus di perbanyak untuk dapat melayani perdagangan ekspor/impor Indonesia maupun antar pulau.

Data terakhir (*dari berbagai sumber*) menunjukan bahwa *share* ***Transportasi Laut Luar Negeri Armada Nasional*** hanya mencapai 5,6 % dari total muatan sebesar 345 juta ton, sedangkan untuk ***Transportasi Laut Dalam Negeri*** hanya mencapai 46.4 % dari total angkutan 170 juta ton (perkembangan *market share* untuk angkutan laut dapat dilihat dalam grafik pada Gambar 5).



Gambar.5. Grafik perkembangan market *share* armada nasional (*sumber : Dephub*)

Armada kapal nasional baru mencapai 2.53 % dari total armada kapal Asia (0.61% armada dunia), masih jauh di bawah dari beberapa negara di Asia, yang dapat di lihat dari tabel .3.

Bagi negara kepulauan seluas Indonesia, kegiatan transportasi laut merupakan tulang punggung untuk merealisasi cita-cita yang dikandung di dalam azas Wawasan Nusantara dan mewujutkan masyarakat adil dan makmur, sehingga kekuatan armada kapal nasional perlu di tingkatkan, agar dapat berkompetisi dengan negara lain terutama dalam menraih muatan perdagangan dunia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Untuk dapat mewujudkan Transportasi laut yang handal dan kredibel, maka perlu dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang memadai dan handal pula, dibarengi dengan kebijakan-kebijakan yang menunjang serta diterjemahkan ke dalam bentuk peraturan-perundangan yang *komprehensif dan pragmatis*. Oleh karena itu, merupakan kewajiban kita untuk menata Sub Sektor Perhubungan Laut/Maritim demi kejayaan Bangsa dan Negara, yang meliputi Aspek maritim di bidang : *Angkutan Laut, Kepelabuhanan, Navigasi, Keselamatan apal dan Pelayaran, Lingkungan Maritim dan Pencemaran Laut, SDM, Hukum dan Kerjasama Internasional*, dan bersinergi dengan industri penunjang lainnya, serta yang tak kalah penting untuk mewujutkan hal di atas adalah kebijakan pemerintah berupa dukungan financial dan fiskal yang memihak pada bidang transportasi laut.

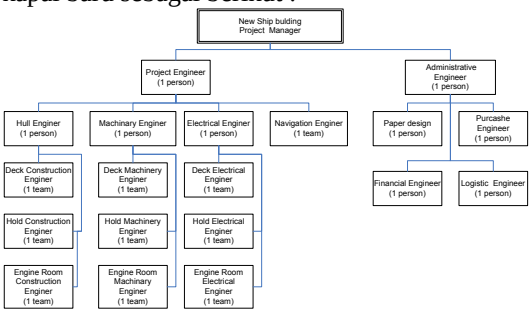
Dukungan Finasial dan Sumberdaya Manusia bidang perkapalan merupakan faktor yang sangat menentukan bagi terwujudnya peran armada nasional dalam melayani pengembangan perdagangan (ekonomi) Indonesia dengan pihak internasional dan antar pulau di dalam negeri. Dengan melihat sifatnya yang padat modal, padat karya, melibatkan berbagai macam infrastruktur dan sektor lainnya yang saling terkait, serta faktor permintaan derifative pada sektor angutan laut, menyebabkan sektor maritim memiliki resiko yang tinggi bagi investasi. Namun hal ini dapat dieliminasi dengan penguasaan terhadap persoalan-persoalan kemaritiman khususnya sektor ankutan laut serta di jamin dengan kebijakan yang memihak, maka resiko investasi tersebut dapat diminimalis, dan memberikan keuntungan jangka panjang yang jauh lebih baik dari industri darat lainnya.

Institusi yang melibatkan sumberdaya perkapalan dalam sektor transportasi/ angkutan laut ini, terdiri dari tiga bagian, yaitu : pemilik angkutan (*carrier*), Operator infrastruktur dan fasilitas pendukung (*non-carrier*), dan architectur transportasi cargo (*freight forwarder*), serta institusi pendukung :

1. Pemiliki angkutan (*carriers*).
   a. Pemilik kapal (*ship owner*).
   b. Perusahaan agen pelayaran dan operator kapal.
   c. Operator angkutan jalan, kereta api dan udara.
2. Operator infrastruktur dan fasilitas pendukung (*non-carriers*)
   a. Operator Terminal (laut dan udara),
   b. Operator gudang
   c. Operator depot / pelabuhan kering / kargo konsilidasi (*CFS, container freight station*.)
   d. Perusahaan packaging, dll
   e. Galangan Kapal (*shipyard*)
3. *Freight forwarder*, merupakan artsitek/perencana angkutan barang, yang biasa bertindak sebagai pemilik barang (*on behalf shipper or consignees*), dan bertangung jawab dalam seluruh proses transportasi barang, mulai dari perencanaan , dokumentasi, pengontrolan dan pengamatan sampai barang diterima di tempat tujuannya.
4. Institusi Pendukung
   a. Asuransi, Karantina, Bea cukai
   b. Perbankan, Lembaga keuangan non bank lainnya
   c. Teknologi Informasi (*IT system*).
   d. Lembaga pendidikan Perkapalan dan Pelayaran.
   e. Biro klasifikasi kapal, dll

Hal di atas menunjukan betapa luasnya sektor yang akan melibatkan SDM perkapalan sepuluh tahun kedepan, terutama jika kita lihat jumlah kapal baru yang harus dibangun agar kebijakan *cabotage* dapat di terapkan adalah 6.392.000,- dwt jika rata 1 unit kapal (10.000 dwt) maka jumlah kapalnya adalah 630 unit.

Dalam satu proyek pembangunan kapal tenaga profesioanl yang dibutuhkan dapat kita lihat pada struktur organisasi manajemen pembanguanan kapal baru sebagai berikut :



Gambar.6. Struktur Organisasi Proyek Pembanguan Kapal baru.

Project manager, *project Engineer*, dan *Administrative Engineer* dibutuhkan SDM yang berpengalaman dan profesioanal dengan strata pendidikan minimal Diploma IV Teknik Perkapalan, Kemudian setingkat dibawah manager dengan SDM minimal memiliki pengalaman dan pendidikan Diploma III Teknik Perkapalan, serta

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

team dibawahnya dengan Pengawasan dan pelaksana dengan SDM berpendidikan Diploma III Teknik Perkapalan dibantu dengan tenaga terampil berpendidikan menegah atas.

Degan demikian akan dibutuhkan SDM Teknik perkapal dengan tingkat profesional (memiliki keahlian dan keterampilan) untuk membangun satu unit kapal baru pertahunnya rata-rata 100 orang, sehingga jumlah total untuk membanguan armada kapal nasional di perkiraaakan 6000 orang SDM.

Sementara ini Pendidikan profesional teknik Perkapalan yang diselengarakan oleh UNDIP sejak 1976 baru menghasilkan 1500 orang. Sesuai dengan perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan dibidang perkapalan, kompentensi lulusan diploma teknik perkapalan harus di tingkatkan minimal memiliki sertifikasi profesi seperti : Welding Insspector, Welding Enginer, Hull and Machinery Designer dengan penguasaaan software applikasi Teknik Perkapalan.

SDM Dengan kompetensi Teknik perkapalan ini juga dibutuhkan oleh bidang lain selain bidang utama (*new bulding and repair*) pada galangan kapal seperti :

Owner Surveyor dan Marine Engineer pada perusahan pelayaran

Shiping Estimator Engineer pada perusahaan keuangan, seperti : Perbankan dan Asuransi.

Marine Inspector pada perusahaan klasifikasi dan lain-lain.

Marine Transport Engineer pada perusahaan transpotasi, serta perusahaan yang membutuhkan transportasi laut seperti perusahaan pertambangan, Anjungan lepas pantai, perikanan laut, dan lain-lain.

KESIMPULAN

Potensi sumber daya laut 2,7 juta m^2 ZEE Indonesia, harus dimanfaatkan sebagai tulang punggung pembangunan nasional, degan demikian peran bidang maritim, menjadi sangat strategis dalam mempercepat proses pembangunan. Peningkatan pembangunan nasional dapat dilihat dari tingkat pertumbuhan ekonomi, yang di tandai dengan meningkatnya nilai ekspor-impor nasional Indonesia. Komoditi ekspor dari Indonesia pada umumnya adalah sumber daya alam berupa hasil pertanian, perikanan, dan hutan, serta sebagian kecil industri darat.

Kelancaran kegitan eksport-impor yang memegang peranan penting adalah transportasi laut, namun sampai saat ini Indonesia masih mengalami defisit dari penyediaan jasa transportasi laut, sehingga perlu dipacu dengan kebijakan pemerintah baik berupa peraturan (*cabotage*), dan pendanaan yang berdapat memacu industri transportasi laut untuk memperkecil atau bahkan memberi keuntungan/*income* bagi negara.

Armada kapal nasional Indonesia baru mencapai 2.53 % dari total armada kapal Asia (0.61% armada dunia). Keterpurukan dalam pelayaran juga lebih banyak diakibatkan kondisi armada yang sudah berumur dan berukuran kecil, sehingga armada tersebut perlu diperbaharui, serta dibutuhkan industri maritim yang dapat membangun armada kapal baru ataupun reparasi kapal, beserta SDM dengan industri penunjang baik komponen kapal, pendanaan, dan pelayaran. SDM yang dibutuhkan disini memiliki keahlian dan keterampilan (*profesional*) yang spesifik di bidang teknik perkapalan, dengan jumlah 6000 tiap tahunnya.

SDM Teknik Perkapalan dibutuhkan dalam satu poyek pembangunan kapal baru dengan Posisi Spesifik antara lain : *Project manager*, *project Engineer*, dan *Administrative Engineer* ditempati oleh SDM yang berpengalaman dan profesioanal dengan strata pendidikan minimal **Diploma IV Teknik Perkapalan**, Kemudian setingkat dibawah manager dengan SDM minimal memiliki pengalaman dan pendidikan **Diploma III Teknik Perkapalan**, serta tim kerja dibawahnya dengan Pengawasan dan pelaksana, oleh SDM berpendidikan Diploma III Teknik Perkapalan dibantu dengan tenaga terampil berpendidikan menegah atas yang berlatar pendidikan Teknik Perkapalan.

Untuk menghasilkan profesional bidang teknik perkapalan dibutuhkan pendidikan dan pelatihan khusus setingkat diploma teknik perkapalan, ditunjang dengan workshop dengan peralatan yang kredible, dengan sifat bidang perkapalan dinamis dan menglobal maka SDM yang dihasilkan dapat bekerja di perusahaan dalam negeri mapun luar negeri, dan berpotensi untuk menekan defisit negara dari sektor transportasi laut (*11 milyar US$ per tahun*).

DAFTAR PUSTAKA

1. Prayudyanto M Nanang, 2004**, Procurement Armada Pelayaran Nasional**, Jakarta.
2. Ridjin ketut, 2003**, Pengantar Perbankan Dan Lembaga Keuangan Bukan Bank**,Gramedia, Jakarta.
3. Robert Kodoati, **Ekonomi Teknik**, Semarang
4. Sasono Djoko , 2003**, Multimodal Transport Development In Indonesia', research & Development center for MTM, ministry of communications**, Indonesia.
5. Stopford Martin, 2000**, Maritime Economics**, second edition, London.
6. Untacd, 2007**, Maritime Transportation Report,** New York.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MAJAPAHIT DALAM LINTAS PELAYARAN DAN PERDAGANGAN NUSANTARA*

Bambang Budi Utomo
(Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional)

ABSTRACT

Majapahit has been known as agrarian and maritime kingdom as well, with a territory covered almost as wide as the nowadays Republic of Indonesia region, excluding part of Papua and West Java (the Sundanese Kingdom). This was the condition after Gajah Mada well-known vow, the *Palapa*.

Long before Mahāpatih Gajah Mada spoke his vow, from the year 1292 CE inscription of Camundi one's learned that the consecration of the statue of Bhattari Camundi during the time of Śrī Mahārāja Kĕrtanāgara from Siṇhasāri was a token of his success in bringing all the areas and many islands around under his power. And that means that the idea of expanding the Java *mandala* had been managed by Śrī Mahārāja Kĕrtanāgara since the 1270-s before the inscription of Camundi was established.

Based on available written sources (scripts and inscriptions) and being compared to Siṇhasāri *maṇḍala* expansion, regions that were under Majapahit's authority covered only parts of Central Java, East Java, Madura, Bali and Sumbawa.

Majapahit's power was very depended on the services of the coastal ports such as Kambangputih, Siddhayu, Gresik, Surabhaya, and Canggu. And as to it Majapahit established powerful navy arms to secure the Majapahit waters in the Java Sea.

The *Babad Lasĕm* mentioned *Lasĕm* to be the port where Rājasawarddhana (Bhre Matahun) warships anchored. Rājasawarddhana was the ruler of Lasĕm who happened to be Hayam Wuruk's relatives. All these warships were assumed to protect Majapahit's waters in the Java Sea.

PENGANTAR

Hipotesa tentang luasnya wilayah Kerajaan Majapahit yang hampir seluas Indonesia sekarang, demikian "merasuk" dan dipercaya oleh sebagian masyarakat Indonesia. Akibat dari hipotesa yang kurang didukung

* Makalah yang dipresentasikan dalam Lokakarya Sehari "Mencari Bentuk Kapal Majapahit" yang diselenggarakan atas kerjasama Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala (Departemen Kebudayaan dan Pariwisata), *Japan-Majapahit Association*, dan Komunitas Peduli Majapahit. Jakarta, 29 Juni 2009.

oleh data yang kuat ini, timbul anggapan bahwa Majapahit adalah kerajaan maritim yang mempunyai angkatan laut yang kuat. Kapal-kapalnya menguasai jalur-jalur pelayaran di Nusantāra. Kecuali Sunda (Jawa bagian barat) yang berada di satu pulau dengan Majapahit, beberapa daerah lain masuk dalam wilayah Kerajaan Majapahit.

Untuk "meluruskan" hipotesa yang sudah terlanjur berkembang tersebut, dalam makalah ini akan dikemukakan beberapa persoalan yang berkenaan dengan wilayah Majapahit, dan pelabuhan-pelabuhan penting yang berada di wilayah Majapahit. Kajian ini diperoleh dari sumber-sumber sejarah yang berupa prasasti maupun naskah. Sementara itu data mengenai teknologi perkapalan, baik data arkeologis berupa data temuan runtuhan kapal/perahu dari abad ke-13-15, relief bangunan, maupun dari data prasasti dan naskah kuna, hingga kini nyaris tidak ada atau belum ditemukan.

USAHA PENYATUAN NUSANTARA

Patih amangkubhumi Gajah Mada Patih Amangkubumi tak mau menikmati istirahat, berkatalah Gajah Mada: "sesudah kalah Nusāntara, saya menikmati istirahat, sesudah kalah daerah Gurun, Seran, Tañjung Pura, Haru, Pahang, Dompo, Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, waktu itulah saya istirahat" (Padmapuspita 1966: 52).

Demikianlah isi Sumpah Palapa yang diucapkan oleh Mahāpatih Gajah Mada dari Kerajaan Majapahit seperti yang dikutip dari Kitab *Pararaton*. Sumpah ini diucapkan di hadapan Tribhūwanottunggadewī Jayawisnuwarddhanī (1328-1372). Atas dasar sumber *Pararaton* dan penyebutan nama-nama tempat di Nusāntara dalam *Nāgarakērtāgama* (Pigeaud 1960: 1), sebagian besar di antara kita percaya bahwa luas wilayah Kerajaan Majapahit nyaris seluas Republik Indonesia sekarang.



Foto 1: Prasasti Wadu Tunti

Sebagai "konsekuensi" dari anggapan tersebut tentu timbul pertanyaan seberapa besar angkatan laut Majapahit kala itu? Sementara itu Majapahit baru selesai menumpas beberapa pemberontakan yang terjadi di Tanah Jawa (kawasan inti Majapahit), seperti pemberontakan di Sadĕng dan Keta pada tahun 1331.[1] Apakah mungkin Majapahit dapat menaklukan daerah-daerah yang jauh dari pusat pemerintahannya? Memang beberapa sumber sejarah, baik

[1] *Nāgarakērtāgama* 49: 3 Tahun Śaka api memanah ari (1253). Sirna musuh di Sadĕng..... (Slamet Mulyana 2006: 371).

dari Majapahit maupun daerah "taklukan" menyebutkan tentang penaklukan seperti itu. Naskah *Rāja Purāṇa (Kidung Pasunggrigis)*, *misalnya*, menyebutkan tentang penaklukan Bali pada tahun 1343 (Ketut Ginarsa 1977: 27-65) dan Prasasti Wadu Tunti menyebutkan tentang penaklukan Kerajaan Kapalu di Sumbawa pada sekitar tahun 1343.[2] Namun di tempat-tempat lain yang daftar namanya tercantum dalam *Nāgarakĕrtāgama*, sumber sejarah seperti itu nyaris tidak ada. Kalaupun ada, hanya bersifat oral yang diceriterakan dari mulut ke mulut yang pada akhirnya banyak terjadi penyimpangan dan pada akhirnya hilang.[3]

Semacam bukti arkeologis juga ditemukan di beberapa situs di luar Jawa. "Bukti" arkeologis itu antara lain berupa tembikar dalam bentuk kendi yang oleh para pakar disebut dengan istilah "kendi Majapahit" dengan ciri mempunyai *payungan* dan dibuat dari tanah liat halus yang berwarna merah. Kendi semacam ini ditemukan di Situs Muara Jambi (Jambi), Ketapang (Kalimantan Barat) dan Bontobontoa (Sulawesi Selatan). Dengan bukti semacam ini beberapa pakar menduga bahwa daerah tersebut merupakan salah satu bagian dari wilayah Majapahit.



Foto 2: Prasasti Camundi

Ada pendapat yang menyatakan bahwa persatuan dapat terwujud apabila ada ancaman dari luar. Beberapa puluh tahun sebelum Mahāpatih Gajah Mada bersumpah untuk menyatukan Nusāntara di bawah Majapahit, Mahārāja Kĕrtanāgara dari Kerajaan Siṅhasāri juga berniat menyatukan Nusāntara. Hal ini dianggap penting untuk menghadapi ancaman serangan Khubilai Khan dari Kerajaan Mongol. Dalam prasasti yang dipahatkan pada bagian belakang arca Camuṇḍi (1292 Masehi) dari Desa Ardimulyo yang dikeluarkan oleh Mahārāja Kĕrtanāgara terkandung gagasan perluasan *cakrawāla maṇḍala* ke luar pulau Jawa yang meliputi daerah seluruh *dwīpāntara*. Dalam prasasti itu dikatakan bahwa arca Bhaṭṭari Camuṇḍi ditahbiskan pada waktu Śrī Mahārāja Kĕrtanāgara menang di seluruh

---

[2] Prasasti ini ditemukan di sebelah arat Teluk Bima pada daerah yang berbukit di kaki timur gunung Tambora. Tidak terdapat angkatahun, namun berdasarkan gambar manusia yang penggambarannya seperti wayang dan bentuk aksaranya, dapat diduga berasal dari sekitar pertengahan abad ke-14 hampir bersamaan waktunya dengan penyerangan Bali pada tahun 1343. (Atmodjo 1994: 2-3). Prasasti ini untuk pertama kalinya dibaca pada tahun 1983.

[3] Di beberapa tempat di Nusantara banyak beredar kisah yang menceriterakan tentang adanya makam Gajah Mada, seperti di Lampung dan Pulau Buton. Ceritera semacam ini terjadi di kalangan penduduk lokal yang memberi "bumbu" pada sebuah tinggalan semacam makam.

wilayah dan menundukkan semua pulau-pulau yang lain (Damais 1955: 151-153).

Dalam usahanya menyatukan Nusāntara, Śrī Mahārāja Kĕrtanāgara tidak selalu menggunakan kekuatan bersenjata. Ketika melakukan Ekspedisi *Pamalayu*, *misalnya*, *ia* menghadiahkan arca Amoghapāśa kepada penguasa Mālayu sebagai tanda persahabatan.[4] Mengenai pengiriman arca, tercantum dalam Prasasti Dharmmāśraya (Krom 1916: 306-339) yang isinya sebagai berikut:

"Pada tahun 1208 Śaka arca *Amoghapāśa* dengan keempatbelas pengiringnya dan *saptaratna* dibawa dari Bhūmi Jawa ke Swarnnabhūmi untuk ditempatkan di Dharmmāśraya sebagai *punya* Śrī Wiśwarūpakumāra. Yang diperintahkan oleh Śrī Mahārājādhirāja Kĕrtanāgara untuk mengiringkan arca tersebut ialah Rakryān Mahāmantri Dyaḥ Adwayabrahma, Rakryān Sirikan Dyaḥ Sugatabrahma, Samgat Payānan Haṅ Dipangkaradāsa, dan Rakryān Dmuṅ Pu Wira. Seluruh rakyat Mālayu dari keempat kasta bersuka cita, terutama rajanya, Śrīmat Tribhūwanarāja Mauliwarmmadewa".

Maksud Pengiriman arca itu jelas menunjukkan bahwa Siŋhasāri tidak bermaksud menguasai Mālayu seperti tersirat dalam kalimat "Seluruh rakyat Mālayu dari keempat kasta bersuka cita, terutama rajanya, Śrīmat Tribhūwanarāja Mauliwarmmadewa". Mungkin maksud Siŋhasāri adalah mengajak beraliansi untuk menghadapi serangan tentara Mongol yang datang dari utara. Dengan demikian, perlu diingat bahwa gagasan untuk menyatukan Nusāntara sudah mulai tumbuh jauh sebelum Gajah Mada mengucapkan sumpah *Palapa*-nya.

Dari kedua contoh tersebut (Majapahit dan Siŋhasāri), jelas bahwa untuk memenuhi keinginan penyatuan Nusāntara diperlukan sarana angkutan laut dan tentara yang kuat. Tentu saja harus ada alasan yang kuat sebelum niatan tersebut dilontarkan dan dilaksanakan. Seperti halnya Kerajaan Siŋhasāri yang berusaha mengantisipasi serangan dari Khubilai Khan setelah sebelumnya mendapat peringatan dengan dikirimnya utusan Mongol ke Siŋhasāri pada tahun 1280 dan 1281.

Sumber sejarah yang menyebutkan perluasan *cakrawāla maṇḍala* ke luar pulau Jawa oleh Śrī Mahārāja Kĕrtanāgara itu cukup *valid* dan kuat. Ada sumber Prasasti Camuṇḍi yang ada di Jawa, Prasasti Dharmaśrāya yang ada di Sumatra (Mālayu), dan sumber naskah *Pararaton* dan *Nāgarakĕrtāgama*. Sumber-sumber sejarah tersebut saling mendukung dan mengisi. Bagaimana halnya dengan Majapahit dengan sumpah *Palapa*-nya Gajah Mada? Apa alasannya sampai mengucapkan sumpah hendak menyatukan Nusāntara?

---

[4] Beberapa pakar menginterpretasikan kata *pamalayu* sebagai usaha penaklukan Siŋhasāri atas Mālayu. Menurut saya interpretasi ini kurang tepat karena dalam Prasasti Dharmaśrāya tidak ada indikasi informasi pemaksaan agar Mālayu tunduk pada Siŋhasāri.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Kalau berdasarkan bukti-bukti yang masih terbatas, jelas bahwa wilayah Majapahit tidak seluas apa yang diduga oleh banyak orang. Berdasarkan sumber sejarah yang sampai kepada kita, wilayah kekuasaan kerajaan Majapahit hanya meliputi sebagian Jawa Tengah, Jawa Timur, Madura, Bali, sampai Sumbawa. Di dalam wilayah ini terdapat 21 negara daerah yang masing-masing diperintah oleh Paduka Bhaṭṭara. Negara daerah itu antara lain Mataram, Pajang, Lasĕm, Kadiri, Lumajang, Madura, Bali, dan Gurun.

Kitab *Nāgarakĕrtāgama* menyebutkan sekurang-kurangnya 60 nama tempat di Nusāntara mulai dari Sumatra hingga Maluku/Irian (*Nāg*. 13:1-2; 14:1-5). Juga nama-nama tempat yang terdapat di Semenanjung Tanah Melayu. Dalam struktur kewilayahan, tempat-tempat ini disebut *desantara kacayya*, yaitu tempat-tempat yang mendapat perlindungan dari Raja Majapahit. Tempat-tempat ini bukan merupakan daerah wilayah kekuasaan Majapahit. Persembahan upeti pada waktu-waktu tertentu kepada Raja Majapahit, tidak lain sebagai tanda terimakasih karena Raja telah melindungi, dan bukan sebagai tanda tunduk.

Negara asing yang mempunyai hubungan dengan Majapahit, antara lain Ayudhyapura, Dharmanagari, Marutma, Rajapura, Singanagari, Campa, Kamboja, dan Yawana (*Nāg*. 15:1). Negara-negara yang ada di Asia Tenggara daratan ini menjalin hubungan politik dan perdagangan dengan Majapahit. Mereka disebut sebagai *mitra satata* (negara sahabat yang sama kedudukannya).



PELABUHAN DI PANTAI UTARA JAWA

Kalau direkonstruksi jalur-jalur pelayaran pada sekitar abad ke-7 hingga ke-9 Masehi berdasarkan berita-berita asing dan artefak asing yang ditemukan seperti keramik dan kaca, agaknya Jawa masih kurang ramai jika dibandingkan dengan Sumatra bagian timur. Namun kalau ditelusuri dari gaya seni arca Śailendra (abad ke-8 atau ke-9 Masehi) yang ditemukan di Jawa, Sumatra, dan Semenanjung Tanah Melayu, hubungan pelayaran di tempat-tempat tersebut cukup ramai dan intensif. Apalagi kalau ditelusuri

dari perdagangan cengkeh dan pala yang hanya dihasilkan di kawasan timur Nusāntara (Maluku), tentunya pantai utara Jawa merupakan tempat yang strategis untuk pelabuhan. Posisi Jawa Timur terletak di tengah jalur pelayaran antara Sumatra dan Maluku.

Di Jawa Timur pada waktu itu, yang termasuk daerah inti kerajaan, ada beberapa kota pelabuhan, di antaranya pelabuhan Kambangputih (Tuban), Pajarakan, Gresik, Surabaya, dan Canggu. Jauh sebelum Majapahit, pada masa pemerintahan Raja Airlangga (abad ke-11 Masehi), di wilayah Jawa Timur telah dikenal pembagian fungsi pelabuhan sesuai dengan asal kedatangan kapal. Pelabuhan Hujuṅgaluh yang merupakan pelabuhan sungai (Sungai Brantas) terletak di sekitar Mojokerto dan diatur untuk pelabuhan antarpulau, sedangkan pelabuhan Kambangputih yang letaknya di pesisir Tuban diatur untuk pelabuhan antarkerajaan[5] (de Casparis 1958: 19-20).

Nama Hujuṅgaluh disebutkan dalam Prasasti Kamalagyan yang berangka tahun 959 Śaka (1037 Masehi) sebagai kota pelabuhan dan perniagaan yang terpenting pada masa itu (Brandes 1913: 134-136). Kapal-kapal niaga dan para saudagar dari pulau-pulau lain berdatangan ke Hujuṅgaluh untuk berniaga ("..... *maparahu samanghulu mangalap bhanda ri hujunggaluh tka rikang para puhawang para banyaga sangka ring dwipantara, samanunten ri hujunggaluh* ....."). [6] Pelabuhan ini terletak di daerah delta Brantas, kira-kira dekat kota Mojokerto sekarang.[7]

Tuban dengan Kambangputih sebagai pelabuhannya, juga merupakan tempat penting untuk disinggahi para saudagar. Tempat ini juga baik sebagai tempat untuk memperbaiki kapal-kapal niaga yang rusak karena dekat hutan jati sebagai bahan pembuat dinding lambung kapal. Pada awalnya Tuban merupakan pelabuhan yang ideal. Di pelabuhan ini banyak tinggal orang Tionghoa yang berasal dari Kanton dan Chang-chou (Groeneveldt 1960: 47). Namun pada akhir Majapahit, Tuban dikenal sebagai pelabuhan yang tidak aman. Sumber-sumber Tionghoa abad ke-15 menyebut pelabuhan Tuban sebagai tempat yang tidak aman, sehingga kapal-kapal saudagar Tionghoa menjauhinya. Mereka lebih suka ke Gresik dan Surabhaya. Kapal-kapal Tuban memaksa dengan kekerasan kapal-

---

[5] Saudagar-saudagar asing yang berniaga di Kambaṅputih berasal dari jauh. Menurut daftar yang terdapat beberapa kali dalam prasasti-prasasti Airlangga, antara lain saudagar dari India Utara, India Selatan Srilanka, Myanmar, Kamboja, dan Champa

[6] Lihat prasasti Kamalagyan, baris 12-13.

[7] Beberapa pakar memperkirakan pelabuhan Hujuṅgaluh terletak disekitar kota Surabaya sekarang (Heru Soekadri 1975: 25-37), namun de Casparis (1958: 20) menempatkannya di sekitar kota Mojokerto, lebih hulu dari Kelagen (Kamalagyan). Dugaan ini didasarkan atas isi dari Prasasti Kamalagyan yang meyebutkan bahwa pengaturan sungai itu (Brantas) sangat menggembirakan para saudagar dari pulau-pulau lain yang sekarang dapat berlayar terus sampai ke Hujuṅgaluh

PERPUSTAKAAN NASIONAL

kapal Tionghoa agar singgah di Tuban. Selanjutnya disebutkan bahwa Tuban sebagai sarang lanun (Groeneveldt 1960: 54).

Dari beberapa pelabuhan yang terdapat di pantai utara Jawa Timur, agaknya pelabuhan Gresik yang paling berperan. Peranan Gresik[8] sebagai kota pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari rangkaiannya dengan kota-kota pelabuhan lainnya di daerah pantai utara Jawa Timur, seperti Tuban (Ta-pan atau Tu-pan),[9] Sidhayu,[10] Hujungaluh (Jung-ya-lu atau Chung-kia-lu), dan Surabhaya.[11] Lebih-lebih lagi jika kita lihat dari perspektif perkotaan dan perniagaan dari kurun waktu antara abad ke-11 sampai sekitar awal abad ke-16, Gresik dapat berkembang karena dukungan pelabuhan-pelabuhan lain serta keletakkan geografisnya yang lebih menguntungkan.

Sejalan dengan perkembangan perdagangan antara kawasan timur dan barat Nusāntara, di Jawa Timur pada masa Majapahit lahir pula beberapa kota pelabuhan. Kota-kota pelabuhan yang sudah ada berkembang lebih besar lagi. Kota-kota pelabuhan yang lahir pada masa Majapahit antara lain Canggu yang disebutkan dalam prasasti Selamandi II tahun 1318 Śaka (1396 Masehi) (Boechari 1985/1986: 86-87). dan prasasti Canggu (Trawulan I) tahun 1280 Śaka (1358 Masehi).

Berdasarkan hasil penelitian arkeologi di Situs Manyar (Gresik), permukiman di Gresik telah muncul pada sekitar abad ke-13 Masehi. Meskipun telah lama dihuni, nama Gresik baru muncul pada masa Majapahit. Dalam prasasti Karangbogem (Trawulan V) yang dikeluarkan oleh Bhre Lasĕm pada tahun 1387 Masehi, disebutkan adanya orang-orang dari Gresik *("hana ta kawulaningong saking gresik")* yang diperkerjakan di perusahan tambak (perikanan) di Karangbogem. Menurut berita Tionghoa yang ditulis oleh Ma Huan (1433 Masehi), Gresik merupakan 'desa baru' yang dalam bahasa Mandarin disebut Ko-erh-hsi. Desa baru ini terletak di sebelah timur Tuban pada jarak sekitar setengah hari perjalanan.

Pada awalnya Gresik merupakan daerah pantai berpasir. Oleh orang-orang Tionghoa yang datang dari Tiongkok Tengah, antara tahun 1350 dan 1400 Masehi dibangun menjadi desa pemukiman yang baru.[12]

---

[8] Nama Gresik disebutkan juga dalam Prasasti Karangbogem (Pigeaud 1960: 14) dan *Kidung Sunda* (Berg 1927: 1-16) bersama-sama dengan nama tempat-tempat lain di Jawa Timur.

[9] Disebutkan dalam *Serat Pararaton* ["Pararaton (Ken Arok) of het Boek der Koningen van Tumapel en van Majapahit". Bewerkt door Prof. Dr. N.J. Krom, met medewerking van Prof. Mr. Dr. J.C.G. Jonker, H. Kraemer, en R.Ng. Poerbatjaraka. *VBG* LXII, 1920], dan *Kidung Ranggalawe* (Berg 1930)

[10] Disebutkan juga di dalam Prasasti Karangbogem (Prasasti Trawulan V) dari tahun 1308 Śaka (1387 Masehi) bersama dengan Gresik (Pigeaud 1960: 122).

[11] Merupakan beberapa tempat (pelabuhan yang berada di bawah kekuasaan Jawa (Sho-po). (Hirth, and W.W. Rochill 1966:83, 86). Nama Surabhaya disebutkan juga di dalam Prasasti Canggu (Boechari 1985/1986: 116-117) dan *Kakawin Nāgarakĕrtāgama* (Pigeaud 1960: 108-112)

[12] L.C. Damais telah memberikan uraian panjang lebar mengenai arti dan asal-usul nama Gresik pada sebuah catatan dalam tulisannya "Etudes javanaises: I. Les

Gresik berkembang pesat setelah tahun 1400 Masehi, dan ketika Ma Huan datang Gresik telah menjadi kota pelabuhan terbaik dan terpenting. Nama Gresik (Ko-erh-shi) disebut dalam *Ying-yai Shĕng-lan* bersama-sama dengan nama Tuban (Tu-pan), Surabhaya (Su-lu-ma-i atau Su-erh-pa-ya), Canggu (Chang-ku), dan Majapahit (Man-che-po-i) (Mills 1970: 89-91). Penghuninya telah berkembang menjadi lebih dari seribu keluarga. Orang asing dari berbagai tempat banyak berdatangan ke tempat ini untuk berniaga. Berbagai jenis barang dagangan diperjual-belikan dalam jumlah yang banyak. Karena perdagangan ini penduduk kota Gresik menjadi sangat makmur (Mills 1970: 89-90).

Ma Huan menyebutkan barang-barang dagangan yang diperjual-belikan di pelabuhan Gresik diantaranya berupa emas dan batu-permata, dan berbagai jenis barang dagangan dari luar negeri. Dari kawasan timur Nusāntara diperjual-belikan pula rempah-rempah dari Maluku dan kayu cendana *(sandalwood)* dari Timor yang ditukar dengan beras, tekstil, dan keramik (Schrieke 1957: 296; 1960: 25; Meilink-Roelofsz 1962: 109-110).

Menurut Tomé Pires dalam *Suma Oriental,* kota pelabuhan Gresik (Agracij, Agacij, atau Agraci) pada sekitar tahun 1512 merupakan bandar yang besar dan terbaik di seluruh Jawa, sehingga dijuluki "Permata dari Jawa" (Cortesão 1944: 192-194). Para pedagang asing dari Gujarat, Calicut, Benggala, Siam, Tiongkok, dan Liu-Kiu (Lequeos) sudah sejak lama berdatangan untuk berniaga di pelabuhan ini.

Gresik mempunyai dua bagian kota yang dipisahkan oleh sungai kecil. Kota pelabuhan Gresik dihubungkan di bagian utara dengan kota pelabuhan Sidhayu (Cedayo), dan di bagian selatan, dihubungkan dengan pelabuhan Surubhaya (Curubaia). Tomé Pires mengemukakan pula bahwa kota pelabuhan Gresik diperintah oleh dua penguasa yang saling bersaing. Penguasa ini yang satu bernama Adipati Jusuf (Pate Cucuf) menguasai sebagian besar wilayah, dan yang lainnya bernama Adipati Zainal (Pate Zeynall) menguasai bagian wilayah lainnya. Para penguasa Gresik ini juga merupakan saudagar-saudagar yang melakukan kegiatan perniagaan dengan Maluku dan Banda. Kota pelabuhan Gresik pada waktu itu berpenduduk sekitar 6.000 sampai 7.000 orang.

GALANGAN JUNK

Hingga saat ini, data dan informasi mengenai teknologi perkapalan dari masa Majapahit (abad ke-14 hingga ke-15 Masehi) sangat kurang, bahkan dapat dikatakan nyaris tidak ada. Berdasarkan data yang terbatas itu, kita hanya dapat memperkirakan sampai seberapa tinggi teknologi

---

Tombes musulmanes datees de Tralaya", dalam *BEFEO* XLVIII (2), 1957: 353-415 (catatan 30). Lihat pula terjemahannya dalam Bahasa Indonesia, di dalam: *Epigrafi dan Sejarah Nusantara: Pilihan Karangan Louis-Charles Damais*, Jakarta: EFEO/Puslit Arkenas, 1995:223-332 (catatan 30, hlm. 294-295).

perkapalan pada masa itu. Perkiraan itu dapat direkonstruksi berdasarkan logika perkembangan teknologi perkapalan dari masa sebelumnya.

Data arkeologi maritim yang diperoleh dari beberapa situs dengan tinggalannya berupa runtuhan perahu/kapal seperti di Muara Kumpeh (Jambi), Sambirejo dan Tulung Selapan (Sumatra Selatan), dan Punjulharjo (Rembang, Jawa Tengah), menginformasikan pada kita bahwa teknologi perkapalan yang dikembangkan pada masa itu (abad ke-8-9 Masehi) adalah "teknik papan-ikat dan kupingan pengikat" *(sewn-plank and lashed-lug technique)*. Teknologi ini merupakan tradisi di wilayah Asia Tenggara (Manguin 1985). Mengenai bentuknya, secara garis besar dapat diketahui dari beberapa relief perahu dan kapal yang dipahatkan pada relief-cerita *Lalitawistara* di Candi Borobudur (Lapian 1979: 95-103).

Penggunaan kapal sebagai wahana untuk mengarungi samudra dan menyeberangi pulau-pulau di Nusāntara sejak abad ke-8 Masehi, dan bahkan sejak sebelum tarikh Masehi, sudah dilakukan penghuni Nusāntara ini. Dengan teknologi "sederhana" mereka sudah dapat menyeberangi samudra. Sebut saja ketika Śrī Mahārājādhirāja Kĕrtanāgara mengirimkan arca *Amoghapāśa* dengan keempatbelas pengiringnya dan *saptaratna* dari Bhūmi Jawa ke Swarnnabhūmi untuk ditempatkan di Dharmmāśraya, tentu menggunakan wahana kapal yang berukuran besar. Kalau dari masa sebelum Majapahit sudah ada kemampuan mengarungi samudra, tidak mustahil pada masa Majapahit tentu juga demikian. Adanya pelabuhan-pelabuhan di wilayah Majapahit merupakan suatu petunjuk. Data sejarah yang ditemukan di Lasĕm memberikan petunjuk yang masih awal tentang kepemilikan junk-junk perang oleh Majapahit.



Foto 3: relief perahu pada candi Borobudur

Menuju arah barat dari rangkaian pelabuhan di pantai utara Jawa Timur terdapat pelabuhan tua yang bernama Lasĕm. Nama Lasĕm selama ini hanya dikenal dalam *kakawin Nāgarakĕrtāgama* pupuh 5:1 sebagai tempat tinggal Bhre Lasĕm (Śrī Rājasaduhitendudewi) yang dikunjungi Hayam Wuruk tahun 1354 Masehi. Informasi mutakhir tentang Lasĕm ditemukan pada sekitar tahun 1980-an, yaitu *Babad Lasĕm*. *Babad Lasĕm* merupakan salinan dari isi babad bernama *Pustaka Badrasanti* yang ditulis oleh Kamzah, seorang bangsawan Lasĕm yang hidup tahun 1825 (Satari 1985: 487-499). Dalam babad ini disebutkan beberapa nama pemukiman masa Bhre Lasĕm memerintah pada tahun 1273 Śaka. Tempat-tempat tersebut antara lain Kaeringan, Teluk Regol, Keraton Kryan, Bonang-Binangun, dan beberapa tempat keagamaan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kaeringan merupakan pelabuhan yang telah ada sejak masa Dewi Indu (Bhre Lasĕm, Śrī Rājasaduhitendudewi) berkuasa. Suaminya, Rājasawarddhana (Bhre Matahun) disebutkan menguasai junk-junk[13] perang yang berada di tempat (pelabuhan) ini. Sampai masa Islam masuk di pantai utara Jawa, Kaeringan masih berfungsi sebagai pelabuhan. Dari masa ini disebutkan bahwa Pangeran Santikusumo ketika berusia 18 tahun, naik perahu dari tempat ini menuju Tuban.



Pelabuhan lain di sekitar Lasĕm adalah Teluk Regol. Di pelabuhan ini juga terdapat junk-junk perang yang dikuasai oleh Rājasawarddhana. Disebutkan juga berlabuhnya junk-junk Campa milik saudagar Bi Nang Un di Teluk Regol. Dari nama Bi Nang Un, nama Regol kemudian berubah menjadi Binangun, desa sekitar 4 km menuju arah timur Lasem. Letaknya di tepi teluk yang berair tenang.

Penelitian arkeologi di daerah Lasĕm berhasil mengidentifikasikan nama-nama tempat yang disebutkan dalam *Babad Lasĕm* (Rangkuti 1988: 11-12). Di Situs Kiringan yang dalam *Babad Lasĕm* disebut Kaeringan terdapat tinggalan budaya yang berupa struktur bata, tembikar, keramik, matauang kepeng, dan bandul jaring; di Situs Binangun yang dalam *Babad Lasĕm* disebut Pelabuhan Regol terdapat tinggalan budaya yang berupa sumur kuna, bata dan batu candi, keramik, dan manik-manik. Kedua situs tersebut letaknya di daerah pantai.

Secara geografis Lasĕm memang menempati posisi yang strategis di antara Jepara dan Tuban. Dari sisi sumberdaya alam yang dekat hutan jati di kawasan pedalaman sangat memungkinkan untuk pembuatan/ perbaikan junk. Sumber-sumber Portugis dan Belanda menginformasikan bahwa Lasĕm merupakan salah satu tempat di Jawa yang dipakai sebagai galangan kapal, bahkan merupakan pusat industri kapal. Kapal-kapal yang dibuat disini adalah kapal yang berukuran kecil khusus untuk berperang (Lapian 2008: 35). Keahlian ini mungkin sudah ada jauh sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa ke Nusantara. Seperti yang diberitakan

13. Kata "junk" atau "jung" sekurang-kurangnya sudah digunakan sejak pertengahan abad ke-14 sebagaimana tertulis dalam *Kidung Sunda* "...raja Sunda melancong dengan sebuah *jong sasana*". Jong ini sama seperti yang dibuat di negeri Tartar dan ditiru sejak perang oleh Wijaya (Berg 1927: 77). Tetapi Manguin berpendapat bahwa kata "junk" sudah dipakai untuk menyebut "kapal" pada prasasti abad ke-9 Masehi (Manguin 1985: 24).

Babad Lasĕm bahwa Rājasawarddhana (Bhre Matahun) menguasai junk-junk perang yang berada di pelabuhan Kaeringan dan Teluk Regol.

Majapahit merupakan sebuah kerajaan agraris yang keletakkannya di Nusāntara di tengah jalur perdagangan/pelayaran antara bagian timur dan barat Nusāntara. Para saudagar dari timur Nusāntara membawa rempah-rempah (cengkeh dan Pala), sedangkan dari barat membawa hasil hutan (kapur barus, kemenyan, dan damar) dan produk dari Timur Tengah (kaca). Para saudagar ini bertemu di salah satu pelabuhan di wilayah Majapahit. Karena keletakkannya inilah Majapahit berusaha memonopoli perdagangan Nusāntara melalui pelabuhan-pelabuhannya di pantai utara Jawa bagian timur. Wajar jika para saudagar dari kerajaan-kerajaan kecil di Nusāntara memohon perlindungan pada Raja Majapahit sebagai *desantara kacayya*.[14]

Berdasarkan sumber *Babad Lasĕm* dan lokasi geografis Majapahit, dapat diperoleh gambaran bahwa Majapahit memang memerlukan junk-junk perang yang mungkin ukurannya lebih kecil tetapi mempunyai kelincahan yang tinggi. Junk-junk perang ini diperlukan untuk mengamankan perairan Majapahit di Laut Jawa dan pelabuhan-pelabuhannya di pantai utara Jawa seperti Lasĕm, Tuban (Kambangputih), Sidhayu, Gresik, Surabhaya, dan Canggu. Mengenai bentuk, apalagi teknologinya belum dapat diketahui dengan pasti karena hingga kini belum pernah ditemukan bukti runtuhannya.

Saudagar Tionghoa arungi lautan
Kota Lasem tempatnya merapat
Jangan cepat ambil simpulan
Sebelum ada bukti tepat
(Bambang Budi Utomo, Kerani Rendahan)

[14] Bandingkan dengan perserikatan dagang Tamil yang dikenal dengan nama "Yang kelima ratus dari seribu arah". Perserikatan dagang Tamil di Asia jumlahnya cukup banyak, beberapa di antaranya *Manigramam*, *Añjuvaṇṇam*, *Ainnuarruvar*, dan *Valanjiyar*. Mereka ini membayar pajak *añcu-tunt-ayam* dalam bentuk emas berdasarkan harga *kasturi* dengan obyeknya "(Setiap ... dari) kapalnya, nahkoda kapal, dan *kevi*" kepada Rajendracōla di India Selatan. Sebagai imbalannya Rajendracōla memberikan perlindungan kepada para saudagar Tamil.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

KEPUSTAKAAN

Armando Cortesão, 1944, *The Suma Oriental of Tomé Pires. An Account of the East, from Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515.* Translated from Portuguese MS in the Bibliothèque de la Cambre des Députés, Paris, and edited by Armando Cortesão. London: Hakluyt Society, 2 vols, hlm. 192-194.

Atmodjo, M.M. Soekarto Karto, 1994, "Beberapa temuan prasasti baru di Indonesia", dalam *Berkala Arkeologi* Tahun XIV Edisi Khusus (Evaluasi Data dan Interpretasi Baru Sejarah Indonesia Kuna), hlm. 2-3. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta

Berg, C.C, 1927, "Kidung Sunda. Inleiding, tekst, vertaling en aantekeningen," dalam *BKI* 83: 77

----------, 1930, "Rangga Lawe, Middeljavaansche historische roman", dalam *Bibliotheca Javanica*, 1. Weltevreden

Boechari, 1985/1986, *Prasasti Koleksi Museum Nasional*, I. Jakarta: Museum Nasional, hlm.116-117

Brandes, J.L.A., 1913, "Oud-Javaansche Oorkonden", dalam *VBG*, LX:134-136 (OJO LXI).

de Casparis, J.G., 1958, "Airlangga", Pidato Diucapkan pada Peresmian Penerimaan Djabatan Guru Besar dalam Mata Peladjaran Sedjarah Indonesia Lama dan Bahasa Sansekerta pada Perguruan Tinggi Pendidikan Guru Universitas Airlangga di Malang jang Diadakan di Malang pada Hari Saptu Tgl. 26 April 1958. Surabaja: Penerbitan Universitas

Damais, L.Ch., 1955, "Études d'Épigraphie Indonésienne: IV. Discussion de la date des inscriptions", dalam *BEFEO XLVII*, hlm 151-153.

Groeneveldt W.P., 1960, *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bhratara, hlm. 47.

Heru Soekadri, K., 1975, "Hujunggaluh Pendahulu Surabaya", dalam Bulletin *Yapema:* Berita Ilmu-ilmu Sosial dan Kebudayaan No. 6 Tahun-II April 1975, hlm. 25-37. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hirth, F. and W.W. Rochill, 1966, *Chau Ju-kua, His Work on Chinese and Arab Trade in Twelfth and Thirteenth Centuries, entitled Chu-fan-chi.* Amsterdam: Oriental Press, hlm. 83, 86.

Ketut Ginarsa, 1977, "Ekspedisi Gajah Mada ke Bali", dalam *MISI* VII(1), hlm. 27-65.

Krom, N.J., 1916, "Een Sumatraansche Inscriptie van Koning Krtanagara", dalam *VMKAWL*, 5e serie, dl. II, hlm. 306-339

Lapian, A.B., 1979, "Pelayaran dalam Periode Sriwijaya", dalam *Pra-Seminar Penelitian Sriwijaya* hal. 95-103. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.

Lapian, Adrian B., 2008, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu

Manguin, Pierre-Yves., 1985, "Late Mediaeval Asian Shipbuilding in the Indian Ocean: A Reappraisal." Dalam *Moyen Orient et Océan Indien* II (2): 24

Manguin, P.Y. 1985, "Sewn-plank craft of Southeast Asia: a prelimary review", *Archeological Series* 10. Greenwich: National Maritime Museum

Meilink-Roelofsz, M.A.P.,1962, *Asian Trade an European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*.'s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, hlm. 109-110

Mills, J.V.G., 1970, *Ma Huan, Ying-yai Sheng-lan. The Overall Survey of the Oceans's Shore, (1433)*. London: Hakluyth Society, hlm. 89-91

Padmapuspita, Ki J., 1966, *Pararaton*. Teks Bahasa Kawi, terjemahan Bahasa Indonesia. Jogjakarta: Taman Siswa.

Pigeaud, Th. G. Th., 1960, *Java in the 14th Century: A Study in Cultural History. The Nāgara-kĕrtāgama by Rakawi Prapañca of Majapahit, 1365 A.D.* Vol. I. the Hague: Martinus Nijhoff

Rangkuti, Nurhadi, 1988, "Kajian arkeologi situs masa sejarah di Lasem: Pergeseran pusat kegiatan". Makalah dalam *Diskusi Ilmiah Arkeologi VI*. Jakarta 11-12 Februari 1988. Diselenggarakan oleh Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia, Komda DKI Jakarta dan Jawa Barat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Satari, Soejatmi, 1985, "Caruban, Lasem: Suatu Situs Peralihan Klasik-Islam", dalam *Pertemuan Ilmiah Arkeologi III*, hlm. 487-499. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

Schrieke, B.J.O., 1957, *Indonesian Sociological Studies, Part Two: Ruler and Realm in Early Java*. The Hague/Bandung: W. van. Hoeve, hlm. 296; 1960

Schrieke, B.J.O., 1960, *Indonesian Sociological Studies, Part One*. The Hague: W. van Hoeve. Second Edition, hlm. 25

Slamet Mulyana, 2006, *Tafsir Sejarah Nagara Kretagama*. Jakarta: LkiS Yogyakarta

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesian Journal of International Law

Volume 7
Number 1 *International Economic Law*

Article 5

August 2021

MARITIME SECURITY IN SOUTH EAST ASIA: INDONESIAN PERSPECTIVE

Melda Kamil Ariadno
Faculty of Law, Universitas Indonesia.

Follow this and additional works at: https://scholarhub.ui.ac.id/ijil

 Part of the International Law Commons

Recommended Citation
Ariadno, Melda Kamil (2021) "MARITIME SECURITY IN SOUTH EAST ASIA: INDONESIAN PERSPECTIVE," *Indonesian Journal of International Law*: Vol. 7 : No. 1 , Article 5.
DOI: 10.17304/ijil.vol7.1.229
Available at: https://scholarhub.ui.ac.id/ijil/vol7/iss1/5

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Indonesian Journal of International Law by an authorized editor of UI Scholars Hub.

Maritime Security In South East Asia: Indonesian Perspective[1]

Melda Kamil Ariadno[2]

Maritime security is an important issue particularly for the archipelagic state. As the largest archipelagic state in the world, Indonesia has its own responsibility to guard its waters from any threat. Indonesian waters have been used for centuries to accelerate international trade. In addition, Indonesia needs to address its boundary problems, handling of piracy, combating Transnational Organized Crime, such as, human trafficking, drugs trafficking, and human smuggling. This article explains on Indonesian perspective of the maritime security in South East Asia.

Keywords : *Maritime Security, Transnational Organized Crime, Boundaries.*

Indonesia, being the largest archipelagic state in the world, holds a certain responsibility towards its own waters. The routes used for international navigation are located within Indonesian waters and have been used for centuries in accelerating international trade. The Strait of Malacca is just one example, which always has been referred to as a "piracy area", as well as a fragile area for marine environment pollution. The archipelagic sea lanes, which include the Strait of Makassar, the Strait of Lombok and other strategic areas, must also be guarded from any severe transnational organized crimes (TOCs) such as human trafficking, drug trafficking and of course human smuggling. Not to mention other territories in Indonesian waters, which are secluded enough to be used as transit areas for those who are about to carry out TOCs or piracy.

There are many maritime problems that need to be seriously addressed by Indonesia, including boundary problems and the handling of piracy and TOCs, not to mention the issue of internal security and counter-insurgency.

[1] This article was presented in ISIL International Seminar in Hong Kong, May 2009.

[2] Author is a senior lecturer in the Faculty of Law University of Indonesia (FHUI) majoring in International Law, the Law of the Sea, the Law of Treaty and International Environmental Law. She holds First Degree in Law from University of Indonesia and Master of Laws from the University of Washington, USA. She is currently a Venture Manager of FHUI, while also chairs The Center for International Law Studies (LPHI). She often asked to become a speaker in many seminars about International Law both national and international.

I. Indonesian Problems in Maritime Boundaries

Indonesia has been acknowledged as an archipelagic state by the international community through the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (1982 UNCLOS). As the biggest archipelagic state in the world, Indonesia owns more than 17.000 islands, most of which are inhabited and located within Indonesian waters. Indonesia has ratified 1982 UNCLOS by Law No.17 Year 1985 and had implemented it through national regulations such as Law No.6 Year 1996 regarding Indonesian Waters (*Perairan Indonesia)*. There are, however, many provisions under 1982 UNCLOS that still need further implementation by the Indonesian government in order to comply with its rights and obligations as set out in 1982 UNCLOS.

Among the 1982 UNCLOS provisions requiring further implementation is the provision requiring States to define their baselines and publish them in a map showing State boundaries at sea, which is kept in a depository at the UN Secretary General. Indonesia has issued Government Regulation No. 38 Year 2002 regarding coordinates listing Indonesia's outermost points (*titik-titik terluar kepulauan Indonesia)*. Nonetheless, such provisions need to be revised as a result of the decision of the International Court of Justice which recognized Malaysia's sovereignty over Sipadan Island and Ligitan Island (2002). In addition, the independence of Timor Leste also has impacts on Indonesian baselines. This regulation needs to be amended and the process is still ongoing in the related Ministries in Indonesia. Indonesia needs to speed up this process in order to resubmit the Indonesian baselines to the Secretary General of the United Nations, as required.

Indonesia has negotiated and reached agreements on land and maritime borders with its neighbor States. Indonesia has its own land borders with Malaysia and Papua New Guinea and is currently negotiating boundaries with Timor Leste. Maritime borders, including those in the territorial sea, contiguous zone, continental shelf and economic exclusive zone between Indonesia and its neighboring States have been established, although some parts still remain to be negotiated.

Several problems regarding the establishment of maritime borders with neighbor States need immediate attention. The absence of maritime borders with Malaysia in the Sulawesi Sea, for instance, has caused a serious problem regarding the so-called "Ambalat Incidents". This arose as a result of a unilateral claim by Malaysia, through the issuance of a controversial 1979 Map,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

leading to strong protests by Indonesia and the Philippines. Therefore, Indonesia and Malaysia have initiated negotiations, which were delayed and long neglected, due to the differing claims and points of view expressed by both States. This problem may also be impacted by the ICJ decision that recognized Malaysia's sovereignty over the Islands of Sipadan and Ligitan based on effective occupation. However, it must be realized that the Sipadan–Ligitan case concerns only sovereignty over both islands, and not the continental shelf beyond those islands. Hence, Indonesia and Malaysia need to re-negotiate and establish the maritime boundaries in the Sulawesi Sea to avoid an endless conflict between both States. Indonesia has a strong legal basis in the Ambalat block because its position as an Archipelagic State entitles it to draw a straight archipelagic baseline from its outermost point. The strong image of Indonesia as a sovereign State, which has the ability to maintain the unity of its territory, must be increased, so that neighboring States will respect the unity of Indonesian territory and refrain from posing acts that may cause Indonesia to lose part of its territory.

As Timor Leste has become a sovereign State, thus Indonesia needs to revise the "Indonesian sea lanes" that pass through the territorial sea at Timor Leste. Currently, negotiations regarding the establishment of land borders are proceeding and need to be followed up by the establishment of maritime borders.

In practice, boundary problems have strategic implications both politically and economically, arising not only from the territorial claim itself, but also because of the natural resources within the disputed territory. Maritime boundaries are a priority for Indonesia, considering that 2/3 (two third) of Indonesian territory consists of water. Every dispute arising in a boundary area must be solved effectively and efficiently in order to avoid foreign influence negatively affecting that area.

The current problem that has to be solved concerns Indonesia's outer islands. Government Regulation No. 78 Year 2005 regarding management of Indonesian outer islands was issued with the spirit to properly manage Indonesia's outer islands so they are no longer neglected. It is not uncommon, in the management of such small islands, for economic interests to conflict with various other concerns, such as ecosystem considerations and State security. Investment to develop the small islands must consider local society as well as national security.

Government Regulation No. 78 Year 2005 conferred a mandate to manage small outer islands to several central Government institutions, working together on the "Coordinating Teams on Small and Outer Islands Management", which is chaired by the Coordinating Minister for Politics, Law and Security and co-chaired by the Ministry of Marine Affairs and Fisheries (MMAF) and Minister for Internal Affairs. For the daily technical matters, two working teams were established, under the supervision of MMAF. Working team I relates to natural resources, environment, infrastructure and transportation, economy, social and cultural matters. Working team II relates to territorial management, defense and security. In practice, these two teams must coordinate with each other, due to their related mandates, in order to manage outer small islands effectively.

In 2007, the Indonesian Government enacted Law No. 27 Year 2007 on the Management of Coastal Area and Small Islands, which gave greater authority to the Ministry of Marine Affairs and Fisheries (MMAF) to make appropriate policy and action to manage the coastal area and small islands, including those located in Indonesia's outer territory. There are at least 12 (twelve) islands in need of immediate attention from the Government: Rondo, Sekatung, Nipa, Berhala, Miangar, Marangit, Brass, Fani, Maorpi, Fanildo, Balfik and Dana. These islands are spread out in the territories of Sumatera, Sulawesi, North Maluku and East Nusa Tenggara.

Law No. 43 Year 2008 on State Territory has mandated the Government to establish the "Boundary Management Agency". This body is expected to be a key institution for the issuance of policies and strategies to develop, secure and protect the outer territory of Indonesia. Thus, the institutions that have mandates from both Government Regulation No. 78 Year 2005 and Law No. 27 Year 2007 must now bear another mandate created by Law No. 43 Year 2008. The Agency is expected to be established soon, and as a result the 22 (twenty-two) different institutions which are now handling at least 35 (thirty-five) different programs concerning boundary territories will be united in a single body which will be more focused, effective and efficient.

The other problem in Indonesia is the issue of autonomy law, which has given much greater authority to the regional governments in managing their territory. Law No. 32 Year 2004 on Regional Government authorizes the regional governments to explore and exploit maritime territories. Thus, the central government and regional governments need to cooperate in solving any problems arising in the outer territories of Indonesia. The regional governments them-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

selves are responsible for:

1. actively involving and giving precise input to the negotiating team of Indonesia in negotiating maritime boundaries with neighboring countries;
2. formulating, planning and implementing appropriate management of outer small islands adjacent to other countries;
3. establishing a special agency to handle the management of boundaries at the local level;
4. adopting both economic and non-economic approaches to managing outer areas. An economic approach cannot be adopted to handle certain matters where non-profit oriented investment is needed;
5. ensuring security in cooperation with the central government, so that any potential threat can be handled more precisely and efficiently; and
6. cooperating with other regional governments to manage "shared resources" which need co-management by adopting "national/ regional spatial plan".

Currently the MMAF and Ministry of Internal Affairs are the two major institutions obligated to manage boundary areas in Indonesia. Thus, good coordination among them is required and they will need the support of the Indonesian Navy as the most responsible agency in Indonesia to guard national sea security. The role of the Indonesian Navy must be strengthened. This responsibility can only be achieved if Indonesian Navy military facilities are provided with modern and sophisticated Navy vessels and aircrafts. Each State has responsibility to carefully guard its own territory so as not to be disturbed or taken over by other countries.

The boundary issue cannot be ignored in discussing maritime security in Indonesia, as Indonesia's territory consists mostly of water. The threat could appear from the outermost islands such as Sumatra, Sulawesi and East Nusa Tenggara, which are adjacent to other countries. The management and supervision of the outer territories in Indonesia will be the key point in safeguarding national security. This means that maritime security within Indonesia needs to be maintained before Indonesia can be actively involved in managing maritime security in regional territories.

II. Maritime Security

A. Piracy and Maritime Armed Robbery

Indonesian archipelagic waters and the Strait of Malacca have become hot spots for acts of piracy and maritime armed robbery[3]. This Strait, which has been an international passage for centuries, is crossed by more or less 50.000 vessels per year. Meanwhile, sovereignty over the Strait of Malacca lies in three States: Indonesia, Malaysia and Singapore. The question is, why are Indonesia's archipelagic waters singled out as the world's top piracy hot spot, followed by the Strait of Malacca in second place? In addition, many other areas are known for piracy, such as Nigeria, Somalia, Arabian Gulf, Red Sea and the Gulf of Guinea, South China Sea, Sulu islands, and Mindanao,. In other words, only Northern Europe and North America are free from piracy, whereas other places are still threatened, requiring vessels to prepare for every single possibility.

The International Chamber of Commerce established the ICC International Maritime Bureau (IMB) in 1981[4] as a focal point to combat all forms of criminals at sea that can threaten international trade, recalling that the majority of world trade is conducted through sea transportation. With the number of sea pirates increasing since the 1980s (after the golden era in the middle centuries), the IMB Piracy Reporting Centre was established in 1982, domiciled in Kuala Lumpur, Malaysia. This purpose of the Piracy Reporting Centre was to report every single piracy incident in the world, to locate which areas were considered as hot spots for piracy, and to build cooperation with coastal States where piracy occurred in order to reduce the number of incidents.

Nevertheless, the IMB report was not favorable to Indonesia, categorizing the Strait of Malacca as a dangerous area. Due to this report, the cost of shipping in this area became high because of increased insurance costs, particularly for shipping companies loading from and to Indonesia[5]. However, according to the Coordinating Agency on Maritime Security (Bakorkamla), there had been a reduction in the number of crimes at sea, particularly piracy, because of greater cooperation among Indonesia, Malaysia and Singapore. Indonesia has attempted to cooperate with both States to overcome smuggling problems at sea.

After increasing from time to time, acts of piracy and maritime armed robbery in the Strait of Malacca virtually stopped after the international tragedy of

[3] See IMB Report on piracy (http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php).

[4] This Bureau responsible to report every piracy incident, to rescue ships being pirated, and to assist states in arresting pirates. (http://www.icc-ccs.org/imb/overview.php)

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

the December 2004 Tsunami. In the past eleven months, only a few acts of piracy occurred in the Strait of Malacca, drastically down from 38 (thirty-eight) cases reported in 2004, or even 75 (seventy-five) cases reported in 2000[6]. The main reason for this decrease is greater cooperation among the three littoral States to combat piracy in such areas.

In modern piracy, economic gain from the taking of hostages is the preferred modus operandi. Generally, the focal point is not on the vessel itself but on the hostages (such as captain and chief engineer), the safe release of which is contingent on payment of a large ransom from the vessel owner/operator. This modus operandi is entirely different from previous piracy incidents, where vessels were captured, re-painted/modified, their names changed and their cargo sold on the free market, while their crews were killed or set adrift at sea. This is called the "phantom ship phenomenon" in the shipping world, because the pirates commonly are equipped with global positioning devices, forged registration documents and bills of lading to facilitate their operation[7].

Historically, incidents of piracy have involved not only huge commercial vessels but also private vessels and fishing vessels. Two kinds of piracy may be observed:

1. economically motivated acts of piracy (i.e. stealing)
2. well planned acts of piracy that have other motives, e.g. politics[8] (in Somalia and Srilanka) and terrorism (in Philipinnes)

The problem of piracy is compounded by the reluctance of vessel owners to report incidents, commonly to maintain their business reputations. This situation must be properly handled because immediate reporting and response is the only effective way to combat piracy[9].

[5] See http://en.wikipedia.org/wiki/Piracy_in_the_Strait_of_Malacca

[6] Based on the IMB's report on http://balita.ph/2008/ 11/24/southeast-asia-succeeds-in-fighting-piracy-in-malacca-straits/

[7] The role of port state is very crucial here to be very careful in allowing any foreign vessel to transit in its port. There should be close investigation upon the documents of foreign vessels.

[8] Some observers assumed that Gerakan Aceh Merdeka (Aceh Liberation Movement) had also been involved in piracy around the Strait of Malacca, for both economic and political motives, yet proof of this was scarcely given.

[9] IMO has taken steps to combat piracy, such as issuing some resolutions and circulars to give initial warning ship owners or operators on how to avoid sea piracy, and by sponsoring the " the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988".

Then, what is the difference between Piracy and armed robbery at sea? International law differentiates those two terms according to their legal consequences. In general, piracy is defined as :

1. robbery committed at sea (the American Heritage Dictionary of the English Language, 2000)
2. an act of robbery especially on the high seas, specifically: an illegal act of violence, detention or plunder committed for private ends by crew or passengers of a private ship or aircraft on the high seas or in place outside the jurisdiction of any state (Merriam-Webster Dictionary of Law, 1996) and
3. Robbery on the high seas; taking a ship away from the control of those who are legally entitled to it (Wordnet 2.0. Princeton University, 2003)

The United Nations Convention on the Law of the Sea (1982 UNCLOS) defines piracy in article 101, as :

1. any illegal acts of violence or detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or aircraft and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any state,
2. any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with the knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; and
3. amy act inciting or of intentionally facilitating an act described in sub paragraph (a) or (b).

The above definitions clearly categorize piracy as occurring on the high seas or beyond State jurisdiction, that is, beyond the harbor and territorial sea of a State. However, what if such act occurs in the contiguous zone or Economic Exclusive Zone of a State, will it be counted as piracy under the 1982 UNCLOS definition, or will it be categorized as maritime armed robbery, as it would be if it occurred in internal waters, archipelagic waters, or the territorial sea of a State? The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP Agreement) has clearly distinguished those two terms.

The Global Security Organization defines piracy as an international crime consisting of illegal acts of violence, detention, or depredation committed for private ends by the crew or passengers of a private ship or aircraft in or over international waters against another ship or aircraft or person and property on

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

board. "International waters" consists of the high seas, economic exclusive zones and contiguous zone[10]. Meanwhile, IMB defined piracy as "an act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act".

Several of the definitions above clearly illustrate that there are really two developing ideas on piracy. The general idea of piracy: every attack on a vessel at sea, regardless of whether it occurs on the high seas or in a certain state jurisdiction (as provided in the American Heritage Dictionary of the English Language, 2000). This general term is known publicly in society. Another term is the legal concept followed in 1982 UNCLOS. Actually, the differences relate to the authority to take action against the criminals, i.e.,, who is responsible, who has the right to punish the pirates, who has jurisdiction over the crime, and which law will be applied.

Piracy, as defined by 1982 UNCLOS, is a crime of universal jurisdiction, meaning that any warship or Government ship of any State has the right to capture and to arrest pirate vessels, crews and cargos or vessels controlled by the pirates. State courts also have the right to investigate and to decide piracy cases by imposing sentences, includes with respect to measures taken against pirated vessels, bearing in mind the interests of innocent third parties (art. 105-107 1982 UNCLOS)[11]. By contrast, in the event of maritime armed robbery, only the coastal State where the incident occurred has the right to take action.

Therefore, as regards piracy occurring in the Strait of Malacca, we must distinguish between acts occurring in the internal waters, archipelagic waters or territorial sea of a State and acts occurring beyond those areas. Nonetheless, wherever the piracy occurs, action shall be taken and the perpetrator sentenced accordingly. Most acts of piracy / maritime robbery occur in States with general political instability, compromised law enforcement and a high volume of unprotected shipping. Indonesia has been placed within this category, although the Indonesian Government denies it. However, denial is never enough, and Indonesia must show strong political will to secure its jurisdiction, particularly at

[10] See <http://www.globalsecurity.org/,ilitary/world/para/pirates.htm>.

[11] The Alondra Rainbow, which was pirated in October 1999 after leaving Kuala Tanjung, Sumatra, was later arrested by the Indian Navy and then was brought before the Court in Mumbai, India. The pirates have been sentenced for 6 to 7 months in prison.

sea because, as an archipelagic State, Indonesia has more sea territory than land.

Several years ago the United States stirred controversy by offering assistance to secure the Strait of Malacca through a plan called the Regional Maritime Security Initiative (RMSI), which was presented by Admiral Thomas B Fargo, Commander in chief in the US Pacific Command, before the US House of Representatives in March 2004[12]. This proposal reflected the opinion that Pirates in the Strait of Malacca were controlled by Transnational Organized Crime, likely the Al-Qaeda Terrorism network, while others opined that the pirates were controlled by the Aceh Liberation Movement. Singapore, as a State that is hugely dependent on the international shipping trade, strongly supported this idea, but Indonesia and Malaysia did not. Indonesia and Malaysia were totally against the idea, and refused to tolerate any foreign army presence in the Strait of Malaccat. As strait-bordering States, both States have the right to be fully responsible for the safety of shipping within the Strait, as regulated under 1982 UNCLOS. This is a form of State Jurisdiction and State sovereignty, therefore no single State can enter by force to safeguard the Strait of Malacca without the consent from the three strait-bordering States.

However, how long can this position be maintained if piracy continues to occur? In particular, what should happen in part of the Strait of Malacca beyond the territorial sea of the littoral State? The strength of this position depends on the acts of three littoral States, either individually or working together to maintain their jurisdiction to secure their sea territory as addressed by 1982 UNCLOS[13].

Indonesia, in cooperation with two other littoral States, has issued a program called "Latma Malsindo" (Latihan Bersama Malaysia-Singapura-Indonesia), a joint training program between Malaysia, Indonesia and Singapore to

[12] See Piracy and Maritime Terror in Southeast Asia, <http://www.iiss.org/stratcom> . The United States has a major interest in cutting off the Jemaah Islamiyah and Al Qaeda networks in Asia. Yet the littoral states have the right to combat terrorism within their territory, as maritime terrorism is a threat for any state. RMSI is not the just about "closer intelligence-sharing" with Southeast Asian Countries, but also involves US naval deployment in the region, which is strongly opposed by Indonesia and Malaysia.

[13] Article 43 of 1982 UNCLOS states that the littoral states have to cooperate in securing international straits for international navigation. Thus, the three states bordering the Strait of Malacca are obligated to cooperate in establishing maritime security in that area.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

secure the Strait of Malacca against Piracy and Terrorism. This program has then successfully decreased the frequency of threats on shipping security in the Strait of Malacca. However, the question is, How long can this program be maintained, and how often can it be conducted? Malaysia then agreed to increase cooperation with the United States through the exchange of intelligence and joint training exercises. However, Malaysia still rejects to the idea of a joint patrol, except with Indonesia or Singapore. Indonesia has built a center to control piracy in the Navy pier at Batam, complete with vessel monitoring system facility, in cooperation with MMAF. However, that is not sufficient. There must also be clear and well-planned acts to combat piracy if the three littoral States still intend to maintain their sovereignty and exclusive jurisdiction in such areas for dealing with shipping security problems.

B. Internal Security (IS) and Counter Insurgency (COIN)

IS and COIN problems have become hot topics over the last couple of years. Indonesia had always had a problem with the Aceh Territory, where the Aceh Liberation Movement can be deemed to engage in COIN. Yet, the two Indonesian neighbor States, Malaysia and Singapore, are much more strict with IS issues by enacting Internal Security Act. As States have become more borderless, problems caused by IS and COIN are no longer exclusive to a single State, as Internal Security problems in one State are much more likely to influence security in neighboring States. As regards Internal Security within maritime territories, bilateral and multilateral cooperation are certainly necessary. Therefore, Indonesia gains from cooperation with Singapore, Malaysia and Thailand to secure the Strait of Malacca as one of the busiest international seaways in South East Asia and the world[14].

It must be acknowledged that, until now, maritime security in Asia Pacific is still held by the United States, and the hope that US will keep optimizing security on investment and trade in Asia Pacific without involving military force is expected by every party in Indonesia. At least four of the world's economical powers, i.e., US, Japan, South Korea and China, are using maritime territory in

[14] On November 25-27, 2008, there was a Regional Workshop in Jakarta, Indonesia, on the Guidelines to use military force in internal security and counter insurgency operations. This workshop was held in cooperation between the Indonesian Navy and ICRC, with the participation of Brunei, Philippines, Indonesia, Malaysia, Singapore, Thailand and Japan.

Asia Pacific for their investment and trade and, therefore, have a strong interest in maintaining the security of Asia Pacific's shipping lanes.

Indonesia is expecting assistance form those four States, particularly IS in the form of infrastructure to increase State's capability, which became part of the world trade, including Indonesia, which means this maritime security is delegated to the related States. Certainly, Indonesia does not want foreign parties to secure Indonesia's maritime territory, for instance, in the Strait of Malacca, either on behalf of other foreign Governments or foreign private parties (such as armed security escorts, which are currently offered by many foreign private parties[15].

The major problem with Indonesia is there no clear institutional division among law enforcement agencies, such as Indonesian Navy and Indonesian Police. Not to mention that those two institutions are poorly equipped by maritime military facilities. Indonesia needs to really re-define its maritime strategy, including how to develop its territory and guard it within the scope of national sovereignty. Intelligence is the key word in managing these IS and COIN issues, thus imposing a clear mandate upon certain institutions is required, and otherwise there will be chaos.

C. Transnational Organized Crime

Transnational Organized Crime (TOC) is no longer tolerated. The United Nations Convention on Transnational Organized Crime (PALERMO Convention), issued by the United Nations in 2000, is designed to combat TOC, including illegal trafficking and smuggling. ASEAN, as a regional organization, attempted to combat TOC by agreeing on ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime and then by creating ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC), which discussed 8 types of TOC, such as: Illicit Drug Trafficking, Trafficking in Person, Sea Piracy, Arms Smuggling, Money Laundering, Terrorism, International Economic Crime and Cyber Crime. An Ad Hoc Experts Group on the Work Program to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime was established. The scope of ASEAN's work, reaches other forms of TOC and is therefore broader than the scope of the Palermo Convention[16]. The existence of the ASEAN Security

[15] See <http://www.piracysuppression.com/?gclid=CMjuzK3KtJcCFQ7jTAodOjXKjw>
[16] See <http://www.aseansec.org/16133.htm>

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Community (ASC), which started in Indonesia in 2003 as part of the ASEAN forum, has paved the way toward greater cooperation among ASEAN countries, and Indonesia, as the biggest ASEAN States, can take on a greater role in the regional cooperation to secure ASEAN territories.

Indonesia eventually ratified the PALERMO Convention on December 17, 2008. This action was then followed by the ratification of the Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, on February 3, 2009. This political step will give more protection to Indonesian women and children, who are scarcely protected due to the economic problems among the population. The crime of trafficking has been a threat to national security, as there are many reported incidents of human trafficking, mostly from Indonesia to other Asian countries such as Malaysia.

D. Law Enforcement

In Indonesia, there are at least three different institutions that have authority to patrol maritime territory: the Indonesian navy, the water and air police, and the civil servant investigator (PPNS) from various ministries (depending on their individual mandates). Thus, coordination among them is another problem to be handled carefully by the Indonesian government. The coordinating agency has been established, yet much work remains to be done before this agency can carry out its obligations smoothly. Now the choice for Indonesia is whether to prepare itself to be ready to handle maritime security in its own waters, as well as in regional waters, or to content itself with staying put and ignoring threats under its own nose.

There should be a clear mandate given to each institution, otherwise loose law enforcement will prevail. The illegal fishing in Indonesian Exclusive Economic Zone (EEZ), for instance, will involve the Indonesian Navy, Indonesian Police and PPNS, which eventually only makes ineffective handling of legal enforcement in this issue. The same situation occurs in other areas, which have three or more different institutions tasked to enforce the laws.

E. Several Inputs

Coordinating Teams on Small and Outer Islands Management must be strengthened by the Role of Regional Government to manage and maintain territorial unity, particularly by coordinating definite and controlling boundary areas. The Regional Governments must be sensitive to issues arising within their boundary areas with other States, whether it is to prevent the illegal entry of persons or take action against illegal logging, illegal fishing, or any other illegal use of the Indonesian natural resources.

In addition, action must be taken against TOC involving Indonesia and its neighbor States. Thus, boundaries must be guarded carefully by establishing border posts, and the guards must be supported by sufficient facilities and funds. Boundary agreements between Indonesia and its neighboring States must be re-evaluated in order to accommodate Indonesian national interests, in line with International Law. Indonesia needs to strengthen its preparation to use International Law in its national interest and to prevent a loss to Indonesia, now or in the future.

Bakorkamla need to complete standard operations on Indonesian maritime security that are needed in order to address maritime security problems and ensure the safety of Indonesian navigation. Bakorkamla's intention to establish a Maritime Security Academy to increase human resources for maritime security, which may receive grants from Japan, also needs to be supported[17].

The challenges that arise in fostering cooperation on matters of maritime security, particularly in South East Asia, are : (1) the lack of funds for maritime activities in several Asian Countries, including Indonesia; (2) still lack of policy synchronization among States; (3) gap of maritime technology; (4) suspicions or tensions among States; and (5) insufficient extradition agreements among South East Asian Countries. This result will become an obstacle for cooperation to sea security in South East Asia.

There is a proposal to upgrade Bakorkamla's status to that of a National Agency on Maritime Security, so that it might be able to undertake its obligations more optimally. This idea certainly comes from other States, where maritime safety agencies, function not only as coordinators to mobilize each department's units relating to maritime security[18], but also as a leading agency with a strong, sharp and clear mandate, in avoiding overlapping mandates as currently exist in Indonesia.

[17] See Antara News 13 February 2007

[18] The Coordinating Agency on Maritime Security (Bakorkamla) involves 12 different Ministries, including Ministries of Defense, Law and Human Rights, Internal Affairs, Foreign Affairs, MMAF, and the Indonesian Navy. This agency was founded in 1972 and, based on a Joint Decision of December 29, 2005, was restated by Presidential Regulation Nr. 81 Year 2005.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

The 1982 UNCLOS, as a comprehensive regulation of the sea, provides in article 25 that a Coastal State has the right to perform any certain act to prevent non-innocent passage. Therefore, it is clear that the task of maintaining internal security is being assigned to each Coastal State. Meanwhile, in article 100, 1982 UNCLOS provides that States must cooperate to take action against piracy on the high seas, and article 108 is designed to combat drug trafficking. This means that, in order to maintain security over maritime territories bordering on the territory of other States, a State can enter into a regional cooperation agreement to be more effective and efficient.

Indonesia needs to enhance its understanding of its status as an Archipelagic States and what that entails. This Status brings responsibility to Indonesia in the form of rights and obligations. Therefore, Indonesian people need to be educated about Indonesia's status as a maritime State, so that a strong and proper maritime defense can result. The ratification of the PALERMO Convention brings about great responsibility to the Indonesian Government to cooperate with other States in combating TOC, as well as, of course, to maintain maritime security at the regional level, especially in Southeast Asia.

Arising from that issue, the Indonesian Government has to reflect that Indonesia needs a strong Naval force. It is true that Indonesia is not in good economic condition. However, a State consists of people, territory and Government. If the territory is disrupted, then the people and the government will not be able to function properly. Thus, careful steps should be taken to complete Indonesia's Naval forces, including a comprehensive maritime territory patrol program, so that Indonesia's territory and international stripe can be safe and free from Terrorism and Piracy. Then, the intervention of foreign parties can be avoided and the State's sovereignty maintained. A respectful and beneficial cooperation among States in Southeast Asia must be fostered by harmonizing perceptions, policies and strengths, and by establishing a workable extradition agreement.

Can the Requirements of Shariah Law Regarding Criminal Punishments be interpreted in a way that is Compatible with the ICCPR and CAT?

Alfitri[1]

Criminal law deals with the protection of public interests and values deemed to be crucial for a particular society. In Islam, these values are ascribed to the divine commands. Thus, there will be calls from some Muslims for the implementation of Islamic criminal law by the state for they believe that this is required by Islam. Can therefore the death penalty or corporal punishments required by the Shariah law be imposed by a state while they are in conflict with the state's obligation to comply with international human rights instruments? This paper will analyze this uneasy situation faced by some Muslim countries implementing Islamic criminal law but party to the ICCPR and CAT. It aims at verifying that an extreme universalism or cultural relativism approach regarding the validity of international human rights norms on this matter is insufficient. This is because Islamic doctrines strongly influence Muslims on this matter and failure to seriously engage them will lead to rejection of international human rights instruments which are important for protecting individual rights. This paper argues that an approach that is able to reconcile the requirements of Shariah law regarding criminal punishments and those of international human rights norms is necessary.

Keywords: *Shariah Law, Criminal Punishment, ICCPR, CAT*

I. Introduction

Criminal law is a collection of laws regulating the power of the state to impose punishments on a person in order to enforce compliance with certain

[1] The author is a lecturer of the Department of Sharia of Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Samarinda. Author completing S1 and S2 in the field of Islamic law in Universitas Islam Negeri (UIN) Sunan Kalijaga Yogyakarta. With scholarship from the Australian Development Scholarships (ADS) the author took Master of Laws (LL. AD) program in the Melbourne Law School, the University of Melbourne. Author continue his studies in the United States in Fall of 2009 with Fulbright scholarship for Ph.D. degree. Author's research interests include Islamic Law (Civil and Criminal), International Human Rights Law and Civil Society Law. The author has presented his research results at conferences/seminars both national and international and published them in numerous refereed journal international law such as the Journal of Law and Religion and the Asian Journal of Comparative Law. Currently the author is still listed as a researcher at the Asian Law Center, Melbourne Law School, and the University of Melbourne.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesian Journal of International Law

Volume 6 | Number 3 Article 3

4-30-2009

Maritime Security Issues in Southeast Asia, An Indonesian Perspective

Nugroho Wisnumurti

Follow this and additional works at: https://scholarhub.ui.ac.id/ijil

 Part of the International Law Commons

Recommended Citation
Wisnumurti, Nugroho (2009) "Maritime Security Issues in Southeast Asia, An Indonesian Perspective," *Indonesian Journal of International Law*: Vol. 6 : No. 3 , Article 3.
DOI: 10.17304/ijil.vol6.3.206
Available at: https://scholarhub.ui.ac.id/ijil/vol6/iss3/3

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Indonesian Journal of International Law by an authorized editor of UI Scholars Hub.

Maritime Security Issues in Southeast Asia : An Indonesian Perspective *

Nugroho Wisnumurti [1]

In this globalize world the new threats to security are civil violence, transnational organized crime, terrorism and weapons of mass destruction, poverty, deadly infectious disease and environmental degradation. Transnational Organized Crime emerges into a serious threat to national and international security and stability with an increasingly adverse economic and social impact on States and civil society. This paper will discuss maritime security issues relevant to the situation in Southeast Asia, particularly in Indonesia and in the Straits of Malacca and Singapore. This article will focus on trafficking in persons in the context of maritime security and its challenges in the Straits of Malacca and Singapore. Moreover, it will also discuss Indonesia's effort to address those issues at the national and regional level.

Keywords: Transnational Organized Crime, Maritime Security, Trafficking in Person

Introduction

As observed by Secretary-General Kofi Annan in his report for the 2005 World Summit entitled "In larger freedom: towards development, security and human rights for all", in the borderless world we live in today, the threat to peace and security in the twenty-first century is no longer confined to just international war and conflict. In this globalized world, the threats to security now include the so-called "new threats", such as civil violence, transnational organized crime, terrorism and weapons of mass destruction, poverty, deadly infectious decease and environmental degradation.

Indeed, in the borderless world of today, transnational crime is emerging as a serious threat to national and international security and stability with an in-

---

* Versi terakhir dari makalah yang dipresentasikan di International Symposium on Maritime Security at the World Maritime University, Malmo, Sweden, 12-14 November 2007.

[1] Penulis adalah anggota dari UN International Law Commision, Staf Pengajar Hukum Internasional di Fakultas Hukum UI, Managing Partner di Ali Budiardjo, Nugroho, Reksodiputro (ABNR) Counsellors At Law, Duta Besar/Wakil Tetap Indonesia di UN di New York (1992-2007) dan di Geneva (2000-2004).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

creasingly adverse economic and social impact on States and civil society. It is understood that transnational crime includes peoples smuggling, human trafficking, terrorism, illicit trafficking in firearms, sea piracy and sea robberies, money laundering, illegal fishing and trafficking in relation to illegal logging.

This paper will discuss maritime security issues relevant to the situation in Southeast Asia, particularly in Indonesia and in the Straits of Malacca and Singapore. and in this regard, the paper will focus on trafficking in persons in the context of maritime security, and the maritime security challenges in the Straits of Malacca and Singapore. It will also discuss Indonesia's efforts to address those issues at the national and regional level.

International legal instruments on transnational organized crime

The UN General Assembly at its fifty-fifth session in 2001 adopted important legal instruments which reflect an international consensus concerning transnational organized crime. They include the "UN Convention against Transnational Organized Crime" (UNCTO) and its supplements, the "Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the UN Convention against Transnational Organized Crime" and the "Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air".[1] Additionally, the General Assembly at the same session adopted "Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Their Parts and Components and Ammunition, supplementing the UN Convention against Transnational Organized Crime.[2] For the purpose of this paper, it is essential to look at the salient points of the three legal instruments which constitute part and parcel of the Convention against Transnational Organized Crime.

UN Convention against Transnational Organized Crime (UNCTO)

Under the UNCTO, transnational organized crime refers to offences established by the Convention and committed by an organized criminal group, i.e. "a structured group of three or more persons, existing for a period of time and acting in concert with the aim of committing one or more serious crimes or offences . . . in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material

[1] UNGA Resolution 55/25
[2] UNGA Resolution 55/255
[3] UN Convention against Transnational Organized Crime, article 2, paragraph (a).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

benefit."[3] An offence is transnational in nature if (a) it is commited in more that one State; (b) it is committed in one State but a substantial part of its preparation, planning, direction or control takes place in another State; it is committed in one State but involves an organized criminal group that engages in criminal activities in more that one State; or (c) it is committed in one State but has substantial effects in another State.[4]

UNCTO stipulates that each Party to the Convention is under the obligation to criminalize, through legislative and other measures, the participation in an organized criminal group,[5] the laundering of the proceeds of crime[6], corruption[7] and obstruction of justice.[8] Each State Party is also under the obligation to establish its jurisdiction over the offences spelled out in the Convention when the offence is committed in the territory of that State Party; or when the offence is committed on board a vessel that is flying the flag of that State Party or an aircraft that is registered under the laws of that State Party at the time that the offence is committed.[9] The convention contains provisions which reflect the principle of *"aut dedere aut judicare"* or obligation to extradite or prosecute, stipulating that each State Party shall establish jurisdiction over the offences of the Convention when the alleged offender is present in its territory and it does not extradite the offender, even if the alleged offender is one of its nationals.[10]

It is important to note that under the Convention, States Parties must carry out their obligations in a manner consistent with the principle of sovereign equality and territorial integrity of States and that of non-intervention in the domestic affairs of other States.[11] It means that States Parties are under the obligation to respect international law, including the UN Charter and the 1982 Convention on the Law of the Sea.

Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime

---

[4] Ibid, article 3, paragraph 2.
[5] Ibid, article 5.
[6] Ibid, article 6.
[7] Ibid, article 8.
[8] Ibid, article 24.
[9] Ibid, article 15, paragraph 1.
[10] Ibid, article 15, paragraph 3 and paragraph 4.
[11] Ibid, article 4, paragraph 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The Protocol against Trafficking in Persons (TIP) defines "Trafficking in Persons" as the recruitment, transportation, transfer, harbouring or receipt of persons, by means of the threat or use of force or other forms of coercion, of abduction, of fraud, of deception, of the abuse of power or of a position of vulnerability or of the giving or receiving of payments or benefits to achieve the consent of a person having control over another person, for the purpose of exploitation. Exploitation shall include, at a minimum, the exploitation of the prostitution of others or other forms of sexual exploitation, forced labour or services, slavery or practices similar to slavery, servitude or the removal of organs.[12] Thus, the definition consists of two components, namely the act of trafficking, and the means used for trafficking.

It is worth noting in this regard that the Protocol stipulates that the consent of a victim of trafficking in persons shall be irrelevant where any of the means of trafficking as set forth earlier have been used.[13] It provides further that if the victim is a child, the recruitment, transportation, transfer, harbouring or receipt of a child for the purpose of exploitation, shall be considered "trafficking in persons", even if this does not involve any of the means of trafficking.[14]

One of the main features of the Protocol is the obligation of each State Party to criminalize trafficking in persons as defined in the Protocol, including attempting to conduct trafficking in persons, participating as an accomplish in the conduct of trafficking in persons and organizing or directing the conduct of trafficking in persons.[15]

The TIP Protocol contains comprehensive provisions aimed at preventing and combating trafficking in persons, protecting victims of trafficking in persons and promoting international cooperation. The Protocol also contains a saving clause, stipulating that the Protocol must not affect the rights, obligations and responsibilities of States and individuals under international law, including international humanitarian law and international human rights law. The Protocol also prohibits discriminatory treatment against the victims of trafficking in persons.[16]

---

[12] Protocol to Prevent, Suppressand Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the UN Convention against Transnational Crime, article 3(a).
[13] Ibid, article 3(b).
[14] Ibid, article 3(c).
[15] Ibid, Article 5, paragraphs 1 and 2.
[16] Ibid, article 14, paragraphs 1 and 2.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the UN Convention against Transnational Organized Crime

Smuggling of migrants, or people smuggling, is defined in the Protocol against Smuggling of Migrants as the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a State of which the person is not a national or a permanent resident.[17] This Protocol is aimed at the prevention, investigation and prosecution of the smuggling of migrants and other related offences listed in the Protocol, where the offences are transnational in nature and involve an organized criminal group, as well as to the protection of the rights of persons who have been the object of such offences.[18] The Protocol also contains provisions aimed at promoting cooperation among State Parties to prevent and combat smuggling of migrants while protecting the rights of smuggled migrants.[19] Another important provision is the one stipulating that migrants must not become liable to criminal prosecution under the Protocol for the fact of having been the object of smuggling of migrants.[20]

The Protocol provides an obligation for each State Party to adopt legislative measures to criminalize the intentional commission of smuggling of migrants, and of producing fraudulent travel or identity documents, procuring, providing or possessing such documents to enable the smuggling of migrants.[21] The same obligation applies to the intentional commission of conducts that enable a person who is not a national or a permanent resident to remain in the State concerned without complying with the necessary requirements for legally remaining in the State.[22]

The Protocol contains special provisions on smuggling of migrants by sea. It also contains provisions on prevention, protection and assistance measure and returns of smuggled migrants.

As in the case of the Protocol on Trafficking of Persons, the Protocol against

---

[17] Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the UN Convention against Transnational Crime, article 3(a).

[18] Ibid, article 4.

[19] Ibid, article 2.

[20] Ibid, article 5.

[21] Ibid, article 6, paragraphs 1 (a) and (b).

[22] Ibid, article 6, paragraph 1(c).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

the Smuggling of Migrants contains a saving clause stipulating that nothing in the Protocol shall affect the other rights, obligations and responsibilities of States and individuals under international law, including international humanitarian law and international human rights law.[23] The Protocol also prohibits discriminatory treatment against the victims of trafficking in persons.[24]

Differences between "traffricking in persons" and "smuggling of migrants"

It is to be noted that the term "human trafficking" and "people smuggling" are often used to address the same issue. However, from the definition of the two as contained in their respective Protocols, there are certain differences. The main features of trafficking in persons are the means being used which includes the threat or use of force, fraud, deception and the purpose of the offence, i.e. the exploitation of the victim. Such an exploitation will continue even after the persons have arrived in the country of destination. In people smuggling, the smuggler acts on the voluntary request of the person who wants to be smuggled, and on arrival in the country of destination, the smuggled person is free.

In practice, however, it is not easy to clearly establish the differences between trafficking in persons and smuggling of migrants. The understanding of the meaning of trafficking in persons and smuggling of people or migrants sometimes merge. As has often happened, a migrant worker who voluntarily requests to be smuggled to another country may become a victim of abuse and exploitation by the group or syndicate that smuggled the migrant and by elements in the country of destination. In order to distinguish between the two categories, it is necessary to establish the identification of the victim and the facts surrounding transportation and transfer of the victim, so as to be able to establish which country is responsible for the victim and for taking the follow-up actions.

Protocol against the Illicit manufacturing of and Trafficking in Firearms, Their Parts and Components and Ammunition, supplementing the UN Convention against Transnational Organized Crime

---

[23] Ibid, article 19, paragraph 1.
[24] Ibid, article 19, paragraph 2.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

- A third protocol adopted by the UN General Assembly deals with the illicit manufacturing of and trafficking in firearms, their parts and components and ammunition.[25] This Protocol was adopted in light of the urgent need to prevent, combat and eradicate the illicit manufacturing of and trafficking in firearms, their parts and components and ammunition due to the harmful effects of such activities on the security of each State, the region and the world as a whole, endangering the well-being of the peoples, their social and economic development and their right to live in peace. The Protocol defines "illicit trafficking" as the import, export, acquisition, sale, delivery, movement or transfer of firearms, their parts and components and ammunition from or across the territory of one State Party to that of another State Party if any one of the State Parties concerned does not authorize it in accordance with the terms of the Protocol or if the firearms are not marked in accordance with the provisions of the Protocol.[26]

The Protocol contains provisions on the obligation of each State Party to adopt legislative measures to criminalize the intentional commission of illicit manufacturing of firearms, their parts and components and ammunition; illicit trafficking in firearms, their parts and components and ammunition, and falsifying or illicit obliterating, removing or altering the marking(s) on firearms.[27] The obligation also includes the criminalization of an attempt to commit or participate as an accomplice in the said offences[28] and the criminalization of organizing, directing, aiding, abetting or counseling the commission of the said offences.[29]

Geographical area of international organized crime

Discussing maritime security and transnational organized crime in Southeast Asia means discussing trafficking in persons, smuggling of migrants, illicit trafficking in firearms, sea piracy and sea robberies, money laundering, illegal fishing and illegal logging involving a vast area of sea or waters, i.e. territorial seas, archipelagic waters, economic zones, high seas and straits used for international navigation. The geographical fact that Indonesia is an archipelagic State situated between two oceans and two continents, straddling across important

[25] UNGA resolution 55/255.
[26] Ibid, article 3(e).
[27] Ibid, article 5, paragraphs 1(a), 1(b) and 1(c).
[28] Ibid, article 5, paragraph 2(a).
[29] Ibid, article 5, paragraph 2(b).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sea lines of communication, has made Indonesia and this sub-region highly vulnerable to transnational organized crime. In this regard, the Straits of Malacca and Singapore have added a security dimension to the problem, including the possibility of trafficking in nuclear materials and nuclear terrorism.

Indonesia and maritime security issues

Being an archipelagic State with an extensive maritime area of 5,9 million square kilometers, Indonesia's top priority in maritime security is to defend and maintain its national unity and integrity, its national sovercignty and sovereign rights and to maintain peace and stability in the region on the basis of international law, and in particular the UN Charter and the 1982 Convention on the Law of the Sea. In this context, Indonesia attaches great importance to transnational organized crime such as trafficking in persons, smuggling of migrants, sea piracy and robberies, terrorism, illicit trafficking of arms, illicit trafficking in drugs and illegal logging and illegal fishing. Security threats in connection with disputed maritime area are also of great importance to Indonesia.

While transnational organized crime encompases a wide range of crime, for the purpose of the discussion, this paper focuses primarily on the issue of trafficking and smuggling in person in the context of maritime security. and as maritime security in the Malacca and Singapore Straits has a particular characteristics, this deserves special attention.

Trafficking in persons and maritime security

Admittedly it is difficult to establish accurate data on the victims of trafficking in persons. Approximately 2,5 million persons are trafficked globally every year.[30] The victims are 80% women and girls. Most of the victims are trapped by coercive means into sexual exploitation, forced labour, slavery and trade in human organs. The United Nations estimates that 200,000 women are trafficked annually in Southeast Asia. Human trafficking and people smuggling have become a very lucrative business for the traffickers and smugglers. The big profit gained from their operation is partly used to finance their future operation. Human trafficking and people smuggling is a low risk operation as it is not easy to detect and apprehend the perpetrators. Trafficking in persons and smuggling of migrants are violations of basic human rights, and a threat to security.

1
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Some of the causes of trafficking in persons are poverty, lack of job opportunities, regional imbalances, economic disparities, rising demand for labour and construction workers elsewhere, high demand for prostitutes in destination countries, profitability in trafficking, abuses by employment agencies, presence of organized criminal gangs, lack of adequate legal protection under national laws, and ineffective law enforcement.

Indonesia is a source, transit and destination country in the trafficking in persons. According to the UN Office on Drugs and Crime (UNODC), as a country of origin, Indonesia falls under the category "medium", and as a transit and destination country it falls under the category "low".[31] Women, children and men are being trafficked from Indonesia to Malaysia, Saudi Arabia, Kuwait, United Arab Emirates, Hongkong, Taiwan, Japan and South Korea for labour and sexual exploitation, slavery and other types of forced labour as in plantations and construction work. Indonesia, as well as some other Southeast Asian countries are transit countries, especially for trafficking and smuggling of persons to Australia from the Middle East, the Sub-continent and Southeast Asia. As a country of destination, persons are being trafficked to Indonesia from China, Thailand, Taiwan, Usbekistan, the Netherlands, Poland, Russia, Venezuela, Spain and Ukraine, mostly for sexual exploitation.

The new modality used by the traffickers for trafficking Indonesian women includes disguised cultural missions (Japan and Europe), abuse of status of religious missions (United States) and the use of non-traditional routes such as entries to the United States via China (United States). [32]

In the 2007 Report of the US State Department on Trafficking in Person, Indonesia is placed in the so-called "Tier 2", under which category the Indonesian Government is considered as not fully complying with the minimum standards for the elimination of trafficking, but "it is making significant efforts to do so". This observation indicates progress compared to the previous year which placed Indonesia in the category of "Tier 2 Watch List". [33]

According to the report, a significant number of Indonesian women who go overseas each year to work as domestic servants are subjected to exploita-

---

[30] 2007 Report of UN Office on Drugs and Crimes (UNODC)
[31] UNDOC "Trafficking in Persons : Global Pattern 2006", April 2006, Appendix 6.
[32] Information gathered from Indonesian diplomatic missions abroad.
[33] 2007 Report of the US Department of States on Traffricking in Persons.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tion and conditions of involuntary servitude in Malaysia, Singapore, Saudi Arabia, Japan, Syria, Kuwait and Hongkong. Indeed, an alarming number of Indonesians trafficked to Malaysia and Saudi Arabia are subjected to severe physical and sexual abuse. Even worse, some of them ended in death, with no satisfactory judicial proceeding to punish the perpatrators. These unfortunate incidents have often triggered popular protests in the streets of the source country and raise tension in bilateral relations that have security implications.

One of the challenges faced by the Indonesian Government is how to deal effectively with migrant workers recruiting agencies – whether licensed or unlicensed – that in practice engage in trafficking leading to all forms of exploitation such as abusive labour employments, debt bondage and sexual exploitation.

National efforts to combat trafficking in persons

Indonesia has made serious efforts to combat trafficking in persons in the areas of law (legislation, ratification of relevant international legal instruments, law enforcement), prevention and protection. One of the most important steps is the adoption of a comprehensive law on anti-trafficking in persons in April 2007 which imposes stiff prison sentences and fines for traffickers.[34] The law criminalizes the transportation of persons to the territory of Indonesia for exploitation in Indonesia or in another country,[35] and the transportation of Indonesian citizens to another country for the purpose of exploitation.[36] The law also criminalizes the adoption of a child with the purpose of exploitation[37] and the transportation of a child into Indonesia or from Indonesia to another country for the purpose of exploitation.[38] Likewise, the law criminalizes the abuse of authority by government officials that have led to trafficking in persons[39] and criminalizes trafficking by corporate entities like recruitment and placement agencies.[40]

---

[34] Law No. 21 of the year 2007 on Trafficking in Persons.
[35] Ibid, article 3.
[36] Ibid, article 4.
[37] Ibid, article 5.
[38] Ibid, article 6.
[39] Ibid, article 8.
[40] Ibid, article 13.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

There are other related legislations, *inter alia* the law on child protection with a maximum jail sentence of 15 years for trafficking children[41], the law on the eradication of domestic violence,[42] and the law on the protection of witnesses and victims of trafficking in persons.[43]

Indonesia is at present reviewing the National Plan of Action on the Elimination of Child Commercial Sexual Exploitation[44] and the Plan of Action on the Elimination of Trafficking in Women and Children[45] which will expire at the end of 2007. Indonesia has also taken effective law enforcement measures against traffickers. Indonesia is finalizing the legal process towards the ratification of the UN Convention against Transnational Organized Crime and its three Protocols. The year 2006 shows a significant increase in the number of arrests (29%), prosecution (87%) and sentencing (112%). Indonesia has also improved efforts in the protection of victims and in taking preventive measures.

Regional cooperation in combating transnational crime

Transnational organized crime, including trafficking in persons and smuggling of migrants, is considered to be a serious problem that has a social-economic impact on States in the region. It has also maritime security implications at the regional and international level. No single country can deal with the challenges of transnational organized crime. Regional and international cooperation are therefore imperative.

The fight against transnational organized crime is reflected in various regional agreements and arrangements and cooperation, including the so-called Bali Process and the ASEAN Regional Forum (ARF) as well as national legislations. International organizations, in addition to the United Nations, are also deeply involved in combating international organized crime. They include the International Organization for Migration (IOM) and the International Maritime Organization (IMO).

For these reasons, Indonesia has actively pursued regional cooperation, including in the context of Regional Consultative Processes (RCP's). As early

[41] Law No. 23 of the Year 2002.
[42] Law No. 23 of the Year 2004.
[43] Law No. 13 of the Year 2006.
[44] Presidential Decree No. 87 of the year 2000.
[45] Presidential Decree No. 88 of the Year 2002.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

as 20 December 1997 ASEAN issued the ASEAN Declaration on Transnational Crime that expressed concern about the pernicious effects of transnational crime, such as terrorism, illicit drug trafficking, arms smuggling, money laundering, trafficking in persons and piracy, on regional stability and development, the maintenance of the rule of law and the welfare of the region's people. ASEAN decided to strengthen the commitments to cooperate at the regional level in combating the transnational crime and to convene at least once every two years, the ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime.

In 2002 ASEAN adopted the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crimes which recognizes human trafficking as one of the eight transnational crimes to be dealt with by ASEAN Member States. In a Joint Communique of the Fifth ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMM-TC) held in Ha Noi on 29 November 2005, the Ministers expressed their concern over the growing challenges of terrorism and other international crimes, including illicit drug trafficking, trafficking in persons, money laundering, arms smuggling, sea piracy, international economic crime and cyber crime. They endorsed the revised Work Program to implement the 2002 ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime.

Trafficking in persons is also the subject of continued consideration in the ASEAN Senior Official Meeting on Transnational Crimes (SOM-TC) and ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (MM-TC). ASEAN Regional Forum (ARF), comprising ASEAN Member States and its Dialogue Partners has also been very active in addressing maritime security and transnational crime. For over a decade, ARF has regularly discussed and taken cooperative efforts to address maritime security issues, including through the holding workshops, roundtable discussion and seminars. The latest of such activities is the convening of ARF Roundtable Discussion on Stocktaking Maritime Security Issues in Bali on 23-25 August 2007.

To promote concerted regional cooperation and actions to disrupt people smuggling and trafficking in the region, Indonesia and Australia took a joint initiative to convene the Bali Ministerial Conference on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime (BRMC) known as the Bali Process, Co-Chaired by Indonesia and Australia and held in 2002 and 2003.

The Bali Process has 42 participants from Asia and the Pacific representing governments including those from outside the region, international organiza-

1
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tions (such as IOM, UNHCR, ICRC, UNDP, UNODC, ILO, ADB, Worl Bank) and non-governmental organizations.

The objectives of the Bali Process, as agreed at the two conferences are:

- the development of more effective information and intelligence sharing;
- Improved cooperation among regional law enforcement agencies to deter and combat people smuggling and trafficking networks;
- enhanced cooperation on border and visa system to detect and prevent illegal movements;
- increased public awareness in order to discourage these activities and warn those susceptible;
- enhanced effectiveness of returns as a strategy to deter people smuggling and trafficking victims;
- cooperation in verifying the identity and nationality of illegal migrants and trafficking victims;
- the enactment of national legislation to criminalize people smuggling and trafficking in persons;
- provision of appropriate protection and assistance to the victims of trafficking, particularly women and children;
- enhanced focus on tackling the root causes of illegal migration, including by increasing opportunities for legal migration between States; and
- Assisting countries to adopt best practices in asylum management, in accordance with the principles of the Refugees Convention.

The mechanism to achieve the objectives of the Bali Process include Senior Officials Meetings, Ad Hoc Expert Group under the coordination of Thailand and New Zealand, Steering Group Meetings and workshops. One of the recent important workshops is the Workshop on Human Trafficking: Victims Support, held in Bali on 7-9 November 2006. The Workshop provided a forum to exchange information on government policy and best practices in managing victims of human trafficking with emphasis on how the destination States can support victims; how destination and source States ensure victim support during repatriation arrangements; and what constitutes best practices in the reintegration of victims in the home countries.

Efforts to deal with people smuggling and human trafficking in person as

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

well as other transnational crimes have gained further momentum recently with the convening of the Third Bali Process on 14-15 April 2009 in Bali. The Ministerial Conference was attended by 31 Asia-Pacific countries as well as nine countries from outside the region and several international organizations as observers. Some of the important results of the Ministerial Conference, as expressed in the Co-Chairs' Statement are as follows :

- The Ministers acknowledged that people smuggling and trafficking, as well all forms of transnational crime, continued to present a threat to the integrity of regional border security processes and procedures, and undermines the ability of regional States to manage migration.
- There is a need for strong national legislation criminalizing these activities, coupled with strong law enforcement mechanism; it was also agreed that victim-centered approach to law enforcement is important.
- It was affirmed that the root causes of movements within the region, particularly those involving people smuggling and trafficking in person, were numerous and multi-dimensional;
- The Ministers agreed that the Ad Hoc Group (AHG) mechanisms used during the establishment phase of the Bali Process be retasked to develop regional responses to the current situation concerning the irregular movement of people in the Asia-Pacific region on a case-by-case basis upon the request of affected countries.

Maritime security issues in the Malacca and Singapore Straits

Threats to security

Security threats in the Malacca and Singapore Straits have always been a source of concern on the part of the littoral and the user's States in general. Those threats include piracy/robbery at sea, hijacking, kidnapping for ransom, arms smuggling, drugs and human trafficking, maritime terrorism or "political piracy" and other transnational crimes. The prospect of terrorist attacks such as those against Achile Lauro, USS Cole and the French supertanker Limburg and attacks involving weapons of mass destruction (WMD) in the waterway, are real. These developments have raised serious concern not only among the coastal States bordering the Straits (Indonesia, Malaysia and Singapore), but also the user States (e.g. Japan, China, South Korea, India, the United States).

The Malacca and Singapore Straits are a narrow 600 km stretch of water

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

with its widest point extends 350 km and its narrowest point extends less than 3 km. According to the International Maritime Organisation (IMO), at least 50,000 ships sail through the Malacca strait every year, transporting oil needs of China and Japan (80% Japan's and China's oil needs respectively) and about 30% of the world's trade goods. In fact, the Straits are the passageway to a third of the world's crude oil. Thus the Straits which constitute the second busiest shipping lane in the world have quite a significant strategic value. Apart from its economic dimension, the political and security importance of the Straits has notably increased since the 9/11 attacks against the United States and the ensuing war on terrorism.

Indeed, pirates or sea robbers stalking ships in the Straits have escalated their tactics and capabilities, armed with machine guns, rocket-propelled grenades and other weapons ready to board, kill crews, steal cargo and even hijack and resell ships.[46] This development has raised the fear that terrorists may infiltrate their ranks and use hijacked ships as a platform for attacks. So far there is no evidence that terrorists have joined pirates/sea robbers in the pursuit of their political goals by targeting ships in transit through the Malacca and Singapore Straits. It is however critical not to preclude the possibility that terrorism and piracy/sea robbery might someday merge, which certainly will not only cause more innocent human casualties but will also pose serious threats to the security and the economic wellbeing of the littoral States and and in turn, threaten regional stability.

Combating piracy/sea robbery and maritime terrorism

One would recall that in 2004, Admiral Thomas Fargo, Commander of the US Pacific fleet in his testimony to the U.S. House of Representatives Armed Services Committee had suggested that US troops might assist in patrolling the Malacca Strait to deter terrorists who might target shipping in the Strait, under the so-called Regional Maritime Security Initiative (RMSI). Indonesia and Malaysia immediately expressed their objection to the idea proposed by Admiral Fargo.

This proposal also provoked public rejection especially in Indonesia and Malaysia. Deploying foreign forces to maneuver in the waters in the Strait, which are parts of the territorial sea and economic zone of the Littoral States,

[46] WorldNetDaily, 31 July 2005, http://wnd.com/news.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

infringe upon the sovereignty and sovereign rights of those States and, in effect internationalize the Straits. Another reason for opposing the deployment of foreign forces including the U.S. naval forces in the Strait is the fear that it will provoke a backlash from radical elements in the littoral States and attacks from Al Qaeda and Jemaah Islamiyah terrorists already operating in Southeast Asia.

Under the terms of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982), Malacca and Singapore Straits fall under the category of "Straits used for international navigation" (Part III). Article 34 (1) of UNCLOS 1982 provides :

"The regime of passage through straits used for international navigation established in this Part shall not in other respect affect the legal status of the waters forming such strait or the exercise by the States bordering the strait of their sovereignty or jurisdiction over such waters and their air space, bed and subsoil."

This provision means that foreign ships and aircraft may pass through or overfly the Malacca Strait only in the exercise of the right of transit passage and overflight which under Article 38 (1) and Article 44 of UNCLOS 1982 shall not be impeded, hampered or suspended. However, the exercise of the right of transit passage of foreign ships and aircraft is subject to specific duties as stipulated in Article 39 of UNCLOS 1982 and the laws and regulations of the littoral States as specified in Article 42. Foreign ships may also pass through the Malacca Strait in the exercise of the right of innocent passage which shall not be suspended as provided in Article 45 of UNCLOS 1982.

While one has to recognize that among the States bordering Malacca and Singapore Straits there have always been some differences in *nuance,* it is also a fact that the three littoral States – Indonesia, Malaysia and Singapore – at early stage established their reponsibility in the safety of navigation and the protection and preservation of the marine environment in the Straits. On 16 November 1971, Indonesia, Malaysia and Singapore issued a Joint Statement which states :

1. The three governments agreed that the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal States concerned;
2. The three governments agreed on the need for tripartite cooperation on the safety of navigation in the two straits;
3. The three governments agree that a body for cooperation to coordinate

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

efforts for the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore be established as soon as possible and that such body should be composed of only the three coastal States concerned;

4. The three governments also agreed that the problem of the safety of navigation and the question of internationalization of the straits are two separate issues;
5. The Governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia agreed that the Straits of Malacca and Singapore are not international straits, while fully recognizing their use for international shipping in accordance with the principle of innocent passage. The Government of Singapore takes note of the position of the Governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia on this point.
6. On the basis of this understanding the three governments approved the continuation of the hydrographic survey.

On 24 February 1977, Foreign Minister Adam Malik of Indonesia together with Foreign Ministers Tengku Ahmad Rithauddeen of Malaysia and Rajaratnam of Singapore, signed an agreement reaffirming the 1971 Joint Statement and their determination "to further promote the existing tripartite cooperation on enhancing safety of navigation and promoting close cooperation and coordination on anti-pollution policy and measures in the Straits of Malacca and Singapore".

In order to help the littoral States to promote safety of navigation and protection and preservation of the marine environment in the Malacca and Singapore Straits, Japan, as a user State, established the Malacca Strait Council which provide a revolving fund for conibating marine pollution from ships in the Straits.

While the interest of the littoral States initially was driven by the desire to ensure the safety of navigation and protect the marine environment in the Straits, it is undeniable that the Straits constitute a part of an area where the coastal States have a major security concern, as evident in various ASEAN security instruments such as the 1971 Treaty on the Zone of Peace, Freedom and Neutrality in Southeast Asia (ZOPFAN), 1995 Southeast Asia Nuclear-Weapon-Free Zone (SEANWFZ), 1976 Treaty of Amity and Cooperation, and the recently adopted ASEAN Security Community as a part of the Bali Concord II.

The foregoing clearly indicates the determination of the three States bordering the Straits of Malacca and Singapore to forge coordinated efforts in dealing with safety of navigation and the protection and preservation of the

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

marine environment as well as the security in the Straits. In facing the escalating security threats in the Malacca and Singapore Straits, the littoral States already taken specific measures, e.g establishing a coordinated patrol codenamed "Operation Malsiado" established by their navies on 29 June 2004. Each navy has to operate within their respective territorial sea and Exclusive Economic Zone (EEZ). This operation has yielded some results. It is necessary to point out, however, that the arrangement whereby each navy operates within its national jurisdiction has in fact limited the effectiveness of "Operation Malsindo". The fact that no agreement has been reached on the delimitation of the territorial sea between Indonesia and Malaysia has further complicated the issue. Another limiting factor is the weaknesses in the coordination among relevant national agencies in the littoral States. [47]

The seriousness of the littoral States in addressing the security issues in the Straits was evident in a tripartite meeting of the Foreign Ministers of Indonesia, Malaysia and Singapore held in Batam, Indonesia on 1-2 August 2005 to discuss maritime safety and security in the Straits of Malacca and Singapore. In the Joint Ministerial Meeting issued at the end of the meeting, the Ministers "reaffirmed the sovereignty and sovereign rights of the littoral States over the Straits of Malacca and Singapore. As such, the primary responsibility over the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits of Malacca and Singapore lies with the littoral States." They also expressed the need to address the issues of maritime security comprehensively, which includes trans-boundary crimes such as piracy, armed robbery and terrorism. The Ministers also recognized the need to address the issues of trafficking in persons, smuggling of people, smuggling of weapons and other trans-boundary crimes. To enhance the security aspect of the tripartite cooperation, the Ministers agreed to establish the Tripartite Technical Experts Group (TTEG) on Maritime Security, complementing the existing TTEG on Safety of Navigation.

The Ministers also acknowledged the role that user States and relevant international agencies could play in respect of the Straits and called upon them and the shipping community to assist the littoral States in the areas of capacity building, training and technology transfer, and other forms of assistance in ac-

[47] In the case of Indonesia, Djoko Sumaryono, former Commander of the Western Fleet of the Indonesian Navy wrote in Kompas Daily of 27 Mei 2005 that the role of BAKORKAMLA, the inter-agency body, has declined, especially following the separation of the Police from TNI armed forces.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

cordance with UNCLOS 1982. While Japan has been for many years assisting the littoral States, the U.S., China and India have now provided assistance to the littoral States to deal with security issues in the Straits short of deploying their naval forces in the waterway, such as surveillance and other equipment, exchange of information and sharing of intelligence.

It is to be noted as well that the navy officers from Indonesia, Malaysia and Singapore as well as Thailand had a meeting in mid August 2005 in Batam to discuss ways to boost security in the Malacca and Singapore Straits. Admiral Tedjo Edhi, the Western Fleet Commander of the Indonesian Navy said that the main issue discussed during the meeting was the mechanism to allow the navy of one littoral States to engage in a "hot pursuit" from its territorial sea into the territorial sea of another littoral State. [48] This will make naval operation against piracy/sea robbery more effective. Other international and regional meetings and discussions addressing the problem of piracy/sea robbery and terrorism in the Straits of Malacca and Singapore have also taken place.

The triple issues of safety, security and environmental protection in the Straits have been the focus of efforts by the littoral States. The Jakarta Meeting on the Straits of Malacca and Singapore : Enhancing safety, security and environmental protection" was held in Jakarta on 7-8 September 2005. The meeting, organized by Indonesia, Malaysia, Singapore and International Maritime Organization (IMO) was attended by 33 government representatives from different regions and observers. The Meeting agreed *inter alia* that a mechanism be established by the littoral States to meet on a regular basis with user States and other stake holders to discuss issues relating to safety, security and environmental protection of the Straits. As a follow-up of the Jakarta Meeting, Malaysia, in cooperation with Indonesia, Singapore, and the IMO convened a meeting on "Enhancing Safety, Security and Environmental Protection" in Kuala Lumpur on 20 September 2006. At the Kuala Lumpur Meeting, security in the Malacca and Singapore Straits was given more serious attention, in addition to the issues of safety of navigation and the protection of the marine environment. The meeting appreciate the entry into force of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.

It is heartening to note that all the efforts by the three littoral States have

[48] Jakarta Post Daily, 19 August 2005.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

borne fruit. The number of seaborne attacks has gone down. In August 2006, the Loyd's Market Association's (LMS) Joint War Committee (JWC) revoked the Straits of Malacca and Singapore from its list of areas worldwide in jeopardy of "war, strike, terrorism and related perils". The revocation of the JWC listing is a testimony to the effectiveness of the measures implemented and the diligent efforts by the littoral States to create a better security environment all around in the maritime sector.[49]

Further progress in combating piracy and sea robberies in the Malacca Straits have been made by the three littoral States. Attacks were dramatically down as a result of better cooperation among the littoral States. It is reported that according to the Malaysia-based International Maritime Bureau (IMB), in the year 2008 until September, there have been only two pirate attacks in the Straits.[50] But experts warned that unless vigilance is being maintained, a resurgence of piracy and sea robberies attacks will happen. They also believe that pirate attacks like on the sea near Somalia is unlikely. "It will not be easy for them because the governments in the region won't hesitate to take action".[51] This positive development prevails in the first quarter of 2009.[52]

Concluding observation

Transnational organized crime is a real challenge to maritime security in Southeast Asia, including in the Straits of Malacca and Singapore. It is a complex, multi-faceted problem driven by greed, regional economic imbalances, poverty, corruption, weakness of national institutions as well as political adventurism. No single country has the capability to address transnational crime alone. Regional and international cooperation is imperative. Efforts by the Southeast Asian countries and other stake holders have so far yielded a modest result. More comprehensive efforts to enhance the capacity to combat transnational organized crime are indeed necessary.

---

[49] Nazery Khalid, Research Fellow at Maritime Institute of Malaysia (MIMA), Revocation of the Straits of Malacca as a War Risk Zone Long Overdue, 10 August 2006.

[50] Agence France Press, 20 November 2008.

[51] Noel Choong, Head of the IMBPiracyReportingCenter, as quoted by Agence France Press, ibid.

[52] Kang Siew Li, "Straits of Malacca seeing drop in piracy attacks", Business Times, 19 January 2009.

1
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



e-ISSN: 2550-0813 | p-ISSN: 2541-657X | Vol 7 No 3 Tahun 2020 Hal. : 489-501

NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial

available online http://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/index

MEMAJUKAN KEAMANAN MARITIM PADA SEKTOR KESELAMATAN LAUT DALAM MENGHADAPI PENYEBARAN COVID-19

Kasta Rosyada*), Agung Imam Zulhata, Marsetio

Progam Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional,
Universitas Pertahanan, Indonesia

Abstrak

Perkembangan penyebaran virus corona atau Covid-19 telah meningkat menjadi konstelasi masalah global dan menempatkan dunia dalam situasi yang tidak terduga. Salah satu upaya yang dilakukan untuk memperlambat penyebaran dan mengurangi dampaknya adalah dengan membatasi dan menutup perlintasan akses baik secara lokal maupun internasional. Ini berdampak pada jaringan transportasi, salah satunya adalah penutupan pelabuhan dan penolakan kedatangan kapal. Bahkan ketika fenomena ini terjadi, peran layanan kemanusiaan dan pelaut sangat penting dalam memberikan logistik vital dan termasuk penyediaan peralatan kesehatan dasar yang merupakan kebutuhan utama dalam menanggapi dan menyelesaikan Pandemi Covid-19. Tulisan ini akan membahas pentingnya menjaga keselamatan laut dan melindungi lingkungan laut dan menjaga stabilitas pergerakan kegiatan ekonomi di laut dari efek yang disebabkan oleh pandemi global covid-19.

Kata Kunci: Keamanan Maritim, Keselamatan Laut, Covid-19.

*Correspondence Address : kastarosyada@gmail.com
DOI : 10.31604/jips.v7i3.2020.489-501
© 2020 UM-Tapsel Press

PENDAHULUAN

Salah satu tugas dan fungsi penting bagi pelayaran adalah menjamin ketersedian pelayanan komersil bagi perputaran dan perpindahan barang, jasa dan manusia dengan menggunakan jalur laut untuk keberlangsungan kehidupan manusia. Penanganan terhadap Covid-19 telah menjadi prioritas teruma bagi negara-negara yang paling terpengaruh akibatnya. Di sisi lain, aktifitas-aktifitas pelayaran terutama yang menunjang perdagangan dunia harus terus berjalan secara aman. Hal ini tentunya memerlukan rekayasa kebijakan dalam menghadapi situasi tersebut. Hal lain yang perlu diperhatikan bahwa para pelaut merupakan bagian dari garda terdepan dalam menghadapi bencana global ini. Bagian masyarakat ini harus mampu menjamin ketersediaan kebutuhan sampai dengan tepat dengan meminimalisir resiko penyebaran di lingkungan sekitarnya. Oleh karenanya pendekatan pragmatis di ranah keselamatan laut sangat di perlukan di masa-masa krusial saat ini.

Definisi keselamatan biasanya dipahami sebagai upaya perlindungan dari sesuatu yang menimbulkan bahaya, kecelakaan, dan cedera. Dengan kata lain, keselamatan adalah keadaan di mana bahaya dan kondisi yang mengarah pada kerusakan fisik, psikologis atau material dikendalikan untuk menjaga kesehatan dan kesejahteraan individu dan masyarakat (Oxford Dictionary : 2010) Sementara konsep 'Marine Safety ' membahas keselamatan pada kegiatan pelayaran dan instalasi maritim dengan tujuan utama melindungi profesional maritim dan lingkungan laut. Secara lebih lanjut, ‘Marine Safety’ merupakan upaya kontrol rutin prosedur keselamatan dan pendidikan profesional maritim dalam mematuhi peraturan. Keselamatan laut dan hal tersebut melibatkan International Maritime Organization dan Maritime Safety Committee yang bertindak sebagai otoritas internasional untuk mengembangkan peraturan dan regulasi. Fokus permasalahan Marine Safety adalah pencarian dan penyelamatan dan perlindungan kehidupan pelaut dan penumpang jika terjadi bencana atau kecelakan dan kemudian terus berkembang secara bertahap menjadi mitigasi pada permasalahan lingkungan laut, pencegahan tabrakan, kecelakaan dan bencana lingkungan yang mungkin terjadi. Saat ini tentuntya kajian mengenai Marine Safety perlu diakaji secara lebih lanjut sebagai suatu penawaran di tengan pandemi Covid-19 dan secara lebih lanjut memliki hubungan dengan permasalah pada keamanan tradisional yang juga dapat dilihat dari kacamata keamanan maritime. Tulisan ini akan banyak mengaitkan Marine Safety dengan keamanan maritim mengingat bahwa industri maritim, perusahaan pelayaran dan para aktor di dalamnya mereka secara bersamaan merupakan bagian dari stabilitas keamanan itu sendiri.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif atau naturalistic karena melakukan pada kondisi yang alamiah. Sugiyono (2009, hlm. 1) mengemukakan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Penelitian kualitatif berarti proses eksplorasi dan memahami makna perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah sosial atau masalah kemanusiaan. Proses penelitian mencakup membuat pertanyaan penelitian dan prosedur yang masih bersifat sementara, mengumpulkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

data, analisis data secara induktif, membangun data yang parsial ke dalam tema, dan selanjutnya memberikan interpretasi terhadap makna suatu data. Kegiatan akhir adalah membuat laporan ke dalam struktur yang fleksibel.

Menurut Moleong (2002: 103), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikanya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar dengan demikian maka data-data yang lebih mudah dibaca dan disimpulkan. Sedangkan menurut Taylor, (1975: 79), data adalah sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan dan tema pada hipotesis. Jika dikaji, pada dasarnya definisi pertama lebih menitikberatkan pengorganisasian data sedangkan yang ke dua lebih menekankan maksud dan tujuan analisis data. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data deskriptif, yaitu dengan cara menghimpun data-data faktual dan mendiskripsikan. Data berasal dari seluruh informasi yang diperoleh dari studi literatur dan dokumen-dokumen yang relevan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Marine Safety dan Kaitannya dengan Keamanan Maritim

Konsep 'Marine Safety' membahas keselamatan kapal dan instalasi maritim dengan tujuan melindungi profesional maritim dan lingkungan laut. Marine Safety mengindikasikan peraturan pembangunan kapal dan instalasi maritim, kontrol reguler terhadap prosedur keselamatan serta pendidikan profesional kelautan dalam mematuhi peraturan. Keselamatan Laut terkait erat dengan pekerjaan International Maritime Organization (IMO) dan Komite Keselamatan Maritim yang bertindak sebagai badan inti internasional untuk mengembangkan peraturan. Menyusul dengan terjadinya kecelakaan pada kapal Titanic menyebabkan meningkatknya pengelolaan pada perlindungan terhadap transportasi laut dan keselamatan penumpang. Hal ini meningkatkan perhatian pada pencegahan terjadinya hal yang serupa. Dan juga peristiwa tumpahnya kilang minyak di Gulf War juga meningkatkan perhatian pada hubungan antara paradigma keamanan tradisonal dengan permasalahan lingkungan. Masalah keamanan adalah inti dari keamanan maritim mengingat bahwa hal tersebut melibatkan kepentingan lingkungan dan budaya yang ada di lingkungan maritim. Keselamatan maritim juga semakin dikaitkan dengan keamanan maritim mengingat bahwa industri maritim, perusahaan pelayaran dan sumber daya manusia maritim merupakan target potensial dari bajak laut, teroris, atau kejahatan transnasional lain seperti perdagangan manusia, barang-barang dan senjata ilegal serta aktor penjahat lainnya (Bueger : 2015)

Blue Economy

Keamanan maritim juga memiliki keterkaitan dengan pembangunan ekonomi. Sepanjang sejarah, lautan selalu menjadi bagian yang vital dalam ekonomi. Mayoritas perdagangan dilakukan melalui laut dan perikanan merupakan industri yang memiliki perkembangan yang signifikan. Baik pelayaran global dan perikanan telah berkembang menjadi industri yang sangat menghasilkan. Nilai komersial lautan telah semakin dievaluasi kembali karena potensi ekonomi yang saat ini tidak hanya berpusat pada sumber daya lepas pantai tetapi juga usaha untuk mengembangkan sektor energi terbarukan, penambangan dasar laut, serta ekonomi dari sektor pariwisata bahari yang sangat menjanjikan. Konsep 'blue economy' dan 'blue growth' yang diusulkan pada KTT Dunia di Rio De Janairo secara luas didukung. Sebagai contoh Strategi Growth

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Blue di Uni Eropa yang bertujuan untuk menghubungkan dan mengintegrasikan berbagai dimensi perkembangan ekonomi lautan dan membangun strategi manajemen yang berkelanjutan. Konsep Ekonomi Biru berkaitan dengan keamanan maritim karena strategi manajemen berkelanjutan tidak hanya membutuhkan penegakan dan pemantauan hukum dan peraturan, tetapi juga lingkungan maritim yang aman dan memberikan prasyarat untuk mengelola sumber daya laut (Bueger : 2015)

Resilence

Dua dimensi inti dalam konsep Ekonomi Biru yaitu ketahanan pangan dan ketahanan populasi pesisir secara langsung terkait dengan konsep keempat yang perlu dipertimbangkan untuk memahami hubungan Maritime Security adalah melalui paradigma Human Security. Human Security adalah pendekatan utama dalam memahami keamanan.Dalam hal ini, konsep Keamanan Nasional yang diciptakan pada 1990-an yang awalnya diusulkan oleh Program Pembangunan Perserikatan Bangsa-Bangsa, konsep ini bertujuan untuk memusatkan perhatian keamanan pada kebutuhan manusia daripada negara. Dimensi inti dari Keamanan Manusia adalah makanan, tempat tinggal, mata pencaharian berkelanjutan dan pekerjaan yang aman. Mempertimbangkan bahwa perikanan adalah sumber makanan dan pekerjaan yang vital, terutama di negara-negara berkembang. Illegal, Unreported dan Unregulated (IUU) Fishing adalah masalah besar yang berdampak pada Keamanan Manusia. Ketahanan populasi pesisir telah diidentifikasi sebagai faktor kunci dalam munculnya ancaman maritim dan oleh karenanya pencegahannya akan menjadi sangat penting demi terlaksananya Keamanan Maritim (Bueger : 2015)

Risk Analysis dan Risk Management Safety di Laut

Rekomendasi dan peraturan yang ditawarkan di bidang manajemen keselamatan dalam transportasi air merupakan hal yang berkaitan dengan transportasi laut. Umumnya hal tersebut mencakup berbagai tingkatan (internasional, regional, nasional atau industri) manajemen dan organisasi yang bertanggung jawab atas sistem manajemen keselamatan maritim, yang harus dipertahankan sebagai siklus berkelanjutan.

Semua standar pada manajemen risiko berfungsi sebagai informasi dasar dalam menetapkan standar umum untuk penilaian yang dilakukan (risk assessment mendefinisikan risiko dan kemudian Safety Management System melakukan pengelolaan terhadap risiko). Risk Assestment harus dimulai dengan identifikasi bahaya (sebagai sesuatu yang berpotensi membahayakan manusia, lingkungan atau infrastruktur). Setelah kemungkinan bahaya diidentifikasi, dilakukan penambahan data frekuensi dan konsekuensi.

Risiko merupakan kombinasi frekuensi (kemungkinan, probabilitas atau peluang) dari realisasi bahaya dan konsekuensi (tingkat keparahan atau dampak) dari bahaya yang mencapai potensinya (Maritime Safety Authority of New Zealand : 2015). Penilaian risiko dapat dilakukan dengan pendekatan kualitatif atau kuantitatif. Dokumen utama tentang manajemen risiko dalam transportasi laut adalah metodologi prosedur manajemen keselamatan formal atau (FSA - Formal Safety Assessment) yang dikeluarkan oleh International Maritime Organization (IMO) dan diterima secara umum sebagai metodologi manajemen risiko . FSO adalah metodologi terstruktur dan sistematis yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan maritim, termasuk perlindungan terhadap kehidupan, kesehatan, lingkungan laut dan infrastuktu dengan menggunakan risk analysis dan cost and benefit assesment.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terdapat lima level dalam prosedur manajemen risiko bersarkan metologi FSA dan direkomendasikan oleh IMO. Yaitu (IMO : 2018) :

1. Identifikasi Bahaya (meliputi data semua skenario kecelakaan yang relevan dengan potensi penyebab serta akibat yang ditimbulkannya)
2. Analisa Risiko (evaluasi faktor risiko)
3. Opsi kontrol risiko (menyusun langkah-langkah pengaturan untuk mengendalikan dan mengurangi risiko yang sudah diidentifikasi)
4. Cost and Benefit Assestment (menentukan efektivitas biaya dari setiap opsi kontrol risiko)
5. Rekomendasi bagi pengambil keputusan (informasi tentang bahaya, risiko keterkaitannya dan efektivitas biaya dari opsi pengendalian risiko alternative yang disediakan).

Covid-19 dan Dampak Terhadap Industi Shiping Global

Kita perlu menyadari bahwa ketika saat ini negara-negara di dunia tengah berjuang menghadai pandemi Covid-19, industri transportasi laut global mempunyai peran penting dalam merespon kondisi ini. Berbgai industri transportasi laut dari berbagai negara menghimbau untuk tetap menjaga stabilitas pergerakan perdagangan maritim seefektif mungkin. Menurut data statisitik UNCTAD, sekitar 80% perdagangan global diangkut melalui pengiriman komersial, yang menggerakkan bahan pangan, energi dan bahan mentah dunia, serta barang-barang dan komponen yang diproduksi. Selain itu, Ini juga termasuk pasokan medis vital, yang sangat dibutuhkan saat ini, dan barang-barang yang diperlukan untuk pelestarian banyak pekerjaan di bidang manufaktur - tanpanya masyarakat modern tidak dapat berfungsi (Kituyi : 2020).

Ada sedikit yang berubah dari aktifitas transportasi laut pasca pandemi corona virus ini mewabahi negara-negara di dunia, dimana sangat penting untuk menjaga rantai pasokan tetap terbuka dan untuk memungkinkan perdagangan maritim dan transportasi lintas-perbatasan untuk terus berlanjut. Ini berarti menjaga pelabuhan dunia terbuka untuk panggilan kapal dan pergerakan kru kapal dengan sesedikit mungkin hambatan. Namun yang perlu diperhatikan adalah fasilitas transit, karena menjadi sedikit beresiko apabila pelabuhan menjadi pintu transit, sehingga memungkinakan menjadi pintu masuk penyebaran virus secara global.

Banyak perusahan pelayaran di dunia telah mengeluarkan peringatan terkait kemungkinan penurunan visibilitas pendapatan dan hasil pendapatan selama masa pandemi. Industri perkapalan menerima tamparan secara material dan non material akibat pandemi Covid-19, mengingat industri ini adalah salah satu badan usaha transportasi internasional yang merupakan garda terdepan perdagangan yang tergantung pada perjalanan dan interaksi manusia, termasuk pelabuhan dan terminal. Permintaan yang lebih rendah untuk komoditas dan bahan baku, mendorong tarif pengiriman menjadi lebih rendah (Kuo : 2020). Menghadapi pandemi saat ini, pergerakan lintas batas barang-barang bantuan seperti makanan dan pasokan medis akan meningkat secara dramatis. Pembatasan perdagangan dan transportasi lintas batas dapat mengganggu bantuan dan dukungan teknis yang diperlukan. Ini dapat mengganggu bisnis dan memiliki dampak sosial dan ekonomi negatif pada negara-negara yang terkena dampak. Karena itu pemerintah harus terus memfasilitasi pergerakan tidak hanya barang bantuan, tetapi barang secara umum, untuk meminimalkan dampak negatif dari wabah COVID-19 (Kituyi : 2020). Untuk memastikan bahwa barang-barang vital menjangkau konsumen dan rumah sakit di negara tujuan, lembaga yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bertanggung jawab harus berkoordinasi dan bekerja sama di dalam dan di antara negara-negara sehingga barang yang sangat diperlukan mencapai populasi di negara-negara pantai dan yang terkurung daratan sama. Pertemuan KTT Pemimpin G20 yang dilakukan secara virtual terkait pandemi COVID-19, mengharapkan para pemimpin dunia harus menerima panggilan yang dibuat oleh industri perkapalan untuk menjaga perdagangan maritim bergerak dengan memungkinkan akses berkelanjutan ke pelabuhan di seluruh dunia dan pergantian awak kapal yang cepat sehingga meminimalisir kemungkinan penyebaran virus secara masal melalui aktivitas pelayaran maritim (Kituyi : 2020).

Ancaman Keselamatan Bagi Kru dan Awak Kapal

Di tengah wabah saat ini, para pelaut telah mengalami peningkatan pemeriksaan dan pengawasan di berbagai pelabuhan. Banyak negara pelabuhan telah memberlakukan peraturan lokal, pembatasan perjalanan dan karantina, dan membatasi akses gratis ke pelaut. Beberapa operator telah menangguhkan perubahan awak di atas kapal untuk mengurangi interaksi sosial merekam (IMO : 2020). Saat mengamati protokol kesehatan yang diperlukan, pelabuhan harus memperlakukan pelaut sebagai pekerja utama dan memberi mereka fleksibilitas yang sama dengan yang diberikan kepada awak pesawat dan petugas kesehatan saat naik dan meninggalkan kapal, karena sekitar 100.000 anggota awak kapal perlu melakukan pergantian shift setiap bulan (Devereux : 2020).

Operator pelabuhan juga perlu memahami potensi risiko terhadap kesehatan masyarakat dan ekonomi, jika peran utama mereka dalam transit barang dipengaruhi oleh penyebaran virus. Pekerja pelabuhan menghadapi bahaya tertular COVID-19, dan banyak pelabuhan tidak siap jika banyak pekerja terjangkit Covid-19. Di beberapa pelabuhan terutama di daerah-daerah yang dilanda bencana seperti Eropa barang dalam perjalanan sudah terpengaruh, dan obat-obatan serta peralatan penting mengalami penundaan. Tanpa pelabuhan yang berfungsi, kargo termasuk mereka yang memiliki persediaan yang menyelamatkan jiwa tidak dapat diangkut ke tempat mereka dibutuhkan. Para pemimpin G20 memiliki peluang penting untuk melindungi pergerakan bebas semua barang dengan menegaskan kelancaran fungsi pengiriman, pelabuhan, dan industri transit. Semua solusi fasilitasi perdagangan dan transportasi teknologi yang tersedia harus digunakan untuk mengurangi beban yang ditimbulkan oleh COVID-19 tentang perdagangan maritim dan lintas batas. Kita tidak mampu untuk menambah tantangan kesehatan dan ekonomi yang kita hadapi.

Dampak Terhadap Industri Pelayaran dan Pelabuhan Indonesia

Indonesia tidak bisa begitu saja membuat kebijakan yang ceroboh saat ini, terutama terkait kebijakan yang dapat menghambat proes perpindahan barang melalui pelabuhan secara internasional, mengingat pengiriman melalui pelabuhan menghubungkan aktifitas ekonomi dunia. Mereka menghubungkan negara, pasar, bisnis dan orang-orang, dalam skala yang tidak pernah terpikirkan sebelumhya, hingga transportasi udara sendiri belum sanggup menyaingi pelayaran maritim global saat ini. Sejumlah besar barang dan komoditas diangkut melalui laut untuk memenuhi permintaan sektor industri dan manufaktur, kebutuhan energi, serta persyaratan bisnis dan konsumen. Perlu disadari sekali bahwa kita sangat beketergantungan terhadap kebutuhan akan barang yang dikirim melalui pelabuhan (data), selian itu dampak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kontribus ekonomi dari pelabuhan yang juga cukup besar (data).

Industri pelayaran dan pelabuhan tidak dapat samakan begitusaja penangananya dengan industri penerbangan atau industri barang melalui akses transportasi darat. Kuantitas kebutuhan pada industri pelayaran dan pelabuhan cukup besar, dan pelabuhan sendiri meruapakn pintu masuk dari barang dari berbagai neagar didunia terutama melihat perbandingan di antara tiga sektor Darat Udara dan Laut. Sehingga Indonesia perlu strategis khusus yang dapat menyelamatkan berbagai pihak, industri pelbauhan, ekonomi nasional, dan yang paling penting keselamatan para kru dan pekerja yang menjadi tongak perputaran pada industri ini.

Hingga saat sekarang ini, belum ada satupun segmen industri pelayaran dan pelabuhan yang kebal dari efek pandemi Covid 19. Kita tahu bahwa Kapal Pesiar MV Columbus sempat dilarang bersandar beberapa hari hingga diberikan izin oleh otoritas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Dibeberapa kasus juga terdapat kapal pesiar tidak diizinkan untuk pelabuhan dan ditempatkan di bawah karantina selama berminggu-minggu. Kapal komoditas, seperti curah kering dan kapal tanker, mengalami penurunan permintaan dan penurunan tarif pengiriman. Dengan permintaan yang lebih rendah, harga minyak mentah telah jatuh, yang selanjutnya akan memperburuk keadaan industri pengeboran lepas pantai. Rantai pasokan dan logistik juga terpengaruh; misalnya, kami memahami bahwa industri angkutan truk dibeberapa negara juga sudah mengalami keruntuhan, karena pemerintah telah memberlakukan pembatasan perjalanan, yang mencegah kontainer-untuk-ekspor mencapai dermaga muat, dan kontainer-untuk-impor terus menumpuk di dermaga menunggu kapal habis .

Respon IMO Seabgai Organisasi Kemaritiman Internasional.

International Maritime Organisation (IMO) merupakan saah satu otoritas internasional dalam bidang kemaritiman termasuk urusan pelabuhan yang memilki wewenang untuk membentuk seperangkat aturan. Ini bagian yang menarik, bagaimana aktor global mengambil peranya untuk mengatur regulasi secara masal. Untuk merespon dampak yang ditimbulkan oleh wabah pandemic COVID-19, IMO berusaha tetap menjaga arus perdagangan melalui pelabuhan secara internasional. Seperti pertimbangan yang kita jelaskan sebelumnya, bahwa pelabuhan adalah salah satu ranah industri yang sangat signifikan dalam mendukung pertumbuhan perekonomian gobal, terutama dalam memnuhi kebutuhan setia negara. Kita tidak akan membahas bagaimana IMO akhirnya menutup Gedung Markas Besar IMO di London Inggris, ini bukan sesuatu yang menarik tentunya, karna ini memang menjadi sebuah kewajiban untuk mendukung himbauan dari World Health Organisation dalam memutus mata rantai penyebaran COVID 19.

Sebagai bentuk respon terkais pandemik COVID-19, IMO telah menyuarakan kepada pemerintah untuk tetap membuka rantai pengiriman dan pasokan dan memberikan pengecualian perjalanan khusus kepada pelaut sebagai respons terhadap pandemi COVID-19. Surat Edaran yang dikeluarkan IMO secara khusus menyerukan kepada pemerintah untuk menunjuk pelaut profesional dan personel kelautan, terlepas dari kebangsaan mereka, sebagai 'pekerja kunci' yang menyediakan layanan penting selama pandemi melanda.

Dalam Surat Edaran yang dikeluarkan, Organisasi ini telah mendistribusikan serangkaian rekomendasi untuk pemerintah dan otoritas nasional terkait, yang diusulkan oleh berbagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

asosiasi industri global yang mewakili sektor transportasi maritim.

Menanggapi kesulitan yang dihadapi oleh negara-negara anggota yang memproduksi kapal, memasok peralatan, pemilik kapal, surveyor dan para teknisi servis dalam menghadapi hambatan yang diakibatkan oleh pandemic Covid-19 sehingga tidak dalam melaksanakan sesuai dengan estimasi waktu sebelumnya telah menetapkan bahwa peristiwa ini merupakan keadaan yang tidak terduga dan di luar kendali. Oleh karenanya, negara anggota dan organisasi internasional diharapkan menaruh perhatian pada interpretasi terpadu yang sudah disetujui maritime safety committee (Circular Letter : 2020).

Tabel 1. Surat Edaran IMO Terkait Kebijakan Pencegahan & Penangana COVID 19 pada Sektor Pelabuhan Dan Pelayaran

Circular Letter No.4204/Add.7	3 April 2020	*Guidance concerning unforeseen delays in the delivery of ships*
Circular Letter No.4204/Add.6	27 Maret 2020	*Preliminary list of recommendations for Governments and relevant national authorities on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic*
Circular Letter No.4204/Add.5/Rev.1	2 April 2020	*Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel*
Circular Letter No.4204/Add.4	5 Maret 2020	*Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*
Circular Letter No.4204/Add.3	2 Maret 2020	*Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships*
Circular Letter No.4204/Add.2	21 Februari 2020	*Joint Statement IMO-WHO on the Response to the COVID-19 Outbreak and encourages Member States and international organizations to disseminate it as widely as possible. Available in the six official languages of the United Nations system.*
Circular Letter No.4204/Add.1	19 Februari 2020	*Provides advice on Implementation and enforcement of relevant IMO instruments*
Circular Letter No.4203.Add.1	12 Februari 2020	*Provides information and guidance on the precautions to be taken to minimize risks to delegates*
Circular Letter No.4204	31 Januari 2020	*Providing information and guidance, based on recommendations developed by the World Health Organization (WHO), on the precautions to be taken to minimize risks to seafarers, passengers and others on board ships from the coronavirus*

COVID-19 - Implementasi dan Penegakan Instrumen yang Relevan dengan IMO

Sekretaris Jenderal menginformasikan bahwa telah menerima laporan mengenai dampak yang diakibatkan oleh Covid-19 pada industri perkapalan. Menanggapi situasi ini, Sekretaris Jenderal telah mengeluarkan panduan melalui Surat Edaran No.4204.

Otoritas negara anggota, Otoritas Pelabuhan, Perusahaan, serta Pemilik Kapal, harus bekerja sama dalam pengendalian wabah saat ini, terutama untuk memastikan bahwa; penumpang dapat berangkat dan turun dengan tepat, pelaksanaan operasi kargo tetap berjalan, kapal dapat masuk dan meninggalkan galangan kapal untuk perbaikan, pemuatan persediaan, sertifikat dapat dikeluarkan dan kru dapat ditukar. Prinsip-prinsip untuk menghindari pembatasan yang tidak perlu yang mengakibatkan keterlambatan masuknya kapal ke Pelabuhan yang tercantum dalam pasal I dan V dan bagian 6 dari lampiran *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*/ Konvensi FAL (Circular Letter No.4204 : 2020)

Beberapa instrumen IMO berisi ketentuan dan relevan dalam menghadapi permasalahan pengiriman yang disebabkan oleh pandemic COVID-19.telah tertera pada :

- Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut, 1974;
- Konvensi Internasional untuk Pencegahan Polusi dari Kapal, 1973;
- Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Pengelolaan Air Ballast dan Sedimen Kapal, 2004;
- Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Penjagaan untuk Pelaut, 1978; dan
- Resolusi A.1119 (30), Prosedur untuk kontrol Port Status, 2017. Surat Edaran No.4204 / Add.1Halaman 2 I: \ C_L \ CL.4204 Add.1.docx

Selain itu, Sekretariat telah menerima komunikasi *Internasional Labour Organization* (ILO):

"Dalam konteks wabah koronavirus yang berkembang, perlindungan efektif terhadap kesehatan dan keselamatan pelaut harus menjadi prioritas. Di bawah Konvensi Buruh Maritim Organisasi Buruh Internasional (ILO), 2006, Negara-negara anggota harus memastikan bahwa semua pelaut di kapal yang diberangkatkan dari negara asal dilindungi oleh langkah-langkah yang memadai untuk melindungi kesehatan mereka dan memiliki akses ke perawatan medis yang cepat dan memadai ketika bekerja di atas kapal. Kebijakan tersebut juga mewajibkan pelabuhan di negara-negara anggota untuk memastikan bahwa pelaut yang berada di kapal dan ada di wilayah mereka yang membutuhkan perawatan secara cepat diberikan kemudahan akses ke fasilitas medis di darat." (ILO : 2020)

COVID-19 adalah tantangan kesehatan masyarakat global yang membutuhkan pemahaman dan kerja sama yang erat di antara semua Negara Anggota untuk mengatasi tantangan terkait dengan implementasi dan penegakan instrumen IMO yang relevan. IMO akan terus memantau situasi dengan seksama dan Sekretaris Jenderal akan memberikan informasi tambahan yang sesuai dan akan membawa masalah-masalah ini ke Tingkat organ-organ terkait Organisasi, khususnya Komite Keselamatan Maritim, Komite Perlindunga Lingkungan Laut, Komite Fasilitasi dan Komite Hukum (Circular Letter No.4203/Add.1 : 2020).

Di beberapa surat juga diberikan panduan yang disiapkan oleh *International Chamber of Shippin*g sebagai tanggapan terhadap wabah coronavirus. Negara-negara Anggota dan organisasi-organisasi internasional dihimbau untuk menggunakan panduan ini dan menyebarkan pada semua pihak yang berkepentingan dan terkait. Sebagai respon dari penyebaran Covid-19. Panduan ini dibuat oleh *International Chamber Shiping* (ICS) guna mendukung operasional semua jenis kapal di Perairan Internasional. Tujuannya adalah untuk membantu Perusahaan yang bergerang di bidang Shipping untuk dapat mematuhi dan menerapkan rekomendasi yang telah dikerluarkan oleh PBB termasuk WHO, IMO, ILO serta The European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC) (Circular Letter No.4204/Add.4 : 2020)

Berkembangnya wabah covid-19 yang semakin menantang bagi kesehatan masyarakat membutuhkan kerjasama yang kuat antara pemerintahan dan perusahaan pelayaran yang Bersatu melalui kegiatan perdagangan maritime agar dapat mampu secara optimal melindungi kesehatan pelaut, penumpang dan kesehatan masyarakat pada umumnya.

Sekertaris Jenderal IMO telah memberi perhatian pada upaya mengatasi gangguan perdagangan internasional secara konsisten dengan kebutuhan warga. IMO akan bekerja untuk memastikan aliran pasokan agar tetap berjalan seperti alat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

medis vital, produk pangan, dan barang dan jasa lainnya yang melewati lintas batas, dan bekerja untuk menyelesaikan gangguan pada rantai pasokan global, untuk mendukung kesehatan dan kesejahteraan semua orang. IMO berkomitmen untuk terus bekerja bersama untuk memfasilitasi perdagangan internasional dan mengoordinasikan tanggapan dengan cara menghindari gangguan yang tidak perlu pada lalu lintas dan perdagangan internasional. Tindakan darurat yang bertujuan melindungi kesehatan akan ditargetkan, proporsional, transparan, dan pragmatis.

IMO juga menegaskan kembali tujuan kami untuk mewujudkan lingkungan perdagangan dan investasi yang bebas, adil, tidak diskriminatif, transparan, dapat diprediksi dan stabil, dan untuk menjaga pasar tetap terbuka di tengah Pandemi Covid-19. Kemudian, tujuan dari dikeluarkannya dokumen terkait COVID 19 tersebut adalah untuk memberikan beberapa rekomendasi awal yang dapat membantu Pemerintah dan otoritas nasional terkait untuk mengambil pendekatan pragmatis dan praktis untuk memfasilitasi proses pengiriman dan operasi pelabuhan selama pandemi COVID-19 (Circular Letter No.4204/Add.6 : 2020)

Pemerintah dan otoritas nasional sangat dianjurkan untuk memastikan bahwa semua kapal komersial yang berkunjung dapat terus memiliki akses ke tempat berlabuh di pelabuhan dan terminal, dan bahwa pembatasan karantina tidak diberlakukan pada kapal itu sendiri yang mencegah akses ke tempat berlabuh serta pembuangan dan / atau pemuatan yang tepat waktu. kargo atau kegiatan penting lainnya.

Kebijakan Pelayaran dan Pelabuhan di Indonesia Sebagai Respon Penyebaran Pandemi

Pada 8 Maret terdapat beberapa kebijakan yang diterapkan di semua pelabuhan Indonesia seperti aturan terkait kapal yang masuk dari semua negara lain pertama-tama akan diperiksa oleh petugas Karantina di pelabuhan. Selain itu tidak ada yang bisa naik serta tidak ada aktivitas pemuatan yang dapat dilakukan sebelum inspeksi kedatangan oleh petugas karantina selesai. Kebijakan lainya menegaskan bahwa *Free Pratique* hanya akan diberikan jika kru tidak terindikasi terpapar coronavirus dan semua kru dalam kondisi baik setelah pemeriksaan selesai.

Pemeriksaan kedatangan ini memakan waktu sekitar 2 hingga 3 jam oleh petugas karantina di pelabuhan dan jika ada anggota kru yang diduga menderita penyakit coronavirus, semua aktivitas akan ditangguhkan dan kapal akan dikarantina. Para kru kapal tidak akan diizinkan melanjutkan perjalanan ke dermaga atau memuat melakukan aktivitas di pelabuhan, dan harus menunggu keputusan petugas karantina dengan waktu tunggu yang tidak ditentukan. Selain itu siapa pun yang telah menghabiskan 14 hari terakhir atau lebih di daratan Tiongkok tidak diizinkan masuk, atau transit, melalui pelabuhan Indonesia dan Indonesia.

Kemudian pada 1 April 2020 Kota Denpasar saat ini dinyatakan dalam Keadaan Darurat, dan semua kapal pesiar dilarang mengunjungi dan berlabuh di pelabuhan Benoa. Mereka juga dilarang mengantar penumpang yang menuju kota Denpasar terutama bagi yang tidak memiliki dokumen identitas yang menunjukkan domisili di Denpasar dikarenakan ada pemilihan ketat penumpang dan barang melalui Pelabuhan Benoa ke Kota Denpasar tidak memiliki dokumen identitas yang menunjukkan domisili di Denpasar juga dilarang menyeberang melalui Pelabuhan Ketapang - Gilimanuk dan melintasi Pelabuhan Lembar Lembar - Padang Bai. Kebijakan ini sebenarnya sangat berdampak pada aktifitas operasi pelabuhan karena ada pembatasaan dan frekuensi penyeberangan berkurang (Kominfo Denpasar : 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebagai institusi yang memilki kebijakan dan wewenang, Kementerian pelabuhan Republik indonesia mengeluarkan kebijakan yang bertujuan sebagai upaya pencegahan penyebaran Covid 19 melalui pintu pelabuhan. Kemudia kebijakan sebelumnya digantikan dengan aturan terkiat perizinan dan keselamatan para kru pada 2 April 2020 dimana proses pertukaran (shifting) kru di Indonesia hanya diizinkan untuk kru yang berasal dari Indonesia (WNI) saja dan itu hanya setelah menerapkan Protokol Kesehatan Penanganan Covid-19. Awak asing tidak boleh pergi ke darat selama aktivitas kapal di area pelabuhan dan pergantian kru asing tidak diperbolehkan di Pelabuhan Indonesia, tetapi selama wabah Covid-19, pertukaran ini dapat dilakukan di area tertentu pada kawasan pelabuhan yang ditentukan. Jika keadaan darurat medis/kesehatan terjadi pada kru asing ketika berada diatas kapal di area pelabuhan, mereka bisa dibawa ke darat begitu izin diberikan oleh Covid-19 Task Force di setiap area setelah menerapkan Protokol Kesehatan Penanganan Covid-19.
Selama wabah Covid-19, kapal-kapal asing (kapal kargo, kapal penumpang dan kapal pesiar) yang mengajukan izin untuk menurunkan awak kapal, bunker, air tawar dan persediaan perbekalan akan disediakan tempat penampungan untuk ship-to-ship (STS) dan lay-out di area yang ditunjuk, yaitu Pulau Nipah, Tanjung Balai Karimun dan Pulau Galang dengan memenuhi syarat dan ketentuan kedatangan kapal asing sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pada Maret 2020, kementerian perhubungan RI mengeluarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor SE 13 Tahun 2020 tanggal 26 Maret 2020 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Covid-19 (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut : 2020). Dalam surat tersebut dijelaskan bahwa mekanisme penutupan pelabuhan yang nantinya akan diinisiasi melalui kebijakan Pemerintah Daerah. Berdasarkan Surat Edaran tersebut setiap *leading sector* seperti Kepala Kantor OP/ Syahbandar Utama/KSOP/KSOP Khusus Batam/UPP, Operator Kapal, Operator Pelabuhan, untuk dapat menjalin koordinasi secara proaktif dengan para stakeholders yang berada di pelabuhan serta dengan Pemerintah Daerah. Kebijakan ini diatur sebagai upaya pelaksanaan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan.

SIMPULAN

Indonesia perlu strategis khusus yang dapat menyelamatkan berbagai pihak, industri pelbauhan, ekonomi nasional, dan yang paling penting keselamatan para kru dan pekerja yang menjadi tongak perputaran pada industri ini. Kita perlu meminta kapal untuk melaporkan setiap kasus penyakit yang mengindikasikan infeksi COVID-19 di kapal sedini mungkin sebelum kedatangan ke otoritas terkait di pelabuhan, membatasi personel kapal ke kapal saat berada di pelabuhan, dilengkapi dengan peralatan perlindungan pribadi yang sesuai. Pemerintah harus mengizinkan pelaut profesional dan personel kelautan untuk turun kapal di pelabuhan, dan transit melalui wilayah mereka untuk memungkinkan kru diganti (shifting) dan pelaut dipulangkan.
Mengingat kita perlu menjaga rantai pasokan untuk tetap terbuka kita harus menjamin keamana dan kesehatan dari rantai pasok dengan mekanisem pemerikasaan oleh petugas Karantina di pelabuhan mengingat IMO telah menyuarakan kepada pemerintah untuk tetap membuka rantai pengiriman dan pasokan dan memberikan pengecualian perjalanan khusus kepada pelaut sebagai respons terhadap pandemi COVID-19.
Selain itu siapa pun yang telah menghabiskan 14 hari terakhir atau lebih di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara yang masih merupakan negara dengan angka kasus terdampak COVID 19 yang masih tinggi, tidak diizinkan masuk, atau transit, melalui pelabuhan Indonesia. Proses pertukaran (*shifting)* kru di Indonesia hanya diizinkan untuk kru yang berasal dari Indonesia (WNI) saja dan awak asing tidak boleh pergi ke darat selama aktivitas kapal di area pelabuhan. Selama wabah Covid-19, kapal-kapal asing (kapal kargo, kapal penumpang dan kapal pesiar) yang mengajukan izin untuk menurunkan awak kapal, bunker, air tawar dan persediaan perbekalan akan disediakan tempat penampungan untuk *ship-to-ship (STS).*

DAFTAR PUSTAKA

Dokumen "Coronavurus ePorti di Trieste e Monfalcone: misure di prevenzieone – aggriornamento 02 del 24.02/2020 ore 18:00" diakses melalui https://www.nepia.com/nota-italy/ pada 7 April 2020

Charlie Campbell. "South Korea's Health Minister on How His Country Is Beating Coronavirus Without a Lockdown". TIME, diakses malalui https://time.com/5830594/south-korea-covid19-coronavirus/

Circular Letter No.4203/Add.1 12 February 2020. Subjek: Novel Coronavirus (2019-nCoV)

Circular Letter No.4204 31 January 2020 Subjek : Panduan Bagi Operator Kapal Untuk Perlindungan terhadap pelaut

Circular Letter No.4204/Add.4 5 March 2020. Subjek : Panduan Bagi Operator Kapal Untuk Perlindungan terhadap pelaut

Circular Letter No.4204/Add.6 27 March 2020. Subjek : Coronavirus (COVID-19) - Daftar rekomendasi awal bagi Pemerintah dan otoritas nasional terkait fasilitas perdagangan maritim selama pandemi COVID-19

Circular Letter No.4204/Add.7 3 April 2020. Subjek : Coronavirus (COVID-19) – Guidance concerning unforeseen delays in the delivery of ships (Keterlambatan Pengiriman Kapal akibat peristiwa tak terduga)

Direktur Jenderal Perhubungan Laut RI. "Pemerintah Tegaskan Penutupan Pelabuhan Dalam Masa Darurat Covid-19 Adalah Wewenang Kementerian Perhubungan". Diakses melalui http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/PEMERINTAH-TEGASKAN-PENUTUPAN-PELABUHAN-DALAM-MASA-DARURAT-COVID-19-ADALAH-WEWENANG-KEMENTERIAN-PERHUBUNGAN.aspx

G20 Leaders' Statement: Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19. Saudi Arabia 2020, diakses maelalui https://g20.org/en/media/Documents/G20_Extraordinary%20G20%20Leaders%E2%80%99%20Summit_Statement_EN%20(3).pdf

Gucma S. (ed.) Maritime Ferry Terminals - Design and Operation in Terms of Marine Traffic Engineering): Morskie terminale promowe - projektowanie i eksploatacja w ujęciu inżynierii ruchu morskiego. Monografia pod redakcją Stanisława Gucmy.

Helen Devereux. "Thousands of seafarers are stranded aboard ships, with no end to their shift in sight". The Conversation, diakses melalui https://theconversation.com/thousa

nds-of-seafarers-are-stranded-aboard-ships-with-no-end-to-their-shift-in-sight-137324

IMO MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2. Revised Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule Making Process. International Maritime Organization, London, 9 April 2018.

International Labour Organaization. "Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)". Geneva, International Labour Standards Department (NORMES)/ Sectoral Policies Department (SECTOR), 7 April 2020. Diakses melalui https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/briefingnote/wcms_741024.pdf

International Maritome Organization. "Crew changes and repatriation of seafarers – a key issue explained". Diakses melalui http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx

Kopacz Z., Morgaś W., Criteria for estimating navigational safety at sea. Scientific Journal of Polish Naval Academy, Gdynia 2015.

Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., The Maritime Navigation its Environment and its Safety System, Annual of Navigation, No 4/2002.

Kreutzmann A., Wolter D., Dylla F., Lee J.H., Towards Safe Navigation by Formalizing Navigation Rules. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Vol. 7, No. 2, doi:10.12716/1001.07.02.01, pp. 161-168, 2013

Mauro Consultants "Italy under Attack by COVID-19" Special Bulletin no.14 ttps://www.nepia.com/bulletin-no-14a-italy-under-attack-by-covid-19-2/

Mercy A. Kuo, 2020. "COVID-19: Impact on Global Shipping and China's Economy". diakses melalui The Diplomat: https://thediplomat.com/2020/03/covid-19-impact-on-global-shipping-and-chinas-economy/

Mukhisa Kituyi. "Coronavirus: Let's keep ships moving, ports open and cross-border trade flowing". United Nations Conference on Trade and Development. https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2311

Oxford Dictionary of English (3 ed.). Oxford University Press, 2010. ISBN: 9780199571123.

Pemerintah Kota Denpasar Bali. "Pemkot Larang Kapal Pesiar Sandar di Pelabuhan Benoa, Kuatkan Pengawasan Pelabuhan, Penumpang Tanpa Identitas Denpasar Juga Dilarang" pada April 2020, diakses melalui https://denpasarkota.go.id/berita/baca/16435

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia melalui Tol Laut untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur

Elfrida R Gultom[1]
Fakultas Hukum Universitas Trisakti Jakarta
[1]elfrida.r.goeltom@gmail.com

Abstrak

Pengangkutan memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan baik dalam maupun luar negeri dalam suatu negara, karena dengan adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan ekonomi suatu Negara. Indonesia adalah negara maritim, dimana sektor pengangkutan laut sangat berperan, namun belum maksimal menyeluruh ke seluruh daerah Indonesia, sehingga ada ketimpangan harga-harga barang yang menjadi kebutuhan pokok masyarakat Indonesia, dimana harga kebutuhan pokok di kawasan Timur Indonesia sangat tinggi, disebabkan karena pendistribusian yang memerlukan logistik mahal dan menyebabkan ekonomi biaya tinggi. Oleh karenanya perlu sokongan gagasan ide untuk menguatkan fungsi laut Indonesia, yaitu Tol Laut. Bagaimana konsep Tol Laut dapat menunjang pengangkutan laut untuk mendukung perekonomian Indonesia kawasan Timur yaitu Papua, merupakan pokok permasalahan yang akan dibahas dalam artikel ini.
Penulisan artikel ini secara normatif dengan gagasan konseptual yang menggunakan data sekunder sebagai data pendukungnya.

Kesimpulannya adalah bahwa merefungsi pengangkutan laut Indonesia melalui Tol Laut, dalam pelaksanaannya sejak Tahun 2015 dan Tahun 2017 berjalan telah memberikan bukti yang cukup memuaskan dan hasil yang dapat dikatakan baik, yaitu dapat menurunkan harga-harga barang yang menjadi kebutuhan pokok di kawasan timur Indonesia yaitu Papua, sehingga upaya untuk menyeimbangkan harga kebutuhan pokok di Timur dan Barat dapat seimbang dan tujuan mensejahterakan rakyat Indonesia berhasil dan berdaya guna.

Kata Kunci : Merefungsi, Pengangkutan, Tol Laut, Pembangunan Ekonomi, Indonesia Timur

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1.1.Latar Belakang

Banyak sebutan untuk Negara Indonesia yang kesemuanya mewakili bahwa Indonesia adalah negara yang makmur dan sejahtera. Antara lain, Indonesia adalah Negara kepulauan, memiliki banyak pulau, Indonesia adalah negara maritim, bahwa wilayahnya sebagian besar berupa laut. Sebutan Negara Kepulauan dan Maritim menunjukkan bahwa aktifitas-aktifitas berjalan yang dilakukan oleh masyarakat Indonesia tidak terlepas dari Pengangkutan laut.

Pengangkutan memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri dalam suatu negara, karena dengan adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari satu tempat ke tempat lainnya.Pentingnya pengangkutan tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam negeri serta dari dan ke luar negeri.Di samping itu, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Secara garis besar, moda pengangkutan dapat diklasifikasikai sebagai berikut :

a. Pengangkutan darat (Pengangkutan melalui jalan raya dan kereta api);
b. pengangkutan laut, dan;
c. pengangkutan udara.

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia.Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan diantaranya biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya serta sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton. Disamping itu, pengangkutan laut merupakan suatu bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, karena didasari oleh berbagai faktor berikut:

a.Keadaan geografis;

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

b.Menunjang pembangunan berbagai sektor;

c.Perkembangan teknologi.

Dalam hal pengangkutan melalui laut, digunakan sarana atau alat transportasi dengan menggunakan kapal laut untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dalam memindahkan muatan berupa barang dan maupun orang.Menurut Pasal 310 ayat (1) KUHD kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu.Purwosutjipto menyatakan bahwa kriteria kapal laut itu ialah kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di laut, dan kapal itu diperuntukan untuk pelayaran di laut pula.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua belah pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa.Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD.Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan laut tersebut, tentunya harus tunduk pada hukum atau peraturan yang berlaku baik yang diatur pada tingkat nasional maupun internasional.

Adapaun hukum pengangkutan sendiri merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.Perkembangan transportasi melalui pengangkutan laut tiap tahun selalu meningkat.Hal ini merupakan dampak dari aktifitas perekonomian dan aktifitas sosial budaya dan masyarakat.

Indonesia merupakan negara dengan rata-rata biaya logistik yang lebih tinggi dibandingkan dengan beberapa negara, hal ini menunjukkan bahwa kinerja sistem logistik nasional sangat buruk.[1]Saat ini Indonesia merencanakan tentang konsep Tol Laut.Tol Laut merupakan rute tranportasi laut mulai dari Sumatera sampai Papua dengan melewati semua pelabuhan utama di Indonesia. Jalur laut mampu menjadi alternative di

[1]Rifdy Fachry, Imam Muchlas, Soetrisno, Jurusan Matematika, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Penentuan Pola Jaringan Pergerakan Logistik yang Optimal Pada Transportasi Laut menggunakan minimum Spanning Tree Berbasis Algoritma Genetika, Jurnal Sains dan Seni ITS, hal : A-89

PERPUSTAKAAN NASIONAL

tengah tingginya beban pengangkutan yang selama ini bertumpu pada jalur darat maupun jalur kereta api.[2]

Berdasarkan paparan di atas, jelas untuk menyeimbangkan harga bahan kebutuhan pokok kawasab Timur dengan wilayah kawasan Barat, maka perlu ada terobosan dalam pengangkutan laut, yaitu melalui Tol Laut.Permasalahannya adalah Bagaimana konsep Tol Laut dapat menunjang pengangkutan laut untuk mendukung perekonomian Indonesia kawasan Timur yaitu Papua.Penulisan ini secara normatif dengan gagasan konseptual yang menggunakan data sekunder sebagai data pendukungnya.

1.2.PEMBAHASAN

1.2.1. Dasar Hukum Pengangkutan Laut

Pengaturan hukum pengangkutan laut di Indonesia diatur dalam berbagai macam peraturan antara lain :

a.Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

b.KUHD, Buku II Bab V, tentang perjanjian charter kapal.

c.KUHD, Buku II Bab V a, tentang pengangkutan barang-barang.

d.KUHD, Buku II Bab V b, tentang pengangkutan orang.

e.Peraturan khusus seperti :

a.Inpres No.3 tahun 1991, tentang Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.

b.Peraturan Pemerintah No.17 tahun 1988 tentang Penyelengaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

c.Paket Kebijaksanaan 21 November 1988.

c.1.Peraturan di luar KUHD.

c.2.Peraturan-peraturan Internasional seperti :

c.2.1.The Hague Rules Convention 1924

c.2.2.Carriage of Goods by Sea Act (COGSA).

c.2.3..Hamburg Rules 1978.

f.Adapun peraturan mengenai pengangkutan laut di luar KUHD, diantaranya sebagai berikut :

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[2]Ibid

.1.Indonesia *Scheepvaarwet* 1936 (Undang-Undang tetang Pelayaran Indonesia 1936), S.1936-700 bad-s, 1984-224.

2.Scheevaartverordering 1936 (Peraturan Pemerintah tentang Pelayaran Indonesia 1936), S. 1936-703 bsd S. 1937-446, 609, S. 1940-52, LN 1956-31, LN 1958-74.

d.3.Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1988.

Namun di Indonesia hukum pengangkutan laut telah mengalami beberapa perubahan yang terakhir dengan kekuatan ordonansi tanggal 4 Februari 1933 (S. 1933-47 jis 38-1 dan 2) mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938, ketentuan-ketentuan peralihan ordonansi ini bisa ditemukan di Engelbrecht 1956 halaman 1032 atau Engelbrecht 1950 halaman 743.

2.TINJAUAN PUSTAKA

2.1.Pengangkutan

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan.Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan.Pengangkutan artinya pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain[3].

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut menikatkan diri untuk menyelengarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan[4].

2.2.Dalam definisi pengangkutan tersebut dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut[5]:

a. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang erupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.

[3]Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, (Bandung: 1991), hal.19.
[4]H.M.N Purwosutjipto *Op. Cit.,* hal 2
[5]Abdul Kadir Muhammad *Op.cit.,* hal.20.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

b.Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakan secara mekanik dan memenuji syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*).

b.1.Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut undang-undang.Dalam pengertian barang termasuk juga hewan.

b.2.Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.

b.3.Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja).

2.1 Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.Menurut pasal 466 KUHD definisi pengangkutan adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.

2.2. Fungsi pengangkutan sendiri adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai.[6]Kesimpulan yang dapat ditarik, bahwa pada dasarnya dalam pengertian pengangkutan terkandung unsur perpindahan tempat dengan menggunakan alat pengangkut dengan tujuan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi, sedangkan yang menjadi obyek yang diangkut adalah dapat berupa barang maupun orang.[7]

2.3.Pengangkutan Laut Melalui Tol Laut[8]

Dasar dari penyelenggaraan Tol Laut adalah Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 106 Tahun 2015 Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut (Perpres Tol Laut) pada tanggal 1 Oktober 2015 lalu. Perpres Tol Laut tersebut diharapkan dapat melayani kebutuhan masyarakat bagian Timur Indonesia melalui penyediaan barang kebutuhan pokok, barang industri dan

---

[6] Elfrida Gultom, Hukum Pengangkutan Laut, (Jakarta: Literata Lintas Media, 2009), hal. 13.

[7] *Ibid.*

[8] Eka Wijaya Program "Tol Laut" Presiden Telah Dijalankan, Disparitas Harga Dihilangkan, http://setkab.go.id/program-tol-laut-presiden-telah-dijalankan-disparitas-harga-dihilangkan/ , Diakses 10 Agustus 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

strategis lainnya dengan harga yang tidak jauh berbeda dengan harga barang di Indonesia bagian Barat, serta dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah dan terwujudnya stabilitas nasional yang mantap dan dinamis. Tol Laut visi Nawacita, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka Negara Kesatuan dan dimasukkan dalam target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 – 2019. Perpres Tol Laut tersebut mengatur mengenai penugasan yang diberikan oleh Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan kepada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) yang selanjutnya disebut PT PELNI sebagai operator dalam penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut.

Pada Tahun 2015, Pemerintah telah menyiapkan 2 (dua) buah kapal dengan 6 (enam) rute dan frekuensi pelayaran selama 21 (dua puluh satu) hari (secara berulang), dan jumlah kapal untuk tahun berikutnya ditambah sesuai dengan kontrak Kementerian Perhubungan dengan BUMN yang mendapat penugasan. Kementerian perhubungan dan PT PELNI juga mengatur mengenai kapasitas muatan dengan kuota yang ditentukan oleh Kementerian Perdagangan.Pada Tahun 2015 juga disiapkan Perum Badan Urusan Logistik (Bulog) dan PT Pupuk Indonesia (Persero). Berlaku juga Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting, kemudian untuk tahun berikutnya akan menyesuaikan dengan kebutuhan daerah dan peraturan terkait. Pemerintah memberikan subsidi tarif untuk tahun 2015 sebesar Rp 55 miliar, dan tahun 2016 sebesar Rp 325 milyar sesuai dengan persetujuan Kementerian Keuangan. Pemberian subsidi tersebut diharapkan dapat menurunkan harga barang di wilayah timur hingga 30 persen.

Pasca diterbitkannya Perpres Tol Laut, Kementerian Perhubungan telah melakukan peluncuran perdana pada tanggal 4 November 2015 dengan pemberangkatan KM Caraka Jaya III-22 dengan 41 (empat puluh satu) peti kemas dari Dermaga 107, Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, dan KM Caraka Jaya Niaga III-32 dengan 36 (tiga puluh enam) peti kemas dari Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Kementerian Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut telah menerbitkan Keputusan Nomor AL.108/6/X/DJPL.15 mengenai jaringan trayek penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang dalam rangka

REPUBLIK INDONESIA

pelaksanaan Tol Laut tahun anggaran 2015 yang dikeluarkan dengan tujuan untuk mendukung kelancaran operasi distribusi barang. Kementerian Perhubungan juga telah menyiapkan anggaran untuk kompensasi dalam APBN 2015 dan 6 (enam) jalur trayek pengangkutan.PT PELNI selaku operator telah menyiapkan 2 (dua) buah kapal pengangkut untuk Tahun 2015.Sementara itu, Kementerian Perhubungan sedang membangun 15 kapal semi kontainer untuk Tahun 2017.

Tujuan dikeluarkannya Perpres Tol Laut agar dapat bermanfaat bagi masyarakat di daerah khususnya di wilayah Indonesia bagian timur dalam menjamin ketersediaan barang terutama barang pokok dan barang penting, dan mengurangi disparitas harga serta menjamin kelangsungan pelaksanaan angkutan barang.

2.3..Perencanaan Tol Laut[9]

Konsep tentang Tol laut bukanlah jalan tol di atas laut seperti yang telah ada di Bali, tetapi tol laut yang diusung Presiden Jokowi itu mengacu pada kondisi wilayah Indonesia yang dua pertiganya adalah lautan dan selama ini kurang diperhatikan. Dengan mewujudkan konsep tol laut, kapal-kapal besar akan terus berlayar dari ujung barat sampai timur sehingga memudahkan transportasi barang, jasa, dan orang ke seluruh wilayah Indonesia. Didalam pelaksanaannya Tol laut didukung oleh kapal-kapal besar yang lalu lalang di seluruh perairan Indonesia. Untuk pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia akan didukung oleh kapal yang berukuran kecil tugasnya menjangkau wilayah yang tidak terjamah kapal besar.

2.4.Rute kapal dalam konsep tol laut tersebut meliputi Aceh, Jakarta, Surabaya, Nusa

Tenggara, Maluku sampai Papua. Jalur tersebut akan menjadi rute utama, sedangkan distribusi ke kepulauan lain menggunakan kapal-kapal lebih kecil dibanding dengan armada di jalur utama. Apabila kapal yang melintas di jalur utama tersebut rutin berlayar maka harga barang di wilayah Timur, yaitu Papua, misalnya, tidak akan selisih banyak dibanding di Jawa.

Banyak usaha untuk mendukung konsep tol laut, yang sesuai draf rencana disusun oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), yaitu akan dibangun 24 pelabuhan strategis. Pelabuhan tersebut terbagi atas pelabuhan yang bertugas menjadi

[9] http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/umum/112-infrastruktur/520-perjelas-konsep-tol-laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penghubung hubungan internasional, pelabuhan utama, dan pelabuhan pengumpul. Dari 24 pelabuhan itu ada dua yang hubungan internasional, yaitu Kuala Tanjung dan Bitung yang akan menjadi ruang tamu bagi kapal-kapal asing dari berbagai negara. Juga disiapkan lima pelabuhan utama yang dapat dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000 hingga 10 ribu TEUS, yakni Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Sorong.

Selain pelabuhan, juga akan dibangun transportasi multimoda serta infrastruktur penunjang tol laut. Sementara di sektor darat, konsep tol laut akan dipadukan dengan jaringan rel kereta api di Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi hingga Papua. Jika ditotal, menurut hitungan kasar, dana yang dibutuhkan untuk mewujudkan tol laut sekitar Rp 700 triliun. Angka sebesar itu sudah termasuk investasi pengadaan kapal sektar Rp 100-150 triliun dan investasi untuk membangun pelabuhan terintegrasi lengkap dengan pembangkit listrik dan sebagainya sekitar Rp 70 triliun.

2.5.Konsep tol laut memang cocok bagi Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan dan memiliki 17.500 pulau besar dan kecil. Namun, mewujudkan konsep tol laut tidak semata membangun pelabuhan, tapi juga harus dibarengi pembenahan sistem transportasi laut nasional secara menyeluruh. Bila hanya membangun pelabuhan, tanpa membenahi sistem transportasi yang ada, maka sistem tol laut yang dicanangkan Presiden Jokowi akan sulit terealisasi. Implementasi tol laut harus didukung pula oleh peningkatan kapasitas dan produktivitas pelabuhan-pelabuhan yang ada untuk mempercepat arus barang keluar-masuk pelabuhan. Rendahnya produktivitas pelabuhan di Indonesia bisa dilihat dari lamanya waktu bongkar muat barang (dwelling time) di Pelabuhan Tanjung Priok yang tahun lalu mencapai 5,2 hari atau lebih lama dari dwelling time di pelabuhan Malaysia dan Singapura.

Hal lain yang perlu juga dilakukan terkait tol laut adalah pengelolaan pelabuhan yang selama ini dikeluhkan para pelaku usaha. Selain proses bongkar muat yang lama, tarif yang ditawarkan tergolong mahal. Sebagai perbandingan, data Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia menyebutkan biaya pelabuhan atau yang sering disebut sebagai terminal handling charge (THC) di Indonesia untuk kontainer ukuran 20 kaki (TEUs) tercatat sebesar US$ 95 per TEUs, atau lebih mahal dibandingkan Pelabuhan Manila (Filipina) US$ 82 per TEUs, Pelabuhan Ho Chi Minh US$ 46 per TEUs dan

REPUBLIK INDONESIA

Chitagong (Vietnam) US$ 49 per TEUs, serta Pelabuhan Bangkok dan Laem Cha Bang (Thailand) US$ 60 per TEUs dan US$ 53 per TEUS. Indonesia harus mengedepankan tranportasi laut dibandingkan transportasi darat dan kereta api. Konsep infrastruktur yangt masih bertumpu pada transportasi darat dan kereta api harus digantikan oleh transportasi laut. Terobosan yang harus dipikirkan adalah tentang sarana angkutan laut yang harus diperbanyak agar masalah logistik bisa cepat diselesaikan. Apalagi angkutan laut memiliki keunggulan lebih murah 10 (sepuluh) kali lipat dari angkutan darat.

3.PEMBAHASAN

Hasil Setelah Pelaksanaan Tol LautPada tahun 2014, saat Presiden Jokowi pertama kali mengemukakan gagasan tentang Tol Laut, banyak orang ragu dan tak percaya, bahkan ada yang menganggap hanya angan belaka, namun kini hasilnya telah nyata dan sukses.[10]

Tabel perbandingan biaya angkut barang di laut dengan menggunakan angkutan laut komersial dan kapal Tol Laut:[11]

No	TRAYEK	SWASTA	TOL LAUT
1	SBY - MERAUKE	10 – 11 juta	5,9 juta
2	SBY - MANOKWARI	11-13 juta	5,3 juta
3	SBY – KAIMANA	11-12 juta	5,2 juta
4	SBY – TIMIKA	10-11 juta	5,7 juta
5	SBY – FAKFAK1	10-11 juta	5,9 juta

Berdasarkan TABEL di atas yang diperoleh dari DitJen HubLa- 2017, maka dapatlah terbaca bahwa secara umum perbandingan biaya angkut menggunakan kapal Tol Laut mampu mengurangi biaya angkut mencapai 50% dari biaya angkut kapal komersial, yang sebelumnya tidak menggunakan Tol Laut, yaitu terjadi penurunan harga barang di daerah kawasan Timur. Oleh karena itu dilaksanakan Program utuk Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) yang lebih baik lagi dan berkelanjutan pada Tahun 2017.

[10]Hasil Lapangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Wawancara dengan Bagian Tol Laut, Ibu Magdalena Laily, Jakarta, Juli 2017

[11]Ibid

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. KESIMPULAN

Pengangkutan laut Indonesia melalui Tol Laut, dalam pelaksanaannya sejak Tahun 2015 dan Tahun 2017 berjalan telah memberikan bukti yang cukup memuaskan dan hasil yang dapat dikatakan baik, yaitu dapat menurunkan harga-harga barang yang menjadi kebutuhan pokok di kawasan timur Indonesia yaitu Papua, sehingga upaya untuk menyeimbangkan harga kebutuhan pokok di Timur dan Barat dapat seimbang dan tujuan mensejahterakan rakyat Indonesia berhasil dan berdaya guna.

5. SARAN

Hendaknya dalam pelaksanaan Tol Laut untuk mendukung sarana transportasi laut, diperlukan payung hukum yang kuat dalam menaungi perjalanan Tol Laut untuk menunjang perekonomian Indonesia, sehingga Pemerintah dapat membuat regulasi-regulasi yang mendukung pelaksanaan Tol Laut di lapangan yang menyangkut segala aspek dan didukung dengan sarana dan prasarana yang baik serta seumber daya manusia pelaksananya.

DAFTAR PUSTAKA

Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*,Bandung: 1991

Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Literata Lintas Media, 2009.

Eka Wijaya, *Program "Tol Laut" Presiden Telah Dijalankan, Disparitas Harga Dihilangkan*, http://setkab.go.id/program-tol-laut-presiden-telah-dijalankan-disparitas-harga-dihilangkan/ , Diakses 10 Agustus 2017

Rifdy Fachry, Imam Muchlas, Soetrisno, *Jurusan Matematika, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Penentuan Pola Jaringan Pergerakan Logistik yang Optimal Pada Transportasi Laut menggunakan minimum Spanning Tree Berbasis Algoritma Genetika, Jurnal Sains dan Seni ITS*

http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/umum/112-infrastruktur/520-perjelas-konsep-tol-laut

Hasil Lapangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Wawancara dengan Bagian Tol Laut, Ibu Magdalena Laily, Jakarta, Juli 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MOTIVASI INDONESIA MENYEPAKATI PENETAPAN BATAS MARITIM TERKAIT ZONA EKONOMI EKSKLUSIF DENGAN FILIPINA

Oleh :
IKA NURASMA YANTI[1]
(ikaanura@gmail.com)
Pembimbing: Drs. Tri Joko Waluyo M.Si

Bibliografi: 9 Jurnal dan/atau *Working Papers*, 7 Buku,8 Dokumen dan Laporan Resmi, 31 Situs Web

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional – Prodi Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. H.R. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28294
Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

The purpose of this research is to understand why are Indonesia want to aggreed about maritime boundary delimitation that connected Exclusife Economic Zone with Filipina on May 2014 that assigned in Manila. Also explain how eforts Indonesia and Filipina to agreed about boundary delimitation (EEZ) that location is North Sulawesi (Indonesia) and Mindanao (Filipina) so there is occur joint overlapping that caused Economic Exclusife Zone can not reach 200 mil. Last thing to be discussed about what the motivation of Indonesia to agreed about Economic Exclusife Zone with Filipina, Indonesia want to agreed with this cooporation because there is national interest such as economic,security and politic.

This research theoretically has built with neorealism perspectives on International Relations and supported by International Cooperation, and International Security theories and national interest. Formulation of all arguments, facts, and theoretical framework on this research is guided by qualitative explanation methods. Technique in this research is through by the study of library. Data which is gotten and collected through the journal books, the last thesis and then from internets that has related to the problems.

In this research, the motivation of Indonesia to agreed about boundary delimitation (EEZ) with Filipina can be the first step to increase the bilateral relation between two countries and can be example to others countries that have a same case so can solve this problem liked Indonesia and Filipina.

Keywords : Economi Exclusife Zone, Indonesia, Philippines, Security, Cooperatian

[1] Mahasiswa Jurusan Hubungan Internasional angkatan 2011

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Indonesia dan Filipina adalah negara yang terdapat di kawasan Asia Tenggara. Hubungan bilateral Indonesia dan Filipina terdapat dalam berbagai bidang diantaranya yaitu bidang pendidikan, keamanan, ekonomi, dan lain-lain.

Indonesia adalah negara kepulauan dengan kekayaan sumber daya kelautan yang besar. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia yang memiliki ± 17.480 pulau dengan luas lautnya mencapai 5,8 juta km² dan garis pantai sepanjang ± 95,181 km. Sebagaimana diatur dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS, 1982) Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan satu kesatuan wilayah yurisdiksi, yang berdaulat serta mempunyai hak dan wewenang penuh yang diakui dunia internasional, untuk mengatur, mengelola dan memanfaatkan kekayaan laut yang dimilikinya bagi kepentingan seluruh rakyat Indonesia.

Begitu juga dengan Filipina yang merupakan negara kepulauan yang terletak di lepas pantai tenggara Asia. Negara ini terdiri atas sekitar 7.100 pulau yang membentang sekitar 1.850 kilometer di sepanjang tepi barat Samudra Pasifik. Tiga pulau utamanya adalah Luzon, Visayas, dan Mindanao. Sebagian besar pulau-pulau Filipina kecil dan tak berpenghuni. Sebagian besar orang-orang hidup di sebelas pulau terbesar, dua di antaranya Luzon dan Mindanao yang mencakup lebih dari dua pertiga dari luas daratan negara itu.

Indonesia dan Filipina memiliki perbatasan maritim di perairan sekitar Laut Sulawesi dan Samudera Pasifik. Kedua negara memiliki wilayah laut yang saling berhadapan dan berdampingan. Akibatnya penarikan garis batas ZEE tidak bisa mencapai 200 mil.

Pengertian Zona Ekonomi Eksklusif

Zona Ekonomi Eksklusif adalah zona dengan luas 200 mil dari garis dasar pantai, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang di atasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa.[2]

Berdasarkan undang-undang dasar Republlik Indonesia nomor 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia menyebutkan bahwa :"Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia".

[2]Asmara, Yuka Asmara. *Penguatan Zona Ekonomi Eksklusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia Di Wilayah Perbatasan*. 2012. Dapat diakses di http://bbpse.litbang.kkp.go.id/publikasi/jbijak/jurbijak_2012_v2_no2_(4)_full.pdf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Konsep dari ZEE telah jauh diletakan di depan untuk pertama kalinya oleh Kenya pada *Asian-African Legal Constitutive Committee* pada Januari 1971, dan pada *Sea Bed Committee PBB* di tahun berikutnya. Proposal Kenya menerima support aktif dari banyak Negara Asia dan Afrika. Dan sekitar waktu yang sama banyak Negara Amerika Latin mulai membangun sebuah konsep serupa atas laut patrimonial. Dua hal tersebut telah muncul secara efektif pada saat UNCLOS dimulai, dan sebuah konsep baru yang disebut ZEE telah dimulai.

Penetapan universal wilayah ZEE seluas 200 mil akan memberikan setidaknya 36% dari seluruh total area laut. Walaupun ini porsi yang relatif kecil, di dalam area 200 mil yang diberikan menampilkan sekitar 90% dari seluruh simpanan ikan komersial, 87% dari simpanan minyak dunia, dan 10% simpanan mangan.Lebih jauhnya, sebuah porsi besar dari penelitian scientific kelautan mengambil tempat di jarak 200 mil dari pantai, dan hampir seluruh dari rute utama perkapalan di dunia melalui ZEE negara pantai lain untuk mencapai tujuannya. Melihat begitu banyaknya aktifitas di zona ZEE, keberadaan rezim legal dari ZEE dalam Konvensi Hukum Laut sangat penting adanya.

Hubungan bilateral antara Indonesia dan Filipina dimulai sejak tahun 1949. Kedua negara telah mendirikan kedutaan besar di masing-masing ibu kota, Indonesia memiliki kedutaan mereka di Manila dan konsulat di Davao City, sementara Filipina memiliki kedutaan mereka di Jakarta dan konsulat di Manado dan Surabaya. Kunjungan diplomatik tingkat tinggi telah dilakukan selama bertahun-tahun.

Kedua negara adalah pendiri ASEAN dan anggota Gerakan Non-Blok serta anggota APEC. Kedua negara adalah anggota dari Segitiga Pertumbuhan East ASEAN bersama dengan Brunei Darussalam dan Malaysia dalam BIMP-EAGA. Indonesia banyak menjalin kerjasama dengan negara-negara di dunia terutama dengan negara yang tergabung kedalam forum ASEAN salah satunya Filipina. Kerjasama antara Indonesia dan Filipina dimulai pada tahun 1949 setelah itu dilakukan penandatangan pertama perjanjian persahabatan antara kedua negara di Jakarta pada tanggal 21 Juni 1951 dalam hal ini penandatanganan dilakukan oleh menteri luar negeri Indonesia yaitu Ahmad Subardjo.[3]

Sebagai suatu negara kepulauan sebagian perbatasan Indonesia dibatasi oleh laut. Indonesia berbatasan laut dengan sepuluh negara tetangga dan berbatasan darat hanya dengan tiga negara yaitu, Timor Leste, Malaysia, dan Papua Nugini. Luasnya perairan dan panjang nya garis pantai Indonesia merupakan tantangan tersendiri bagi negara Indonesia. Hal ini dikarenakan perbatasan Indonesia rentan terhadap konflik seperti

[3]Oegroseno, Arif Havas "How Indonesia and the Philippines Solved Their Maritime Dispute" http://thediplomat.com/2014/06/how-indonesia-and-the-philippines-solved-their-maritime-dispute/

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penyelundupan senjata, Terorisme, bahkan sengketa yang berhubungan dengan pengaturan landas kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif.

Indonesia memiliki wilayah perairan terbesar di dunia dan dua pertiga dari wilayahnya merupakan wilayah perairan. Secara geografis Indonesia merupakan negara maritim, yang memiliki luas laut sebesar 5,8 Juta km² yang terdiri dari laut territorial dengan luas 0.8 juta km2 laut nusantara 2.3 juta km2 dan zona ekonomi eksklusif 2.7 juta km^2 . Disamping itu Indonesia memiliki pulau sebanyak 17.480 pulau dan garis pantai sepanjang 95.181 km.[4]

Salah satu negara yang berbatasan laut dengan Indonesia adalah negara Filipina. Berbicara tentang daerah perbatasan, salah satu daerah perbatasan antara Indonesia dan Filipina adalah Filipina Selatan. Wilayah Filipina Selatan adalah sebagai wilayah akreditasi Konsulat Jenderal Republik Indonesia (KJRI) Davao City yang terdiri dari Pulau Mindanao, Kepulauan Sulu dan Kepulauan Tawi-Tawi dengan luas daratan ± 102.043 km^2 atau 34% dari seluruh luas daratan Filipina. Adapun perbatasan daerah akreditasi KJRI Davao City adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan wilayah Filipina Tengah(Visayas),
2. Sebelah Timur dibatasi oleh Samudera Pasifik sampai keKepulauan Palau,
3. Sebelah Selatan dibatasi oleh Laut Sulawesi dan Kepulauan Miangas dan Marore Indonesia, sedangkan,
4. Sebelah Barat dengan Laut Cina Selatan, Kepulauan Sulu danTawi-Tawi yang mana merupakan kepulauan yang memanjang darisemenanjungZambonga, di Mindanao Barat ke arah Sabah,Malaysia dan Kalimantan Timur, Indonesia.

Selain itu, Pulau Mindanao merupakan pulau kedua terbesar di Filipina dan berbatasan langsung dengan Provinsi Sulawesi Utara.[5]Filipina adalah salah satu negara kepulauan yang terdapat di Asia Tenggara. Filipina memiliki lebih dari 7.000 pulau, negara ini dikelilingi oleh sebagian besar provinsi dan unit pemerintahan lokalnya berlokasi disekitar pantai. Populasi Filipina pada tahun 2010 adalah 92,34 juta orang.[6] Sebagai negara kepulauan, Filipina memiliki garis pantai yang sangat panjang yakni 36.289km. Sementara itu Filipina memiliki luas wilayah daratan hampir mencapai 30.000km persegi.[7]

[4]Berdasarkan Deklarasi DJuanda tanggal 13 Desember 1957.sumber: Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia, Jakarta, Dewan Kelautan Indonesia: 2008, hlm 11.

[5]Konsulat Jenderal Republik Indonesia Davao City Filipina, *Menyibak Tabir WNI I*, 2006. Hal. 11.

[6]Philippine National Statistical Office "*The 2010 Census of Populationand Housing Reveals the Philippine Population at 92,34 million"* http://www.census.gov.ph/content/2010-census -population-and-housing-reveals-philippine-population-9234-milliondiakses pada 4 April2014

[7]Leandro R. Mendoza "*Transportation Security in the Philippines 6th APEC Transportation Ministerial Meeting*" www.apec-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hubungan perbatasan kedua negara ini sangat rentan terhadap konflik terlihat dari banyaknya kasus-kasus ilegal fishing penyelundupan senjata bahkan kasus-kasus terorisme. Misalnya dalam hal pemanfaatan sumber daya perikanan kasus ilegal fishing banyak terjadi di sekitar perairan Indonesia dan Filipina oleh sebab itu kedua negara telah menyepakati perjanjian bilateral antara negara Indonesia dengan Negara Filipina dalam rangka memanfaatkan surplus sumber daya perikanan di ZEEI. Perjanjian tersebut adalah *"Bilateral Arrangement Between the Ministry of Marine Affairs and Fisheries of the Republic of Indonesia and the Ministry of Agriculture of the the Republic of Philippines onthe Utilization of Part of the Total Allowable Catch in the Indonesian Exclusive Economic Zone"* (Perjanjian Bilateral antara Departemen Kelautan dan Perikanandengan Kementerian Republik Filipina mengenai Pemanfaatan Bagian dari Jumlah Tangkapan yang Diperbolehkan di ZEEI).[8]

Kepentingan Indonesia Di Batas Zona Ekonomi Eksklusif

Kepentingan-kepentingan nyata yang dimiliki Indonesia dengan negara-negara tetangga di kawasan antara lain adalah penyelesaian perundingan batas wilayah Indonesia penanganan masalah-masalah lintas batas perlindungan WNI, khususnya TKI peningkatan hubungan ekonomi, mencakup perdagangan, investasi, pariwisata dan tenaga kerja serta peningkatan hubungan sosial budaya.

Kepentingan Indonesia di Bidamg Keamanan

Sebagai negara kepualauan Indonesia memiliki keoentingan-kepentingan di darat,laut maupun udara seperti masalah keamanan lintas batas negara. Masalah keamanan sebagai kegiatan pencarian keamananoleh negara dan kompetisi antar negara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Di sisi lain, keamanan juga berbicara tentang masalah keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-nasional (*transnational security problem*). [9]

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki 17.448 buah pulau dan total luas wilayah sekitar 3,1 juta km^2. Sebagai suatu negara kepulauan, sebagian besar perbatasan Indonesia dibatasi oleh laut. Indonesia berbatasan laut dengan sepuluh negara tetangga dan berbatasan darat hanya dengan tiga negara, yaitu Timor Leste, Malaysia, dan Papua Nugini.Luasnya wilayah perairan dan panjangnya garis pantai Indonesia merupakan suatu

tptwg.org.cn/.../Transportation%20Security%20Philippines diakses pada 4 April 2015

[8]Oktari, Wulan Dwi. *Pengaruh Kerjasama Indonesia dan Filipina Dalam Mengatasi Penangkapan Ikan Ilegal di Wilayah Perbatasan Perairan Kedua Negara 2005 – 2010*. diakses melalui www.jom.unri.ac.id

[9]Makmur Keliat, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 13, Nomor 1, Juli 2009 (111-129), ISSN 1410-4946, h. 114.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tantangan tersendiri bagi Indonesia. Hal ini dikarenakan, perbatasan Indonesiaseringkali digunakan sebagai pintu masuk teroris dan penyelundupan senjata, terutama yang berasal dari wilayah Filipina Selatan.[10]

Sebutan untuk "keamanan maritim" baru muncul sebagai suatukonsep ilmiah pada tahun 2005. Satu hal yang menarik dari pertemuan tahun 2005 adalah adanya ketidakpuasan dari suatu delegasi dalam laporan yang dibuat ICP kepada Sekjen PBB karena mengaitkan*Proliferation Security Initiative* (PSI) dalam diskusi tentang keamanan maritim. Seperti yang diketahui, PSI merupakan inisiatif yang dilakukan Amerika Serikat (AS) pasca 11 September untuk menghadapi terorismeinternasional. Tampaknya, keberatan ini terkait dengan adanya otoritas dari PSI untuk melakukan tindakan sepihak melalui pencegatan (interdection) terhadap kapal-kapal yang diduga dapat digunakan oleh kelompok teroris internasional. Karena itu dalam pertemuan ini disebutkan bahwa "negara negara harus bertindak secara ketat sesuai dengan hukum laut internasional dan menghindarkan penerapan kebijakan-kebijakan unilateral apapun yang bertentangan dengan norma-norma hukum yang ada yang berasal dari UNCLOS"

Keamanan maritimdikaitkan dengan penanganan terhadap tiga isu ancaman yaitu: (1) tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (terrorist acts against shipping and offshore installations) (2) pembajakan dan perampokan bersenjata (piracy and armed robbery against ships) (3) lalu lintas obat terlarang dan narkrotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*).

Kerjasama dalam bidang keamanan yang dilakukan antara Indonesia dan Filipina terjadi pada 21 Juni 2005 yang disepakati di Manila. Kedua negara dirasa perlu bekerjasama karena selain memiliki faktor geografis yang saling menghubungkan kedua negara dan banyaknya keterikatan antara kelompok-kelompok radikal yang terdapat di Indonesia dan Filipina. Faktor inilah yang menjadi pertimbangan bagi kedua negara untuk melakukan kerjasama untuk dapat menjaga keamanan negara, kawasan regional baik secara langsung maupun tidak langsung.

Letak geografis Indonesia yang berbatasan langsung dengan Filipina menjadi pertimbangan bagi kedua negara untuk melakukan kerjasama yang bertujuan untuk mencegah berkembang atau saling masuknya tindak kejahatan seperti terorisme dari wilayah Indonesia ke Filipina maupun sebaliknya. Apalagi tindakan tersebut dikaitkan oleh dunia internasional dengan jaringan terorisme internasional yang diduga terkait dengan pelaku peledakan bom di WTC dan Pentagon.

Banyaknya peristiwa-peristiwa yang terjadi yang

[10]Charles Comer "*The Parting of the Sulawesi Sea : How U.S. strategy in the region is slowly transforming the multinational environment in Southeast Asia's Terorist Transit Triangle*" http://fmso.leavenworth.army.mil/documents/SulawesiSea.pdf diakses 4 April 2015

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melibatkan kedua negara menjadi faktor-faktor yang menyebabkan kedua negara ini mempererat kembali kerjasama keamanan yang pernah terjalin. Kerjasama yang pada awalnya hanya dalam bentuk deklarasi bersama semakin diperkuat dengan penandantangan Nota Kesepahaman antara Pemerintah Indonesia dan Filipina dalam menangani kejahatan Transnasional sehingga dalam melakukan kesepakatan ini kedua negara melakukan prosedur-prosedur hukum yang sejalan dengan hukum dan peraturan yang berlaku di masing-masing negara.

Kepentingan Indonesia Di Bidang Ekonomi

Selain kepentingan keamanan kepentingan ekonomi juga menjadi prioritas bagi bangsa Indonesia di daerah perbatasan. Negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang sebagian besar merupakan perairan yang berdasarkan konvensi hukum laut 1982, wilayah perairan Indonesia meliputi kawasan seluas 3,1 juta km². Wilayah perairan Indonesia memiliki potensi besar dalam sumberdaya perikanan dan kelautan yang dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia. Akan tetapi, lemahnya proses pengawasan terhadap wilayah perairan Indonesia telah menimbulkan berbagai permasalahan. [11]Diantara sekian banyak masalah ekonomi ilegal, praktik pencurian ikan atau *IUU fishing practices* oleh nelayan-nelayan (armada kapal ikan) asing adalah yang paling banyak merugikan negara.

Nilai perdagangan bilateral Indonesia-Filipina dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan dan Indonesia selalu dalam posisi surplus. Nilai perdagangan bilateral tahun 2009 sebesar USD 2,94 milyar dengan surplus untuk Indonesia sebesar USD 1,8 milyar. Tahun 2010, total nilai perdagangan mencapai USD 3,88 milyar dengan surplus sebesar USD 2,47 milyar. Untuk periode Januari-Agustus 2011, nilai perdagangan kedua negara mencapai USD 2,99 milyar atau meningkat 15,57% dibanding periode yang sama tahun 2010, dengan surplus sebesar USD 1,89 milyar. Salah satu praktek kejahatan yang banyak terjadi di wilayah perbatasan adalah *Illegal Fishing*.

Pemerintah Indonesia telah memberikan penjelasan kepada pihak Filipina mengenai kebijakan kerjasama bidang perikanan tangkap harus sesuai dengan Peraturan Menteri nomor 17 tahun 2006, arah kebijakan baru tersebut antara lain:

1. Penghapusan sistem lisensi dan keagenan kapal
2. Izin penangkapan ikan hanya akan diberikan kepada orang atau badan Indonesia
3. Sedangkan orang atau badan hukum asing yang akan berinvestasi bidang perikanan harus melakukan investasi pengusaha pengolahan berbentuk usaha berbadan hukum Indonesia dengan pola investasi perikanan tangkap terpadu *Joint Venture* (usaha patungan)

[11]DR. AJI Sularso, *Artisanal Fisheries in Indonesia.* General Of Surveillance And Control On Marine Resources And Fisheries Ministry Of Marine Affairs And Fisheries Republic Of Indonesia. 2008

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. Pengembangan usaha perikanan tangkap terpadu yaitu pengintregrasian usaha penangkapan dan industry pengelolahan ikan.

Dengan adanya peraturan baru, sehingga pemerintah mengacu pada peraturan Menteritersebut dalam menjalin kerjasama bilateral dengan Filipina maka telah disepakati hasil perjanjian bilateral Indonesia-Filipina antara lain:[12]

1. Pihak Filipina pada dasarnya setuju dan mendukung kerjasama yang saling menguntungkan kedua pihak dengan skema baru menurut Permen No. 17 Tahun 2006.
2. Pihak Filipina meminta Indonesia dapat memberikan perlakuan khusus bagi investasiFilipina.
3. Secara spesifik, Filipina meminta Indonesia mengizinkan sistem sewa atau charter kapalpenangkapan ikan bagi investasi Filipina yang sudah ada dan beroperasi.
4. Pihak Filipina mengusulkan proposal kepada Indonesia, antara lain: meminta bantuandari pemerintah Indonesia mengenai pembentukan *Vessel Monitoring System*(VMS)yang memenuhi persyaratan Internasional dan kompetibel dengan sistem Indonesiauntuk pertukaran informasi dengan cepat.

Selain itu perjanjian ini juga akan dimanfaatkan oleh pemerintah Indonesia sebagai upaya pemberantasan penangkapan ikan ilegal (*illegal fishing)* yang selama ini terjadi diwilayah perairanIndonesia yang banyak dijarah kapal-kapal penangkapan ikan asing, yang salah satunya berasal dariFilipina. Dalam draf MOU yang baru pemerintah Indonesia menerapkan peraturan untukmemerangi *Illegal Fishing*, khususnya yang terjadi di perairan Indonesia dan ingin melindungisumber daya kelautan dari pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab.Kerjasama ini jugamengharapkan peran serta Negara Filipina dalam menjaga dan memanfaatkan sumber dayaperikanan yang terdapat di perairan Indonesia.

Pemerintah Indonesia dan Filipina melakukan sebuah kerjasama perikanan di wilayah Laut Sulawesi yang menjadi salah satu titik rawan pencurian ikan akibat kekayaan keragaman hayati yang ada didalamnya. Tujuan dari kerjasama ini adalah untuk memiliki nilai ekonomis dan ekologis perikanan laut yang berkelanjutan di Laut Sulawesi, untuk kepentingan masyarakat yang bergantung pada sumber daya ini untuk mata pencaharian dan komunitas global yang bergantung pada konservasi ekosistem laut dan ekosistemnya .

Kepentingan Indonesia Di Bidang Stabilitas Politik

Selain kepentingan keamanan dan ekonomi, kepentingan politik juga merupakan prioritas bangsa Indonesia untuk menjaga keutuhan kedaulatan negara. Indonesia dan

[12]Perkambangan Kerjasama Bilateral RI – Filipina Bidang Kelautan dan Perikanan periode 2005- 2007. Departemen Kelautan dan Perikanan, Jakarta, 2007.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Filipina merupakan dua negara yang terletak di kawasan Asia Tenggara dan merupakan anggota tetap ASEAN. Banyak bentuk kerjasama yang telah dilakukan oleh kedua negara ini agar depat menjaga stabilitas dan kedaulatan antar negara. Selain kepentingan keamanan dan ekonomi wilayah perbatasan jugamenjadi lahan untuk terjadinya konflik seperti hal nya konflik-konflik yang didasari terhadap kepentingan politik.

Hubungan yang sangat baik antara RI-Filipina terlihat pada saat kunjungan kenegaraan Presiden Benigno S. Aquino III ke Jakarta tanggal 8-9 Maret 2011 yang telah menghasilkan 4 kesepakatan kerja sama di berbagai bidang.Kesepakatan Kerja Sama RI – Filipina 2011 yaitu: *MoU on Basic Education, MoU on Sports Cooperation, MoU on Cooperation in Preventing and Combating Transnational Crimes and Capacity Building, Joint Declaration concerning Maritime Boundary Delimitation*, dan menyusul pada bulan Mei 2014 kesepakatan terhadap perbatasan Zona Ekonomi Eksklusif di perairan Mindanao dan Sulawesi Utara.

Selain itu Presiden Filipina juga telah berkunjung ke Jakarta dalam rangka menghadiri rangkaian KTT ke- 18 ASEAN tanggal 7-8 Mei 2011 dan KTT ke-19 ASEAN di Bali tanggal 17-19 November 2011. Presiden RI dan Wakil Presiden Filipina telah bertemu di sela-sela pertemuan *Bali Democracy Forum IV* tanggal 8 Desember 2011. Ditingkat Menteri, pada tanggal 7 Maret 2011, Menlu Filipina Albert F. Del Rosario, mengadakan kunjungan ke Indonesia. Kunjungan tersebut merupakan kunjungan perkenalan Menlu Filipina kepada Menlu RI. Selain itu, Menlu RI dan Menlu Filipina juga telah mengadakan pertemuan bilateral di sela-sela pertemuan Tingkat Tinggi Menteri Luar Negeri ASEM, pada tanggal 7 Juni 2011 di Godollo, Hongaria, dan pertemuan bilateral di Jakarta tanggal 25 Juli 2011 guna membahas isu-isu regional.[13] Pada tanggal 13-14 Desember 2011, telah diselenggarakan pertemuan ke-5 *Joint Commission on Bilateral Cooperation RI-Filipina* di Manila. Pertemuan membahas perkembangan kerja sama RI-Filipina di bidang politik, pertahanan keamanan, ekonomi, kelautan dan perikanan, pertanian, Pemerintah Filipina menghargai peranan Indonesia dalam memfasilitasi dialog antara Pemerintah Filipina dengan MNLF yang telah menghasilkan Perjanjian Damai 1996. Filipina juga mengharapkan Indonesia dapat terus memfasilitasi perundingan mengenai implementasi perjanjian tersebut dalam kapasitas sebagai Ketua Komite OKI untuk proses damai di Filipina Selatan. Saat kunjungan Presiden Filipina, Benigno Simeon C Aquino III ke Jakarta pada bulan Maret2011, Presiden RI, Susilo Bambang Yudhoyono telah menyampaikan kesediaan Indonesia atas permintaan Filipina untuk mengirimkan military observersebagai bagian dari International Monitoring Team, dalam kerangka proses perdamaian

[13]Sjamsumar Dam dan Riswandi, *Kerjasama ASEAN, Latar Belakang, Perkembangan, dan Masa Depan*, Ghalia Indonesia, 1995, hlm.15

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

antara pemerintah Filipina dan *Moro Islamic Liberation Front* (MILF) di Filipina Selatan.

Kesepakatan Indonesia dan Filipina Terkait Zona Ekonomi Eksklusif

Perundingan RI – Philipina telah beberapa kali dilaksanakan khususnya batasmaritim di laut Sulawesi dan Selatan Mindanao, perundingan RI – Philipina sudah mencapai kemajuan yang cukup baik setelah kedua negara bertemu dalam *Maritime Boundary Delimitation* (MBD) *Discussions Between TheRepublic of Indonesia And The Republic of The Philippines*pertama yang dilaksanakan pada tahun 1994 dan *Joint Permanent Woorking Group Meeting onMaritime and Oceans Concerns* (JPWG-MOC) yang telah dilaksanakan secara intensif sebanyak 12 (dua belas) kali sejak tahun 2003 hingga tahun 2011.[14]

Setelah melakukan pertemuan terkait Zona Ekonomi Eksklusif, pemerintah Indonesia dan Filipina terus berupaya untuk mengatasi dan menangani masalah perbatasan. Kedua negara berupaya untuk meningkatkan kerjasama dibidang keamanan,ekonomi bahkan politik yang terdapat didaerah perbatasan tersebut.

Pada tanggal 8 Maret 2011 Presiden RI, Dr. Susilo Bambang Yudhoyono menerima kunjungan kehormatan Presiden Filipina, Benigno S. Aquino III, Kunjungan ini merupakan kunjungan pertama Presiden Aquino ke Indonesia sejak resmi dilantik sebagai Presiden Republik Filipina, 30 Juni 2010.

Deklarasi bersama antara pemerintah Indonesia dan Filipina terkait perbatasan dituangkan kedalam sebuah perjanjian pada tanggal 8 Maret 2011, Menteri Luar Negeri kedua negara telah menandatangani *Joint Declaration between the Republic of Indonesia and the Republic of the Philippines concerning Maritime Boundary Delimitation.*

Melanjuti tindakan yang dilakukan oleh kedua negara terkait tentang permasalahan perbatasan yang telah dilakukan sebelumnya yaitu kedua belah pihak melakukan pertemuan serta tersepakatinya deklarasi bersama (*joint declaration*) maka untuk lebih menguatkan bentuk kerjasama Indonesia dan Filipina di bidang perbatasan dilakukanlah persetujuan antara pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah Republik Filipina terkait penetapan batas zona ekonomi eksklusif. Kesepakatan ini dilakukan pada tanggal 23 Mei 2014 di Manila-Filipina isi dari kesepakatan ini adalah kedua belah pihak mengacu kepada pasal-pasal yang ada di UNCLOS dan menerapkannya terhadap permasalahan yang terjadi dikedua negara pada saat ini.

SIMPULAN

Perbatasan tentang Zona Ekonomi Eksklusif menjadi salah satu isu permasalahan yang sering terjadi di Indonesia, banyak negara tetangga yang mengalami masalah tentang perbatasan ini dengan

[14]Konflik Perbatsan RI-Filipina http:/www.kemhan.go.id/ndex.php/arsip/c/4126/Konflik –Perbatasan RI-Filipina/?category id=diakses pada 15 April 2015

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia seperti Australia,Malaysia,India,Filipina,Palau. Sebagian dari permasalahan antara Indonesia dan nagara tetangga ini dapat diselesaikan dengan terbentuknya kesepakatan seperti yang terjadi antara Indonesia dan Australia tetapi ada juga sebagian negara yang belum menemukan titik temu tentang permasalahan ini.

Menurut UNCLOS ZEE adalah wilayah yang membentang sejauh 200 mil dari garis dasar pantai di mana sebuah negara memiliki hak eksklusif atas perikanan dan eksploitasi cadangan gas dan minyak bawah laut. Suatu pengelolaan wilayah laut Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) pertama-tama harus mengedepankan kedaulatan negara untuk dimanfaatkan sebagai cara memakmurkan dan mensejahterakan rakyat dan negara. Secara prinsip ZEE sudah mencakup berbagai unsur yang meliputi pertahanan negara, pengelolaan sumber daya laut dan pengakuan secara internasional walaupun masih terbatas.

Motivasi Indonesia menyepakati penetapan batas zona ekonomi eksklusif ini adalah karena adanya kepentingan keamanan, ekonomi, dan stabilitas politik di daerah perbatasan yang menjadi titik konflik.

Kesepakatan ini meliputi pertemuan antara pihak Indonesia dan Filipina kemudian dilanjutkan dengan adanya Joint Declaration serta persetujuan tentang batas zona ekonomi eksklusif itu sendiri.

Daftar Pustaka

Asmara, Yuka Asmara. *Penguatan Zona Ekonomi Eksklusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia Di Wilayah Perbatasan*. 2012. Dapat diakses di http://bbpse.litbang.kkp.go.id/publikasi/jbijak/jurbijak_2012_v2_no2_(4)_full.pdf

Berdasarkan Deklarasi DJuanda tanggal 13 Desember 1957.sumber: Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia, Jakarta, Dewan Kelautan Indonesia: 2008, hlm 11.

Charles Comer "*The Parting of the Sulawesi Sea : How U.S. strategy in the region is slowly transforming the multinational environment in Southeast Asia's Terorist Transit Triangle*" http://fmso.leavenworth.army.mil/documents/SulawesiSea.pdf diakses 4 April 2015

DR. AJI Sularso, *Artisanal Fisheries in Indonesia.* General Of Surveillance And Control On Marine Resources And Fisheries Ministry Of Marine Affairs And Fisheries Republic Of Indonesia. 2008

Konsulat Jenderal Republik Indonesia Davao City Filipina, *Menyibak Tabir WNI I*, 2006. Hal. 11.

Konflik Perbatsan RI-Filipina http:/www.kemhan.go.id/ndex.php/arsip/c/4126/Konflik – Perbatasan RI-Filipina/?categoryid=diakses pada 15 April 2015

Leandro R. Mendoza "*Transportation Security in the Philippines 6th APEC Transportation Ministerial Meeting*" www.apec-tptwg.org.cn/.../Transportation%20Security%20Philippines diakses pada 4 April 2015

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Oegroseno, Arif Havas "How Indonesia and the Philippines Solved Their Maritime Dispute" http://thediplomat.com/2014/06/how-indonesia-and-the-philippines-solved-their-maritime-dispute/

Oktari, Wulan Dwi. *Pengaruh Kerjasama Indonesia dan Filipina Dalam Mengatasi Penangkapan Ikan Ilegal di Wilayah Perbatasan Perairan Kedua Negara 2005 – 2010.* diakses melalui www.jom.unri.ac.id

Philippine National Statistical Office "*The 2010 Census of Populationand Housing Reveals the Philippine Population at 92,34 million"* http://www.census.gov.ph/content/2010-census -population-and-housing-reveals-philippine-population-9234-milliondiakses pada 4 April2014

Perkambangan Kerjasama Bilateral RI – Filipina Bidang Kelautan dan Perikanan periode 2005- 2007. Departemen Kelautan dan Perikanan, Jakarta, 2007.

Sjamsumar Dam dan Riswandi, *Kerjasama ASEAN, Latar Belakang, Perkembangan, dan Masa Depan*, Ghalia Indonesia, 1995, hlm.15

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PEMBENTUKAN BINTARA PEMBINA POTENSI MARITIM DI POS ANGKATAN LAUT PERSPEKTIF HUKUM MARITIM

Mangisi Simanjuntak
simanjuntakmangisi1@gmail.com
Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Jakarta, Indonesia

Abstract

Maritime is a source of energy, a source of food and as a source of wealth as well as means of transportation and defense media that must be developed and maintained and secured for the bene t of the nation and the people of Indonesia. For the development, defense and security of the maritime potential, it is necessary to increase all work units in the agencies engaged in maritime potential, especially the Navy outpost. However, all of them do not have personnel or Maritime Potential Builders who are able to sharpen the implementation of the tasks of fostering human resources and developing natural resources in maritime potential through social communication methods, fostering regional resilience and social services. Faced with the increasingly complex problems and the growing challenges of developing all the more effective maritime potential in achieving the goal of making Indonesia a global maritime axis.

Keyword : maritime; defense and security; the Navy; natural resources.

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki sumber daya alam dan potensi maritim yang tiada taranya. Kekayaan maritim tersebut secara turun temurun telah dimanfaatkan oleh nelayan kita jauh sebelum negara kita merdeka. Nelayanlah sebenarnya pemilik nusantara ini, merekalah yang memiliki maritim Indonesia yang kaya raya ini.[1] Nusantara yang terdiri dari ribuan pulau sejak lama telah ramai dihuni oleh penduduk. Mereka tentunya bukannya penduduk yang bersifat statis melainkan dinamis, artinya senantiasa berinteraksi dengan sesama penduduk di kepulauan yang sama dan juga dengan para pendatang yaitu musafir dari Arab, India dan Cina.[2]

Maritim berarti segala sesuatu yang berkaitan dengan laut,[3] Kekayaan maritim Indonesia tersebut berupa sumber daya ikan, rumput laut, dan sebagainya, yang tentunya bisa menghasilkan sumber daya pangan untuk kesejaterahan masyarakat Indonesia pada umumnya dan masyarakat nelayan pada khususnya sehingga dapat terwujud ketahanan pangan bangsa Indonesia.

Ketahanan pangan merupakan suatu kondisi di mana terpenuhnya pangan bagi negara dan bagi perseorangan, yang tercermin dari tersedianya pangan yang cukup, baik jumlah maupun mutunya, aman, beragam, bergizi, dan terjangkau serta tidak bertentangan dengan agama, keyakinan dan budaya masyarakat sehingga aman untuk dikomsumsi[4] Ketersediaan pangan yang bersumber dari maritim memerlukan pengembangan potensi sehingga dapat meningkatkan kuantitas maupun kualitas pangan tersebut.

Sebagai negara maritim, Indonesia harus peduli dan mampu dalam mengelola sumber daya alam dari dasar hingga permukaan lautnya dan bahkan mampu mengelola lautan samudera, dan juga dalam berbagai aspek diantaranya aspek ekonomi, geopolitik, serta aspek militer yang tercermin dalam kebijakan poros

1. Maritime Review ppal, *Momentum Menyelesaikan Masalah Mendasar di Laut Sebagai Prasyarat Terwujudnya Negara Maritim yang Maju*, Penerbit : Persatuan Purnawiwan Angkatan Laut, Jakarta 2017, hal 40.
2. Agus Aris Munandar dalam Jurnal Maritim Indonesia, *Pertumbuhan Ekonomi Maritim di Kepulauan Nusantara*, Penerbit : Pusat Pengkajian Maritim, Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut, September 2018, hal 39.
3. M. Husseyin Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Penerbit : Fikahati Aneska, Jakarta 2015, hal 3.
4. Didit Herdiawan, *Kedaulatan Pangan Maritim, Dinamika & Problematika*, Penerbit : Lembaga Ketahanan Nasional RI, Jakarta, 2016, hal 2

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim dunia sebagai *ocean policy-nya* Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).[5] Oleh karena itu, sumber daya alam di laut dan potensi maritim lainnya sudah saatnya dikelola dengan teknologi tinggi dan seharusnya selalu dikembangkan oleh instansi-instansi yang bergerak di bidang maritim termasuk Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL).

Salah satu tugas TNI AL menurut Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia adalah melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut (Dawilhanla.[6] Dawilhanla dilaksanakan melalui kegiatan pengembangan dan pembinaan potensi maritim. Upaya tercapainya pembinaan kemampuan dan kekuatan tugas Dawilhanla tersebut memerlukan pengaturan pembinaan organisasi potensi maritim (Potmar) baik di tingkat Armada, Lantamal maupun Lanal serta Pos Angkatan Laut sebagai salah satu metode dan tata cara pembinaan kekuatan TNI AL.

Untuk tingkat Armada dan Lantamal pejabat potensi maritim sudah diwadahi dengan adanya jabatan Asisten Potensi Maritim (Aspotmar) dan jabatan Kepala Dinas Potensi Maritim (Kadispotmar). Untuk tingkat Pangkalan Angkatan Laut (Lanal) sudah ada Perwira Staf Potensi Maritim (Paspotmar) sedangkan di tingkat jajaran Pos Angkatan Laut (Posal) diseluruh Indonesia saat ini belum ada pejabat yang mengawaki jabatan potensi maritim. Oleh karena itu, diperlukan penataan personel berupa pembentukan Babinpotmar berdasarkan fungsi dan tugas pengawak organisasi potensi maritim guna mempertajam pelaksanaan tugas pembinaan potensi maritim melalui metode komunikasi sosial, pembinaan ketahanan wilayah dan bakti TNI AL yang diharapkan dapat bersinergi dengan aparat maritim lainnya.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam penulisan pembentukan Bintara pembina potensi maritim di Posal-Posal ini, penulis menggunakan teori :

Teori A. T Mahan. [7]

Dalam bukunya "*The Influence of Sea Power Upon History*" menyatakan sebagai berikut :

1) Kekuatan laut terdiri dari : armada angkatan laut, armada niaga dan pangkalan.
2) Perkembangan kekuatan laut dipengaruhi oleh :
   a) Geografi
   b) Posisi wilayah
   c) Luas wilayah
   d) Jumlah dan karakter penduduk
   e) Watak bangsa
   f) Sikap pemerintah.
3) Strategi maritim menurut A.T. Mahan adalah penguasaan laut yaitu menjamin penggunaan laut untuk kepentingan sendiri serta menutup peluang lawan untuk mengunakannya. Penguasaan laut hanya dapat dicapai dengan menghancurkan satuan-satuan lawan atau blokade.

   Dengan mengacu pada teori A. T Mahan ini, untuk dukungan Pangkalan terhadap kekuatan armada Laut dan sikap pemerintah untuk mempengaruhi perkembangan kekuatan laut maka pembentukan Babinpotmar sudah saatnya diwujudkan guna pengembangan dan pembinaan potensi maritim serta pengendalian wilayah pertahanan laut yang memberikan dampak penangkalan dan penindakan terhadap pihak-pihak yang akan mengganggu kedaulatan, keutuhan wilayah dan keselamatan bangsa.

Teori Turner [8]

Sebagaimana yang dinyatakan oleh Vice Admiral Stanfield Turner dalam bukunya " *Naval War College Review*" yang menyatakan bahwa angkatan laut diantaranya :

1) Penangkalan strategis dengan tujuan untuk :
   a) Menangkal seangan lawan
   b) Menunjukan kepada calon lawan bahwa yang bersangkutan akan menghadapi resiko besar bila melaksanakan niatnya.
   c) Mempertahankan stabilitas politik.
2) Pengendalian laut bertujuan untuk :

5. Herry Setianegara, *Strategi Maritim Pada Perang Laut Nusantara dan Poros Maritim Dunia*, Penerbit : leutikaprio, Yogyakarta, 2014, hal 133-134.
6. Pasal 9 huruf e Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.
7. AT. Mahan, *The Influence Of Sea Powre Upon History* 1660-1763, Boston and Company, Twelf Edition, hal 28-29.
8. Stanfield Turner, *Mission of the Navy*, Naval War College Review, March-April, hal 2.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

a) Melindungi dan mengamankan jalur laut untuk kepentingan dukungan bahan-bahan industri.
b) Perkonomian/ perdagangan.
c) Dukungan logistik operasi militer.

Mengalir dari teori Turner ini, penangkalan strategis dan pengendalian laut dilakukan dengan penguatan ujung tombak Pangkalan TNI AL dalam hal ini Posal-Posal yaitu berupa adanya jabatan-jabatan baru yakni jabatan Babinpotmar yang dapat mendukung memperkuat serta mengendalikan wilayah pertahanan laut karena pertahanan dan keamanan di laut merupakan perwujudan dari strategi pengendalian dan penangkalan laut sebagai bidang tugas TNI AL.

Teori Lingkungan Strategi Maritim

Tujuh puluh persen dari permukaan bumi adalah lautan dan lebih dari dua pertiga penduduk dunia hidup dalam radius 100 mil laut. Pada umumnya sejauh 200 mil laut, bahkan beberapa negara lebih darti itu. Kegiatan maritim manusia yang paling banyak, baik berupa pelayaran, penangkapan ikan dan eksplorasi minyak, dilaksanakan di dalam zona pantai 200 mil tersebut. Hal ini memberikan pemahaman atas fakta, bahwa bagian penting dari kegiatan ekonomi, politik maupun militer daripendudukduniadilakukandalamkawasandaratandanlaut tidak lebih dari 300 mil. Dalam cakupan kawasan daratan dan laut itu diperlukan konsep-konsep pengerahan dan penyebaran kekuatan disertai kriteria efektif dan efisien. Efektif karena dikaitkan dengan struktur kekuatan laut yang harus mampu mendemonstrasikankompetensinyadilautdanefisiendikaitkan dengan sumber daya yang terbatas. [9] Manusia sebenarnya bisa lebih banyak memiliki kekuatan dan kebutuhan untuk memanfaatkan maritimnya karena maritim lebih luas dari pada daratan.

Teori Pembinaan.[10]

Pembinaan adalah sebagai suatu usaha pembaharuan yang terencana di dalam suatu kultur melalui penggunaan teknologi, riset, dan teori perilaku. Pembinaan merupakan program yang berjangka panjang, dan menyangkut proses dari suatu sistem yang luas. Sebagai konsekwensi dari program yang berencana dan berjangka panjang maka dibutuhkan sistem pengelolaan yang baik, pengelolaan ini harus dilakukan secara hati-hati dan penuh kesadaran, selain itu pengelolaan sangat membutuhkan koordinasi sehingga dapat dihindari kegiatan pembinaan yang berjalan sendiri-sendiri. Untuk itu, peran TNI AL sangat dibutuhkan sebagai salah satu organisasi militer yang bertanggung jawab terhadap pembinaan potensi maritim yang dapat dijadikan sebaga potensi nasional guna mendukung pertahanan negara di laut dalam rangka menjaga kedaulatan dan keutuhan NKRI.

Keberadaan Babinpotmar diharapkan bisa bersinergi dengan semua staf instansi terkait yang merupakan *steak holder* dalam pembinaan dan pengembangan potensi Maritim. Dengan dibentuknya Babinpotmar berarti Posal-Posal TNI AL yang ada di seluruh Indonesia dapat melakukan Pembina sumber daya manusia dan pengembangan sumber daya alam. Babinpotmar sebagai salah satu jabatan dalam organisasi TNI AL (militer) diharapkan bertanggung jawab terhadap pembinaan potensi maritim yang dapat dijadikan sebagai potensi nasional guna mendukung pengendalian wilayah pertahanan laut dalam rangka pembangunan negara dan keutuhan wilayah Indonesia.

PEMBAHASAN

Indonesia adalah Negara maritim dan kepulauan (*the maritime and archipelagic state*) terbesar di dunia, dengan memiliki kurang lebih 17. 508 pulau dan 81.000 km garis pantai (terpanjang kedua setelah Kanada) serta 75 % (5,8 juta km²) wilayahnya berupa laut termasuk Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) memiliki batas-batas wilayah berupa perairan laut dengan 10 negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia, Yaitu : Filiphina, India, Malaysia, Thailand, Vietnam, Singapura, Australia, papua Nugini, Timor Leste dan Palau.[11] Indonesia dikatakan sebagai negara maritim karena tujuh puluh lima persen dari wilayah Indonesia (5,8 juta km2) merupakan laut.[12]

Adapun ciri-ciri Negara maritim adalah sebagai berikut :

9. Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor Kep/07/II/2001 tentang Doktrin TNI Angkatan Laut Eka Sasana Jaya Tanggal 23 Februaru 2001.
10. Miftah Thoha, Pembinaan Organisasi, Rajawali Pers, Jakarta 1989, hal 13.
11. Arif Djohan Tunggal, *Pokok-Pokok Hukum Laut*, Jakarta : Harvarindo 2010, hal 39.
12. Rilus A. Kinseng, *Konflik Nelayan*, Penerbit : Yayasan Pustaka Bogor Indonesia, Jakarta, 2014, hal 3.

PERPUSTAKAAN
REPUBLIK INDONESIA

- Negara maritim adalah sebuah Negara yang memiliki kawasan territorial laut yang luas.
- Negara maritim umumnya berbentuk Negara kepulauan atau Negara yang memiliki banyak pulau.
- Negara maritim adalah satu Negara yang memiliki berbagai kekayaan alam dalam kekuasaan laut yang cukup luas.
- Negara maritim adalah Negara yang secara geografis dikelilingi oleh wilayah perairan dan laut.
- Maritim memiliki pengertian wilayah laut. Penduduk Negara maritim pada umumnya berprofesi sebagai nelayan.

Hakekat dan konsep Negara maritim adalah menggunakan segala sumber kekayaan laut untuk kepentingan dan kesejaterahan rakyat. [13] Kekayaan laut harus dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat, sumber daya hayati maupun non hayati yang terdapat di dalam laut, tanah dan dasar laut di bawahnya sudah seharusnya dapat dikelola oleh anak bangsa sendiri guna dinikmati oleh rakyat Indonesia, tidak boleh ada bahan mentah yang diekspor ke luar negeri kemudian di olah di luar negeri selanjutnya masuk ke Indonesia dalam bentuk sudah jadi dengan harga yang mahal dirasakan oleh rakyat Indonesia.[14] Untuk mewujudkan semuanya itu, diperlukan suatu niat bahwa masyrakat maritim harus mempunyai kebudayaaan maritim agar dapat menjadikan maritim sebagai ladang kesejaterahan dan kawasan pertahanan keamanan.

Persoalan masyarakat maritim Indonesia saat ini adalah, mengapa sebagai negara yang memiliki garis pantai sangat panjang, justru kebudayaan maritim tidak muncul ? Mengapa Indonesia justru lebih dekat kepada budaya agraris? Padahal luas daratannya lebih kecil dari luas lautan.[15] Untuk memunculkan dan memiliki kebudayaan maritim oleh masyarakat maritim, sudah saatnya TNI AL sebagai instansi yang dominan berperan dalam bidang maritim tampil ke depan agar dapat menjadikan maritim sebagai *prosperity* (kemakmuran) dan *security* (keamanan) bagi bangsa Indonesia yang memerlukan pembinaan potensi maritim (Binpotmar).

Binpotmar merupakan upaya pekerjaan dan tindakan yang dilaksanakan oleh TNI Angkatan Laut secara perorangan maupun satuan melalui komunikasi sosial, pembinaan ketahanan wilayah, bakti TNI Angkatan Laut dan pembinaan wilayah perbatasan laut untuk membangun kemanunggalan TNI Angkatan Laut dengan rakyat dalam rangka mewujudkan RAK Juang yang tangguh.[16]

Uraian kegiatan Binpotmar adalah sebagai berikut :

- Pembinaan Komunikasi Sosial Maritim merupakan suatu kegiatan antara TNI Angkatan Laut dengan masyarakat, pemerintah, keluarga besar TNI dan komponen bangsa lainnya.
- Pembinaan Ketahanan Wilayah Maritim merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh TNI Angkatan Laut sendiri atau bersama pemerintah/ Lembaga Pemerintah Non Kementerian (LPNK) dan komponen bangsa lainnya untuk mewujudkan kekuatan pertahanan wilayah maritim.
- Bakti TNI Angkatan Laut, Penyelenggara kegiatan bakti TNI Angkatan Laut dilaksanakan atas kerjasama TNI Angkatan Laut dengan Pemerintah, Kementerian/LPNK, instansi terkait serta masyarakat.[17]

TNI AL sebagai bagian integral TNI harus mampu menyusun dan menyiapkan potensi pertahanannya meliputi aspek geografi, demografi dan kondisi sosial di seluruh wilayah kedaulatan dan yurisdiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Untuk mewu- judkan hal tersebut, TNI AL baik Armada, Lantamal, Lanal maupun Posal sudah saatnya mengembangkan satuan-satuan kerjanya yang bergerak di bidang po- tensi maritim agar dapat menangani permasalahan- permasalahan dalam mengembangkan potensi maritim tersebut.

13. http/ www/ materi4belajar.blogspot, di download pada tanggal 11-01-2019 pukul 21.30 wib.
14. Simanjuntak Mangisi, *Konvensi PBB 1982 tentang Hukum Laut, Makna dan Manfaatnya bagi Bangsa Indonesia*, Penerbit : Mitra Wacana Media, Jakarta 2018, hal 13.
15. Amarulla Octavian & Bayu A Yulianto, *Budaya, Identitas & Masalah Keamanan MARITIM,* Penerbit Universitas Petahanan Indonesia, Jakarta 2014, hal 6.
16. Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor Kep/ 2639/ VII/2018 Tanggal 23 Juli 2018 tentang *Doktrin Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut*, point 13.
17. Ibid pada point 13d.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Posal yang merupakan ujung tombak yang menangani tugas-tugas Dawilhanla terdiri dari Posal Kelas A yang dikomandani Perwira berpangkat Letnan Satu (Lettu), Posal Kelas B yang dikomandani Perwira berpangkat Letnan Dua (Letda), Posal Kelas C yang dikomandani Bintara berpangkat Pembantu Letnan Satu (Peltu).[18] Seharusnya Posal-Posal tersebut memiliki Babinpotmar yang berpangkat Bintara agar bisa bersinergi dengan Bintara Pembina Desa (Babinsa) TNIA AD dan Bintara Pembina Keamanan dan Ketertiban Masyarakat (Babinkamtibmas) Polri dalam menagani pembinaan potensi maritim.

Babinpotmar di Posal Kelas A berpangkat Sersan Mayor (Serma), di Posal Kelas B berpangkat Sersan Kepala (Serka) atau Sersan Satu (Sertu), Di Posal Kelas C berpangkat Sersan Dua (Serda). Babinpotmar-Babinopotmar tersebut seyogyanya memiliki kemampuan komunikasi sosial yang baik, santun dan cerdas serta tidak emosional yang mampu merangkul masyarakat untuk bersama-sama mengelola segenap potensi maritim di daerah binaan menjadi kekuatan pangan, industri, kekuatan pertahanan, oleh karena itu setiap prajurit yang akan ditempatkan sebagai Babinpotmar seharusnya mengikuti kursus atau penataran Babinpotmar yang dilaksanakan oleh staf potensi maritim/ dinas potensi maritim.

Adapun tugas-tugas yang dibebankan kepada Babinpotmar adalah :

- Melaksanakan fungsi pembinaan potensi maritim dan bertugas pokok melatih rakyat dalam penyuluhan bidang pertahanan laut serta pengawasan fasilitas dan prasarana pertahanan di pesisir.
- Melatih rakyat dalam penyuluhan bidang pertahanan laut maksunya membantu negara demi terlaksananya kegiatan komponen cadangan(Komcad) dan komponen dukungan (Komduk).
- Mendukung perencanaan, penyusunan, pengembangan, pengerahan serta pengendalian potensi maritim dengan segenap unsur geografi, demografi serta kondisi sosial untuk dijadikan sebagai ruang, alat dan kondisi juang (RAK Juang) demi kepentingan pertahanan negara.
- Memberikan penyuluhan kesadaran bela negara.
- Memberikan penyuluhan pembangunan di bidang pertahanan dan mendukung kesejahteraan masyarakat maritim
- Melakukan pengawasan fasilitas/ prasarana pertahanan di pesisir.
- Membina dan mengembangkan potensi maritim baik sumber daya alam maupun sumber daya manusia (nelayan dan insan maritim lainnya).

Keberadaan Babinpotmar di jajaran Satuan Komando Wilayah (Satkowil) di seluruh Posal sangat penting, selain sebagai prajurit terdepan yang bersosialisasi langsung dengan masyarakat maritim di desa pesisir, di wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar, juga memiliki fungsi dan tugas yang penting untuk menentukan dalam pengumpulan data Potensi Maritim. Eksistensi seorang Babinpotmar sebagai ujung tombak TNI Angkatan Laut dalam hal pembinaan masyarakat maritim, desa pesisir maupun dalam pengelolaan industri jasa maritim di wilayah merupakan syarat mutlak bagi keberhasilan pembinaan potensi maritim di masa yang akan datang. Tugas Babinpotmar secara terus menerus mengumpulkan, mengolah dan menganalisa data territorial di seluruh wilayah binaan TNI AL terutama di bidang maritim untuk selanjutnya digunakan sebagai salah satu aspek pertimbangan pimpinan di dalam menentukan cara bertindak yang baik.

Kekuatan maritim Cina yang membina milisinya dan kaum nelayan Cina melanjutkan perjuangan mereka menjadikan China sebagai kekuatan maritim besar sebagaimana yang diperintakan Presiden Cina Xi Jinping.[19] Keberadaan Babinpotmar juga demikian, diharapkan dapat mendukung pelaksanaan perekrutan dan pelatihan serta pergerakan Komponen Cadangan (Komcad) dan Komponen dukungan (Komduk) untuk TNI AL di lapangan guna pertahanan laut khususnya dalam pengendalihan wilayah pertahanan laut apabila terjadi konflik dengan negara-negara tetangga yang berbatasan laut dengan negara Indonesia disebabkan perebutan sumber daya alam.

18. Keputusan Kasal nomor KEP/467/III/2012 tanggal 29 Maret 2012 dan Keputusan Kasal Nomor Kep/ 326/II/2016 tanggal 16 Februari 2016.

19. https://news.detik.com/abc-australia/d-3205761/china-diduga-gunakan-nelayan-sebagai-milisi-di-laut-china-selatan, di akses pada tanggal 13 Januari 2019 pukul 22.31 Wib.

Sementara itu, kita juga dapat melihat bagaimana sumber daya alam kita diperebutkan bangsa lain. Dari sejak dahulu bangsa asing berusaha mengambil harta kekayaan laut kita dengan berbagai cara. Tidak ada alasan untuk memandang bahwa hal ini tidak lagi terjadi di masa kini. Artinya, masih ada ancaman dari bangsa asing yang ingin mengambil manfaat dari laut kita yang luas.[20] Kekayaan laut dan potensi maritim Indonesia yang melimpah banyak dicuri oleh bangsa lain. Oleh karena itu, untuk mencegah pencurian kekayaan laut kita terutama ikan agar tidak terjadi lagi, perlu adanya pembinaan kepada nelayan-nelayan sebagai ujung tombak dan adanya kekuatan maritim yang tangguh. Hal ini harus sudah menjadi komitmen nasional.

Peranan TNI AL dalam upaya mendukung komitmen nasional tentang kelautan yang meruapakan pemanfaatan potensi wilayah perairan nasional sebagai alternatif pembangunan bangsa guna meningkatkan perekonomian nasional, adalah merupakan kewajiban namun harus disesuaikan dengan kewenangan maupun batas-batas tugas pokok dan fungsi TNI AL sendiri yang tidak melibatkan pada fungsi dan kewenangan institusi lain.[21] Menumbuhkembangkan budaya, jiwa dan semangat bahari dikalangan masyarakat maritim dengan meningkatkan komunikasi sosial dialogis antara TNI AL dengan rakyat dalam suasana kekeluargaan yang akrab, wajar dan dinamis.[22] Kegiatan ini merupakan salah satu upaya-upaya peningkatan potensi maritim terutama sumber daya perikanan sesuai dengan sasaran pembangunan TNI AL abad XXI.

Sumber daya perikanan merupakan asset alam yang diekstraksi untuk memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi manusia. Namun demikian aspek manfaat ini memiliki berbagai dimensi, baik dimensi ekonomi, ekologi maupun sosial. Kompleksitas sumber daya ikan ini menyebabkan tujuan pembangunan perikanan yang semakin kompleks.[23] Salah satu bahan pangan yang dibutuhkan oleh masyarakat pada umumnya adalah ikan, apabila semakin banyak sumber perikanan dan dapat dihasilkan serta dinikmati oleh masyarakat maka dapat dikatakan masyarakat tersebut sejahtera. Tugas Babinpotmar juga mendukung peningkatan kesejaterahan masyarakat maritim, masyarakat maritim yang sejaterah akan memperkuat pertahanan laut berbasis kelautan.

Membangun negara berbasis kelautan harus dilakukan secara komprehensif, mulai dari perencanaan, kebijakan sampai pada aksi di lapangan yang didukung oleh berbagai sisi seperti permodalan, ilmu pengetahuan dan teknologi, kita belum mengarah kesana.[24] Perencanaan yang baik dalam membangun negara yang berbasis kelautan akan menghasilkan negara maritim yang besar, negara maritim yang besar adalah negara yang maritimnya (laut dan lingkungannya) kuat dalam membangun negaranya dan mempertahanankan lautnya. Pembinaan dan pengembangan potensi maritim saat ini sudah waktunya ditangani secara serius oleh satu satker di instansi TNI AL, sebagai ujung tombaknya dalam pembinaan dan pengembangan potensi maritim adalah Babinpotmar, Oleh karena itu, Babinpotmar sudah waktunya saat ini direalisasikan/ diwujudkan dengan tugas-tugas yang telah disampaikan diatas, bersinergi dengan Babinsa dan Babinkamtibmas juga berkoordinasi dengan instansi terkait yang menangani maritim.

Kesimpulan

1. Dihadapkan dengan semakin kompleknya tugas di bidang Dawilhanla, dalam rangka pembinaan dan pengembangan potensi maritim, keberadaan Babinpotmar sangat penting dan sangat dibutuhkan.
2. Dengan adanya jabatan Babinpotmar di Posal-Posal diseluruh Indonesia, penambahan anggaran sangat perlu untuk mendukung pelaksanaan tugas/ kegiatan Binpotmar.

Saran

1. Mohon dapatnya dalam proses validasi organisasi TNI AL diakomodasikan terbentuk struktur jabatan Babinpotmar pada tingkat Posal-Posal.

20. Ade Prasetia, *Ekonomi Maritim Indonesia*, Penerbit : Diandra Kreatif, Yogyakarta 2016, hal 49.
21. Alumni AKABRI Laut 1973 (AAL.XIX*), Bunga Rampai, Lautku Pengabdianku*, Yayasan Prasetya Jala Utama, Jakarta, 2001, hal 240-241.
22. Markas Besar TNI AL, *Pembinaan Potensi Maritim Untuk Mendukung Pertahanan Nasional Di Laut Memasuki Abad XXI,* Jakarta, Januari 2000, hal 26.
23. Akhmad Fauzi, *Ekonomi Perikanan, Teori, Kebijakan, dan Pengelolaan*, Penerbit : PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta 2010, hal 27.
24. Maritim Indonesia : *Perjuangkan Laut Jadi Prioritas Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN)*, Tahun 2013 hal 9

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2. Mohon dapatnya pemberian tunjangan Babinpot- mar baik tunjangan jabatan maupun tunjangan kinerja untuk mendukung pelaksanaan tugas/ kegiatan Binpotmar tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

A.Buku/ Majalah

Ade Prasetia, Ekonomi Maritim Indonesia, Penerbit : Diandra Kreatif, Cetakan 1, Yogyakarta 2016.

Akhmad Fauzi, Ekonomi Perikanan, Teori, Kebijakan, dan Pengelolaan, Penerbit : PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta 2010.

Alumni AKABRI Laut 1973 (AAL.XIX*), Bunga Rampai, Lautku Pengabdianku*, Yayasan Prasetya Jala Utama, Jakarta, 2001

Amarulla Octavian & Bayu A Yulianto, *Budaya, Iden- titas & Masalah Keamanan MARITIM,* Penerbit Universitas Petahanan Indonesia, Jakarta Juli 2014.

Arif Djohan Tunggal, *Pokok-Pokok Hukum Laut*, Penerbit : Harvarindo, Cetakan pertama, Januari 2010.

Didit Herdiawan, *Kedaulatan Pangan Maritim, Dinamika & Problematika*, Penerbit : Lembaga Ketahanan Nasional RI, Cetakan ke-satu, Jakarta, 2016.

Herry Setianegara, *Strategi Maritim Pada Perang Laut Nusantara dan Poros Maritim Dunia*, Penerbit : leutikaprio, Cetakan Pertama,Yogyakarta, Desem- ber 2014.

Jurnal Maritim Indonesia, *Pertumbuhan Ekonomi Maritim di Kepulauan Nusantara*, Pusat Pengka- jian Maritim, Seskoal, September 2018

Maritim Review ppal, *Momentum Menyelesaikan Masalah Mendasar di Laut Sebagai Prasyarat Terwujudnya Negara Maritim yang Maju*, Penerbit : Persatuan Purnawiwan Angkatan Laut, Jakarta 2017.

Maritim Indonesia : *Perjuangkan Laut Jadi Prioritas Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN)*, Edisi 30, Tahun 2013

Markas Besar TNI AL, *Pembinaan Potensi Maritim Untuk Mendukung Pertahanan Nasional Di Laut Memasuki Abad XXI,* Jakarta, Januari

Miftah Thoha, Pembinaan Organisasi, Rajawali Pers, Cetakan Pertama, Jakarta 1989.

M. Husseyin Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Ma- salah Pelayaran di Indonesia*, Penerbit : Fikahati Aneska, Cetakan kedua Jakarta 2015.

Rilus A. Kinseng, *Konflik Nelayan*, Penerbit : Yayasan Pustaka Bogor Indonesia,

Cetakan pertama, Jakarta, November 2014.

Simanjuntak Mangisi, *Konvensi PBB 1982 tentang*

Hukum Laut, Makna dan Manfaat nya bagi Bangsa Indonesia, Penerbit : Mitra Wacana Media, Jakarta 2018.

B.Undang-Undang/ Keputusan / Doktrin :

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI.

Keputusan KepalaStafAngkatanLaut NomorKep/07/II/2001 tentang Doktrin TNIAngkatan Laut Eka Sasana Jaya Tanggal 23 Februaru 2001.

Keputusan Kasal nomor KEP/467/III/2012 tanggal 29 Maret 2012 dan Keputusan Kasal

Nomor Kep/ 326/II/2016 tanggal 16 Februari 2016.

C. Internet :

http/ www/ materi4belajar.blogspot, di download pada tanggal 11-01-2019 pukul 21.30 wib.

https://news.detik.com/abc-australia/d-3205761/ china-diduga-gunakan-nelayan-sebagai-milisi- di-laut-china-selatan, di akses tanggal 13 Januari 2019 pukul 22.31 Wib.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENELITIAN ARKEOLOGI BAWAH AIR DI INDONESIA TANTANGAN, PELUANG, DAN ARAH KEBIJAKAN PENELITIAN ARKEOLOGI MARITIM[3]

Siswanto
(Balai Arkeologi Yogyakarta)

ABSTRACT

In Indonesia, underwater archaeology as a part of maritime study seems to be isolated, because the study has not yet made significant contribution to the understanding of maritime life ways in the archipelago. Various archaeological data needed to reveal the history of human settlement, insular trade, maritime history, migration, and other aspects of maritime culture in the archipelago are still concealed at the bottom of the sea or rivers. On the other hand, the development of underwater archeology in Indonesia is still left far behind compared to other Southeast Asian countries, so the abundant underwater archaeological data are still unreachable. So far, the existing underwater archaeology activities carried out within this largest archipelagic country are still aimed at exploring underwater "treasure", with very limited concern on archaeological research. On another side, it is certainly aware that a"real" underwater archaeological research require the readiness of both human resources as well as the supporting equipments. Therefore, to develop more proper underwater archaeological activities, it is necessary to establish clear and executable policies and strategy, e.g by improving the quality and quantity of resources, establishing networking, and conducting other potential activities periodically, consistently, with high discipline.

*.....melangkahkan satu langkah ke depan akan lebih baik daripada hanya membicarakan rencana seribu langkah. (motivator **Mario Teguh**)*

PENDAHULUAN

Hingga saat ini, kita belum bisa menyusun kembali dengan pasti tahap-tahap penghunian Nusantara pada awal mula sejarahnya. Namun, sudah jelas bahwa pada kurun waktu seribu tahun pertama sebelum Masehi daerah ini sudah termasuk suatu kawasan budaya besar, yang mengandaikan adanya hubungan laut yang tetap (Lombard, 2005). Ungkapan Denys Lombard tersebut menjadi tantangan bagi studi arkeologi

[3] Pernah dipresentasikan pada Seminar Evaluasi Hasil Penelitian Arkeologi, Sanur, Denpasar – Bali, 2-5 November 2009

maritim maupun ilmu lain untuk mengungkap sejarah hunian manusia di Nusantara ini. Kenyataannya, sampai saat ini masih banyak bingkai-bingkai yang kosong tentang sejarah hunian, sejarah perdagangan insuler, sejarah pelayaran, dan migrasi di Nusantara. Bingkai-bingkai kosong yang harus diisi dan pertanyaan harus dijawab, sedangkan jawaban-jawaban diantaranya sekarang masih banyak tersimpan di dalam laut.

Dalam konteks sejarah panjang penghunian manusia di Nusantara, tantangan yang muncul adalah pembuktian adanya pergerakan atau migrasi manusia purba. Banyak ahli berpendapat bahwa migrasi manusia purba telah berlangsung tidak hanya ribuan tahun lalu tetapi sejak ratusan ribu tahun yang lalu. Tanudirjo (2008) memaparkan bahwa *Homo erectus* sebagai manusia tertua penghuni Pulau Jawa ketika itu bahkan telah hidup di Pulau Flores pada sekitar 800.000 tahun yang lalu. Diyakini waktu itu mereka telah memiliki teknologi pelayaran sederhana sehingga dapat berlayar menyeberangi selat-selat sempit di antara pulau-pulau besar di daerah ini, terutama di sebelah timur Paparan Sunda. Diduga *Homo erectus* telah mampu merakit bambu menjadi perahu sederhana yang cukup handal untuk menyeberangi selat yang berjarak beberapa puluh meter pada musim-musim laut tenang. Lebih lanjut Tanudirjo (2008) mengungkapkan bahwa persebaran manusia dari satu pulau ke pulau lain tidak mungkin dapat dilakukan apabila teknologi pelayaran yang dikuasai manusia tidak cukup handal. Sayang sekali hingga saat ini belum ada data arkeologis yang dapat dipakai merekonstruksi teknologi pelayaran yang berkembang pada kala itu.

Sesungguhnya penelitian arkeologi bawah air (*underwater archaeology)* maupun penelitian arkeologi di atas air (darat) pada intinya mempunyai niat atau tujuannya tidak berbeda, yaitu untuk menggali informasi tentang budaya masyarakat masa lalu, menyusun sejarah kebudayaan, merekonstruksi cara-cara hidup maupun proses perubahan kebudayaan melalui benda-benda yang ditinggalkan manusia. Hanya saja karena keberadaan benda yang menjadi objek penelitian tersebut berbeda antara di darat dan di dalam air maka diperlukan metode, cara, dan teknik yang berbeda pula.

Arkeologi bawah air merupakan bagian dari arkeologi maritim (*maritime archaeology*) yaitu suatu ilmu yang mempelajari aktivitas manusia masa lalu yang berhubungan dengan laut. Lebih jauh Green (2004) menguraikan bahwa arkeologi maritim menjadi bagian dari arkeologi. Dengan demikian merupakan suatu disiplin yang ilmiah. Arkeologi maritim mempunyai tatacara kerja yang sederhana. Pertama-tama tentu Arkeologi maritim harus bekerja sistematis. Selanjutnya, informasi yang diperoleh harus direkam sebanyak-banyaknya dan didokumentasikan dengan baik, dan akhirnya pekerjaan harus secara penuh dianalisa lalu diterbitkan. Dalam penelitian yang melibatkan penggalian, material yang didapat harus dipelihara dengan baik sehingga dapat dipelajari di masa datang dan diterbitkan, terutama dalam bentuk laporan dari suatu penggalian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(ekskavasi). Koleksi harus disimpan dengan rapi dan terpadu, dalam rangka menjamin penyimpanan dan kelestariannya untuk jangka panjang.

Anggapan umum bahwa penelitian arkeologi bawah air sama dengan kegiatan pengangkatan harta karun adalah sangat keliru. Pengangkatan harta karun dari bangkai kapal tenggelam biasanya cenderung bertujuan mendapatkan isi maupun bagian kapal yang bernilai ekonomi, sedangkan penelitian arkeologi bawah air tidak harus mengangkat benda-benda arkeologi bawah air dan tidak memilih hanya yang bernilai ekonomi. Dalam penelitian arkeologi bawah air, yang diangkat utamanya adalah nilai ilmiahnya berupa data atau informasi yang melekat pada benda-benda tersebut. Hal ini dilakukan untuk mempelajari dan mengungkapkan aktivitas masyarakat masa lampau berkaitan dengan laut sebagaimana tujuan disiplin arkeologi maritim. Kegiatan pengangkatan harta karun dan penelitian arkeologi bawah air mempunyai tujuan berbeda walaupun bisa dilaksanakan bersama-sama.

Penelitian arkeologi bawah air di Indonesia hingga kini belum menunjukkan hasil yang berarti, bahkan dapat dikatakan belum benar-benar dilakukan, seolah sedang tidur panjang. Apa yang telah dilakukan selama ini, baik oleh arkeolog maupun pihak lain, tidak lebih dari survei penjajagan lokasi perahu-perahu tenggelam (*shipwrecks*) dan penelitian arkeologi maritim. Akhir-akhir ini, antara tahun 2004 – 2005, ada beberapa kegiatan arkeologi bawah air yang dilakukan pihak swasta, antara lain pengangkatan benda arkeologis bawah air di perairan utara Cirebon (Laut Jawa). Namun, kegiatan tersebut tujuannya lebih diutamakan pada pengangkatan harta karun atau Benda berharga asal Muatan Kapal Tenggelam (BMKT).

Perkembangan arkeologi bawah air di Indonesia sebenarnya telah mulai dirintis pada dekade 1980-an, yang dimulai dengan pengiriman beberapa arkeolog Indonesia untuk tergabung dalam *SEAMEO Project in Archaeology and Fine Art (SPAFA)* di Thailand. Penanganan sumber daya arkeologi di perairan Indonesia sudah mulai bangkit saat itu. Ada kesadaran bahwa sumber daya arkeologi di bawah perairan Nusantara begitu banyak dan mengundang pengambilan secara illegal. Seiring dengan pencetakan tenaga terlatih, terutama untuk penyelaman, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan membentuk Seksi Pengendalian Peninggalan Bawah Air yang bertugas mengurusi peninggalan sumber daya budaya bawah air dalam lingkungan Direktorat Jenderal Kebudayaan. Namun, peristiwa hilangnya arkeolog bawah air dalam kegiatan penelisikan pengangkatan harta karun kapal Geldermalsen milik VOC di perairan Riau pada tahun 1985-1986 seolah menjadi titik awal "tenggelamnya" atau tidurnya pengelolaan arkeologi bawah air Indonesia. Selanjutnya, karena tenaga terlatih terbatas, kebutuhan anggaran yang besar, keterbatasan peralatan untuk pengangkatan peninggalan bawah air, serta adanya insiden hilangnya seorang perintis arkeologi bawah air, maka semangat pengelolaan benda purbakala di bawah air di Indonesia menjadi kendur.

Kebangkitan kembali arkeologi bawah air di Indonesia saat ini mulai dirasakan dengan adanya institusi pemerintah yang menangani khusus

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

sumber daya budaya bawah air, yaitu Direktorat Peninggalan Bawah Air di lingkungan Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Departemen Kebudayaan dan Pariwisata. Kegiatan lembaga baru tersebut bisa disebut memulai dari awal, dimana hal yang paling mendesak adalah penyiapan ketrampilan sumber daya manusia, yaitu melakukan kegiatan pendidikan dan pelatihan dalam rangka pengembangan dan pencetakan sumber daya manusia di bidang arkeologi bawah air. Selanjutnya lembaga ini perlu menerbitkan aturan-aturan atau regulasi-regulasi dan silabus pengelolaan peninggalan bawah air. Kebangkitan dari tidur panjang pengelolaan arkeologi bawah air di Indonesia akhir-akhir ini semakin terasa dengan munculnya berbagai minat perorangan maupun lembaga yang peduli terhadap peninggalan bawah air.

POTENSI OBYEK PENELITIAN ARKEOLOGI BAWAH AIR

Arkeologi bawah air secara khusus ditujukan untuk kegiatan penelitian arkeologi di perairan Indonesia dapat dikatakan belum pernah dilakukan. *Underwater archaeology* selama ini masih sebatas pengangkatan harta karun dari kapal tenggelam, survei lokasi tenggelamnya kapal kuna, atau diskusi tentang arkeologi maritim. Kegiatan tersebut hampir semua dilakukan pihak ketiga, yaitu swasta dalam negeri yang melibatkan atau kerjasama dengan pihak asing. Barangkali hal ini sebabkan karena pemerintah merasa "tidak mampu" baik secara finansial maupun secara teknik untuk melakukan penelitian sendiri. Alasan ini pula yang membayangi lambatnya penanganan peninggalan bawah air oleh bangsa sendiri.

Kini saatnya untuk tidak hanya berpikir tetapi bertindak untuk menggali potensi dan merekonstruksi sejarah peninggalan bawah air di Nusantara. Wilayah Nusantara yang sebagian besar perairan diduga sangat besar potensi kandungan kapal karamnya. Berdasarkan sumber Litbang Oseanologi tercatat sekitar kurang lebih 463 titik situs bawah air, *Arsip Organisasi Arkeologi di Belanda* menginformasikan sekitar 245 kapal VOC, sedangkan *Tony Wells, Shipwrecks & Sunken Tresure* menyebutkan ada sekitar 186 kapal VOC. Adapun sebaran titik tersebut terdapat di perairan Selat Malaka, Sumatra Selatan yang tersebar di Selat Bangka, Perairan Riau, Selat Gaspar, Perairan Belitung, Perairan Enggano, Kepulauan Seribu-Selat Sunda, Pelabuhan Ratu, Perairan Cilacap - Jawa Tengah, Laut Jawa, Perairan Karimun Jawa-Pantai Jepara, Selat Madura-Pulau Kangean, Selat Karimata, Nusa Tenggara Barat-Timur, Perairan Arafura, Perairan Irian Jaya, Perairan Morotai-Teluk Kao, Perairan Halmahera Tidore- Bacan, Perairan Ambon – Buru, Perairan Teluk Tomini dan Perairan Selat Makassar (Anonim. 2007).

Balai Arkeologi Yogyakarta dengan wilayah kerja meliputi Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Provinsi Jawa Tengah, dan Provinsi Jawa Timur, tentu hanya dapat melakukan kegiatan identifikasi potensi peninggalan bawah air secara terbatas di kawasan Laut Jawa dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Samudera Indonesia. Aktivitas survei arkeologi bawah air untuk memperoleh titik *shipwrecks* oleh Balai Arkeologi Yogyakarta secara mandiri belum pernah dilakukan, namun data hasil survei lembaga lain bisa dijadikan acuan awal. Tabel berikut merupakan contoh data potensi peninggalan bawah air di perairan Laut Jawa dan perairan Samudera Indonesia.

Tabel Data Obyek Penelitian Arkeologi Bawah Air

No	Lokasi Perairan	Jumlah Lokasi /Situs
1	Perairan Jawa Tengah	9
2	Karimun Jawa, Jepara	14
3	Selat Madura	5
4	Perairan Cilacap, Jawa Tengah	51
	Jumlah	79

Sumber: Badan Riset Kelautan dan Perikanan, DKP

Berdasarkan tabel di atas, jumlah situs *shipwrecks* yang berada di kawasan kerja Balai Arkeologi Yogyakarta sedikitnya terdapat 79 situs. Jumlah tersebut tentu bisa lebih banyak dan bisa kurang untuk kepentingan penelitian arkeologi bawah air. Hal ini disebabkan karena data hasil riset Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) tersebut tidak menyebutkan jenis temuannya, serta apakah titik-titik temuan itu termasuk benda cagar budaya atau bukan. Kapal-kapal tenggelam di dalam hasil riset tersebut bisa jadi merupakan kapal-kapal yang relatif baru, sedangkan kapal-kapal kuna katagori sebagai benda cagar budaya tidak atau belum terdeteksi. Akan menjadi tantangan yang tidak ringan bagi penelitian arkeologi bawah air apabila sejumlah temuan kapal-kapal tenggelam tersebut seluruhnya termasuk benda cagar budaya.

KEGIATAN YANG TELAH DILAKUKAN

1. Pengembangan SDM dan Sarana Penunjang

Sebagai negeri kepulauan, sangat ironis bila pengembangan penelitian arkeologi bawah air di Indonesia sangat ketinggalan dibanding negara lain. Tingkat ketertinggalan tersebut sangat tidak sebanding dengan potensi obyek penelitian yang ada. Kegiatan dan perhatian terhadap peninggalan bawah air sebenarnya pernah dimulai yaitu pada dekade 1980-an, ketika Pusat Penelitian Arkeologi Nasional (Puslit Arkenas) melalui Departemen Pendidikan dan Kebudayaan telah berupaya memulai pengembangan penelitian bawah air dengan menyiapkan tenaga peneliti,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

teknisi, dan sarananya. Pada tahun 1985 sejumlah peneliti dan teknisi mengikuti pelatihan arkeologi bawah air di Thailand. Upaya ini perlu dilakukan karena disadari bahwa jumlah tenaga arkeologi bawah air di Indonesia waktu itu sangat terbatas. Pendidikan tenaga arkeologi bawah air di Thailand diselenggarakan oleh *SEAMEO Project in Archaeology and Fine Art (SPAFA)* dan meliputi pendidikan penyelaman, konservasi, dan fotografi.

Mengapa pengembangan penelitian arkeologi bawah air di Indonesia tertidur?, Ada beberapa keadaan yang menyebabkan keadaan ini terjadi. Pertama, penelitian arkeologi bawah air memiliki tingkat kesulitan yang lebih tinggi dan tingkat resiko keselamatan yang tinggi dibandingkan penelitian arkeologi di darat. Kedua, terbatasnya sumber daya manusia (SDM) yang terlatih. Ketiga, mahalnya perlengkapan sarana penunjang maupun pembiayaan operasional penelitian yang tinggi. Semua itu menjadi faktor yang menjadi kendala untuk melakukan penelitian arkeologi bawah air di Indonesia. Oleh karena itu jalan untuk menuju penelitian arkeologi bawah air tidak semudah membalikkan telapak tangan dan oleh karenanya perlu pentahapan menyiapkan kemampuan dari segala aspek.

Di sisi lain, kini ada harapan baru yang lebih cerah dengan makin meningkatnya minat generasi baru untuk mengembangkan dan menggali potensi peninggalan bawah air. Dimulai pada tahun 2006, Balai Arkeologi Yogyakarta secara bertahap mulai mengembangkan *underwater archaeology*. Aksi ini diawali dengan pengembangan SDM berupa pelatihan dan sertifikasi penyelaman, pengembangan dan pengadaan peralatan, serta pengembangan isu-isu arkeologi maritim. Selain itu, secara bertahap juga dibentuk unit khusus *underwater archaeology* yang terdiri atas para peneliti, teknisi, dan staf pendukung lain.

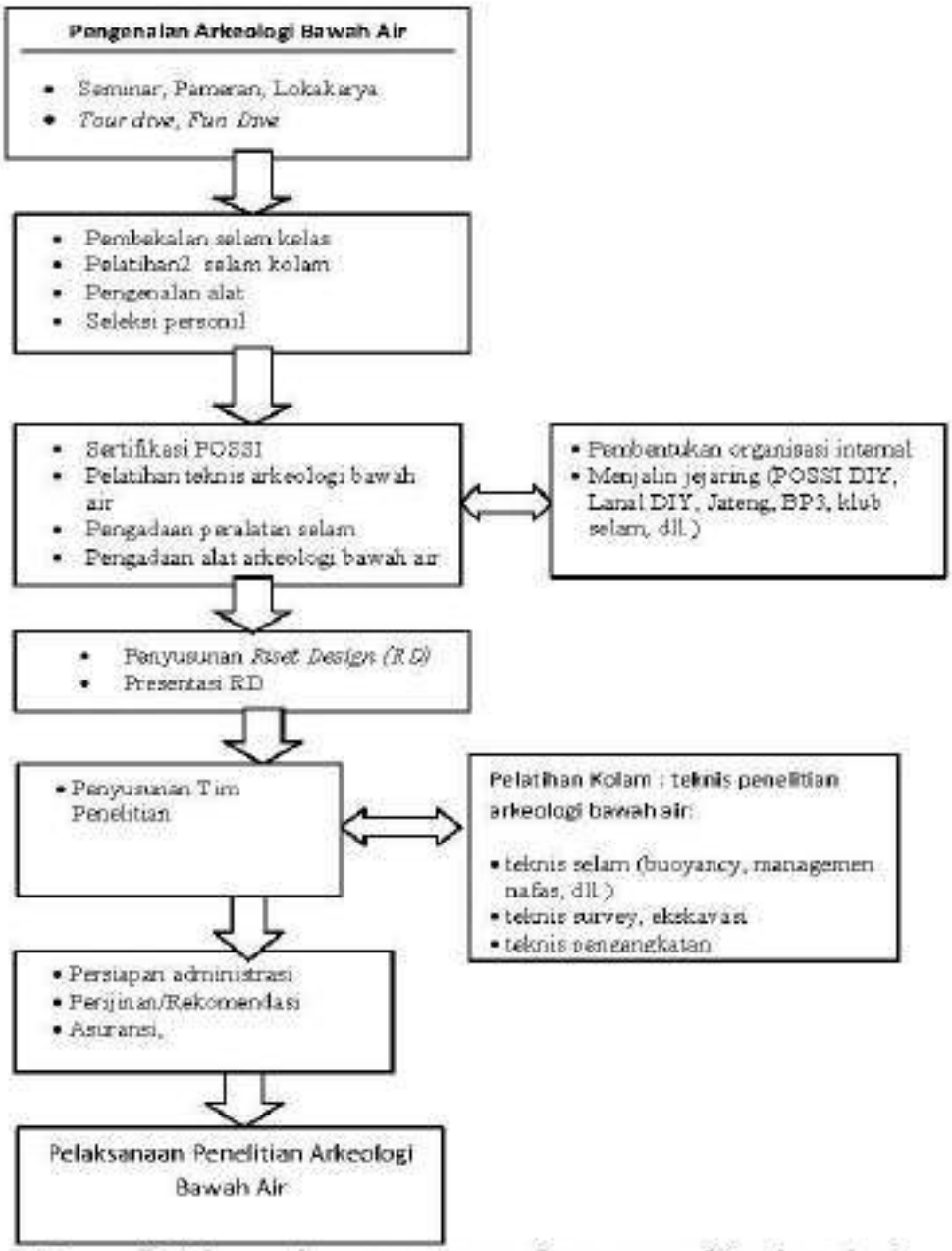
Setelah tiga tahun mempersiapkan bekal ketrampilan *underwater archaeology*, akhirnya Balai Arkeologi Yogyakarta telah sampai pada tahap untuk melaksanakan penelitian bawah air. Pada tahap awal sebagai dasar pengetahuan tentang penelitian arkeologi bawah air maka dilakukan penelitian perahu tenggelam di perairan Karimunjawa, Jepara, Jawa Tengah. Dasar kompetensi untuk pelaksanaan penelitian arkeologi bawah air yang ditetapkan oleh Balai Arkeologi Yogyakarta adalah sebagai berikut:

- SDM dengan sertifikasi POSSI (A1: 2 orang, A2: 5 orang, dan A3: 2 orang), dan belum sertifikasi 2 orang.
- Peralatan selam dan peralatan kerja arkelogi bawah air,
- Ada jaringan penyelaman antara: POSSI, TNI-AL, dan Club-club selam.
- Peningkatan ketrampilan spesialisasi dalam *underwater archaeology* (manajemen penyelaman, fotografi-videografi, pemetaan dan penggambaran, arkeologi maritim, dll.)

Seperti diketahui, kegiatan penelitian arkeologi bawah air memiliki kesulitan tinggi, sehingga resiko keselamatan personil tinggi apabila tidak dilakukan dengan tenaga terlatih dan disiplin tinggi. Langkah pertama mereka harus dibekali dengan ketrampilan penyelaman dan segala pengetahuan keselamatan penyelaman di laut lepas.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hanya berbekal minat dan antusiasme personil tentang arkeologi bawah air saja belum cukup. Mereka harus betul-betul mempunyai kemampuan yang memadai untuk menuju ke benda purbakala di bawah air. Oleh karena itu pembekalan ilmu, teknik, dan persiapan fisik lebih didahulukan. Tahapan selanjutnya adalah membuat rancangan kegiatan



Bagan alir tahapan dan proses pengembangan penelitian bawah air di Balai Arkeologi Yogyakarta.

penelitian yang disesuaikan dengan kemampuan pengetahuan dan ketrampilan, serta melibatkan pihak lain yang lebih berkompeten. Urutan pentahapan pengembangan penelitian arkeologi bawah air di Balai Arkeologi Yogyakarta dalam bentuk bagan alir seperti dalam lampiran bagan alir di bawah.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Upaya pengembangan SDM arkeologi bawah air di Balai Arkeologi Yogyakarta tidak terbatas untuk penelitian saja. Ketrampilan penyelaman (*diving*) harus terus menerus dilakukan untuk meningkatkan kemahiran dan untuk keselamatan penyelam. Oleh karena itu kegiatan penyelaman di luar kedinasan pun dapat diikuti, selain untuk menambah ketrampilan penyelam, penambahan jam selam juga untuk menjalin jejaring antar penyelam baik perorangan, lembaga, asosiasi maupun klub-klub. Sebagai contoh pada tanggal 17 Agustus 2009 mengikutsertakan anggota penyelam untuk mengikuti upacara bendera di bawah laut Bunaken - Manado. Keikutsertaan penyelam Balai Arkeologi Yogyakarta dalam kegiatan tersebut merupakan kebanggaan atas kepercayaan yang difasilitasi seluruhnya dari TNI-AL.

2. Pengembangan Penelitian Arkeologi Maritim

Sebagai negara kepulauan, Indonesia tidak boleh mengabaikan pentingnya penelitian sejarah maritim. Segera ada kesadaran bahwa wawasan bahari tidak hanya diperlukan untuk zaman yang lampau atau zaman bahari, melainkan sangat penting bagi eksistensi dan kelangsungan hidup suatu negara kepulauan (Koestoro, tt). Untuk merekonstruksi sejarah maritim diperlukan data, sedangkan data yang relatif aman adalah data arkeologis yang masih berada di dalam laut. Renfrew & Bahn (1991) menyatakan bahwa pada beberapa kesempatan, sumber terkaya dari bukti arkeologi mengenai peristiwa sejarah itu diperoleh melalui sisa bangkai perahu yang terpelihara dalam lingkungan tempat obyek tersebut berada yang berhasil diliput melalui kerja arkeologi maritim.

Penelitian arkeologi maritim di Balai Arkeologi Yogyakarta dalam riwayatnya memang pernah dilakukan antara tahun 1995 s.d. 1998. Ketika itu, penelitian arkeologi maritim lebih ditekankan kepada kajian keterkaitan budaya antara kepulauan di perairan utara Jawa dengan budaya Jawa. Setelah itu terjadi kevakuman kegiatan penelitian arkeologi maritim, kemudian kegiatan baru diawali kembali dengan adanya temuan perahu kuna di Desa Punjulharjo, Kecamatan Rembang, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah. Penelitian arkeologi pada perahu tersebut bertujuan untuk mengungkap informasi arkeologis yang melekat pada perahu kuna. Sisa-sisa perahu dalam bentuk apapun akan memberikan informasi yang penting setelah melalui penelitian arkeologi. Atribut-atribut yang melekat pada perahu dan artefak sertaan lainnya merupakan data penting untuk diungkap melalui penelitian. Misalnya, analisis teknologi rancang bangun perahu. Melalui hasil rekonstruksi rancang bangun perahu juga dapat diketahui periodisasi perahu saat kapan masih aktif digunakan, fungsi perahu, berapa kisaran berat muatannya, berapa jarak jelajahnya, serta apa saja muatannya. Setelah dilakukan penelitian pada bulan Juni 2009 hasil sementara diperoleh gambaran bahwa rancang bangun atau model perahu Punjulharjo Rembang adalah "teknik papan-ikat dan kupingan-pengikat", dalam istilah asing disebut "*sewn-plank and lashed-lug technique*". Teknik pembuatan perahu demikian berkembang di Asia Tenggara sehingga sering disebut juga teknik tradisi Asia Tenggara (Manguin, 1985).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan tersebut di atas adalah gambaran kesiapan lembaga penelitian arkeologi untuk mengembangkan penelitian arkeologi bawah air dengan serius. Banyak celah yang belum terisi akan diupayakan untuk dilengkapi dalam rangka pengembangan penelitian arkeologi maritim di Indonesia. Kegiatan yang sudah dilakukan akan selalu dievaluasi, dan terbuka bagi masukan dan kritik dari pihak lain demi kesempurnaan kegiatan atau tugas yang tidak ringan tersebut.

PENUTUP

Merubah paradigma orientasi penelitian arkeologi darat ke orientasi penelitian arkeologi bawah air di Indonesia tidak mudah. Penelitian arkeologi yang telah bertahun-tahun mengeksplorasi peninggalan arkeologi di darat pun masih banyak tantangan yang tidak mudah, apalagi menengok ke arah eksplorasi peninggalan di bawah air. Paradigma penelitian arkeologi untuk mengungkap sejarah peradaban di Nusantara seharusnya menyeluruh dan tidak terkotak-kotak. Oleh karena itu kini saatnya penelitian arkeologi bawah air yang penuh hambatan dan banyak kelemahan *(weakness)* dijadikan tantangan (*challenge*) tersendiri, dan bagaimana tantangan tersebut bisa dijadikan peluang *(opportunity)* ke depan untuk pengembangan penelitian arkeologi maritim Nusantara.

Pengembangan penelitian arkeologi bawah air di Indonesia tidak sekedar mengungkap sejarah budaya kemaritiman Nusantara saja, namun di balik kegiatan itu diperlukan persyaratan yang tidak mudah dan tidak murah. Minat yang besar dan ilmu yang tinggi belum bisa menjadi modal yang cukup untuk meraih keberhasilan penelitian arkelogi bawah air. Persiapan sumber daya manusia di bidang ketrampilan *(skills)*, penambahan wawasan teknis dan akademis, perencanaan strategis, koordinasi dan menciptakan jejaring dengan lain pihak, menciptakan insan *underwater archaeology* yang komitmen dan mampu bekerjasama secara kompak baik di bawah air maupun di atas air, adalah kebutuhan yang standar sebagai modal pengembangan penelitian. Di lain pihak persiapan instrument penelitian dan penyelaman yang jauh berbeda dengan instrumen penelitian di darat secara bertahap harus memenuhi kebutuhan dasar dengan kualitas standar minimal.

Memulai dari segala keterbatasan namun tidak mengabaikan nilai ilmiah dan keselamatan adalah lebih baik daripada menunggu kondisi ideal tercipta tanpa kepastian. Karena itu, semangat pengembangan arkeologi bawah air di Balai Arkeologi Yogyakarta, yang dimulai pada awal tahun 2006, akan dijadikan tonggak awal perintisan pengelolaan peninggalan bawah air dalam bentuk penelitian. Aspek penelitian arkelogi bawah air yang tidak sedikit berkaitan dengan aspek lain yang saling menunjang dan saling melengkapi merupakan sebuah tantangan. Oleh karena itu penelitian arkeologi bawah air dengan segala aspeknya akan menjadi salah satu kegiatan strategis pengelolaan benda arkeologis peninggalan di bawah air.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Karena merupakan kegiatan strategis maka perlu langkah-langkah strategis pula, dengan demikian perlu perencanaan yang akan dituangkan dalam rencana strategik (Renstra) Balai Arkeologi Yogyakarta 2010-2014.

Sebagaimana diuraikan di atas, kebijakan pengembangan penelitian arkeologi bawah air di Balai Arkeologi Yogyakarta dapat dirumuskan sebagai berikut.

1. Mengarahkan dan menambah wawasan tentang paradigma serta orientasi penelitian arkeologi maritim (bahari),
2. Menyiapkan sumber daya manusia professional di bidang kajian arkeologi maritim dan ketrampilan penyelaman *(diving)*, serta membuka peluang pengembangannya.
3. Pembentukan kelompok interen peminat profesi penyelaman dan profesi penunjang penelitian bawah air,
4. Memfasilitasi latihan penyelaman secara kontinyu dan pengikutsertaan anggota penyelam dalam kegiatan *(event)* penyelaman di luar penelitian,
5. Pengadaan peralatan penyelaman dan peralatan penunjang penelitian arkeologi bawah air yang sesuai operasional dan proporsional dengan standard minimal,
6. Menjalin jejaring *(networking)* dan kerjasama dengan *stakeholders* yang berkaitan dengan kajian arkeologi maritim maupun penyelaman,
7. Menuangkan kebijakan perencanaa penelitian arkeologi bawah air ke dalam rancangan strategis Balai Arkeologi Yogyakarta.
8. Melakukan evaluasi secara periodik seluruh kegiatan setahun sekali untuk peningkatan kinerja.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

KEPUSTAKAAN

Anonim, 2007. *Jalan Panjang Menuju Arkeologi Bawah Air.* http://celebesarchaeology.wordpress.com

_____. tt. Departemen Kelautan dan Perikanan. http://statistik.dkp.go.id/download

Green. Jeremy. 2004. *Maritime Archeology – A Technical Handbook.* Second edition. ELSEVIER Academic Press. Amsterdam – Boston – Heidelberg - London-New York – Oxford - Paris – San Diego – San Francisco – Singapore - Sydney – Tokyo.

Koestoro, Lucas Partanda. tt. *Arkeologi dan Pengenalan Prasejarah Perahu Nusantara.* balarmedan.wordpress.com

Lombard, Denys. 2005. *Nusa Jawa: Silang Budaya – Bagian II: Jaringan Asia.* Gramedia Pustaka Utama – Forum Jakarta-Paris – Ecole Francaise d'Extreme-Orient (EFEO).

Manguin, P.Y., 1985. "Sewn-plank Craft of Southeast Asia. A Preliminary Survey", in *Sewn Planked Boats.* Archaeological and Ethnographic papers on those presented to a conference at Greenwich in November, 1984. Sean McGrail and Eric Kentley (eds.). National Maritime Museum, Greenwich, Archaeological Series No. 10. BAR International Series 276.

Renfrew, Colin & Paul Bahn, 1991. *Archaeology. Theories, Methods, And Practice.* London: Thames and Hudson.

Tanudirjo, Daud Aris. 2008. "Awal Jaringan Pelayaran dan Perdagangan" dalam *Kapal Karam Abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon.* Bambang Budi Utomo (ed.) PANNAS-BMKT, Jakarta.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM MENDUKUNG PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN

Adris.A.Putra[1], Susanti Djalante[2]

[1]Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Haluoleo Kendari, Indonesia.
E-mail:putra_adris@yahoo.com
[2]Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Haluoleo Kendari, Indonesia
E-mail:sdjalante@yahoo.com

ABSTRAK

Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik. Oleh karena itu dibutuhkan pengelolaan pelabuhan dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat. Transportasi laut sangat berperan dalam distribusian barang dan jasa di Indonesia khususnya pulau-pulau di Bagian Timur Indonesia. Untuk menunjang peran tersebut dibutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan dengan fasilitas yang mencukupi. Salah satu pelabuhan di kawasan ini yang memiliki posisi staregis yang baik untuk dikembangkan berdasarkan potensi perekonomian untuk meningkatkan pembangunan wilayah adalah Pelabuhan Bungkutoko

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis infrastruktur Pelabuhan dan dan merumuskan strategi pengembangan pelabuhan. Lokasi penelitian terletak di Pelabuhan Bungkutoko Kendari Sulawesi Tenggara. Penelitian ini bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif, yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis kebutuhan pelayanan pelabuhan. Desain penelitian yang dilaksanakan menggunakan metode survey atau langsung ke lokasi penelitian dengan tujuan untuk memperoleh data dan informasi yang akurat.

Hasil penelitian menunjukan operasional pelayanan Pelabuhan Bungkutoko Kendari menunjukan bahwa rata-rata kapal bekerja di tambatan (ET) yaitu 36.48 jam dan rata-rata lamanya satu kapal berada di pelabuhan (BT) yaitu 85.41 jam, pemanfaatan dermaga (BOR) kurang baik yaitu 56.50 %. Pemanfaatan gudang/lapangan penumpukan relatif rendah karena menggunakan sistem truck lossing. Kebutuhan dermaga petikemas di Pelabuhan Bungkutoko memerlukan pembangunan 1 unit dermaga, pelayanan angkutan petikemas dan multiguna sangat lambat dibanding kebutuhan sehingga pelayanan waktu kapal dan kelancaran komoditi belum begitu memuaskan masyarakat. Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan pada umumnya kritis untuk menghadapi pertumbuhan lalu lintas angkutan laut untuk periode 5 tahun mendatang. Strategi pengembangan yaitu perluasan pembangunan infrastruktur, dengan kebijakan meningkatan investasi pemerintah di bidang infrastruktur,meningkatan dan perluasan kapasitas infrastruktur dan peningkatan akses jaringan jalan wilayah pelabuhan

Kata kunci: Pengembangan,Transportasi,Pelayanan,Pelabuhan

PENDAHULUAN

Pengembangan transportasi diarahkan untuk menjembatani kesenjangan antar wilayah dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan. Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya angkut banyak, dan biaya relatif murah. Guna menunjang perdagangan dan lalu-lintas muatan, pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal dapat berlabuh, bersandar, melakukan bongkar muat barang dan penerusan ke daerah lainnya (Kramadibrata, 1985).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pelabuhan merupakan sarana yang penting terutama bagi transportasi laut, dengan adanya transportasi ini, jarak tempuh yang dibutuhkan akan terasa lebih cepat, terutama bagi perkembangan ekonomi suatu daerah dimana pusat produksi barang konsumen dapat dipasarkan dengan cepat dan lancar. Selain itu pada bidang ekonomi, pelabuhan membawa dampak positif bagi perkembangan suatu daerah yang terisolir terutama daerah perairan dimana aksesibilitas melalui darat sulit dilakukan dengan baik.

Pembangunan infrastruktur suatu wilayah dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumber daya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumber daya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi. (Sudaryadi, 2007). Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraa sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula (Departemen Pekerjaan Umum, 2006). Pembangunan infrastruktur pelabuhan membutuhkan biaya yang besar, keberhasilan ataupun kegagalan dari proyek tersebut akan memiliki implikasi jangka panjang (Musso et. al., 2006). Keberadaan pelabuhan memberikan dampak pada pembangunan ekonomi di sekitar wilayah pelabuhan, sehingga keberhasilan pelabuhan tidak hanya memberikan keuntungan bagi para investornya tetapi juga pada pemerintah melalui eksternalitas yang menyebar pada perekonomian kawasan (Ho dan Ho, 2006).

Potensi kekayaan sumber daya alam di Sulawesi Tenggara yang sangat besar, terutama di sektor pertambangan, kehutanan, perkebunan, pertanian, perikanan, energi dan pariwisata, namun sumber daya alam yang besar ini belum membawa kesejahteraan bagi masyarakat. Hal ini disebabkan karena terbatasnya sarana dan prasarana transportasi yang mengakibatkan rendahnya aksesibilitas wilayah dan keterisolasian dan berdampak pada harga barang serta kebutuhan pokok jauh lebih mahal dibandingkan dengan harga di daerah lainnya di Indonesia. Melihat aktivitas kepelabuhanan yang terus meningkat, maka hal penting dilakukan untuk meningkatkan pengelolaan dan kinerja dari pelayanan pelabuhan dengan menyiapkan infrastruktur, sarana dan prasarana yang memadai untuk dapat menunjang kelancaran operasional pelayanan di pelabuhan Kendari. Berdasarkan uraian diatas, maka perlu dilakukan penelitian untuk menganalisis kinerja pelabuhan pada saat ini dan merumuskan strategi pengembangan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan.

TINJAUAN PUSTAKA

Pelabuhanan

Menurut Gurning dan Budiyanto, (2007), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sementara itu Suranto (2004), mengatakan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas–batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan faslitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sementara itu Jinca (2011) mengatakan bahwa pelabuhan laut adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan baik. Fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan, antara lain alur pelayaran untuk keluar masuk kapal dari dan ke pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan.

Infrastruktur Pelabuhan

Pembangunan infrastruktur adalah bagian integral dari pembangunan nasional. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektror transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Pendekatan pembangunan infrastruktur berbasis wilayah semakin penting untuk diperhatikan. Pengalaman menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi berperan besar untuk membuka isolasi wilayah, serta ketersediaan pengairan merupakan prasyarat kesuksesan pembangunan pertanian dan sektor-sektor lainnya

Berbagai studi telah dilakukan menunjukan begitu pentingnya peranan infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi, pengurangan kemiskinan, penciptaan lapangan kerja, dan bahkan secara spesifik terhadap perkembangan sektor pertanian. Kemudian studi lainnya juga menunjukkan bahwa investasi infrastruktur berpengaruh secara signifikan kepada pembangunan, terutama pada tahap awal pembangunan suatu negara World bank, 2004). Melihat besarnya dampak positif yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur ini, Bank Dunia menyatakan bahwa investasi di bidang infrastruktur memiliki peranan yang jauh lebih besar daripada investasi dalam bentuk kapital lainnya (Mujeri, 2002). Sementara itu penelitian yang dilakukan Calderon dan Serven (2004) menunjukkan bahwa adanya dampak pengembangan infrastruktur pada pertumbuhan ekonomi dan distribusi pendapatan. Studi ini menggunakan sampel data dari 121 negara-negara pada periode 1960-2000. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur yang sesuai memberikan pengaruh positif kepada pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Kualitas dan kuantitas infrastruktur yang buruk akan berdampak negatif pada pemerataan pendapatan

Dekker *et. al.* (2003) menekankan bahwa pembangunan infrastruktur melalui perluasan kapasitas akan memberikan dampak positif terhadap pembangunan ekonomi nasional dan regional. Pembangunan infrastruktur tersebut harus bisa diterima oleh masyarakat dengan berbagai macam pertimbangan seperti pertimbangan lingkungan, tata ruang kota dan aspek sosial ekonomis meskipun biaya pengembangan menjadi lebih mahal.

Maloni dan Jackson (2005) menemukan hal yang berbeda pada berbagai pelabuhan besar di Amerika Utara. Operator pelabuhan lebih memilih untuk meningkatkan produktivitas pelabuhan dalam mengantisipasi terjadinya peningkatan volume peti kemas yang akan datang. Hal tersebut dilakukan dengan pertimbangan biaya investasi dalam melakukan perluasan kapasitas yang disebabkan berbagai kendala. Hal tersebut diperkuat penelitian Dundovic dan Hess (2005) yang menunjukkan bahwa kapasitas terminal sangat bergantung kepada kemampuan peralatan pelabuhan dalam melakukan bongkar muat. Penyelenggaraan infrastruktur transportasi merupakan hal yang sangat vital dalam pembangunan karena berfungsi sebagai sarana untuk memperlancar dan mendukung aktivitas masyarakat. Transportasi memiliki fungsi dan peren sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan serta merupakan suatu sistem yang terdiri dari prasarana dan sarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia yang membentuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jaringan prasarana juga jaringan pelayanan.

Infrastruktur dalam konteks yang sangat luas menunjuk tidak hanya pada jumlah kontainer yang tertampung, krane dan wilayah terminal tetapi juga kualitas krane, kualitas dan efektifitas sistem informasi, kemampuan integrasi transportasi antar moda (jalan dan kereta) dan manjemen sitem pelabuhan (Tongzon dan Ganesalingan, 1994). Jika volume yang ditangani melebihi kapasitas *cargo handling* pelabuhan, maka mengakibatkan kemacetan (*congestion*) dipelabuhan dan inefisensi dan hal ini dapat merugikan pengguna pelabuhan. Kemudian keterbatasan akses pada informasi pada kedatangan kapal akan terkait dengan buruknya sistem informasi akan memperlambat proses dokumentasi dan memperlambat fungsi pelabuhan. Tanpa ketersediaan inter moda link, pengguna kapal tidak dapat dengan mudah memindahkan kargo dari pelabuhan yang dapat mengakibatkan penundaan dan biaya yang tinggi.

Kinerja Fasilitas Pelabuhan

Triatmodjo, (2009) menyatakan kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan tersebut dapat memberikan pelayanan yang baik. Kinerja suatu pelabuhan dapat di evaluasi dari sudut pandang efisiensi teknis, efisiensi biaya dan efektifitas. Talley, (2007) menyatakan bahwa efektifitas terkait dengan seberapa baik pelabuhan menyediakan pelayanan arus barang kepada pengguna perusahaan pelayaran atau pun ekspedisi

Beberapa penelitian yang menilai kualitas jasa pelabuhan menggunakan beberapa dimensi dan variabel yang beraneka ragam. Ines Kolanovic.et.al (2008) mendefiniskan variabel pelayanan pelabuhan berupa reliablitas dan kompetensi. Reliablitas terdiri dari 13 atribut yaitu penundaan dan keberangkatan kapal, waktu tunggu bongkar muat barang, rata-rata waktu kapal melakukan bongkar muat barang, waktu tunggu truk untuk melakukan bongkar muat barang di area terminal, waktu untuk melakukan transhipment, kesalahan dokumen, kelengkapan dokumen, kelengkapan informasi untuk kelengkapan dokumen, data statistik pelayanan, minimalisasi kegagalan dari pelayanan, monitoring kargo, kemampuan konsisten dalam melakukan pelayanan, dan jaminan ketepatan waktu operasional.

Sementara itu Tongzon (2004) menentukan beberapa variabel pelayanan pelabuhan yaitu: tingkat efisiensi pelabuhan terminal, biaya penaganan kargo, kehandalan (reliabilitas), preferensi pemilihan pelabuhan , kedalaman alur pelayaran. Dalam studi Tongzon yang lainnya, Tongzon (2002) menggunakan beberapa variabel yang menentukan daya saing pelabuhan yaitu: efisiensi, frekuensi kunjungan kapal, kelengkapan infrastruktur, lokasi, biaya pelabuhan, repon yang cepat terhadap pengguna, serta reputasi terhadap kerusakan barang. Untuk menentukan atribut-atribut dalam dimensi pelayanan jasa pelabuhan perlu memahami karakter kegiatan pelayanan jasa pelabuhan. Fungsi utama pelayanan pelabuhan adalah memperlancar perpindahan intra dan antar moda transportasi, sebagai pusat kegiatan pelayanan transportasi laut dan sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang. Oleh karena itu dalam menjalankan fungsinya pelabuhan memberikan berbagai macam pelayanan (Gurning dan Budiyanto, 2007)

Peran Pelabuhan Dalam Pengembangan

Wibowo, et al (1999) mengatakan bahwa pengembangan wilayah merupakan usaha mengembangkan dan meningkatkan hubungan saling ketergantungan dan interaksi antar system manusia atau masyarakat, lingkungan hidup dan sumber daya alam. Penelitian yang dilakukan Ahmed dan Hossain (1990), menunjukkan bahwa daerah yang infrastruktur transportasinya berkembang, memperoleh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keuntungan yang signifikan dibandingkan dengan desa-desa yang infrastruktur transportasinya belum berkembang. Hasil penelitian yang dilakukan World Bank (1994) Perkembangan pembangunan infrastruktur jalan telah meningkatkan aktivitas sosial masyarakat, yang kemudian meningkatkan aktivitas ekonomi, komunikasi, dan akhirnya dapat meciptakan berbagai lapangan kerja baru.

Pengembangan Infrastruktur merupakan salah satu faktor pendukung pembangunan ekonomi suatu negara. Bhattacharyay (2008) telah mengidentifikasi peran penting infrastruktur dalam pembangunan wilayah, yaitu sebagai faktor dasar yang mampu mendorong perubahan ekonomi di berbagai sektor baik lokal maupun internasional. Hal tersebut diperkuat oleh Kessedes dan Ingram (1994) yang menyebutkan bahwa terdapat beberapa manfaat infrastruktur terhadap perekonomian yaitu: (1) mengurangi biaya produksi, (2) memperluas kesempatan kerja dan konsumsi karena terbukanya daerah-daerah yang terisolasi, dan (3) menjaga stabilitas ekonomi makro melalui investasi pada infrastruktur yang dapat menyerap tenaga kerja dan meningkatkan daya beli konsumen. Wilayah akan berkembang jika ada kegiatan perdagangan interinsuler dari wilayah tersebut ke wilayah lain sehingga terjadi peningkatan investasi pembangunan dan peningkatan kegiatan ekonomi serta perdagangan. Pendapatan yang diperoleh dari ekspor akan mengakibatkan berkembangnya kegiatan penduduk setempat, perpindahan modal dan tenaga kerja, keuntungan eksternal dan perkembangan wilayah (Damapolii, 2008).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk jenis penelitian Penelitian ini termasuk jenis penelitian deskripsi dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang berusaha untuk pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data. Penelitian dilakukan di pelabuhan Bungkotoko Kota Kendari, Propinsi Sulawesi Tenggara. Pemilihan lokasi tersebut berdasarkan pertimbangan bahwa pelabuhan Bungkotoko merupakan pelabuhan utama di Kota kendari dan menjadi *gateway* bagi mobilitas orang dan barang dari dan ke Kota Kendari. Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengamatan langsung dilapangan dan di peroleh langsung dari beberapa sumber yang berhubungan dengan objek penelitian. Teknik analisis data dengan menganalisis kinerja operasional pelabuhan kemudian membandingkan dengan standard pelindo, sedangkan untuk menentukan strategi pengembangan dengan analisis SWOT.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan Bungkutoko terletak di Teluk Kendari yang menjadi tempat pertemuan arus keluar masuk air laut dari Teluk Kendari serta dari Laut Banda Pelabuhan Laut Bungkutoko memiliki luas area daratan 353,5 x 200 m^2, lapangan penumpukan 18.236 m^2, gudang 60 x 20 m^2, dan kantor seluas 15,5 x 25 m^2. Sedangkan sisi lautnya memiliki dermaga seluas 200 x 20 m^2, kedalaman -8 Mlws, Trestle 206 x 8 m^2, dan Causeway 150 x 8 m^2. Pelabuhan Bungkutoko Kendari ditunjukan pada Gambar 1.



Gambar 1. Pelabuhan Bungkutoko Kendari

Kinerja Pelayanan dan Tingkat Pemakaian Fasilitas Pelabuhan

Kinerja Pelayanan Kapal

Tingkat keberhasilan pelayanan terhadap pengguna jasa pelabuhan dapat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diukur berdasarkan kinerja operasional pelabuhan berdasarkan realisasi kegiatan yang ada di dalam pelabuhan. Kinerja pelayanan kapal ditunjukan pada Tabel 1.

Tabel 1. Kinerja Pelayanan Kapal

No	Uraian	Sat	2015
1.	Turn Round Time (TRT)	Jam	98.29
2.	Waiting Time (WT)		
	a. Waiting Time Net (WTN)	Jam	2.15
	b. Postpone Time (PT)	Jam	6.44
	c. Approach Time (AT)	Jam	4.29
	d. Waiting Time Gross (WTG	Jam	12.88
3.	Berthing Time (BT)		85.41
	a. Effective Time (ET)	Jam	36.48
	b. Not Operating Time (NOT)	Jam	27.90
	c. Idle Time (IT)	Jam	21.03

Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 1 menunjukan bahwa indikator kinerja Turn Round Time yaitu 98,29 jam, bila dibandingkan standar PT. Pelindo yang memberikan angka 24 jam Pelabuhan Bungkutoko tergolong Kurang baik. Indikator Kinerja Berthing Time adalah 85.41 jam, maka BT kurang baik, dengan tingginya nilai BT, maka dapat dikatakan bahwa kinerja terhadap pelayanan kapal menurun. Indikator Kinerja Effective Time Kegiatan bongkar muat untuk satu kapal hingga selesai memerlukan waktu 36.48. Indikator Kinerja Not Operation Time Realisasi didapat 27.90 jam termasuk dalam kategori Cukup. Dan Analisa Idle Time adalah 21.03 jam, sesuai standar pelindo masuk kategori Cukup.

Tingkat Pemakaian Fasilitas Pelabuhan

Tingkat Pemakaian Fasilitas Pelabuhan adalah sebagai instrumen pemantauan (monitoring) dan evaluasi kinerja (performance evaluation) untuk pelaksanaan kegiatan, di pelabuhan. indikator penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan yang terdiri, Berth Occupancy Ratio (BOR) atau atau tingkat penggunaan dermaga, Berth Trough put (BTP), Shed Occupancy Ratio (SOR), Yard Occupancy Ratio (YOR) Open Storage Trough put (OSTP). Kinerja Pemakaian Fasilitas Pelabuhan Bungkutoko ditunjukan Tabel 2.

Tabel 2. Kinerja Pemakaian Fasilitas Pelabuhan

U R A I A N	SATUAN	2015
A. Fasilitas		
1. Dermaga		
a. B O R	%	56.50
b. B T P	Ton/M'	2,965.43
2. Gudang		
a. S O R	%	24.19
b. S T P	Ton/M2	35.60
3. Lapangan Konvensional		
a. O S O R	%	60.59
b. O S T P	Ton/M2	124.80
4. Lapangan Petikemas		
a. Y O R	%	0.00
b. Y T P	Ton/M2	0.00
B. Peralatan Apung		
1. Kapal Tunda	%	0.00
2. Kapal Pandu	%	62.47

Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 2 menunjukan bahwa indikator kineeja BOR Pelabuhan Bungkutoko adalah 56.50 %. Dibandingkan dengan standar dari PT. Pelindo sebesar 67%, maka tingkat pemakaian dermaga Pelabuhan Bungkutoko Baik. Indikator Kinerja BTP sebesar 2,965.43 Ton/m3. dibandingkan dengan standar PT. Pelindo memberikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

angka 20 Ton/m3 sebagai standar BTP, maka nilai BTP Pelabuhan Bungkutoko menunjukkan daya lalu barang di dermaga Sangat Baik. Indikator Kinerja SOR untuk fasilitas gudang Pelabuhan Bungkutoko adalah 24.19 %. Dibandingkan dengan standar PT. Pelindo yang memberikan angka 53 % sebagai standar untuk indikator tingkat pemakaian gudang (SOR), maka Pelabuhan Bungkutoko memiliki nilai SOR yang Kurang Baik. Indikator Kinerja STP untuk Pelabuhan Bungkutoko adalah 35.60 Ton/m3/m2. Hal ini berarti di tahun 2015 untuk satu meter persegi luas gudang di pelabuhan Bungkutoko, dilewati barang 35.60 Ton/m3. Standar yang diberikan PT. Pelindo untuk nilai STP adalah 7,5 Ton/m3/m2. Oleh karena itu, nilai

STP Pelabuhan Bungkutoko dinilai Sangat Baik karena diatas standar yang ditetapkan.

Prospek Sumber Daya Alam

Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) memberikan arahan dan gambaran terhadap kegiatan ekonomi utama yang dikembangkan pada masing-masing cluster. Pada cluster Sulawesi Tenggara, yang dalam hal ini merupakan bagian dari hinterland pelabuhan Kendari, kegiatan ekonomi utama difokuskan pada komoditas kakao, nikel dan perikanan. Pertambangan nikel Sulawesi Tenggara berada di Kabupaten Kolaka dan Konawe Utara dan Konawe Selatan.

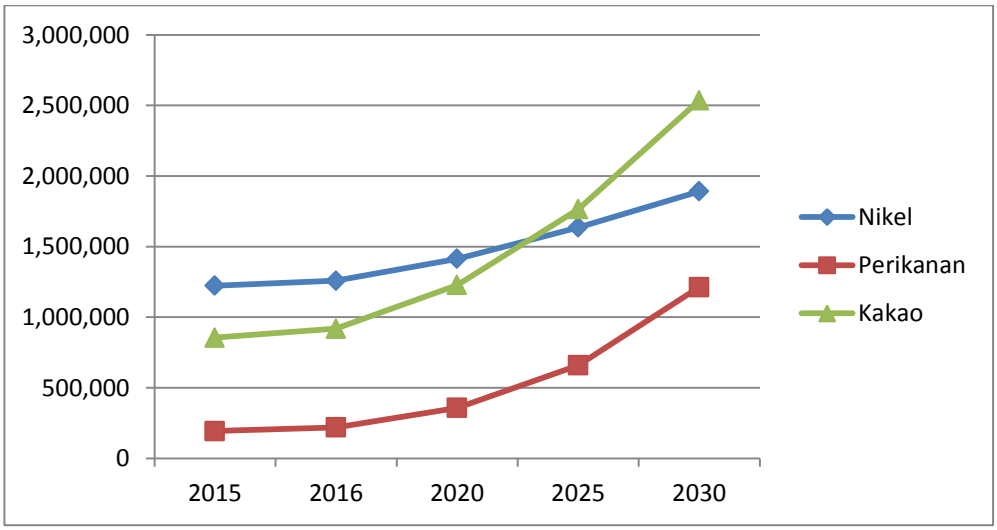
Indonesia merupakan produsen nikel terbesar ke-4 dari 5 besar negara produsen nikel dunia yang bersama-sama menyumbang lebih dari 60 persen produksi nikel dunia. Produksi nikel Indonesia mencapai 190 ribu ton per tahun. Indonesia memiliki 8 persen cadangan nikel dunia, oleh karena itu industri pertambangan dan pengolahan nikel sangat layak untuk dipercepat dan diperluas pengembangannya. Sulawesi merupakan daerah dengan produksi nikel paling maju di Indonesia. Pertambangan nikel di Sulawesi menyumbang sekitar 7 persen terhadap PDRB Sulawesi. Oleh karenanya, kegiatan pertambangan di Koridor Ekonomi Sulawesi terfokus pada pertambangan nikel yang merupakan potensi pertambangan terbesar di koridor ini. Produksi nikel yang tercatat di BPS Sulawesi Tenggara yaitu pada dan Kabupaten Kolaka, Kabupaten Konawe Utara, Kabupaten Konawe Selatan dimana produksi Bijih Nikel tahun 2015 sebesar 1.222.695 Ton. Lebih jelasnya Potensi komoditas utama pada cluster Sulawesi Tenggara ditunjukant Tabel 3.

Tabel 3. Potensi Komoditas Utama pada Cluster Sulawesi Tenggara

Kab/Kota	Komoditi	Produksi (Ton)				
		2015	2016	2020	2025	2030
Kolaka Konut Konsel	Nikel	1.222.695	1.258.764	1.414.001	1.635.240	1.891.095
Kendari	Perikanan	194.014	219.235	357.458	658.593	1.213.416
Kolaka Konawe	Kakao	854.730	919.005	1.228.217	1.764.905	2.536.108

Selain poduk pertambangan (nikel), Sulawesi Tenggara juga menjadi produksi kakao dan perikanan sebagaimana amanat MP3EI. Berikut ini adalah proyeksi komoditas yang ada di Sulawesi Tenggara, dengan asumsi bahwa pertumbuhan nikel 2,95 %, pertumbuhan produksi kakao mencapai 7,52 % dan produksi perikanan 13% per tahun. Proyeksi Peningkatan Produksi Komoditas Utama Sulawesi Tenggara ditunjukan Gambar 2

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Proyeksi Peningkatan Produksi Komoditas Utama

Perkiraan Arus Barang dan Kapal

Perkiraan Arus Barang

Berdasarkan pola pertumbuhan tahun-tahun sebelumnya dan melihat prospek ke depan baik dari RPJMD maupun MP3EI, dibuat perkiraan arus barang tahun 2015 – 2030 dengan tingkat pertumbuhan yaitu masing-masing 7 % untuk barang masuk dan 9 % untuk barang keluar. Perkiraan Arus Barang di

Pelabuhan Bungkutoko Kendari dapat ditunjukan pada Tabel 4.

Tabel 4. Prediksi Arus Barang

Uraian	Sat	2015	2020	2025	2030
Peti kemas	Ton	868,278	1,366,876	2,151,790	3,387,431
	TEU	70,022	110,232	173,531	273,180

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 4 menunjukan bahwa Arus Barang di Pelabuhan Bungkutoko pada tahun 2015 - 2030 . Arus Barang saat ini 868,278 ton dan 70,022 , arus barang sebanyak 868,278. Pada tahun 2020 dengan arus barang 1,366,876 ton dan maka 110,232 dan pada tahun 2030 arus barang 3,387,431 dan 273,180 TEU. Berdasarkan proyeksi pertumbuhan arus barang di maka dibutuhkan peningkatan pelabuhan Bungkutoko untuk mengakomodasi kebutuhan arus barang.

Perkiraan Arus Kapal

Perkiraan arus kapal didasarkan pada Call dan jumlah GT pada tahun didasarkan pada trend tahun sebelunya yaitu sebesar 3%/tahun. Perkiraan arus kapal di Pelabuhan Bungkutoko ditunjukan pada Tabel 5.

Tabel 5. Prediksi Kunjungan Kapal

Uraian	Sat	2020	2025	2030
Arus Kapal	Call	418	471	530
	GT	809,919	957,292	1,131,481

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 5 menunjukkan bahwa prediksi arus kunjungan kapal 2020 sebesar 418 Call dan 809,919 GT sedangkan prediksi tahun 2030 sebesar 530 Call dan 1,131,481 GT. Berdasarkan proyeksi pertumbuhan kunjungan Kapal dibutuhkan peningkatan pelabuhan untuk emenuhi kelancaran arus kunjungan kapal

Perkiraan Kebutuhan Fasilitas Pelabuhan

Dengan melihat kondisi fasilitas pelabuhan pada Pelabuhan Bungkutoko maka kedepan dalam rangka mendukung percepatan dan perluasan pembangunan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ekonomi maka akan dilakukan sinkronisasi antara rencana pengembangan Pelabuhan Bungkutoko sesuai dengan dokumen masterplan pelabuhan yang ada dengan peramalan peningkatan komiditi unggulan tidak sesuai dengan kebutuhan kedepan. Prediksi Kebutuhan Dermaga Petikemas Pelabuhan Bungkutuko ditunjuka pada Tabel 6.

Tabel 6. Prediksi Kebutuhan Dermaga Petikemas

Dermaga Petikemas	Sat	Tahun Pengembangan			
		2015	2020	2025	2030
Kebutuhan	m	265	417	657	1,034

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 6 menunjukan bahwa Kebutuhan Dermaga Petikemas di Pelabuhan Bungkutoko pada tahun 2015 - 2030 . Panjang dermaga saat ini 200 m, arus barang sebanyak 868,278 sedangkan kebutuhan ideal dermaga peti adalah 2015 adalah 265 m jadi perlu penambahan dermaga petikemas 65 m. Pada tahun 2020 dengan arus barang 1,366,876 maka kebutuhan dermaga Pelabuhan Bungkutoko 417 m, sehingga perlu penambahan 217 m. Pada tahun 2030 arus barang 3,387,431 maka dibutuhkan dermaga sepanjang 1,034 m maka perlu penambahan 834 m. Aktivitas Petikemas Pelabuhan Bungkutoko seperti yang ditunjukan pada Gambar 3.



Gambar 3. Aktivitas Petikemas

Kebutuhan lapangan petikemas Pelabuhan Bungkutoko saat ini adalah 18.236 m2. Untuk mendapatkan gambaran hasil yang akan datang maka dilakukan proyeksi. Hasil proyeksi arus barang Pada tahun 2020 sebanyak 868,278, maka dibutuhkan lapangan petikemas 48.297, sehingga perlu perluasan sebesar 30.061 m2, dan pada tahun 2030 arus barang 3,387,431 maka dibutuhkan petikemas 119,691 m2 maka perlu penambahan 101.428 m2. Ditinjau dari aspek pengembangan antisipasi angkutan global petikemas masih terkendala faktor penguasaan lahan dan kedalaman perairan. Prediksi kebutuhan lapangan petikemas ditunjukan Tabel 7.

Tabel 7 Prediksi Kebutuhan Lapangan Petikemas

Lapangan Petikemas	Sat	**Tahun Pengembangan**			
		2015	2020	2025	2030
Kebutuhan	m2	30,680	48,297	76,031	119,691

Sumber: Hasil Analisis

Strategi Pengembangan Pelabuhan

Strategi pengembangan berdasarkan pada karakteristik kondisi eksternal dan internal, maka dapat perlu dibuat beberapa rencana arah pengembangan strategis yang diharapkan dapat menjawab tentang harapan pembangunan pelabuhan Kota Kendari.

Berdasasarkan hasil analisis SWOT, maka strategi pengembangan pelabuhan Bungkutoko yaitu: Perluasan Pembangunan Infrastruktur, dengan pelaksanaan kebijakan sebagai berikut:

a. Peningkatan Investasi (Pemerintah) di bidang Infrastruktur.
b. Peningkatan perluasan kapasitas infrastruktur.
c. Pemerataan akses pelayanan infrastruktur.

selain strategi pengembangan infrastruktur pelabuhan berdasarkan tipologi tersebut, maka strategi pengembangan yang sifatnya umum, diantaranya sebagai berikut adalah:

a. Meningkatkan kapasitas SDM dan penguatan kelembagaan untuk eningkatkan kinerja operasional pelabuhan,
b. Meningkatkan infrastruktur pelabuhan (kuantitas dan kualitas) untuk meningkatkan daya saing pelabuhan,
c. Mengembangkan kemitraan (pemerintah, swasta, dan masyarakat)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan,

d. Penciptaan iklim yang kondusif untuk peningkatan investasi, kegiatan sosial, ekonomi, dan pembangunan daerah.

Adapun strategi yang sifatnya khusus atau spesifik adalah:

a. Meningkatkan dukungan gudang dengan cara membuat gudang baru yang lebih baik.
b. Mengadakan peralatan alat bongkar/muat
c. Meningkatkan dukungan air bersih.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Kinerja operasional pelayanan di pelabuhan Bungkutoko masih kurang baik, rasio antara waktu tunggu dan waktu pelayanan masih sangat besar Kinerja pelayanan angkutan petikemas sangat lambat dibanding kebutuhan. Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan pada umumnya kritis untuk menghadapi pertumbuhan lalulintas angkutan laut untuk periode 5 tahun mendatang.
2. Potensi wilayah yang begitu besar terhadap komoditas belum didukung dengan infrstruktur pelabuhan yang memadai dalam mendukung pergerakan barang
3. Strategi pengembangannya adalah perluasan pembangunan infrastruktur pelabuhan, kebutuhan dermaga petikemas memerlukan pembangunan dermaga, selain itu lapangan petikemas perlu dibangun seluas 30,680 m^2 pada tahap awal, dan pada tahun 2030 perlu dibangun 119,691 m^2

Saran:

1. Dalam mengantisipasi volume arus bongkar muat barang di masa yang akan datang, maka perlu adanya fasilitas pendukung berupa fasilitas tambat/dermaga, gudang/lapangan penumpukan serta failitas bongkar muat barang yang memadai untuk mendukung pengembangan Kota Kendari.
2. Dalam mengantisipasi pengembangan kedepan, Pelabuhan Bungkutoko Kendari harus memiliki sistem yang lebih baik, serta mengutamakan pelayanan kenyamanan dan keamanan yang lebih baik dari sekarang ini.
3. Mengingat arus barang di Pelabuhan Bungkutoko Kendari mengalami peningkatan dari tahun ketahun, maka perlu di pikirkan adanya penelitian yang lebih lanjut, untuk pengembangan Pelabuhan Bungkutoko Kendari, khususnya untuk ruang gerak kapal di sekitar tambatan dermaga Pelabuhan Bungkutoko Kendari.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmed and Hossain. 1990. "Developmental impact of Rural infrastructure in Bangladesh. IFPRI Reseach Reporth 83,Washington DC. International Food Policy Reseach Institute

Bhattacharyay, B. 2008. Infrastructure and Regional Cooperation Concept Paper for ADB/ADBI Flagship Study

Calderon,and L Serven, 2004,"The Effects Of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution".

Dekker, Sander, Verhaeghe, R.J. dan Pols, A.A.J., 2003, "Economic Impacts and Public Financing of Port Capacity Investments: the Case of Rotterdam Port Expansion", TRB 2003 Annual Meeting.

Departemen Pekerjaan Umum, 2006. "Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan" Badan Penerbit Pekerjaan Umum.

Dundovic, Cedomir dan Hess, Svjetlana, 2005,"Exploitability of the Port Container Terminal Stacking Area Capacity in the Circumstances of Increased Turnover", ISEP 2005.

Damapolii, Deddy Wahyudi. 2008. Peran Pelabuhan Labuan Uki Terhadap Pengembanam Wilayah Kabupaten Bolaang Mongondow. Masters Thesis Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gurning, Raja Oloan Saut dan Budiyanto, Eko Hariyadi. 2007. Manajemen Bisnis Pelabuhan. PT Andhika Prasetya Ekawahana.

Ho, M.W. dan Ho, K.H., 2006,"Risk Management in Large Physical Infrastructure Investments: The Context of Seaport Infrastructure Development and Investment", Maritime Economics and Logistics, Palgrave Macmillan, 2006 Vol.8, hlm 140-168.

Jinca, Yamin N., 2011, "Transportasi Laut Indonesia, Analisis Sistem dan Studi Kasus", Brilian Internasional, Surabaya

Kessedes C, Ingram G. Infrastructure's impact on development: lessons from WDR 1994. ournal of Infrastructure Systems, 1995, 1(1): 16-32

Kolanovic, I., Skenderovic, J. &Zenzerovic Z.(2008), "Defining the Port Service Quality Model by using the Factor Analysis", Pomorstvo, 22(2):283-297

Kramadibrata,S 1985, Perencanaan Pelabuhan. Ganeca Exact Bandung.

Maloni, Michael dan Jackson, Erick C., 2005, "North American Container Port Capacity: A Literature Review", Transportation Journal, Vol.44, No.2, hlm.16-36.

Mujeri, M. K, 2002, "Bangladesh, Bringing Poverty Focus in Rural Infrastructure Development". Discussion Paper November 2002 : Issues ini Employment and Poverty Recovery and Reconstrution

Departemen International Labour Office, Genewa

Musso, E., Ferarri, C. dan Benacchio M., 2006,"Port Investment: Profitability, Economic Impact and Financing", Port Economic, Research in Transportation Economics, Elsevier Vol.16, hlm 171-218.

Sudaryadi. 2007 "Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi Rumah Tangga Jawa Tengah (Simulasi SNSE Jawa Tengah 2004)". Tesis MIESP UNDIP. Diakses pada tanggal 06 Juni 2012

Suranto. 2004. "Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan Serta

Prosedur Impor Barang". Penerbit: PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Tongzon, J. L. 2002. The Economies of Southeast Asia, Second Edition (Before and After Erisis). Cheltenham Glos: Edward Elgar.

Tongzon., J.L. (2004). Determinant of Competitiveness in Logistics: Implication for the Region. International Conference on Competitiveness: Challenges and Opportunity for Asian Countries.

Talley., W. K. (2009). Port Economics. First Edition. Routledge. New York.

Tongzon & Ganesalingam (1994), An Evaluation of ASEAN Port Performance and Efficiency. Asian Economic Journal 1994, Vol. 8, No. 3, pp 317-330

Triatmodjo,B. 2009, "Perencanaan Pelabuhan", Beta Offset, Yogyakarta

World Bank. 1994. Infrastructure for Development, World Development Report 1994

Wibowo R. dkk..1999. Refleksi Pertanian Tanaman Pangan dan Hortikultura Nusantara. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Peradilan Internasional dan Diplomasi dalam Sengketa Lingkungan Hidup Maritim

Oleh: Andreas Pramudianto[1]

Abstrak

Putusan Mahkamah Arbitrase Permanen *(Permanent Court of Arbitration/PCA)* baru-baru ini untuk penyelesaian sengketa maritim di Laut China Selatan antara China (Tiongkok) dengan Filipina telah menunjukan bahwa semakin pentingnya penyelesaian sengketa melalui badan peradilan internasional. Walaupun putusan ini sulit untuk dieksekusi, namun peran peradilan internasional tetap menjadi pilihan yang penting di masa mendatang. Di sisi lain jalur diplomasi masih tetap dilakukan baik sebelum sengketa, masa sengketa maupun berakhirnya sengketa. Sengketa maritim terkait lingkungan hidup yang selama ini disidangkan dan diputuskan di beberapa peradilan internasional seperti Mahkamah Internasional *(International Court of Justice/ICJ),* Studi ini mencoba untuk mendeskripsikan kasus lingkungan hidup maritim melalui jalur diplomasi dan peradilan internasional sehingga mampu memberikan hasil yang bermanfaat bagi pengembangan hukum dan hubungan internasional. Kesimpulan menunjukan bahwa diplomasi dan putusan peradilan internasional telah memberikan dasar dan petunjuk hukum bagi negara-negara dan aktor bukan negara dalam hubungan internasional.

Kata kunci : Lingkungan hidup maritim; diplomasi; peradilan internasional; putusan arbitrase Laut China Selatan; *amicus curiae*.

---

1 Penulis merupakan Dosen di Sekolah Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia (SIL-UI) , serta Peneliti di Pusat Penelitian Sumberdaya Manusia dan Lingkungan Sekolah Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia (PPSML SIL-UI),

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Abstract

The Permanent Court of Arbitration (PCA) decision for maritime dispute resolution in the South China Sea between China and the Philippines has shown that the importance of dispute resolution through the international judiciary. Although this decision is difficult to execute, the role of international justice remains an important choice in the future. On the other hand the diplomatic pathway is still done well before, at the time or the end of the dispute. The related environmental maritime disputes that have been tried and decided in several international courts such as the International Court of Justice (ICJ), This study attempts to describe maritime environmental cases through international diplomatic and judicial channels so as to provide useful outcomes for the development of international law and international relations. A provisional conclusion shows that international judicial and diplomacy have provided the legal basis and legal guidance.

Keywords: maritime environment; diplomacy; international justice; South China Sea arbitration; amicus curiae.

I. Pendahuluan

Putusan Mahkamah Arbitrase Permanen *(Permanent Court of Arbitration/ PCA)* di Den Haag, Belanda pada 12 Juli 2016 salah satunya menegaskan bahwa Cina (Tiongkok) tidak mempunyai bukti sejarah kepemilikan dan kekuasaan atas perairan yang dipersengketakan oleh Filipina di Laut Cina Selatan. Di sisi lain putusan PCA juga menegaskan bahwa tindakan Tiongkok dalam membangun dermaga telah menimbulkan kerusakan terumbu karang dan gangguan terhadap habitat serta satwa langka di sekitar perairan tersebut. Namun Mahkamah Arbitrase Permanen (PCA) ternyata tidak memiliki jurisdiksi atau kewenangan untuk memaksakan Tiongkok dalam menerapkan putusan itu. Di sisi lain, kemenangan Filipina dalam sengketa Laut Cina Selatan ini dapat mempengaruhi pihak lain yang juga mengklaim sebagian perairan Laut Cina Selatan, seperti Taiwan, Vietnam, Malaysia dan Brunei untuk melakukan tindakan yang sama[2]. Di sisi lain, putusan

2 Pengaruh putusan PCA ini mulai dirasakan baru-baru ini dimana Philipina mengganti nama Laut China Selatan menjadi Laut Filipina Barat (Philipina) dan Indonesia mengganti menjadi Laut Natuna Utara (Indonesia) yang kemudian diprotes oleh China, dalam http://ekonomi.kompas.com/read/2017/07/16/113255326/beijing-protes-indonesia-ubah-laut-china-selatan-jadi-laut-natuna, diunduh pada 28 Juli 2017.

ini ternyata mampu meredakan ketegangan antara China dengan Filipina yang awalnya bersikeras akan menggunakan senjata. Penyelesaian sengketa lingkungan hidup internasional terkait maritim *(international environmental maritime dispute resolution)* merupakan salah satu permasalahan yang menarik untuk dikaji lebih dalam dalam studi hukum internasional maupun hubungan internasional.

Selama ini, tidak semua perkara yang masuk ke Peradilan internasional, berhubungan dengan lingkungan hidup dan maritim. Namun demikian, dalam prakteknya muncul beberapa kasus yang diproses dalam peradilan internasional terkait lingkungan hidup maritim. Untuk menangani permasalahan atas kasus yang masuk, maka diperlukan berbagai cara seperti yang dilakukan Mahkamah Internasional *(International Court of Justice/ICJ)* yang telah menerima perkara yang berhubungan dengan lingkungan hidup walaupun tidak berhubungan dengan maritim yaitu *Case Concerning Certain Phosphate Lands in Nauru (Nauru v Australia)* dan *Gabcikovo-Nagymaros Project (Hungary v. Slovakia)*. Dua kasus ini agak berbeda dan memiliki karakteristik tersendiri dibandingkan dengan kasus sebelumnya. Sebagai awal untuk menangani kasus ini, maka berdasarkan pertimbangan Pasal 26 Piagam Mahkamah Internasional telah dibentuk *the Chamber of Environmental Dispute* pada 19 Juli 1993.[3] Kamar sengketa ini diharapkan menjadi bahan dasar untuk menangani sengketa lingkungan hidup baik di daratan maupun di lautan. Namun amat disayangkan, kamar sengketa ini terhenti dan dibubarkan walaupun kasus ini tetap berjalan.

Melalui artikel yang sangat terbatas ini berbagai cara penyelesaian sengketa maritim telah dilakukan dan dalam prakteknya telah mampu memberikan peredaan ketegangan (détente) dalam hubungan internasional bagi negara-negara bersengketa maupun negara-negara sekitarnya. Pada artikel ini akan dijelaskan mengenai sengketa maritim lintas batas negara *(transboundary)* yang dimunculkan oleh negara-negara bersengketa melalui sengketa secara damai baik jalur diplomasi maupun pendayagunaan beberapa badan peradilan internasional. Beberapa kasus untuk pembelajaran yang dibangun dalam artikel ini diantaranya kasus *Behring Sea*

3 ICJ Communique 93/20, 19 Juli 1993. Kamar Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup *(Chamber of Environmental Disputte Settlement*) terdiri atas 7 orang hakim yaitu Schwebel, Bedjaoui, Evensen, Shahabudeen, Weeramantry, Ranjeva dan Herczegh. Tugas dari kamar ini akan berlaku efektif sejak tanggal 6 Agustus 1993 seperti dalam Sands, P. 1993. *Greening International Law*, Earthscan Publications Ltd, London. hlm xix dan hlm. 171.

REPUBLIK INDONESIA

Fur (1893), kasus *the Trial Smelter (1941)*, kasus the Corfu Chanel (1948) kasus *The Sunrise Artic (2013),* kasus Laut China Selatan (2016) dan beberapa kasus lainnya yang bermanfaat bagi pengembangan hukum internasional khususnya hukum lingkungan internasional.

II. Kajian Teoritik Penyelesaian Sengketa Maritim

Hukum internasional memiliki sumber yang terpenting seperti tercantum dalam Pasal 38 (1) Statuta Mahkamah Internasional (ICJ) terutama terkait dalam penyelesaian sengketa internasional. Sumber hukum internasional seperti perjanjian internasional, hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip hukum umum, putusan hakim serta doktrin menjadi dasar dalam memutuskan sengketa yang diajukan kepada Mahkamah Internasional (ICJ). Sengketa internasional *(dispute settlement)* dapat terbagi dalam bentuk *legal* dan *non legal*.[4] Di sisi lain, tidak semua aktor atau entitas internasional boleh bersengketa dalam peradilan internasional tertentu. Karena itu hukum internasional mengenal subjek hukum internasional yaitu negara, individu, organisasi internasional dan beberapa yang lain seperti Vatikan, Palang Merah internasional dan kaum pemberontak.[5] Subjek hukum internasional dalam hal tertentu boleh berperkara dalam peradilan internasional seperti di Mahkamah Internasional (ICJ), Mahkamah Hukum Laut (ITLOS), Mahkamah Kejahatan Internasional (ICC). Sementara itu untuk perusahaan multinasional *(Multinational Corporation/MNC)* maupun Organisasi Non Pemerintah (*Non Governmental Organization/NGO)* sebagai entitas bukan subjek hukum internasional tidak memiliki hak untuk mengajukan perkaranya *(legal standing)* di beberapa peradilan internasional.[6]

Karena itu sumber hukum internasional dan subjek hukum internasional menjadi sangat penting dalam memahami penyelesaian sengketa internasional. Menurut beberapa ahli hukum internasional, penyelesaian sengketa dapat

4 Anton, Donald K et al, International Law : Cases and Materials, Oxford University Press, 2005, hlm 41.

5 *Ibid*

6 Pernyataan ini ditegaskan dalam Pasal 26 Statuta Mahkamah Internasional dimana hanya negara yang boleh berperkara di hadapan Mahkamah.

SEKRETARIAT NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

digolongkan dalam 2 kategori yaitu :[7]

a. Penyelesaian sengketa secara damai
   Para pihak yang terlibat sengketa bermufakat untuk mencari penyelesaian secara bersahabat.

b. Penyelesaian sengketa secara paksa
   Pemecahannya ditempuh secara paksa atau dengan kekerasan.

Untuk kategori mengenai penyelesaian sengketa di bidang lingkungan hidup maritim, umumnya dilakukan secara damai dan jarang dilakukan dengan kekerasan. Sedangkan, penyelesaian sengketa secara paksa dengan kekerasan dapat terjadi berkaitan dengan masalah perebutan sumberdaya alam atau sengketa lainnya yang mengakibatkan tindakan paksaan oleh suatu negara kepada negara lainnya.[8] Dalam tulisan ini umumnya dibahas penyelesaian sengketa secara damai.

Merrilss mendefinisikan sengketa sebagai perselisihan mengenai fakta, hukum atau politik dimana tuntutan atau pernyataan suatu pihak ditolak, dituntut balik atau diingkari oleh pihak lain.[9] Dalam sengketa internasional dapat dikatakan ada, bila perselisihan seperti ini yang melibatkan pemerintah, lembaga, badan hukum atau individu dalam bagian dunia yang berlainan. Dari definisi diatas nampak bahwa tidak hanya persoalan hukum, akan tetapi juga politik memainkan peran penting dimana diplomasi merupakan salah satu alat politik yang penting. Selain itu, adanya perbedaan pendapat serta kepentingan juga merupakan masalah utama yang menyebabkan timbulnya perselisihan. Dalam *Behring Sea Fur Case (1893)* Inggris berpendapat bahwa tindakan Amerika Serikat yang telah membeli Alaska berdasarkan perjanjian tahun 1867 antara Rusia dengan Amerika Serikat sehingga memperluas jurisdiksinya ternyata telah menimbulkan kerusakan pada

7 JG Starke, *Introduction to International Law* diterjemahkan oleh Sumitro L.S. Danuredjo, Pengantar Hukum Internasional, Aksara Persada Indonesia, Jakarta: 1989, hal.171. Bandingkan dengan karya J.L. Brier ly, atau para pengarang Indonesia seperti Wiryono Projodikoro, Ali Sostroamidjoyo.

8 Misalnya dalam kasus peledakan senjata nuklir oleh Perancis dimana Australia merasa dirugikan karena wilayah udaranya tercemar. Australia kemudian melakukan tindakan boikot terhadap barang-barang Perancis. Hal ini merupakan salah satu penggunaan secara paksa terhadap penyelesaian sengketa. Lihat selanjutnya Starke, *op.cit.,* hlm 203.

9 J.G. Merrills. *International Disuputte Settllement* disadur oleh Achmad Faudzan, Penyelesaian Sengketa Internasional, Tarsito, Bandung: 1986, hlm 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapal Inggris[10]. Tetapi Amerika Serikat menyatakan bahwa jurisdiksi itu diperluas untuk melindungi anjing laut dari perburuan kapal-kapal Inggris. Selain itu sengketa dapat timbul karena diperlukan penegasan hak jurisdiksi khususnya kata *Pacific Ocean* seperti pada perjanjian tahun 1825 antara Inggris dengan Russia. [11]

Dalam kerangka mencapai kesepakatan untuk diselesaikan melalui jalur arbitrase dan pembentukan perjanjian internasional, maka jalur diplomasi juga dilakukan oleh pemerintah Inggris kepada pemerintah Amerika Serikat. Hal ini dibuktikan melalui surat menyurat diplomatik antara Lord Salisbury ke Sekretriat Negara Amerika Serikat *(US Secretary of State).*[12] Cooper berpendapat bahwa sengketa lingkungan hidup internasional timbul ketika adanya suatu konflik kepentingan antara dua negara atau lebih (atau orang-orang dalam negara) mengenai perubahan dan kondisi (baik kualitatif maupun kuantitatif) lingkungan hidup fisik.[13] Dari pendapat Cooper ini masalah utama terletak pada perubahan lingkungan hidup yang dapat mengganggu negara lain atau orang-orang di dalam suatu negara. Dalam *Nuclear Test Case (1974) (Australia v. Perancis) (Selandia Baru v. Perancis)* tindakan Perancis yang melakukan uji coba senjata nuklir di wilayah kepulauan Pasifik telah digugat oleh Australia dan Selandia Baru dengan alasan bahwa telah terjadi perubahan lingkungan hidup dimana tes nuklir ini menyebabkan jatuhnya debu radioaktif baik di daratan maupun lautan di kedua negara ini.

Dari pendapat-pendapat diatas dapat diketahui bahwa pada prinsipnya sengketa internasional timbul karena adanya konflik diantara pihak-pihak. Suatu aktivitas yang terjadi di suatu negara kadang-kadang menimbulkan gangguan pada negara lain.[14] Hal ini tentu saja menimbulkan konflik bagi negara lain jika

10 Foster, John W. Results of the Bering Sea Arbitration, The North American Review, Vol. 161. No. 469, 2013, hlm. 702.

11 Diedit dari Parry and Grant. Encyclopaedic Dictionary of International Law, Oceana Publication, 1986, hlm. 42.

12 Cairo AR Robb, *et al.* International Environmental Law Report, Volume 1, Cambridge University Press, 1999, hlm. 50-53

13 Cooper, Catherine. A. 1986. *The Management of International Environmental Disputes in the Context of Canada-United States Relations : A Survey and Evaluation of Techniques and Mechanisms* dalam Canadian Year Book of International Law Vol 24 Januari 1987, hlm. 247-313.

14 Mengenai masalah ini telah dinyatakan dalam Prinsip 21 Deklarasi Stockhlom 1972 dan Prinsip 2 Deklarasi Rio 1992 yang menyatakan :

" States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the soverign right to exploit their own resources pursuant to their own environmnet and development policies , and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environmnet of other States or of areas beyond

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tidak segera diselesaikan. Sebagai contoh dalam *The Trial Smelter Case (1941) (USA v Canada)*, suatu pabrik peleburan tembaga *(smelter)* di Trial, British Colombia, Kanada telah menimbulkan pencemaran udara dan merusak tanaman serta menimbulkan gangguan kesehatan pada penduduk yang berada di 7 wilayah negara bagian Washington (Amerika Serikat) sehingga menimbulkan konflik antar negara. Timbulnya konflik ini dapat diselesaikan melalui jalur diplomasi dan arbitrase yang pada intinya harus disepakati oleh pihak-pihak yang bersengketa. Diplomasi ditempuh diantaranya melalui surat diplomatik[15] dan proses negosiasi yang akhirnya disepakati oleh Amerika Serikat dan Kanada melalui pembentukan arbitrasi yang akhirnya pada 15 April 1935 ditandatangani *Convention for the Final Settlement of the Difficulties Arising throught the Complaints of Damage Done in the States of Washington by Fumes Discharged from the Smelter of the Consolidated Mining and Smelting Company, Trial British Columbia*. Banyak model penyelesaian sengketa internasional yang telah dikenal baik secara teori maupun praktek. Tahun 1907 pernah ditandatangani *Hague Convention on the Pacific Settlement of International Disputes.* Mengenai penyelesaian sengketa secara damai, Starke membagi menjadi 4 model yaitu :[16]

a. Arbitrasi
b. Penyelesaian yudisial
c. Perundingan, jasa-jasa baik, perantaraan, pendamaian atau penyelidikan.
d. Penyelesaian di bawah PBB

Sedangkan Akehurst membagi menjadi 3 model yaitu *non-judicial methods of settlement, setllement of disputes under the United Nations Charter, arbitration and judicial setllement*.[17] Berbeda dengan Merrills yang membagi menjadi beberapa cara

the limits of national jurisdiction".
(Negara-negara, sesuai dengan Piagam PBB dan prinsip-prinsip hukum internasional, mempunyai kedaulatan untuk memanfaatkan sumberdaya alam mereka sesuai dengan kebijakan di bidang lingkungan hidup dan pembangunan dan berkewajiban pula agar kegiatan yang berada dalam wilayah dan wewenangnya tidak akan menyebabkan timbulnya kerusakan terhadap lingkungan hidup di negara lain dan di wilayah di luar batas yurisdiksi nasionalnya).
Prinsip ini kemudian tegaskan dalam Pasal 3 Konvensi Keanekeragaman Hayati 1992.

15 Surat WR Castle kepada William Phillips (US Departement State) tertanggal 20 Agustus 1927 dalam Keith A Muray.1972. The Trial Smelter Case : International Air Pollution in the Columbia Valley dalam http : www. ojs.library.ubc.ca , hlm. 74

16 Starke, J.G., *op.cit.*, hlm 172.

17 Michael Akehurst, *A Modern Introduction to International Law*, 4th ed., George Allen & Unwin (Publishers) Ltd, London: 1989, hlm 201.

yaitu : negosiasi, mediasi, penyelidikan, konsiliasi, arbitrasi, pengadilan dunia, konvensi hukum laut, PBB dan organisasi regional.[18]

Dalam penyelesaian kasus lingkungan hidup telah ada dokumen yang bersifat *soft law* sebagai patokan dalam penyelesaian sengketa lingkungan hidup. [19] Dokumen ini merupakan hasil KTT Rio 1992 yaitu Deklarasi mengenai Lingkungan dan Pembangunan atau disebut Deklarasi Rio 1992. Prinsip 26 menyatakan :

> *"States shall resolve all their environment disputes peacefully and by appropriate means in accordance with the Charter of the United Nations."*
>
> (Negara-negara hendaknya menyelesaikan perselisihan di bidang lingkungan hidup secara damai dan melalui cara yang baik sesuai dengan Piagam PBB).

Berkaitan dengan prinsip diatas, penyelesaian sengketa lingkungan hidup maritim paling tidak berpedoman pada Piagam Perserikatan Bangsa-bangsa *(Charter of United Nations)* khususnya Bab VI yang mengatur mengenai masalah penyelesaian pertikaian secara damai. Mengenai cara yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa Pasal 33 (1) Piagam PBB menyatakan :

> *" Pihak-pihak yang tersangkut dalam suatu pertikaian yang jika berlangsung terus menerus mungkin membahayakan pemeliharaan perdamaian dan keamanan internasional, pertama-tama harus mencari penyelesaian dengan jalan perundingan, penyelidikan, dengan mediasi, konsiliasi, arbitrasi, penyelesaian menurut hukum melalui badan-badan atau pengaturan-pengaturan regional, atau dengan cara damai lainnya yang dipilih mereka sendiri."*

Sehingga berdasarkan pasal diatas, Perserikatan Bangsa-bangsa menggunakan beberapa model atau cara penyelesaian sengketa yaitu : a) perundingan ; b) penyelidikan ; c) Mediasi ; d) Konsiliasi ; e) Arbitrasi ; f) Hukum internasional regional ; g) Pengaturan badan-badan regional ; h) Cara lainnya yang dipilih para pihak.

---

18 Merrills kemudian membagi lagi menjadi dua kelompok yaitu penyelesaian diplomatik yang terdiri dari negosiasi, mediasi, penyelidikan, konsiliasi dan penyelesaian hukum yang terdiri dari arbitrasi dan penyelesaian yudisial. Merrills. *op.cit.,* hlm. 72.

19 Mengenai masalah soft law baca selanjutnya Andreas Pramudianto, *Soft Law Dalam Perkembangan Hukum Lingkungan Internasional* dalam Majalah Hukum Pro Justitia Tahun XIII No. 4 Oktober 1995.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

III. Penyelesian Sengketa Melalui Jalur di Luar Peradilan

Penyelesaian sengketa di luar peradilan sering disebut sebagai *Alternative Dispute Resolution* (ADR). Dalam ADR salah satunya adalah negosiasi dimana juga melekat dengan diplomasi seperti dinyatakan *diplomacy as "the conduct of international relations by negotiation*.[20] Dengan demikian penyelesaian sengketa diluar pengadilan dalam artikel ini juga termasuk jalur diplomasi. [21] Melalui jalur diplomasi ini terjadi proses diplomasi terlebih dahulu sebelum kasus dapat diselesaikan dan bahkan jika kasus dapat diselesaikan maka tidak perlu harus ke pengadilan internasional seperti Mahkamah Internasional (ICJ) atau Mahkamah Hukum Laut Internasional (ITLOS).

Kedudukan dan peran diplomasi dalam bersengketa dapat berpengaruh pada keterlibatan suatu negara untuk bersengketa di pengadilan. Proses diplomasi dapat terjadi pada saat sengketa kemungkinan akan terjadi *(pre-existing dispute),* sengketa muncul *(pactum de compromittendo),* sengketa sedang berjalan *(on going dispute)*, sengketa berakhir *(final dispute)* dan pasca sengketa *(post-dispute)*. Sebagai contoh dalam perkara *Sipadan-Ligitan Case (Indonesia v Malaysia)* diplomasi untuk membuat *special agreement* untuk menyelesaikan kasus ini ke Mahkamah internasional (ICJ) dilakukan pertemuan diplomatik tahun 1991-1994 melalui *Joint Working Group (JWG)* yang akhirnya sepakat untuk ditandatangani di Kuala Lumpur, Malaysia pada 31 Mei 1997. Contoh lain pada saat sengketa muncul maka surat Wakil Menteri Luar Negeri Albania telah dibaca oleh Mahkamah Internasional sebagai pernyataan kesepakatan yang mengikat dan tunduk pada jurisdiksi untuk menyelesaikan sengketanya dalam *Corfu Chanel Case (1949) (UK v Albania)*[22]. Tindakan diplomasi oleh Albania ini disebut sebagai tindakan memenuhi

20 Oxford English Dictionary dalam Jonsson, Crister dan Karin Aggestam. "Diplomacy and Conflict Resolution", Prepared for the NISA *conference on "Power, Vision and Order in World Politics"*, Odense, 23-25 May, 2007.

21 Lihat Huala Adolf, 2004, Umunadi, Ejiwoke Kennedy, 2011, http://www.unwatercoursesconvention.org/the-convention/,

22 Huala Adolf, "*Hukum Penyelesaian Sengketa, Tanpa Penerbit*". Diakses melalui http://blog.ub.ac.id/devitrirahayu/files/2012/03/3-HUKUM-PENYELESAIAN-SENGKETA-INTERNASIONAL1.pdf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

doktrin *forum prorogatum.* Pentingnya diplomasi akan menentukan keberhasilan di kemudian hari dalam proses penyelesaian sengketa. Hal ini dilakukan dengan jalur penyelesaian sengketa secara damai melalui diplomasi untuk menentukan status kepemilikan pulau Palmas (Miangas) serta menentukan siapa dan darimana arbitrator akan dipilih, merupakan proses diplomasi yang harus dilakukan antara pemerintah Amerika Serikat dan Ratu Belanda agar tercapai hasil yang memuaskan para pihak. *Acta Compromis* akhirnya disepakati dan ditandatangani pada 23 Januari 1925 dimana Presiden Konfederasi Swiss akan ditunjuk dalam memilih arbitrator.[23] Sengketa akhirnya diputus oleh *Permanent Court of Justice (PCA)* melalui Hakim Tunggal Max Huber pada 4 April 1928 yang dianggap sebagai putusan terbaik.

Penyelesaian sengketa melalui jalur di luar pengadilan diantaranya terdiri atas :

a. Arbitrasi (Perwasitan)

Arbitrasi adalah suatu alternatif penyelesaian sengketa melalui pihak ketiga (badan arbitrase) yang ditunjuk dan disepakati para pihak (negara) secara sukarela untuk memutus sengketa yang bukan bersifat perdata dan putusannya bersifat final dan mengikat.[24] Beberapa istilah yang hampir mirip dan bermakna sama diantaranya *Tribunal Claim* dan *Panel.* Penyelesaian sengketa melalui arbitrasi sudah dikenal dalam sejarah hukum internasional.[25] Setelah dua abad lebih jarang digunakan, Amerika Serikat dan Inggris melalui *Traktat Jay* tahun 1794 memperkenalkan kembali cara arbitrase dengan pembentukan 3 komisi gabungan yang dipimpin oleh seorang wasit (arbitator).[26] Keberhasilan lembaga ini dalam menyelesaikan *Alabama Claims Award* (1872) telah membangkitkan kembali berbagai lembaga arbitrasi. Arbitrasi dapat dibentuk dengan mendasarkan pada penyerahan penyelesaian sengketa kepada pihak-pihak tertentu yang disebut

23 Lihat Louis Henkin, *International Law: Cases and Materials*, St. Paul: West Publ., 3rd.ed., 1991 dan D.J. Harris, Cases and Materials on International Law , London: Sweet and Maxwell, 4th.ed., 1991, hlm. 173 dan 182.

24 Definisi ini dinyatakan oleh Huala Adolf (2004) dan lebih menekankan pada sifat hukum internasional publik.

25 Lembaga arbitrasi sudah dikenal pada zaman Yunani Kuno. Pada saat itu banyak kasus-kasus yang berkaitan dengan masalah lingkungan hidup seperti sengketa-sengketa mengenai sumber-sumber perairan, hak-hak atas sungai sudah ditangani melalui lembaga arbitrasi. Lihat Nussbaum dan Sam Suhaedi, *Sedjarah Hukum Internasional*, Bina Cipta, Bandung: 1969, Hlm 9.

26 Lihat selanjutnya Starke., *op.cit.*, hlm 171-173.

BADAN KEAMANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebagai arbitrator. Arbitrator ini dipilih secara bebas oleh pihak-pihak yang bersengketa. Penunjukan suatu komisi atau perorangan dari warga negara masing-masing pihak ditambah dengan pihak netral merupakan cara yang umum dipakai. Dapat juga dibentuk arbitrator tunggal yang berasal dari negara netral. Beberapa contoh kasus yang menggunakan arbitrasi dalam sengketa lingkungan hidup maritim adalah *Behring Sea Arbitration (1893) (USA v Great Britain), Palma (Miangas) Case (US v. Netherland).*

b. Negosiasi

Jika timbul kasus antar negara, maka wakil-wakil diplomatik atau lembaga pemerintah yang berkepentingan dipertemukan dalam suatu perundingan. Jika negara yang bersengketa menolak untuk melakukan perundingan atau pertemuan dalam satu meja, maka negosiasi dapat mengalami kegagalan atau gagal sama sekali. Resiko kegagalan melalui negosiasi sangat besar karena biasanya hanya melibatkan negara-negara yang bersengketa dan tidak melibatkan pihak ketiga. Dalam *Fisheries Jurisdiction Case,* Mahkamah Internasional telah menyatakan bahwa negosiasi merupakan metode yang cocok untuk menerapkannya dalam kasus ini. [27]

c. Mediasi

Jika negosiasi mengalami kegagalan maka dapat dilakukan mediasi. Mediasi umumnya melibatkan pihak ketiga yang bertindak sebagai mediator. Namun hal ini tergantung dari kemauan pihak-pihak yang bersengketa melalui suatu persetujuan tertentu. Mediator biasanya bertindak lebih aktif dengan menawarkan atau mengajukan proposal pada pihak-pihak yang bersengketa. Dalam kasus *Indus Water Case (India v Pakistan)* tentang sengketa pengalihan arus sungai Indus, *International Bank for Reconstructure and Development* (*IBRD\World Bank*) pernah memainkan peran sebagai mediator dalam penyelesaian sengketa perairan Indus di tahun 1961.[28]

d. Badan-badan internasional

Badan-badan internasional seperti badan-badan PBB dan Masyarakat Eropa, aktif terlibat dalam penyelesaian sengketa yang menyangkut masalah lingkungan hidup maritim. Bahkan kadang-kadang badan ini menjembatani sengketa yang

27 Sands, P, *op.cit.,* hlm 164.

28 Merrills, *op.cit*., hlm 29.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

timbul diantara negara-negara. Seperti kasus perairan Indus dimana peran *IBRD/ World Bank* cukup efektif dalam menjembatani masalah yang timbul antara Pakistan dan India. Dalam *Chorfu Channel Case,* Dewan Keamanan awalnya menempuh proses diplomatik diantaranya memanggil Albania yang kemudian membentuk komite untuk penyelidikan bukti-bukti mengenai timbulnya sengketa tersebut melalui Resolusi Dewan Keamanan PBB Nomor 19 (1947) tertanggal 27 Februari 1947.[29] Setelah melalui jalur diplomatik yang gagal dicapai kesepakatan, maka akhirnya melalui Resolusi Dewan Keamanan PBB Nomor S 324 tertanggal 9 April 1947 meminta kepada Albania dan Inggris untuk segera menyelesaikan kasusnya melalui Mahkamah Internasional (ICJ).[30]

Apabila penyelesaian sengketa gagal dilakukan melalui jalur diplomatik diatas, maka sengketa dapat dibawa ke pengadilan internasional.

IV. Penyelesaian Sengketa Melalui Jalur Peradilan

Selama ini ada beberapa keputusan para hakim yang dijadikan pedoman dalam penyelesaian sengketa lingkungan hidup maritim diantaranya *the Corfu Chanel Case, 1948 (United Kingdom v. Albania), Anglo Norwegian Fisheries Case (UK v. Norway), 1951, Case 3 : Southern Bluefin Tuna Case (New Zealand v. Japan) Case 4 : Southern Bluefin Tuna Case (Australia v. Japan), Gulf of Maine Case (USA v. Canada) 1984, Whaling in the Antarctic (Australia v. Japan: New Zealand intervening), 2010* dan beberapa kasus lainnya. Walaupun bukan merupakan kasus lingkungan hidup *an sich,* akan tetapi dapat diterapkan dalam penyelesaian persoalan lingkungan hidup maritim khususnya kasus yang menyangkut lintas batas negara atau pengelolaan sumberdaya alam di lingkungan laut.

Dalam mekanisme peradilan internasional yang berkembang saat ini ada beberapa sengketa yang melalui Mahkamah Internasional (ICJ), peradilan yang dibentuk berdasarkan perjanjian internasional tertentu seperti ITLOS, badan peradilan *ad hoc* seperti arbitrase ataupun bentuk peradilan lainnya. Karena itu

29 *"The Corfu Channel Incidents"*, https://undocs.org/S/RES/19(1947), diunduh pada 28 Juli 2017

30 *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masing-masing putusan peradilan memiliki konsekuensi hukum yang berbeda terutama dalam hal keterikatannya. Namun demikian keputusan para hakim ini tetap akan menjadi bahan pertimbangan bagi pengembangan hukum internasional dan dalam hubungan internasional. Hal ini sesuai dengan Pasal 31 Statuta Mahkamah Internasional yang menegaskan :

> *"d) Sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam pasal 59,* ***keputusan para hakim*** *dan ajaran-ajaran dari para ahli hukum yang tercakup di berbagai negara, sebagai bahan pelengkap untuk penentuan peraturan-peraturan hukum."*

Beberapa contoh putusan hakim baik dalam perkara yang diadili melalui badan peradilan internasional maupun pengadilan nasional :

A. Putusan Badan Peradilan Internasional *(Sand: 2015)*

A.1. Keputusan Mahkamah Internasional *(International Court of Justice)*

Sebenarnya sudah sejak dahulu kala sebelum menjadi Mahkamah Internasional *(International Court of Justice* atau *ICJ),* kasus lingkungan hidup khususnya sumberdaya alam dalam arti luas pernah ditangani oleh Mahkamah Internasional Permanen *(Permanent International Court of Justice/ PICJ)*. Contohnya dalam penyelesaian kasus pengelolaan sumberdaya air di antara negara-negara yang berkepentingan telah diterima dua kasus yaitu *Diversion of the Waters from the River Meuse Case (Netherland v. Belgium) 1937* dan *Territorial Jurisdiction of the International Commission of the River Oder Case (United Kingdom v. Poland) 1929*.

Mahkamah Internasional (ICJ) juga telah beberapa kali menangani sengketa yang secara tidak langsung bersinggungan juga dengan persoalan maritim diantaranya putusan *Corfu Chanel Case, 1948 (United Kingdom v. Albania), Anglo Norwegian Fisheries Case (UK v. Norway), 1951, Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua), 2014, Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Colombia), 2013, Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya), 2015, Case concerning Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore), 2008, Whaling in the Antarctic (Australia v. Japan: New Zealand intervening), 2010, Question of the Delimitation of the*

MAHKAMAH AGUNG
REPUBLIK INDONESIA

Continental Shelf between Nicaragua and Colombia beyond 200 nautical miles from the Nicaraguan Coast (Nicaragua v. Colombia), 2013 Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), 2004, Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan (Indonesia/Malaysia), 1998 Kasikili/Sedudu Island (Botswana/Namibia) 1997, Fisheries Jurisdiction (Spain v. Canada) 1995 Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America), 1992 Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta), 1982, Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America), 1981 Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), 1978, Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey), 1976, Fisheries Jurisdiction (Federal Republic of Germany v. Iceland) 1972 Fisheries Jurisdiction (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Iceland), 1972, North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Netherlands) 1967, North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Denmark), 1967 Antarctica (United Kingdom v. Chile), 1955, Antarctica (United Kingdom v. Argentina), 1955

Beberapa diantaranya bersinggungan dengan lingkungan hidup maritim, namun umumnya kasus-kasus tersebut sangat erat persoalannya dengan masalah perbatasan negara yang kaya akan sumber daya alam hayati maupun non hayati. Dalam kasus perebutan wilayah perairan yang kaya akan sumberdaya perikanan telah diselesaikan dua kasus yang terkenal yaitu *Anglo-Norwegian Fisheries Case (United Kingdom v. Norway)(1951)* dan *Fisheries Jurisdiction (UK v. Iceland v. Federal Republic Germany) (1974).* Untuk *Gulf of Maine Case (USA v. Canada) 1984,* Mahkamah Internasional juga memperhatikan adanya sumberdaya alam yang ada melekat dalam batas-batas geografis. Kasus ini mengenai masalah perbatasan antara Amerika Serikat dan Kanada. Penyelesaian kasus ini diajukan melalui cara ke pengadilan internasional yaitu Mahkamah Internasional. Dalam sengketa ini untuk pertama kalinya Mahkamah Internasional membentuk Kamar Penyelesaian Sengketa *(Chamber of Disputte Settlement)* berdasarkan pasal 26 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional (ICJ Statute). Persoalan pokok yang diajukan adalah mengenai penetapan perbatasan tunggal *(single maritime boundary)* yang digunakan. Batas Kanada yang diajukan adalah *equidistance line* tapi Amerika Serikat menginginkan bahwa perbatasan tergantung dari keadaan yang relevan di wilayah tersebut. Selain itu menurut Kanada, Teluk Maine beserta wilayah yang berdekatan termasuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bagian penting karena memunyai hubungan yang kompleks dan memiliki proses biologis yang penting. Juga wilayah ini merupakan eksosistem laut yang penting di wilayah utara. Di lain pihak, Amerika Serikat menyatakan bahwa wilayah ini memiliki karakteristik berdasarkan 3 prinsip rezim ekologi. Dalam hal ini ternyata Teluk Maine juga membentuk komunitas flora dan funa dalam semua siklus jaring makanan dari yang terkecil hingga ikan yang terbesar.

Dalam kasus-kasus perbatasan yang menyangkut landas kontinen yang kaya akan sumberdaya alam non hayati Mahkamah Internasional juga telah menerima dan menyelesaikan beberapa kasus seperti *North Sea Continental Shelf (1969), Continental Shelf (Libyian Arab Jamahiriya v. Malta) (1985)* dan *Continental Shelf (Tunisia v. Libya) (1982).* Mahkamah Internasional sebagai badan peradilan utama di dunia, memiliki kebebasan untuk mendorong berkembangnya hukum internasional secara progresif sesuai Pasal 13 Piagam PBB (*Charter of the United Nations).*

A.2. Putusan Mahkamah Internasional Hukum Laut *(International Tribunal Law of the Sea/ITLOS)*

Mahkamah Hukum Laut Internasional (ITLOS) didirikan berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* tahun 1982. Terdiri dari 21 Hakim dan menangani berbagai kasus terkait hukum laut yang dimulai sejak tahun 1997. Kasus pertama yang diputuskan adalah *Case No. 1 dan 2 : the M/V "Saiga" Case* yang diajukan oleh Saint Vincent dan Grenadines v. Guena sejak 13 November 1997 hingga diputuskan pada 4 Desember 1997. Beberapa kasus yang diputuskan terkait dengan lingkungan hidup maritim *diantaranya Case No. 10 : The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom) tahun 2001, Case No. 12 : Concerning Land Reclamation by Singapore in and Around the Straits of Johor, (Malaysia v Singapore) tahun 2003, Case No.7 : Concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocean (Chile v. European Union) tahun 2009, Case No. 17 : Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the Area, (Advisory Opinion/AO) oleh International Sea Bad Authority (ISA) tahun 2011, Case No. 21 : Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC) (Advisory Opinion/AO) oleh Sub-Regional*

REPUBLIK INDONESIA

Fisheries Commission (SRFC) tahun 2015. Case No. 22 : The "Artic Sunrise" Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation) tahun 2013.

Putusan ITLOS dalam *Advisory Opinion on Responsibilities and Obligations on States in the Area tahun 2011* juga telah memperkuat prinsip-prinsip hukum internasional yang sedang berkembang seperti prinsip Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang merupakan Prinsip 17 Deklarasi Rio tahun 1992. Sedangkan prinsip pertukaran informasi juga disinggung dalam *The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom)* tahun 2001. Pada sengketa *The Artic Sunrise (Kingdom of the Netherlands v. Russia Federation)* tahun 2013, *Greenpeace* sebagai NGO Internasional telah bertindak untuk pertama kalinya di peradilan internasional sebagai teman pengadilan *(amicus curiae)* pada peradilan Mahkamah Arbitrase (PCA) dan Mahkamah Hukum Laut (ITLOS) walaupun akhirnya ditolak.[31]

A.3. Putusan Mahkamah Pidana Internasional (*International Criminal Court/ICC)*

Statuta Roma (1998) sebagai dasar pendirian Mahkamah Pidana Internasional (ICC) menegaskan bahwa kejahatan perang *(war crime)* juga berhubungan dengan lingkungan hidup yang hal ini tercantum dalam Pasal 8 (2) bagian (b) (iv),(v),(ix),(xvi),(xvii) dan (xviii). Dua kasus yang sedikit menyinggung persoalan lingkungan hidup seperti : *Situation in Darfur, Sudan Case (ICC-02/05)* dimana Presiden Sudan, Omar Al Bashir melakukan tindakan *genocide,* kejahatan perang dan kejahatan terhadap kemanusiaan termasuk kejahatan terhadap masyarakt yang memiliki sumur dan air yang kemudian diracuni oleh tentara Presiden Sudan. Dalam kasus lainnya yaitu Kasus Kejahatan Perang yang dilakukan oleh Presiden Irak, Sadam Hussein *(Irak War Crime Case),* dimana dalam *Pre-elimenary Examination (2013)* dinyatakan bahwa :

> *"65. Impact of crimes may be as sessed in light of, inter alia, the sufferings endured by the victims and their increased vulnerability; the terror subsequently instilled,or the social, economic and environmental damage inflicted on the affected communities*

31 *"International Tribunal Law of the Sea Year 2013 : List of cases No : 22"* dalam https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.22/Order/C22_Ord_22_11_2013_orig_Eng.pdf dan PCA Case No. 2014-02 dalam http://www.pcacases.com/web/sendAttach/1325 , diunduh pada 28 Juli 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam *Prosecutor v. Jean-Pierre Bemba (2016)* menegaskan bahwa para pejabat yang menentukan komando/perintah serta bawahannya dibawah Pasal 28 ICC merupakan peran kunci dari pertanggungjawaban dan ini merupakan prinsip atas perintah dapat dipertanggungjawabkan *the principle of responsible command* yang mana mengakhiri kekebalannya dan dapat bertindak untuk membantu mencegah kejahatan[32]

A.4. Putusan Mahkamah Arbitrase Internasional *(Permanent Court of Arbitration/PCA)*[33]

Sebagai salah satu badan peradilan internasional yang akhir-akhir ini populer, Mahkamah Arbitrase Permanen *(The Permanent Court of Arbitration/ PCA)* berdiri tahun 1899 dan berkedudukan di Den Haag, Negeri Belanda. Dalam aktifitasnya yang berkembang terus, PCA telah menerima berbagai jasa penyelesaian sengketa internasional di luar makna arbitrase seperti konsiliasi, *fact-finding commission* atau *inquiry* (komisi penyelidik), jasa baik dan mediasi.[34] Perkembangan secara keorganisasian dan prosedural dalam proses peradilan dimana Mahkamah Arbitrase Permanen *(The Permanent Court of Arbitration/ PCA)* pada tahun 2002 telah berhasil mengadopsi aturan tambahan *(optional rules/OR)* yang disebut *Optional Rules for Arbitration of Disputes Relating to Natural Resources and/or the Environment* dan tahun 2011 *Optional Rules for Arbitration of Disputes Relating to Outer Space Activities* dimana lingkungan hidup menjadi bagian penting dalam OR ini. PCA pernah menangani kasus yang kemudian dihubungkan dengan persoalan lingkungan hidup seperti dalam *Iron Rhine (Ijzeren Rijn) Railway Case (Belgium v. Netherland)* yang diputuskan tahun 2005.

Pada 23 April 2013, Timor-Leste mengajukan sengketa melawan Pemerintah Australia berdasarkan Traktat Laut Timur *(Timor Sea Treaty)* 20 Mei 2002 berdasarkan *Paragraph (b) of Annex B* Pasal 23. Sengketa ini mengenai intepretasi perjanjian internasional terutama terkait dengan pemanfaatan sumberdaya alam di laut Timor. Kasus ini kemudian diregistrasi dengan nomor

32 Sebagian tulisan ini diambil dari Andreas Pramudianto, *Hukum Lingkungan Internasional*, CV Rajawali: Jakarta, 2017, hlm. 181-182

33 *Ibid,* hlm. 183-184.

34 *Optional Rules for Arbitrating Disputes between Two States* tertanggal 20 Oktober 1992.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PCA Case No. 2013-14 : Arbitration under the Timor Sea Treaty (Timor Leste v. Australia). Berdasarkan *Annex VII UNCLOS 1982*, 4 Oktober 2013, Pemerintah Kerajaan Belanda mengajukan sengketa melawan Pemerintah Federasi Russia mengenai sengketa kapal Greenpeace *"Artic Sunrise"*. Sengketa berkenaan dengan penumpang, perampasan dan penahanan awak kapal maupun kapal milik Greenpeace oleh pemerintah Russia pada waktu ditangkap di Zona Ekonomi Ekslusif. Sengketa kemudian diajukan ke Mahkamah Arbitrase Permanen (PCA) dengan registrasi *PCA Case No. 2014-02 : The Artic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia).*

Dalam sengketa Laut Cina Selatan atau *In the Matter of South China Sea Arbitration, PCA Case No. 2013-19* 12 Juli 2016, Mahkamah Arbitrase Permanen telah memutuskan perkara ini yang walaupun perkara ini menyangkut masalah kemananan, namun salah satu putusannya juga menyinggung masalah lingkungan hidup maritim khususnya terumbu karang yang rusak akibat pembangunan pelabuhan di pulau dan karang Laut Cina Selatan. Seperti dinyatakan dalam putusannya :

> *1178…..China has aggravated the Parties' dispute* ***with respect to the protection and preservation of the marine environment by causing irreparable harm to the coral reef habitat*** *at Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef (North), Johnson Reef, Hughes Reef, Subi Reef, and Mischief Reef. The Tribunal has already found that* ***China has seriously violated its obligation to preserve and protect the marine environment in the South China Sea****…….In practical terms, neither this decision nor any action that either Party may take in response can undo the permanent damage that has been done to the coral reef habitats of the South China Sea……*

A.5. Peradilan Arbitrase Lainnya

Badan Arbitrase di luar PCA memang sudah ada yang berkembang hingga saat ini diantaranya diantaranya *Sweden`s Arbitration Institute* yang didirikan tahun 1917, *International Chamber of Commerce (ICC)* yang didirikan di Paris, Perancis tahun 1923. Walaupun *The Trial Smelter Case (1941)* yang merupakan kasus yang ditangani melalui peran arbitrasi yang dibentuk Amerika Serikat dan Kanada bukan merupakan kasus lingkungan hidup

REPUBLIK INDONESIA

maritim, namun keputusan badan arbitrase ini ternyata telah mempengaruhi terbentuknya Prinsip 21 Deklarasi Stockholm tahun 1972 yang juga dijadikan dasar dalam beberapa pasal di UNCLOS 1982 seperti Bab XII, Bagian 1 Pasal 193. Sedangkan dalam *Behring Sea Fur Arbitration (USA v Great Britania)* tahun 1893 dimana keputusan arbitrasi ini telah mempengaruhi pembentukan *Treaty for the Preservation and Protection of Fur Seals* tahun 1911. Peradilan arbitrase lainnya dibentuk juga oleh *World Bank* melalui *International Center for Settlement for Investment Disputes (ICSID)* yang menangani kasus *Methanex Corporation v.United States of America* pada tahun 2001 yang membuat terobosan dengan membuka intervensi dan partisipasi diluar pihak bersengketa sebagai *Amici Curiae*.[35] Dalam kasus lainnya *Azinian, Davitian and Baca v. Mexico (1998)* dan *Waste Management v. Mexico (2004)* merupakan kasus yang berhubungan dengan limbah bahan berbahaya dan beracun yang diputuskan oleh ICSID. Dalam kasus kapal laut *Rainbow Warrior* milik *Greenpeace* yang dibom oleh Agen Rahasia Perancis, disepakati juga diselesaikan melalui arbitrase Sekretariat Jenderal PBB yang ditandatangani di Paris, Perancis pada 9 Juli 1986. [36]

A.6. Putusan Badan Peradilan Regional

Badan peradilan regional telah terbentuk di berbagai benua atau region tertentu. Terbentuknya didasarkan pada organisasi regional ataupun kebutuhan negara-negara di regional tersebut. Organisasi yang cukup kuat secara regional seperti Uni Eropa dengan keberadaan Mahkamah Eropa *(European Court of Justce/ECJ)* telah menjadi contoh di banyak benua, Model Mahkamah Eropa ini telah menjadi model terbentuknya *East African Court of Justice* pada Masyarakat Afrika Timur *(East African Community)* dan *Andean Tribunal of Justice,* pada Andean Community.[37] NAFTA/UNCITRAL juga membentuk badan peradilan melalui arbitrase dalam *Ethyl Corporation v.*

35 Rebasti, E dan Luisa Vieruci. "A Legal Status for NGO in Contemporary International Law?" Paper in *Workshop Legal for NGO in Contemporary International Law : A Contributuon to the Debate on "Non State Actors" and Public International Law at the Beginning of the Twenty-First Century*, European University Institute (EUI) of Florence on 15-16 November 2002.

36 http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XX/215-284.pdf. Lihat juga Andreas Pramudiantio *loc. cit.*

37 Borzel, Tanja A dan Thomas Risse. The Oxford Handbook Comparative Regionalism, Oxford University Press, 2016, hlm. 545. Lihat juga Andreas Pramudianto, *loc.cit.*

PERPUSTAKAAN MAHKAMAH REPUBLIK INDONESIA

Canada (1999) yang mendorong agar para pihak taat pada aturan lingkungan hidup *(compliance regulation)* domestik. Dalam *S.D Mayers.Inc v. Canada* sengketa antara Amerika Serikat dengan Kanada mengenai pembuangan limbah PCB berdasarkan Basel Convention 1989 juga telah diputuskan.[38]

A.7. Putusan Badan Peradilan Khusus[39]

Beberapa badan peradilan khusus telah berhasil dibentuk seperti Mahkamah Hak Asasi Manusia Eropa *(European Court of Human Right/ECHR),* Mahkamah Hak Asasi Antar Amerika *(The Inter American Court of Human Right/ IACHR).* Di Afrika keberadaan peradilan khusus Hak Asasi Manusia yaitu Mahkamah Afrika mengenai Hak Asasi Manusia dan Rakyat *(African Court on Human and Peoples Right/ACHPR)* dan bersama peradilan tidak tetap yaitu Mahkamah Afrika *(African Court of Justice /ACJ)* akan digabungkan menjadi Mahkamah Keadilan Afrika dan Hak Asasi Manusia *(African Court of Justice and Human Right/ACJHR)* berdasarkan keputusan KTT Uni Afrika *(Africa Union)* di tahun 2008. *IACHR* dalam salah satu kasusnya telah memperjelas hubungan antara lingkungan hidup dengan hak asasi manusia seperti dalam kasus *The Yanomami Indians case, resolution no 12/85 case no 7615 Brazil*, 5 Maret 1985. Sementara itu dalam kasus *Lopez v.Ostar Case* tahun 1994 *(application no. 16798/90)* ECHR telah menegaskan bahwa terdapat pengertian perluasan pasal 8 yang berlaku dalam hukum lingkungan internasional regional yaitu *European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedom* tahun 1953 yang tidak hanya persoalan hak asasi manusia semata akan tetapi juga menyangkut sumber pencemar *(pollution resources)* yang dapat melanggar hak asasi individu dan keluarga khususnya hak untuk mendapatkan kesehatan.

A.8. Putusan Badan Peradilan Lainnya(WTO)[40]

Beberapa Peradilan Internasional lainnya dibentuk dalam kerangka organisasi internasional atau perjanjian internasional yang juga bersifat khusus. Bentuk badan peradilan atau badan penyelesaian sengketa tersebut sesungguhnya lebih tepat disebut *quasi*-pengadilan dikarenakan bukan pengadilan sesungguhnya. Jika pihak-pihak bersengketa, maka akan diadili

38 Andreas Pramudianto, *op.cit.*, hlm. 185
39 *Ibid.,* hlm. 185-186.
40 *Ibid.,* hlm. 186-187.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

oleh badan tersebut dan putusannya dapat bersifat mengikat. Sebelum WTO terbentuk yaitu GATT pernah menyelesaikan sengketa yang timbul antara Amerika Serikat dan Mexico mengenai metode penangkapan ikan tuna. Sengketa ini menerapkan cara penyelesaian melalui peraturan badan internasional yaitu *General Agreement Tariff and Trade (GATT*). Peristiwa ini bermula dari tindakan pemerintah Amerika Serikat yang melarang impor ikan tuna yang berasal dari Mexico. Hal ini merugikan Mexico yang kemudian gugatan diajukan melalui *GATT Dispute Pannel I.* Dalam sidang tersebut Amerika Serikat menyatakan bahwa negaranya memiliki alasan kuat yaitu pelarangan atas penangkapan ikan tuna yang dilakukan melalui jaring nelayan Mexico ternyata juga telah membunuh anak ikan lumba-lumba (*dolphin)* yang dilindungi berdasarkan *Mamalia Protection Act 1972.* Namun tindakan ini menurut Mexico merupakan upaya terselubung Amerika Serikat dengan menggunakan masalah lingkungan hidup menjadi alat perdagangan. Dari hasil kasus ini nampak bahwa kaitan antara perdagangan dan lingkungan hidup semakin erat. Sementara ini GATT menunda keputusannya.

Kasus dalam *World Trade Organization (WTO)* sekarang ini seperti dalam *WTO Appellate Body* yang pernah menangani sengketa perdagangan terkait lingkungan hidup maritim seperti dalam putusannya *United States – Import Prohibition of Certain Shrim and Shrimp Product (1998)* antara USA dengan negara-negara Asia.

B. Putusan Badan Pengadilan Nasional[41]

Beberapa negara telah membentuk badan peradilan khusus untuk menangani perkara lingkungan hidup seperti *National Environmental Tribunal* di Pakistan, *National Environmental Appellete Authority (NEAA)* di India, *Environmental National Dispute Resolution Commission* di Korea, *Environmental National Dispute Coordination Commission* di Jepang.[42] Putusan pengadilan nasional dapat menjadi bahan pertimbangan untuk dapat dibentuknya perangkat hukum internasional khususnya perjanjian internasional, sehingga putusan badan peradilan nasional

41 *Ibid*

42 "Asian Judges : Green Court and Tribunal, and Environmental Justice" dalam *Law and Policy Reform Brief* No. 1 April 2010 dalam https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27654/2010-brief-01-asian-judges.pdf, diunduh pada 28 Juli 2017

BADAN PEMBINAAN HUKUM NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

juga merupakan sumber hukum khususnya hukum lingkungan internasional. Dalam kasus-kasus pencemaran minyak di laut, banyak permasalahan tanggungjawab lingkungan *(environmental liability)* serta ganti rugi *(compensation)* seperti diamanatkan dalam Deklarasi Stockholm 1972, untuk dikembangkan dalam hukum nasional. Kasus-kasus pencemaran minyak yang masuk peradilan nasional seperti kasus karamnya kapal tanker *Argo Merchant* tahun 1976 yang kemduain disidangkan dalam US District Court tahun 1980 dan beberapa kasus sesudahnya seperti *Olympic Games (1976), Sanswena (1976)* dan *Daphne (1976)* yang kemudian mendorong diperbaharuinya ketentuan dalam *Marine Pollution Convention (MARPOL) 1973/1978.*

Dalam Kasus Patmos mengenai pencemaran minyak yang menyebabkan kerusakan lingkungan di pantai Italia. Kasus ini diselesaikan dengan cara mengajukan perkara pada pengadilan nasional. Peristiwa ini bermula pada 21 Maret 1985 dimana suatu kapal tanker berbendera Yunani *"Patmos"* bertubrukan dengan kapal tanker berbendera Spanyol *"Castillo de Monte Aragon"*. Akibat tubrukan ini sekitar 1300 ton dari total 80.000 ton minyak yang dibawa "*Patmos*" tumpah di laut yang kemudian tumpahan ini mencapai pantai Sisilia. Gugatan diajukan oleh pemerintah Italia ke pengadilan Messina dengan alasan adanya kerusakan ekologis dengan berdasar pada *Civil Liability Convention* dan *Fund Convention*. Pada tanggal 30 Juli 1986 pengadilan menolak gugatan pemerintah Italia yang diwakili Kementerian Perdagangan Laut dengan alasan kerusakan ekologis tidak terbukti terjadi pada pantai Italia. Gugatan banding diajukan pada 30 Maret 1989 dan pengadilan banding Messina mengakui kalim yang diajukan pemerintah Italia.

Contoh yang terkenal adalah hasil putusan pengadilan Amerika Serikat melalui putusan Mahkamah Agung Amerika Serikat *(US Supreme Court)* dalam kasus *New Jersey v. City of New York* tahun 1931 (283 US.473) mengenai pencemaran pantai dan laut teritorial akibat pembuangan limbah kota. Hasil putusan ini menjadi sumber hukum penting dalam pembentukan *Geneva Convention of the High Seas 1958* khususnya mengenai pencemaran pantai. (Kiss:1976). Beberapa kasus lainnya seperti *Japan Whalling Association v. American Cetacean Society (1986), Defender of Wildlife, Inc v. Endangered Species Scientific Authority (1981), Environmental Defense Fund v. Massey (2010)* merupakan contoh kasus lingkungan hidup maritim.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan demikian putusan pengadilan internasional seperti penerapan perjanjian internasional dalam hukum nasional dapat menjadi pembelajaran penting seperti dinyatakan oleh Wirth (1999) dalam Pramudianto (2017) yang menegaskan :

> *"The little-taught Japan Whaling case, concerning domestic implementation of the Whaling Convention, is an excellent example of the way in which legal and policy considerations unique to foreign relations may generate conflicts with domestic statutory mandates".*

V. Penutup

Kesimpulan dari artikel ini telah menunjukan bahwa diplomasi dan putusan peradilan internasional mampu memberikan dasar hukum dan petunjuk hukum bagi negara-negara dan aktor bukan negara dalam hubungan internasional. Salah satu putusan peradilan internasional khususnya *Permanent Court Arbitration (PCA) Case No. 2013-19 in the matter of the South China Sea Arbitration (The Republic of Philipines v. The People Republic of China)* telah memperkuat status hukum internasional suatu ekosistem khususnya perlindungan terhadap ekosistem terumbu karang di wilayah Laut China Selatan. Selain itu penegakan prinsip-prinsip perlindungan lingkungan hidup maritim juga menjadi penting. Di sisi lain, pentingnya pengembangan kelembagaan dalam hukum internasional juga perlu diperhatikan. Pembentukan kelembagaan untuk penyelesaian sengketa seperti komisi bersama *(joint commission)* atau semacam komisi penyelidik *(Security Council sub committee)* menjadi penting dalam penyelesaian kasus *the Trial Smelter Case (1941)* dan *the Corfu Chanel Case (1948).* Dalam *International Tribunal Law of the Sea (ITLOS) Case No. 22 : The "Artic Sunrise" Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation)* tahun 2013 berperannya *Greenpeace* sebagai salah satu NGO internasional yang merupakan entitas bukan subjek hukum internasional bertindak sebagai *amicus curiae* di peradilan internasional (ITLOS dan PCA) menjadi sangat penting dalam kerangka pengembangan hukum internasional khususnya hukum lingkungan internasional. Walaupun dalam dua peradilan ini, Greenpeace telah ditolak, namun akan menjadi pembelajaran di kemudian hari. Berbagai kasus lingkungan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hidup maritim tersebut yang muncul sesungguhnya tidak terlepas dalam berbagai kepentingan khususnya kepentingan nasional yang dapat berbenturan dengan kepentingan nasional lainnya atau bahkan kepentingan global internasional. Sebagaimana diungkapkan oleh Kementerian Luar Negeri Cina dalam kasus Laut China Selatan yang mengatakan bahwa negara Tiongkok adalah yang pertama kali menemukan dan mengeksploitasi pulau-pulau di Laut Cina Selatan, "sehingga memiliki kedaulatan teritorial serta hak dan kepentingan". Pernyataan ini tentu menjadi alasan sengketa bagi negara lain yang memiliki kepentingan yang sama, sehingga dapat menimbulkan ketegangan dan dapat menimbulkan tindakan kekerasan yang sesungguhnya tidak menyelesaikan sengketa, bahkan menimbulkan masalah baru. Karena itu penyelesaian sengketa maritim melalui diplomasi dan peradilan internasional menjadi sangat penting dalam kerangka peredaan ketegangan (*détente*) hubungan bilateral, regional maupun multilateral.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

I. Buku

Akehurst, Michael. 1983. *A Modern Introduction to International Law*, 4th Edition,George Allen & Unwin (Publishers) Ltd.

Anton, Donald K et al. 2005. International Law : Cases and Materials, Oxford University Press,

Ball, Simon & Stuart Bell. 1992. *Environmental Law*, Blackstone Press Limited, London.

Borzel, Tanja A dan Thomas Risse.2016. The Oxford Handbook Comparative Regionalism, Oxford University Press.

D.J. Harris, Cases and Materials on International Law , London: Sweet and Maxwell, 4th.ed., 1991

Henkin, Louis. 1991. International Law: Cases and Materials, St. Paul: West Publ., 3rd.ed., 1991

Merrills, J.G. 1986. *Penyelesaian Sengketa Internasional* diterjemahkan oleh Achmad Faudzan, Tarsito, Bandung.

Nussbaum, Arthur dan Sam Suhaedi. 1969. *Sedjarah Hukum Internasional,* Bina Cipta, Bandung.

Pramudianto, Andreas. 2017. Hukum Lingkungan Internasional, Penerbit CV Rajawali, Jakarta.

_____.2008. Diplomasi Lingkungan, Penerbit UI Press, Jakarta.

Rasjid, Abdul. 1985. *Upaya Penyelesaian Sengketa Antar Negara melalui Mahkamah Internasional,* PT Bina Ilmu, Surabaya.

Sands, Phillipe. 1993. *Greening International Law*, Earthscan Publication, London.

Starke, J.G. 1989. *Pengantar Hukum Internasional* diterjemahkan oleh Sumitro LS Danuredjo, Aksara Persada Indonesia, Jakarta.

II. Makalah

Adolf, Huala. 2004. Hukum Penyelesaian Sengketa, Tanpa Penerbit. Diakses melalui http://blog.ub.ac.id/devitrirahayu/files/2012/03/3-HUKUM-PENYELESAIAN-SENGKETA-INTERNASIONAL1.pdf

REPUBLIK INDONESIA

Rebasti, E dan Luisa Vieruci. 2002. A Legal Status for NGO in Contemporary International Law ? Paper in Workshop Legal for NGO in Contemporary International Law : A Contributuon to the Debate on "Non State Actors" and Public International Law at the Beginning of the Twenty-First Century, European University Institute (EUI) of Florence on 15-16 November 2002.

Cooper, Catherine A. 1986. *The Management of International Environmental Dispute in the Context of Canada-United States Relations : A Survey and Evaluation of Techniques and Mechanisms* dalam Canadian Year Book of International Law, University of British Columbia Press.

Desai, Bharat. 1993. *The Bhopal Gas Leak Disaster Litigation: An Overview* dalam Asian Year Book of International Law, Martinus Nijhoff, Amsterdam.

Jonsson, Crister dan Karin Aggestam. 2007. Diplomacy and Conflict Resolution, Prepared for the NISA conference on "Power, Vision and Order in World Politics", Odense

Keith A Muray.1972. The Trial Smelter Case : International Air Pollution in the Columbia Valley dalam http : www. ojs.library.ubc.ca

Ospina, E Valencia.1993. *The International Court of Justice and International Environmental Law* dalam Asian Year Book of International Law, Martinus Nijhoff, Amsterdam.

Pramudianto, A. 1995. *Soft Law Dalam Perkembangan Hukum Lingkungan Internasional* dalam Majalah Hukum Pro Justitia Tahun XIII Nomor 4 Oktober 1995.

_____*1998. Penyelesaian Sengketa* Dalam hukum Lingkungan Internasional. Dalam Majalah hukum Pro Justitia Tahun XVI No.2 April 1998.

_____2006. Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup Dalam Perjanjian Internasional Bidang Pengelolaan B3 dan Limbah B3 dalam Jurnal Lingkungan dan Pembangunan Volume 26 Nomor 1 Tahun 2006.

III. Dokumen lainnya

UNEP. 1991. *Register of International Treaties & Other Agreements in the Field of the Environment,* UNEP, Nairobi.

_____. 1986. Statuta Mahkamah Internasional, Penerbit United Nations Information Center (UNIC)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ICJ Communique 93/20, 19 Juli 1993

The Corfu Channel Incidents dalam https://undocs.org/S/RES/19(1947)

The Corfu Channel Incidents dalam https://undocs.org/S/RES/22(1947

International Tribunal Law of the Sea Year 2013 : List of cases No : 22 dalam https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.22/Order/C22_Ord_22_11_2013_orig_Eng.pdf

PCA Case No. 2014-02 dalam http://www.pcacases.com/web/sendAttach/1325

Asian Judges : Green Court and Tribunal, and Environmental Justice dalam Law and Policy Reform Brief No. 1 April 2010 dalam https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27654/2010-brief-01-asian-judges.pdf

http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XX/215-284.pdf

https ://www.PCA.org/cases/list

http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=2

https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/

http://ekonomi.kompas.com/read/2017/07/16/113255326/beijing-protes-indonesia-ubah-laut-china-selatan-jadi-laut-natuna

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL LITIGASI

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

PERAN HUKUM DALAM PEMBANGUNAN BUDAYA MARITIM INDONESIA

Tuti Marwati
Magiater Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jl. Prof. Mr. Djokosoetono, Pondok Cina Depok, Email: marwati.tuti@gmail.com

ABSTRAK

Artikel ini membahas mengenai peran hukum yang menggunakan strategi budaya sebagai salah satu cara bagi transformasi jangka panjang menuju budaya maritim Indonesia. Oleh sebab itu artikel ini akan menganalisis apakah masyarakat Indonesia sudah berbudaya maritime serta bagaimana peran hukum membangun budata maritim dalam masyarakat. Identitas masyarakat Indonesia memiliki persepsi kewilayahan maritim namun kultur yang kemudian terbangun adalah sebagai bangsa agraris, sehingga paradigma masyarakat Indonesia tentang laut cenderung berbeda dengan realitas. Sehubungan dengan itu akan dijelaskan bahwa hukum seharusnya dapat berperan dan berkembang dalam masyarakat sebagai hukum progresif karena hukum bukanlah entitas yang sama sekali terpisah dengan elemen sosial yang lain. Dalam istilah ini hukum adalah sebagai alat pembaharuan dalam masyarakat, hukum dipergunakan sebagai alat oleh agen perubahan atau pelopor perubahan yang diharapkan dapat berperan mengubah nilai-nilai sosial dalam masyarakat. Masyarakat Indonesia yang masih mengidentifikasikan dirinya dalam budaya agraris, dan belum menjadi negara maritim sepenuhnya dapat berubah dengan adanya perubahan kebijakan pemerintah melalui regulasi dan program-program kemaritiman salah satunya melalui Program Gemarikan agar dapat membangun budaya maritim sepenuhnya.

Kata Kunci: Pembangunan Budaya Maritim Indonesia.

ABSTRACT

This article discusses the role of law that uses cultural strategies as one way for a long-term transformation towards Indonesian maritime culture. Therefore this article will analyze whether Indonesian society has maritime culture and how the law plays its role in developing maritime culture in society. The identity of Indonesian people has a perception of maritime territory, but the culture that is later developed is as an agrarian nation, so that the paradigm of Indonesian society about the sea tends to be different from reality. In this connection, it will be explained that law should be able to play a role and develop in society as a progressive law because law is not an entirely separate entity from other social elements. In this term law is a tool for reformation in society, law is used as a tool by agents of change or pioneers of change that are expected to play a role in changing social values in society. Indonesian people who still identify themselves in an agrarian culture, and who have not yet become a maritime country, can completely change with changes in government policy through regulation and maritime programs, one of which is through the Enthusiasm Program in order to build a full maritime culture.

Keywords: *Development of Indonesian Maritime Culture*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

I. PENDAHULUAN



Momentum pembangunan budaya maritim di Indonesia terlihat dalam pidato Presiden RI Joko Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi ke-9 East Asia Summit tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Beliau menegaskan bahwa Indonesia sebagai poros maritim dunia sehingga agenda pembangunan akan difokuskan pada lima pilar utama, yaitu membangun kembali budaya maritim Indonesia, menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama, memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim (Collins & Diansari, 2018).

Komitmen dari pemerintahan Presiden Joko Widodo untuk menempatkan lautan sebagai masa depan bangsa ini didasarkan pada sejarah Indonesia yang pernah menguasai lautan. Oleh karena itu, apabila Indonesia ingin meneguhkan kembali jati diri bangsa sebagai negara maritim, harus dapat memanfaatkan visi pemerintahan Presiden Joko Widodo tersebut dan membangkitkan kembali budaya maritim masyarakat Indonesia melalui pembangunan hukum yang baik agar dapat keluar dari paradigma agraris tradisional ke arah paradigma maritim yang rasional dan berwawasan global.

Konsep Presiden Joko Widodo ini sangat penting mengingat pada tahun 1994, PBB telah menetapkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia berdasarkan Konvensi Hukum Laut *(UNCLOS)* tahun 1982. Luas wilayah Indonesia yang memiliki 17.499 pulau dengan panjang garis pantai mencapai 81.290 km. Dari 7,73 juta km persegi luas wilayah kepulauan Indonesia, 1,93 juta km persegi merupakan wilayah daratan, sementara sisanya adalah wilayah laut dan perairan yang meliputi 2,8 juta km persegi perairan kepulauan, 0,3 juta km persegi laut territorial dan 2,7 juta km persegi zona ekonomi eksklusif (Retno, 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Negara-negara yang telah ditetapkan oleh PBB sebagai negara kepulauan, seperti Indonesia, Filipina, Maladewa, dan Seychells, dengan ketetapan UNCLOS 1982 diberikan kepastian hukum akan kedaulatan wilayah negara-negara tersebut di laut. Konvensi hukum laut tersebut memperkuat klaim satu negara kepulauan bahwa laut adalah pemersatu wilayah, bukan pemisah.

Struktur budaya di Indonesia mencerminkan luasnya kawasan kepulauan itu sendiri, yang dihuni oleh berbagai suku bangsa dengan berbagai bahasa, agama dan adat-istiadatnya. Konflik dan penyerasian dalam kehidupan masyarakat akan selalu terjadi. Proses ambil-mengambil dan pinjam-meminjam budaya karena bersentuhan dan saling berhubungan wajar jika terjadi. Oleh karena persentuhan budaya merupakan konfigurasi dari berbagai koalisi, akulturasi, dan integrasi yang terjadi dalam proses dialektika tesis, antitesis, dan sintetis sehingga kemudian muncul budaya agraris di negara kepulauan ini (Hikmah, 2018) (X, 2014).

Permasalahan tersebut di atas, dalam tulisan ini akan dibahas dengan pendekatan sosiologi hukum yang memandang bahwa hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat. Dengan demikian hukum akan mempunyai pengaruh baik secara langsung ataupun tidak langsung dalam mendorong terjadinya perubahan sosial. Perubahan dimaksukan agar budaya maritim dapat kembali muncul di tengah masyarakat Indonesia saat ini yang selalu memandang ke daratan dengan kacamata agraris. Berdasarkan uraian pada di atas, maka tulisan ini bermaksud menganalisis budaya maritim masyarakat Indonesia dan peran hukum membangun budata maritim dalam masyarakat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

II. PEMBAHASAN

Istilah hukum progresif diperkenalkan pertama kali oleh penggagasnya, Satjipto Rahardjo pada tahun 2002 lewat artikel yang ditulis di Harian Kompas berjudul "Indonesia Butuhkan Penegakan Hukum Progresif" (Rokhmad, 2012). Gagasan hukum progresif memuat kesediaan bagi ilmu hukum untuk diletakkan pada latar belakang yang berubah, maka garis depan *(frontier)* ilmu hukum juga senantiasa berubah. Ilmu hukum pun berkualitas sebagai ilmu yang senantiasa mengalami pembentukan *(legal science is always in the making)*. Ilmu hukum progresif melampaui pikiran sesaat dan karena itu juga memiliki nilai ilmiah yang dapat diproyeksikan dalam konteks keilmuan universal (Rahardjo, 2009b).

Menurut Satjipto Rahardjo, hukum tidak lagi dilihat sebagai satu-satunya alternatif dalam pengaturan masyarakat. Hal ini dilatarbelakangi oleh pemikiran yang maju dan tidak terbatas kepada apa yang tertulis dalam aturan perundang-undangan saja, maka hukum yang dibuat dapat dikatakan sebagai model "hukum progresif yang membebaskan" yang diharapkan dapat mewujudkan perubahan dalam masyarakat sebagaimana yang direncanakan oleh pemerintah (Rahardjo, 2010).

Pandangan tentang hukum progresif tersebut dipengaruhi oleh pemikiran dari Phillippe Nonet dan Philip Selznick yang mengemukakan tentang hukum responsif, dimana tercapainya suatu komunitas hukum yang berbudaya yang tidak menolak masalah-masalah kemanusiaan dalam hukum negara. Norma masyarakat dapat diartikan sebagai pernyataan hukum dari suatu etika yang menghormati manusia sebagai nilai yang paling tinggi dalam kehidupan bernegara. Pokok pemikiran Phillippe Nonet dan Philip Selznick adalah: Pertama, membedakan hukum responsif dari hukum represif dengan memaksakan adanya penampungan bagi kepentingan-kepentingan manusiawi dari mereka yang diperintah. Kedua, membedakan hukum responsif dari hukum otonom dengan memperlunak tuntutan tentang kepatuhan kepada aturan-aturan dan mengikuti saluran-saluran

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

prosedural yang telah ditetapkan dan dengan sikapnya yang lebih menyukai pendekatan integrasi kepada problem-problem penyelewengan, ketidak patuhan dan konflik. Ketiga, masyarakat dapat menuntut cara-cara partisipasi dalam pembuatan keputusan. Dengan demikian maka penilaian hukum responsif merupakan tahapan evolusi yang "lebih tinggi" dibandingkan dengan hukum otonom dan hukum represif (Nonet & Selznick, 2015).

Soerjono Soekanto berpendapat bahwa hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat, dalam arti bahwa hukum dipergunakan sebagai alat oleh *agent of change* atau pelopor perubahan, yaitu seseorang atau kelompok orang yang mendapatkan kepercayaan dari masyarakat sebagai pemimpin satu atau lebih lembaga kemasyarakatan. Pelopor ini melakukan penekanan untuk mengubah sistem sosial, mempengaruhi masyarakat dengan sistem yang direncanakan terlebih dahulu disebut *social engineering* ataupun *planning* atau sebagai alat rekayasa sosial (Soekanto, 2005).

Pandangan tersebut sejalan dengan pendapat dari Steven Vago yang berpendapat bahwa *law as an instrument of social change* dan mengatakan bahwa (Vago, 2009). *Law as a tool of sosial engineering* merupakan teori yang dikemukakan oleh Roscoe Pound, yang berarti hukum sebagai alat pembaharuan dalam masyarakat, dalam istilah ini hukum diharapkan dapat berperan mengubah nilai-nilai sosial dalam masyarakat. Dengan disesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia, konsepsi "*law as a tool of social engineering*" yang merupakan inti pemikiran dari aliran *pragmatic legal realism* itu, oleh Mochtar Kusumaatmadja kemudian dikembangkan di Indonesia. Disamping disesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia konsepsi tersebut dikaitkan pula dengan filsafat budaya dari Northrop dan *policy-oriented* dari Laswell dan Mc Dougal (Rahardjo, 2009a).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

A. Pudarnya Kebudayaan Maritim

Sejarah Indonesia mencatat bahwa Kerajaan Sriwijaya (Nusantara I) dan Kerajaan Majapahit (Nusantara II) merupakan contoh kejayaan pemerintahan maritim di Nusantara. Kejayaan Indonesia sebagai negara kepulauan di masa lalu tersebut karena paradigma masyarakatnya yang mampu menciptakan visi maritim sebagai bagian utama dari kemajuan budaya, ekonomi, politik dan sosial dan pertahanan. Mereka mempunyai ketajaman visi maritim serta kesadaran yang tinggi terhadap keunggulan strategis letak geografi wilayah bahari Nusantara. Kemampuan tersebut dilakukan dengan segenap *political will* dari seluruh pemimpin dan rakyatnya. Sriwijaya mendasarkan politik kerajaannya pada penguasaan alur pelayaran dan jalur perdagangan serta menguasai wilayah-wilayah strategis yang digunakan sebagai pangkalan lautnya. Sedangkan Kerajaan Majapahit mempunyai strategi politik menyatukan Kepulauan Nusantara sehingga memprioritaskan pembangunan armada laut yang tangguh (Marsetio, 2014).

Kejayaan maritim nusantara mulai terhapus dengan masuknya penjajajahan barat yang tidak menghendaki Indonesia tumbuh sebagai negara kepulauan yang kuat. Jaringan pelayaran di nusantara terbentuk karena perdagangan rempah-rempah yang mempunyai daerah pemasaran luas ke seluruh dunia. Namun hal ini tidak menjamin terbentuknya budaya maritim secara berkelanjutan dalam masyarakat Indonesia karena pengaruh kolonialisme di Indonesia yang tidak menghendaki sektor kelautan Indonesia tumbuh kuat. Sejak awal penjajahan Belanda, dalam rangka penguasaan nusantara diterapkan strategi yang memaksa masyarakat untuk berpaling ke darat. Indonesia lebih diperkenalkan sebagai negara agraris daripada negara maritim, akibatnya budaya maritim secara perlahan memudar dan hingga kini masyarakat Indonesia masih berorientasi ke darat (Pramono, 2005).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Pembangunan kembali budaya maritim perlu segera dilaksanakan dan harus didukung semua pihak guna mewujudkan kejayaan kelautan. Banyak hal yang mempengaruhi implementasi visi dan kebijakan maritim namun akar masalahnya berada dalam budaya agraris tradisional yang kita warisi (Soebiyanto, 2010). Di era Reformasi saat ini, dalam PJPN 2005-2025 pemerintah telah membuat kebijakan untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasis kepentingan nasional. Diantaranya dengan kembali memantapkan budaya bahari dalam RPJMN 2004-2009. Namun telah tumbuh kerancuan identitas, sebab meski mempunyai persepsi kewilayahan maritim namun kultur yang kemudian terbangun adalah sebagai bangsa agraris. Paradigma masyarakat Indonesia tentang laut cenderung berbeda dengan realitas, sehingga arah kebijakan pembangunan selanjutnya menjadi kurang tepat karena lebih condong ke pembangunan berbasis daratan, sektor kelautan manjadi sektor pinggiran/*pheripheral sector* (Kusumaatmadja, 2005).

Pandangan masyarakat pesisir di Indonesia, baik bertani maupun melaut, keduanya bukan hanya persoalan mencari nafkah, melainkan ada pemaknaan yang lebih spesifik dan cenderung kontradiktif di antara keduanya. Bertani bagi sebagian besar orang memiliki satu nilai tentang ketenteraman, sementara menjadi nelayan, bagi sebagian kalangan dinilai sebagai usaha yang terlalu berisiko meskipun keuntungannya bisa jauh lebih besar. Kelebihan dan kekurangan masing-masing dua orientasi pemanfaatan sumber daya alam inilah yang sedikit banyak memengaruhi mengapa mayoritas penduduk di pesisir Indonesia merasa nyaman berada di dalam dua aktivitas tersebut, Oleh karena itu masyarakat pesisir di Indonesia mengidentifikasikan dirinya sebagai "nelayan – tani" (Oktavian & Yulianto, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Karakter pokok masyarakat yang hidup dari sawah adalah karena dominannya peranan tanah, lokalitas sebagai modal utama produksi dan banyaknya tenaga kerja untuk menggarap tanah menjadi lahan persawahan. Implikasinya, terlatihnya budaya agraris ini mempengaruhi hukum dalam skala besar. Mau tidak mau, masyarakat agraris menjadi terbiasa, bahkan dibutuhkan. Hal ini kemudian mempengaruhi hukum yang ada dalam masyarakat, karena adanya otoritas sentral yang kuat tidak mengarah kepada kehidupan yang mengacu pada budaya maritim walaupun tinggal di negara kepulauan.

B. Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia

Pendekatan sosiologi hukum sebagai salah satu *socio-legal studies,* berangkat dari asumsi bahwa hukum sebagai sebuah gejala sosial yang terletak dalam ruang sosial dan tidak bisa dilepaskan dari konteks sosial. Oleh karena itu, berdasarkan pada landasan teori yang digunakan, maka hukum seharusnya dapat berperan dan berkembang dalam masyarakat sebagai hukum progresif karena hukum bukanlah entitas yang sama sekali terpisah dan bukan merupakan bagian dari elemen sosial yang lain. Hukum tidak akan mungkin bekerja dengan mengandalkan kemampuannya sendiri sekalipun ia dilengkapi dengan perangkat asas, norma dan institusi.

Kajian-kajian sosial yang mengidentifikasikan masyarakat Indonesia di daerah pesisir masih berbudaya agraris, mempengaruhi hukum (sebagai *socio-legal studies*) dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari gerakan pembaharuan hukum. Perspektif sosiologi hukum bisa digunakan dalam pemikiran yang bertujuan untuk merevisi rezim hukum positif agar dapat membangkitkan kembali budaya maritim, sekalipun selalu diawali dengan penolakan karena terpengaruh ajaran dari positivisme hukum.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Perubahan sosial dalam hubungannya dengan sektor hukum merupakan salah satu kajian penting dari disiplin sosiologi hukum karena hubungan antara perubahan sosial dan sektor hukum tersebut merupakan hubungan interaksi, dalam arti terdapat pengaruh perubahan sosial terhadap perubahan sektor hukum, sementara di lain pihak perubahan hukum juga berpengaruh terhadap suatu perubahan sosial. Perubahan hukum yang dapat memengaruhi perubahan sosial sejalan dengan salah satu fungsi hukum, yakni fungsi hukum sebagai sarana perubahan sosial atau sarana rekayasa masyarakat/*social engineering* (Soekanto, 1983).

Memperhatikan peranan hukum apabila dikaitkan dengan sistem kemasyarakatan, maka hukum merupakan suatu sub-sistem atau inter-sub sistem yang saling mempengaruhi dan ada hubungan timbal balik. Oleh karena itu, pemerintah yang menyadari bahwa Negara Indonesia yang kaya akan hasil laut, tetapi masyarakatnya tidak dikenal sebagai pemakan ikan, kemudian berusaha diubah dengan mewujudkan reformasi kultural, atau jika meminjam istilah Presiden Joko Widodo "*Revolusi Mental*", yang diawali dari meja makan, dimana ikan harus menjadi menu utama bangsa Indonesia. Pemerintah mencanangkan program "Gemarikan" (gemar makan ikan laut), dengan maksud agar selain mencerdaskan bangsa sebagaimana bangsa Jepang memiliki tradisi kuat mengkonsumsi ikan, akan mendorong kecintaan masyarakat akan laut sebagai salah satu cara untuk membangun budaya maritim dalam masyarakat Indonesia (Lestarini, 2016).

Tanggal 20 Februari 2017 pemerintah juga menetapkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang dijadikan sebagai pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi poros maritim dunia. Dijelaskan dalam Pasal 1 dan 2 Indonesia, *Peraturan Presiden*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, Keppers Nomor 16 Tahun 2017 bahwa poros maritim dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Adanya kebijakan pemerintah tersebut maka peranan hukum akan semakin terlihat untuk dapat mengubah masyarakat Indonesia di masa yang akan datang, yaitu mewujudkan budaya maritim dengan cara mendorong dunia pendidikan, keluarga dan lembaga terkait memiliki program makan ikan laut. Membentuk suatu budaya itu tidak bisa instan tetapi harus dididik, diajari dan diedukasi. Ini hal yang sederhana tetapi akan mengubah cara pandang bangsa Indonesia terhadap lautnya. Jika makan ikan laut menjadi tradisi, kebutuhan makan ikan meningkat, *illegal fishing* diperangi, pembangunan infrastruktur kelautan dan kekuatan keamanan dan keselamatan laut ditingkatkan, maka pada ujungnya nanti akan terbentuk identitas "nelayan" pada masyarakat Indonesia yang berbudaya maritim.

Proses di atas tidak dapat tercapai dalam waktu singkat, memerlukan waktu yang cukup panjang untuk bisa mengubah budaya agraris menjadi budaya maritim, sebagaimana memoar Admiral Cunningham yang sangat terkenal, "*It takes the navy three years to build a new ship, but it will take three hundred years to build a new tradition*" (Kemp, 1957).

Peran hukum melalui kebijakan kelautan yang ditetapkan pemerintah, dapat membuat suatu proses integrasi antara perkembangan sosial yang terjadi di tingkat masyarakat dan sistem pendidikan yang diselenggarakan oleh negara. Sisi hukum ini harus sejalan dengan sisi pembangunan, yaitu membuat infrastruktur yang memadai, terkait akses masyarakat dengan laut, menjadi penting untuk dilakukan. Infrastruktur darat berupa jalan bukan tidak penting. Namun, ketika konsentrasi pembangunan infrastruktur hanya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

menyentuh akses transportasi di darat, sementara di laut sendiri tidak dilakukan, hal itu menyebabkan jarak sosial dan kultural antara masyarakat dan laut menjadi terus-menerus tergerus walaupun jarak alamiahnya sangat dekat. Intinya pembangunan maritim dalam konteks ini harus tetap dilaksanakan dengan mengedepankan dimensi keadilan sosial bagi seluruh masyarakat pesisir agar dapat menjadi jalan bagi terbentuknya kembali identitas maritim masyarakat Indonesia.

Hal tersebut apabila dapat tercapai, maka dalam sistem hukum yang maju dengan pembuatan dan perkembangan hukum yang didesain secara profesional dan logis, tidak disangsikan lagi bahwa produk hukum dapat memengaruhi, bahkan mengubah sendi-sendi kehidupan masyarakat (Rasjidi & Rasjidi, 2002).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

III. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Dilihat dari bentuk geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, maka negara ini termasuk negara maritim. Sejarah juga mencatat bahwa Nusantara pernah menjadi negara yang besar karena menguasai lautan. Akan tetapi semenjak penjajahan Belanda, menimbul dampak jiwa bahari yang dimiliki Bangsa Indonesia mulai hilang. Bangsa Indonesia adalah bangsa yang dikelilingi lautan, namun belum memiliki budaya maritim. Masyarakat Indonesia masih mengidentifikasikan dirinya dalam budaya agraris sehingga Indonesia belum menjadi negara maritim sepenuhnya.
2. Peran hukum yang ada dalam kebijakan pemerintah melalui regulasi dan program-program salah satunya Program Gemarikan dapat dianggap sebagai sarana untuk mengubah masyarakat agar dapat membangun budaya maritim. Hukum disini dibuat untuk merespon adanya suatu identitas masyarakat yang dapat berproses bersamaan dengan peranan hukum dalam pembangunan kebudayaan maritim. Pembangunan hukum memiliki makna yang progresif karena sifatnya yang selalu aktif memperbaharui hukum menuju ke arah yang direncanakan oleh pemerintah dan usahanya untuk mengadakan perubahan-perubahan sosial sehingga dapat membangun kembali budaya maritim.

B. Saran

1. Sejarah Indonesia yang menggambarkan semangat bahari yang pernah menjadikan keunggulan bangsa, upaya membangun kejayaan negara maritim memerlukan strategi budaya untuk menyiapkan generasi muda yang akan memimpin bangsa di masa depan, agar memiliki wawasan maritim yang mendalam. Diharapkan peran hukum yang menggunakan strategi budaya ini merupakan salah satu cara bagi transformasi jangka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

panjang menuju budaya Indonesia yang lebih berorientasi pada kemaritiman bagi generasi mudanya.

2. Perlu segera menggiatkan program-program kemaritiman dan segera melakukan perubahan kebijakan pemerintah melalui regulasi salah satunya Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia agar dapat membangun budaya maritim sepenuhnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

DAFTAR PUSTAKA

Collins, J. S., & Diansari, M. (2018). Optimalisasi Konektivitas Melalui Pembangunan Pelabuhan Pengumpan di Pulau-pulau Kecil di Indonesia. *Bappenas Working Papers*, *1*, *No. 2*(Oktober), 248–263. Retrieved from http://workingpapers.bappenas.go.id/index.php/bwp/article/download/24/18.

Hikmah, H. (2018). Perkembangan Masyarakat Dan Kebudayaan Maritim. Retrieved from hikmahnontonselamturki.blogspot website: http://hikmahnontonselamturki.blogspot.com/2019/01/makalah-wsbm-kebudayaan-masyarakat.html

Kemp, P. (1957). *Key to Victory: the Triumph of British Sea Power in World War II*. UK: Little Brown.

Kusumaatmadja, S. (2005). Visi Maritim Indonesia: Apa Masalahnya? Retrieved from wordpress.com website: https://imfisern.wordpress.com/2009/01/02/visi-maritim-indonesia-apa-masalahnya/

Lestarini, A. H. (2016). KKP Gencar Kampanye "Gemarikan." *Medcom.Id*, p. 1. Retrieved from https://www.medcom.id/ekonomi/mikro/eN4vePyk-kkp-gencar-kampanye-gemarikan

Marsetio, M. (2014). *Sea Power Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan.

Nonet, P., & Selznick, P. (2015). *Hukum Responsif [Law and Society in Transition: Towards Responsif Law]* (R. Muttaqien, Ed.). Jakarta: Nusa Media.

Oktavian, A., & Yulianto, B. A. (2014). *Budaya, Identitas dan Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan.

Pramono, J. (2005). *Budaya Bahari*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Rahardjo, S. (2009a). *Membangun dan Merombak Hukum Indonesia: Sebuah Pendekatan Lintas Disiplin*. Yogyakarta: Genta Publishing.

Rahardjo, S. (2009b). *Membangun dan Merombak Hukum Indonesia*. Yogyakarta: Genta Publishing.

Rahardjo, S. (2010). *Penegakan Hukum Progresif*. Jakarta: Kompas.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Rasjidi, L., & Rasjidi, I. T. (2002). *Pengantar Filsafat Hukum*. Bandung: Mandar Maju.

Retno, M. L. (2015). Penerapan San Remo Manual Pada Pengiriman (Satgas Mtf) Tni Dalam Misi Unifil. *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, *8*, *No. 2*(Agustus), 165–184. Retrieved from https://arenahukum.ub.ac.id/index.php/arena/article/download/200/198

Rokhmad, A. (2012). *Hukum Progresif Pemikiran Satjipto Rahardjo dalam Prespektif Teori Maslahah*. Semarang: Pustaka Rizki Putra.

Soebiyanto, S. (2010, November 18). Pembangunan Kembali Budaya Maritim Segera Dilaksanakan. *Suara Pembaruan*, p. 14.

Soekanto, S. (1983). *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat*. Bandung: Alumni.

Soekanto, S. (2005). *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Vago, S. (2009). *Law and Society* (Ninth). USA: Pearson Education.

X, H. B. (2014). Budaya Maritim Indonesia, Peluang, Tantangan, dan Strategi. *Road Map Pembangunan Kelautan Dan Kemaritiman Indonesia Serta Pencanangan Bulan Maritim UGM*, 5. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

PERAN PEMBANGUNAN PERMUKIMAN PESISIR DAN PULAU-PULAU KECIL SEBAGAI UPAYA STRATEGIS DALAM PENINGKATAN EKSISTENSI KEDAULATAN MARITIM INDONESIA

Indro Sulistyanto
email: indrosulistyanto@yahoo.co.id
Diterima Tanggal: 16 Januari 2017 Disetujui Tanggal: 27 Januari 2017

Abstrak

Latar belakang dilakukannya penelitian adalah terciptanya kesinambungan program, untuk mengatasi permasalahan pemanfaatan ruang yang kompleks, karena merupakan salah satu unsur utama dalam tata ruang pembangunan.

Permasalahan yang terjadi menyangkut belum tersedianya arahan dan bentuk spesifik pemanfaatan ruang, sehingga memberi pengaruh yang sangat besar bagi program pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil yang yang tersebar luas di Indonesia. Adanya indikasi intervensi yang masif pemanfaatan ruang oleh asing yang cenderung mengabaikan ekosistem darat dan perairan.

Tujuan jangka panjang dari kegiatan penelitian ini adalah terstrukturkannya upaya penataan dan mengantisipasi pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang khususnya di wilayah pesisir, dan pulau-pulau kecil sebagai upaya strategis dalam peningkatan eksistensi kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan Indonesia.

Metodologi yang direncanakan adalah peran pengembangan pemanfaatan ruang di wilayah pesisir, dalam upaya strategis dalam peningkatan eksistensi kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan Indonesia. Diharapkan dapat diperoleh gambaran seutuhnya dari pembangunan pemanfaatan sebagai lahan budidaya dan pariwisata sebagai upaya strategis dalam peningkatan eksistensi kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan Indonesia.

Manfaat dari penelitian ini adalah terciptanya langkah inovatif bagi pengembangan ilmu perancangan arsitektur, perencanaan kota dan wilayah, serta lingkungan. Mengingat dominasi pemanfaatan ruangnya diharapkan pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang yang berciri khas pesisir dan pulau-pulau kecil dapat didukung oleh arahan dan pengendalian yang benar untuk menghindari terganggunya kelangsungan perkembangan wilayah, baik kegiatan fungsional maupun aktivitas investasi budidaya dan pariwisata pulau-pulau kecil di dalamnya.

Kata kunci : *kedaulatan maritim, sumberdaya perairan, pemanfaatan ruang, pesisir dan pulau-pulau kecil*

1. PENDAHULUAN

Kegiatan penelitian tentang **Pengaruh Eksotisme Pulau-Pulau Kecil dalam Mendukung Upaya Strategis Peningkatan Eksistensi Kedaulatan Maritim dan Sumberdaya Perairan Indonesia** adalah untuk menyelesaikan permasalahan umum yang ada dalam upaya pembangunan dan pengembangan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pemanfaatan ruang di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, berangkat dari adanya beberapa permasalah spesifik, yang terdiri atas:

a. Permasalahan yang muncul karena adanya kebijakan pengembangan wilayah khususnya pesisir dan pulau-pulau kecil
b. Permasalahan yang muncul karena kemampuan fisik lahan yang bervariasi
c. Permasalahan yang muncul dari ting-ginya intervensi asing karena ekso-tisme pulau-pulau kecil yang menarik minat investasi budidaya maupun pariwisata, khususnya yang berkaitan dengan ekosistem darat dan perairan
d. Permasalahan yang muncul akibat agresifitas perkembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang, yang memerlukan kebijakan pengendalian sebagai upaya menjaga keseimbangan lingkungan hidup dan lingkungan binaannya

Adapun isu spesifik yang ada di setiap pesisir dan pulau-pulau kecil muncul berkaitan dengan kondisi khusus yang terjadi dalam upaya pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang yang ada dan pada saatnya diprediksikan akan terus mengalami perkembangan, sejalan dengan aktivitas investasi budidaya dan pariwisata pulau-pulau kecil yang bergiat di dalamnya.



Gambar 1 : Fenomena Sistem Transportasi Andalan yang Menghubungkan Kawasan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

Masing-masing kawasan dipertimbang-kan terhadap fenomena fisik yang berkembang, meliputi:

a. Penanganan pemanfaatan ruang di kawasan rawan degradasi kualitas lingkungan
b. Pengelolaan pemanfaatan ruang di kawasan yang menarik minat investasi untuk budidaya maupun pariwisata
c. Kebijakan pemanfaatan ruang pada pulau-pulau kecil yang belum termanfaatkan dengan optimal
d. Penanganan pemanfaatan ruang yang berorientasi kepada monopoli sumberdaya dan destinasi wisata yang unik
e. Penanganan pemanfaatan ruang di kawasan konservasi sumberdaya alam maupun purbakala.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Desain dan metode penelitian yang direncanakan dalam kegiatan Penelitian tentang **Pengaruh Eksotisme Pulau-Pulau Kecil dalam Mendukung Upaya Strategis Peningkatan Eksis-tensi Kedaulatan Maritim dan Sumberdaya Perairan Indonesia**, tersusun atas suatu kerangka pemikiran: pendekatan, metode, dan langkah-langkah yang akan ditempuh dalam penyelesaian penelitian ini.

2.1. Pendekatan Penelitian

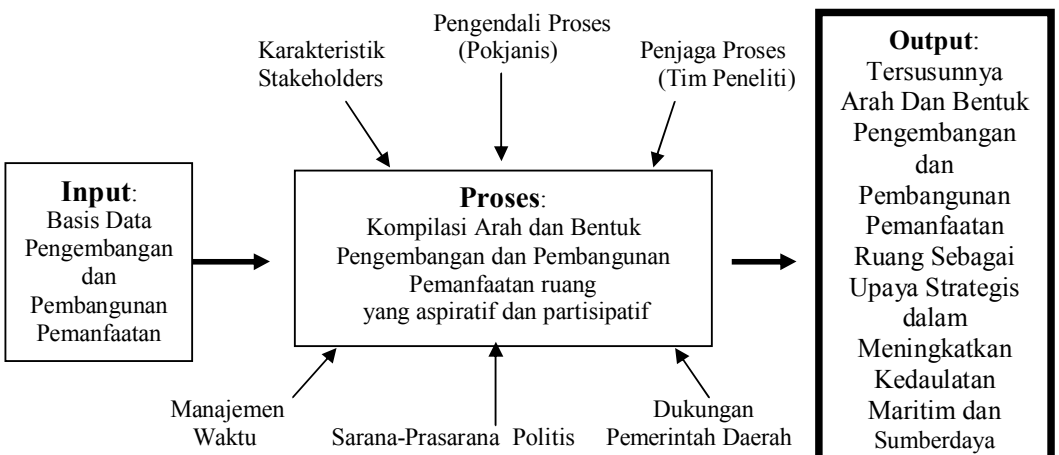
Kerangka pemikiran yang dipergunakan untuk mengakomodasi pendekatan penelitian dapat dijelaskan dengan kerangka: *"input→proses→output"*.

Pengertiannya adalah bahwa dari data rencana pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang setiap pesisir dan pulau-pulau kecil, perlu disusun skenario pembangunan pemanfaatan ruang yang memiliki legitimasi dan legalitas serta mewujud dalam perangkat legal-formal guna mem-*backup* penerapan rencana pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang tersebut. Mengingat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perangkat tersebut kelak akan mengikat semua pihak yang berkecimpung dalam dunia pemanfaatan ruang di masing-masing pesisir dan pulau-pulau kecil, penyusunannyapun harus aspiratif dengan memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang terlibat tersebut. Hal ini sesuai dengan prinsip-prinsip *good governance* yang demokratis. Oleh karena itu materi-materi yang akan disepakati harus dikomunikasikan bersama. Untuk itu dalam teknis pelaksanaan nantinya perlu ditempuh proses yang benar. Proses ini bersifat partisipatif, memerlukan kehadiran dan keterlibatan berbagai pihak. Keterlibatan ini merupakan syarat untuk bisa sampai pada kesepakatan bersama, yang kelak akan ditetapkan sebagai panduan bersama dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat. Dengan demikian, proses menjadi sangat penting, karena melibatkan banyak pihak dengan berbagai kepentingan. Pengelolaan proses mendapat perhatian yang besar, khususnya untuk menyelesaikan dan mencari solusi terbaik atas konflik kepentingan yang muncul serta mengelola waktu secara efisien dan bisa diterima semua pihak.

Sedangkan hasil yang berupa arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan di Indonesia, diharapkan akan cukup memuaskan sejauh masukan datanya memadai dan prosesnya berjalan dengan baik. Perlu pemantapan dahulu basis data yang sudah dimiliki, mengingat data ini akan menjadi input/masukan yang sangat penting bagi berlangsungnya proses yang ideal. Pemantapannya sendiri membuka peluang adanya penyempurnaan-penyempurnaan, baik dari sisi substansi data maupun presentasinya. Kesemuanya adalah agar data benar-benar mantab dan dapat dipergunakan. Hanya setelah data cukup mantap dan memadai, maka proses pokok dapat dijalankan dengan sebaik-baiknya.



Gambar 2 :
Diagram Pendekatan Penelitian

2.2. Metode Pelaksanaan Penelitian

Berdasarkan pendekatan penelitian dan kerangka pemikiran, maka metode pelaksanaan penelitian yang dilakukan mencakup dua hal penting berikut:

Pelaksanaan penelitian ini akan berujung pada penyusunan arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan sumberdaya perairan di Indonesia, setelah *database* pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang dapat disajikan dengan baik. Pendekatan pelaksanaan kegiatannya dapat dikemukakan:

a. Menyusun basis data rencana pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang
b. Memantapkan informasi mengenai pembangunan pemanfaatan ruang me-lalui analisis yang mendalam terhadap basis data yang telah tersedia.
c. Menyiapkan landasan konsep akademis untuk mendukung implementasi rencana pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang yang mengarah pada penyiapan perangkat legal-formal.

Di dalam implementasinya, tahapan kegiatan tersebut dilaksanakan sebagai berikut:

a. Me*review* dan mengevaluasi data-data pemanfaatan ruang untuk dapat dituangkan ke dalam *database* yang ada dengan mencermati substansi data, sistematikanya, maupun melihat pada teknik presentasinya. Untuk masalah validitas substansi data, evaluasi ditujukan dengan mengecek kemungkinan adanya kekurangan jenis data, kelengkapan dari kekosongan, kebaruan data, maupun kesalahan data. Kegiatan ini diikuti dengan merevisi dan meng-*update* sesuai kebutuhan.
b. Menganalisis secara mendalam data yang ada untuk memunculkan informasi penting, menyangkut:
    - Prediksi kondisi dan kebutuhan pada sepuluh tahun ke depan, termasuk *backlog* rumah sesuai level masyarakat yang membutuhkannya.
    - Perkiraan arah perkembangan pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata secara keruangan.
    - Penetapan program pembangunan yang sesuai dan tepat, menyangkut lokasi dan waktunya. Misalnya: penetapan kawasan siap bangun dan atau lingkungan siap bangun; pembangunan rumah susun atau rumah susun sederhana sewa; peningkatan kualitas lingkungan pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata kumuh (slums); penanganan pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata *ilegal (squatters)* dengan program rusun di atas, relokasi, atau pemulangan ke tempat asal; peremajaan kota (*urban renewal*); dan sebagainya.
c. Menyusun arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan di Indonesia, dengan mengikuti pedoman rencana pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang. Dalam hal ini kerja tim peneliti dibantu oleh kelompok kerja teknis (pokjanis) yang berfungsi:
    - Menjembatani hubungan dengan semua pihak (*stakeholders*) yang terkait dalam proses penyusunan pekerjaan ini, baik instansi teknis, pemerintahan setempat, pengembang pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata dan pembangun usaha budidaya dan pariwisata, akademisi, LSM, maupun masyarakat.
    - Menyusun jadwal pertemuan yang melibatkan banyak pihak tersebut di atas pada awal kegiatan.
    - Membahas segala kemajuan kerja yang dihasilkan oleh tim peneliti.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. PROSES DAN HASIL PENELITIAN

Pada dasarnya pembangunan pemanfaatan ruang merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah dan masyarakat, dalam bentuk tugas dan peran masing-masing secara seimbang. Pemerintah dalam hal ini memiliki peran yang lebih dominan dalam memfasilitasi dan memberikan mediasi, sedangkan masyarakat diharapkan dapat lebih bertanggung jawab secara penuh dalam memenuhi kebutuhan akan usaha budidaya dan pariwisata, terutama secara fisik.

Arthur B. Gallion (1994) berpendapat, bahwa pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata merupakan unsur terpenting dalam pemanfaatan pulau-pulau yang memiliki nilai eksotisme tinggi. Banyaknya program-program yang dikembangkan selama bertahun-tahun jarang menghasilkan suatu rencana menyeluruh untuk memenuhi semua tingkat kebutuhan masyarakat, justru asing yang mampu memanfaatkan peluang tersebut Bagian yang paling sulit dicapai dalam rencana komprehensif adalah unsur usaha budidaya dan pariwisata. Unsur ini memerlukan peran serta yang maksimal dari sektor swasta untuk mencapai sasaran dan mengatasi masalah-masalah ekonomi yang berkaitan dengan unsur-unsur yang menyangkut kebutuhan akan usaha budidaya dan pariwisata bagi masyarakat golongan ekonomi menengah dan rendah.

Simon Eisner (1994) menyatakan, bahwa unsur usaha budidaya dan pariwisata harus terdiri dari identifikasi dan analisis kebutuhan usaha budidaya dan pariwisata sekarang dan yang diprakirakan, serta suatu pernyataan tujuan, kebijaksanaan, sasaran yang dikuantifisir, dan program penjadwalan untuk preservasi, perbaikan, dan pembangunan usaha budidaya dan pariwisata yang spesifik untuk masing-masing pulau. Unsur usaha budidaya dan pariwisata harus mengidentifikasi lokasi yang memadai untuk usaha budidaya dan pariwisata, serta harus mengadakan secukupnya untuk memenuhi kebutuhan sekarang dan yang diproyeksikan dari semua golongan ekonomi pada suatu wilayah.

Usaha budidaya dan pariwisata, mungkin merupakan permasalahan lingkungan yang tidak terduga sebelumnya (Bruce Stokes, 1982). Di masa lalu penganut lingkungan menganjurkan dikuranginya pertumbuhan usaha budidaya dan pariwisata, yang telah meruntuhkan impian banyak orang untuk dapat memiliki usaha di atas persil lahan yang dimilikinya. Ironisnya dewasa ini impian tersebut telah mati, justru karena masyarakat telah mengabaikan keterbatasan sumberdaya alam pada berbagai infrastrutur yang mampu mendorong kegiatan budidaya maupun pariwisata pada masing masing pulau yang tidak terencana.

Penggunaan lahan untuk usaha budidaya dan pariwisata di daerah pulau-pulau kecil menunjukkan prosentase yang jauh lebih besar dibandingkan dengan jenis penggunaan lahan yang lain (Sammis B. White, 1992). Sektor usaha budidaya dan pariwisata memegang peran penting dalam perekonomian nasional, dan merupakan kebijakan sosial nasional. Sebagian besar usaha budidaya dan pariwisata dimiliki secara pribadi dan bersifat eksklusif, meskipun pemerintah ikut terlibat aktif dalam berbagai aspek usaha budidaya dan pariwisata. Justru pada beberapa pulau-pulau kecil yang terpencil dan tersebar di berbagai wilayah Indonesia, telah dieksploitasi secara masif oleh investor asing.

Pengaruh Pengembangan dan Pembangunan Pemanfaatan ruang dalam Mendukung Tata Ruang Wilayah Pesisir (Indro Sulistyanto, 2007), menunjukkan dominasi pengembangan dan pembangunan yang tidak terkendali baik di wilayah pesisir dengan semakin menyusutnya lahan-lahan produktif menjadi lahan-lahan terbangun untuk pemanfaatan ruang, maupun semakin padatnya pemanfaatan ruang kota. Kondisi ini perlu dian-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tisipasi dengan adanya pedoman dan pengendalian melalui *database* dan arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan di Indonesia bagi pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang di wilayah pesisir maupun di pulau-pulau kecil.

Peran Pendampingan Masyarakat dalam Penyusunan *Community Action Plan* Pemanfaatan Ruang (Indro Sulistyanto, 2007) dan Tribina sebagai Model Pendampingan Masyarakat dalam Program Pengembangan dan Pembangunan Pemanfaatan ruang (Indro Sulistyanto, 2006), menunjukkan perlunya suatu model pengembangan pemanfaatan ruang, dengan tidak hanya menyentuh pada fisik, namun juga bagi ekonomi produktif, dan pendayagunaan lingkungan pemanfaatan ruang.

Studi tentang Pemberdayaan Masyarakat dalam Pendampingan Pelaksanaan Penataan Bangun-bangunan dan Lingkungan Pemanfaatan ruang sebagai Lahan Budidaya dan Pariwisata (Indro Sulistyanto, 2006) dilakukan sebagai bagian dari upaya untuk menata bangun-bangunan dan lingkungan pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata yang memiliki potensi spesifik karena keberadaannya pada kawasan yang memiliki karakteristik spesifik, baik untuk kegiatan budidaya produktif (tambak), maupun potensi wisata yang eksotis, disusun agar pelaksanaan kegiatan pembangunan dan perkembangan pemanfaatan ruang, dapat lebih memberi arti dengan menyentuh pada terjaganya ekosistem dan lingkungan pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata yang memiliki karateristik spesifik dan dapat berjalan seiring dan serasi dalam suatu konsep pembangunan yang terlanjutkan.

Kerangka Penataan Bangunan dan Lingkungan Pemanfaatan Ruang sebagai Lahan Budidaya dan Pariwisata (DPU. Dirjen. Cipta Karya, 2006), dicapai melalui indikator kinerja: *output, outcome*, dan manfaat bagi terwujudnya pemanfaatan ruang yang ramah lingkungan, dan memiliki karateristik spesifik baik dari alam/lingkungan maupun budaya yang menjadi dasar terbentuknya destinasi wisata yang eksotis dalam suatu konsep pembangunan yang terlanjutkan.

Hasil kajian atas Rencana Pembangunan dan Pengembangan Pemanfaatan Ruang di Daerah (RP3RD) yang selama ini berlangsung, diperoleh gambaran tentang maksud pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang (Indro Sulistyanto, 2006 dan 2008), sebagai berikut:

a. Terwujudnya keseluruhan kebutuhan akan pengaturan dan mekanisme pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang, sejak perencanaan, implementasi, pengembangan, pengelolaan dan pelestarian, pengawasan dan pengendalian hasil pembangunan yang berkelanjutan
b. Pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang diupayakan dengan mengakomodir aspirasi dan kepentingan *stakeholders*, termasuk terbukanya peluang masyarakat untuk berperan serta dalam keseluruhan proses penyelenggaraan pemanfaatan ruang
c. Pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang merupakan bagian dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah
d. Pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang di harapkan melembaga pada institusi terkait yang menangani permasalahan pemanfaatan ruang
e. Pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang merupakan komitmen pemerintah daerah untuk melaksanakan pembangunan usaha budidaya dan pariwisata pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata yang melibatkan sepenuhnya peran serta masyarakat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

f. Pada dasarnya pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang harus mengacu pada kerangka penataan ruang wilayah
g. Pembangunan dan pengembangan pemanfaatan ruang diharapkan dapat berlangsung secara tertib terencana dan terorganisasi dengan baik, berdaya dan berhasil guna, sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan peraturan perundangan yang berlaku.

Penelitian tentang Tata Ruang Laut, Pesisir, dan Pulau-pulau Kecil (Indro Sulistyanto, 2009), didasarkan pada pertimbangan atas perkembangan beberapa bagian kawasan laut, pesisir, dan pulau-pulau kecil karena kondisi dan potensi yang dimiliki nantinya akan berkembang sebagai kawasan yang diprediksikan akan tumbuh dan berkembang dengan potensi spesifik yang dimilikinya. Perkembangan beberapa kawasan yang nantinya diprediksikan akan berkembang sebagai kawasan laut, pesisir, dan pulau-pulau dengan potensi spesifik yang tidak didukung oleh arahan dan pengendalian yang benar, akan berakibat pada semakin turunnya efisiensi penggunaan ruang (baik laut, pesisir, dan daratan/pulau), dan lahan yang ada, dan kualitas kehidupan pada kawasan yang bersangkutan, yang pada akhirnya berbagai kondisi tersebut terakumulasi dan akan memberi dampak pada beberapa kawasan pendukung di sekitarnya, sehingga akan berakibat pada terganggunya kelangsungan perkembangan kawasan secara menyeluruh, baik yang berujud terganggunya kegiatan fungsional maupun aktivitas investasi budidaya dan pariwi-sata pulau-pulau kecil di dalamnya.

Dalam konteks ekonomi, maka kondisi ini akan memberi implikasi yang luas terhadap menurunnya *supply* dan *demand*. Dalam konteks lingkungan, maka kondisi tersebut akan memberi im-plikasi serius terhadap ekosistem, dan degradasi kualitas lingkungan hidup maupun binaannya.

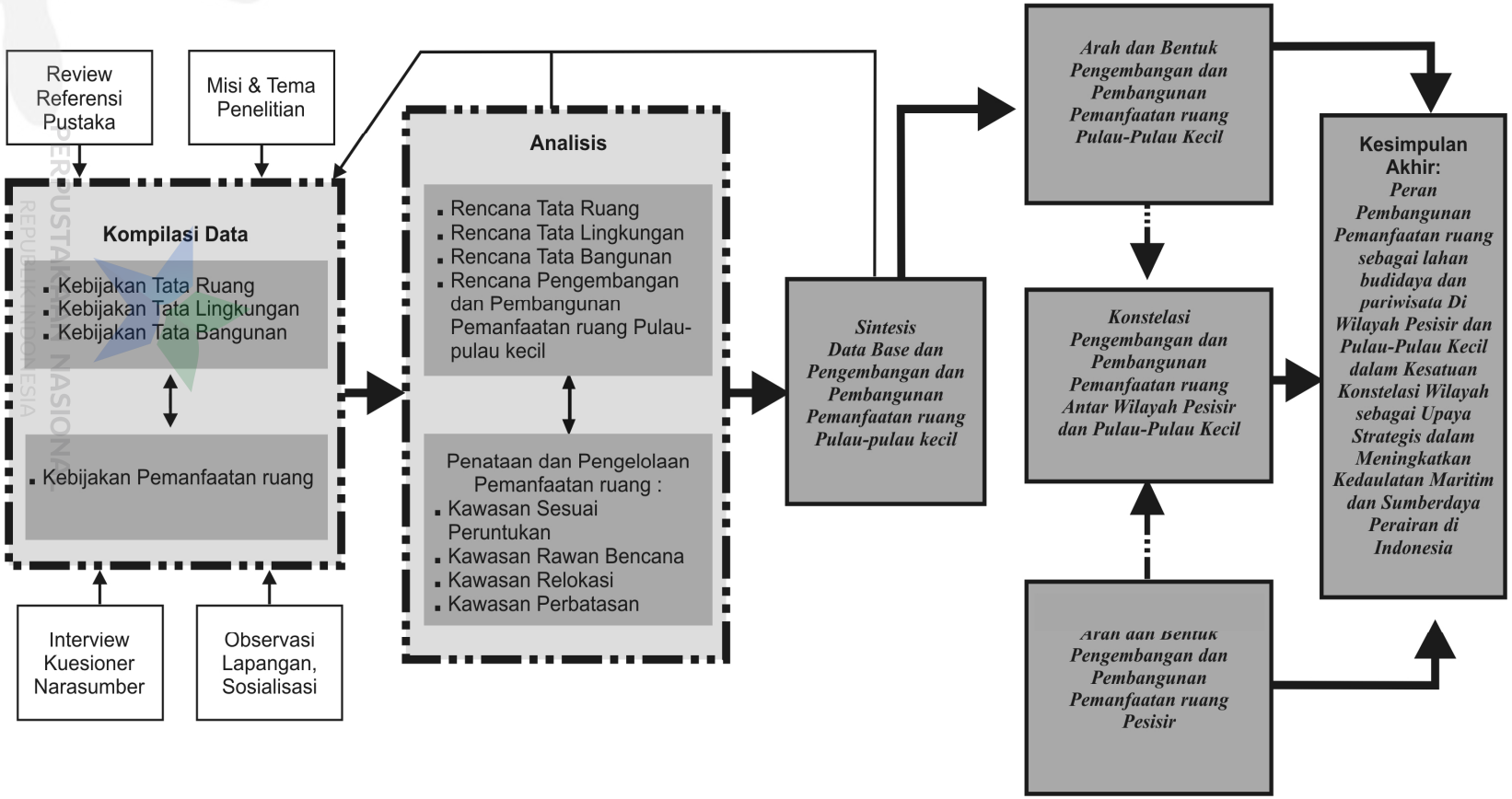
Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, serta Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor: 34/MEN/2002 tentang Pedoman Umum Penataan Ruang Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, pada prinsipnya penyusunan rencana tata ruang dilakukan dengan pendekatan wilayah yang didasarkan pada suatu pandangan bahwa keseluruhan unsur-unsur pembentukan ruang seperti manusia/ mahluk hidup dan kegiatan sosial ekonomi dikawasan dan sarana prasarana pendukungnya serta lingkungannya membentuk suatu kesatuan dalam suatu sistem wilayah.

Penelitian tentang Peran Pembangunan Pemanfaatan sebagai lahan budidaya dan pariwisata sebagai Upaya Strategis dalam Peningkatan Eksistensi Kedaulatan Maritim dan Sumberdaya Perairan Indonesia akan menjadi momentum yang tepat untuk dapat digunakan sebagai informasi pembangunan pemanfaatan ruang di Indonesia yang sebagian besar wilayahnya berupa pesisir dan pulau-pulau kecil yang tersusun secara sistematik dalam arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan, sebagai bahan masukan bagi penyusunan kebijakan pemerintah vertikal dan penyusunan rencana program kegiatan oleh berbagai pelaku pembangunan di bidang pemanfaatan ruang, khususnya untk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

Dalam konteks dominasi kegiatan maupun pemanfaatan lahan yang semakin progresif dalam pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang akan didapatkan kejelasan rencana strategis dalam peningkatan eksistensi kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bagan Alir Penelitian
Pengaruh Eksotisme Pulau-Pulau Kecil dalam Mendukung Upaya Strategis Peningkatan Eksistensi Kedaulatan Maritim dan Sumberdaya Perairan Indonesia
Studi Kasus: Perkembangan dan Pembangunan Pemanfaatan ruang Wilayah Pulau-Pulau Kecil di Kabupaten Kabupaten Bulungan Provinsi Kalimantan Timur



4. KESIMPULAN DAN LUARAN

Arah pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai lahan budidaya dan pariwisata wilayah pesisir sebagai dokumen yang diperlukan untuk mengantisipasi pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang pantai dan pulau-pulau kecil, dan imbasnya bagi sektor maupun wilayah lain di sekitarnya. Pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang yang tidak didukung oleh arahan dan pengendalian yang benar akan berakibat pada keseimbangan lingkungan hidup dan lingkungan binaannya, mengingat dominasi pemanfaatan ruang untuk kegiatan pemanfaatan ruang dalam pemanfaatan ruang. Namun di lain sisi dengan banyaknya sumberdaya perairan di wilayah pesisir (pantai dan puau-pulau kecil) di Indonesia, maka keberadaan pemanfaatan ruang di wilayah pesisir justru diharapkan akan memberi perkuatan strategis peningkatan eksistensi kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan Indonesia. Hasil penelitian ini akan memberi implikasi yang berwawasan ke depan yang menentukan bagi perkembangan ilmu perancangan arsitektur perencanaan wilayah/kota, dalam bentuk pengembangan wawasan baru keilmuan dengan mempertimbangkan tingkat pertumbuhan dan perkembangan pemanfaatan ruang yang ada di wilayah pantai dan pulau-pulau kecil yang terbentang di sebagian besar wiayah Indonesia, dan kedepan diharapkan dapat memberi kontribusi bagi pelestarian lingkungan hidup dan lingkungan binaan yang seimbang dan terlanjutkan.

Dengan melihat pada latar belakang dan isu permasalahan lokal yang berkembang, maka bentuk-bentuk upaya penanganan pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang diharapkan dapat memberikan percepatan pada tersusunnya skenario pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang, sehingga dapat diantisipasi kemungkinan munculnya persoalan-persoalan kritis.

Dengan penyusunan *data base* pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang yang langsung diikuti dengan penyiapan arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan di Indonesia, maka akan dapat diraih tujuan-tujuan: (1) mendorong kepedulian pemerintah dalam pengelolaan dan pembangunan pemanfaatan ruang melalui proses bersama dalam penyusunan arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan di Indonesia; dan (2) menyediakan bahan yang siap dilanjutkan oleh pemerintah dalam bentuk peraturan yang memenuhi persyaratan legal-formal dalam pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang.

Secara praktis, yang menjadi sasaran dari penyusunan *data base* dan persiapan arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan di Indonesia pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang ini mencakup dua hal, yakni: (1) termotivasinya pemerintah dalam pengelolaan dan pembangunan pemanfaatan ruang; serta (2) tersedianya arah dan bentuk pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang sebagai upaya strategis dalam meningkatkan kedaulatan maritim dan sumberdaya perairan di Indonesia pengembangan dan pembangunan pemanfaatan ruang yang disusun secara aspiratif melibatkan semua *stakeholders* pembangunan pemanfaatan ruang.

Manfaat dari dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, menunjang pembangunan, dan pengembangan di bidang pendidikan dan jasa, sebagai berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a. **Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK):**
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengembangan dasar-dasar ilmu dan teknologi perancangan arsitektur di bidang penanganan pemanfaatan ruang, perencanaan kota dan wilayah, dan lingkungan (hidup dan binaan):

b. **Menunjang Pembangunan:**
Diharapkan dari penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi proses pembangunan, khususnya dari pengembangan kebijakan tata ruang kota dan wilayah, tata bangun-bangunan khususnya pemanfaatan ruang, dan tata lingkungan.

c. **Pengembangan Pendidikan dan Jasa:**
Penelitian ini, diharapkan dapat meningkatkan pengembangan bidang pendidikan dan asosiasi jasa layanan tata ruang, tata bangun-bangunan khususnya di bidang pemanfaatan ruang, dan tata lingkungan dalam memberi inovasi produk layanan jasanya dengan mempertimbangkan arti penting peran pemanfaatan ruang bagi kepentingan pemanfaatan ruang bagi perencanaan tata ruang kota, perancangan bangun-bangunan, dan penataan lingkungan.

5. DAFTAR PUSTAKA

Anthony J. Catanese and James C. Snyder, ***Urban Planning***. Mc. Graw Hill, Inc., New York, 1988

Arthur B. Gallion and George Stemlieb, ***America's Housing: Prospects and Problems,*** Center for Urban Policy Research, Rutgers University, New Brunswick, New Jersey, 1994

Bruce Stokes, Housing Commitee of The American Institute of Architects, ***Housing for a Maturing Population***, Urban Land Institute, Washington, D.C.,1982

Indro Sulistyanto, ***Studi tentang Pemberdayaan Masyarakat dalam Pendam-pingan Pelaksanaan Penataan Bangun-Bangunan dan Lingkungan pada Lahan Budidaya Dan Pariwisata di Kabupaten Bulungan,*** Dinas PU. Propinsi Kalimantan Timur, Yogyakarta, 2006

Indro Sulistyanto, ***Pengaruh Perkembangan Pemanfaatan ruang dalam Mendukung Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bulungan,*** Satuan Kerja Peningkatan Kualitas Lingkungan DPU. Propinsi Kalimantan Timur, 2007

Indro Sulistyanto, ***Peran Pendampingan Masyarakat dalam Penyusunan Community Action Plan Pemanfaatan ruang di Kabupaten Bulungan,*** Satuan Kerja Peningkatan Kualitas Lingkungan DPU. Propinsi Klimantan Timur, 2007

Indro Sulistyanto, ***Tribina sebagai Model Pendampingan Masyarakat dalam Program Pengembangan dan Pembangunan Pemanfaatan ruang di Desa Sitimulyo,*** Dinas PU. Propinsi DI. Yogyakarta, Yogyakarta, 2006

Indro Sulistyanto, ***Guidelines Procedure Peran Serta Masyarakat dalam Pengembangan dan Pembangunan Pemanfaatan ruang di Propinsi DI. Yogyakarta,*** Bappeda. Propinsi DI. Yogyakarta, Yogyakarta, 2005

Sammis B. White, ***Rethinking Housing and Community Development Poli-cy,*** School of Architecture and Urban Planning, University of Wisconsin-Milwaukee, The Images Publishing Group Pty Ltd., 1992

Simond Eisner and Schnidman, ***Housing Supply and Affordability,*** Urban Land Institute, Washington D.C., McGraw-Hill Book Company, 1994

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

----------, ***Kerangka Penataan Bangunan dan Lingkungan pada Lahan Budidaya dan Pariwisata,*** DPU. Dirjen Cipta Karya, Jakarta, 2006

----------, ***Rencana Pembangunan dan Pengembangan Pemanfaatan ruang di Daerah (RP4D),*** DPU. Dirjen Cipta Karya, Jakarta, 2006

Biodata Penulis:

Indro Sulistyanto, Alumni Jurusan Teknik Arsitektur UGM Yogyakarta (1982), Pasca Sarjana (S2) Program Magister Teknik Universitas Atmajaya Yogyakarta (1999), Dosen pada Program Studi Teknik Arsitektur Fakultas Teknik UTP Surakarta Tahun 1985 sampai sekarang, Pernah menjabat sebagai Ketua Jurusan Arsitektur, dan Dekan Fakultas Teknik UTP Surakarta, Ketua Ikatan Arsitek Indonesia (IAI) Cabang Surakarta Tahun 2016 sampai sekarang, Tim Ahli Bangunan Gedung (TABG) Kota Surakarta Tahun 2011 sampai sekarang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERLINDUNGAN HUKUM ZONA EKONOMI EKSKLUSIF (ZEE) TERHADAP EKSISTENSI INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM

Oleh :

Aditya Taufan Nugraha[1] dan Irman[2]

Abstract

Indonesia's sea territory in the Exclusive Economic Zone is an area of the sea that has enormous potential wealth for the prosperity and welfare of the people and the country. Potential of Indonesia's marine wealth that is certainly interesting ZEEI actors are not obliged to take up the richness demanded the government to implement and do protection and law enforcement to keep the existence of Indonesia as a maritime nation in the world.

Keywords: ZEE, Maritime Country

A. Pendahuluan

Laut merupakan wilayah yang sangat penting bagi keutuhan dan pemersatu bagi sebuah negara karena laut merupakan sarana bagi kesatuan bangsa, sarana pertahanan dan keamanan, sebagai sarana diplomasi, serta yang paling utamanya adalah sebagai sarana kemakmuran dan kesejahteraan negara dan masyarakat karena melimpahnya potensi-potensi sumber daya laut tersebut. Indonesia merupakan sebuah negara maritim yang memiliki beribu-ribu pulau, sebagian besar negara Indonesia ini terdiri dari perairan dan sisanya adalah daratan. Total luas kawasan Negara Republik Indonesia mencapai 7,7 juta km^2. Dari luas wilayah itu sekitar 3,2 juta km^2 merupakan luas perairan yang terdiri dari 2,8 juta km^2 perairan pedalaman dan 0,3 juta km^2 berupa laut teritorial. Itu belum termasuk 2,7 juta km^2 kawasan Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*).[3]

Indonesia adalah sebuah negara yang diperhitungkan oleh negara-negara dunia. Hal ini disebabkan karena laut Indonesia menyimpan potensi kekayaan yang sangat besar selain dari sumber daya alamnya yang juga begitu besar. Semakin disadari laut merupakan wilayah potensial dalam menunjang hidup dan kehidupan bangsa maupun masyarakat dunia. Sehingga tidak menutup terjadi berbagai konflik atau permasalahan dan pelanggaran atas wilayah tersebut.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah suatu daerah di luar laut teritorial yang lebarnya tidak boleh melebihi 200 mil diukur dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial. Berlakunya konsep Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) merupakan pranata hukum laut internasional yang masih baru. Di dalam Konferensi Hukum Laut yang diprakarasai oleh PBB yang diselenggarakan mulai Tahun 1973 sampai dengan 1982 Zona Eksklusif ini dibahas secara mendalam dan intensif sebagai salah satu agenda acara konferensi dan disepakati serta dituangkan di dalam Bab V Pasal 55-75 Konvensi Hukum Laut Internasional 1982.

Pada wilayah laut Indonesia yang berada dalam Zona Ekonomi Eksklusif merupakan wilayah laut yang mempunyai potensi kekayaan yang terbesar bagi Indonesia. berdasarkan hal tersebut, pentingnya potensi-pontensi sumber kekayaan di laut pemerintah telah mengeluarkan berbagai jenis produk hukum dalam mengatur, melindungi serta melakukan penegakan hukum di wilayah perairan indonesia khususnya di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Pemerintah telah mengeluarkan Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang ZEEI serta

---

[1] Advokat berkantor di Pekanbaru.

[2] Dosen Luar Biasa Program Studi Ilmu Hukum UMRAH

[3] Majalah Demersial (Dari Laut Untuk Pembangunan), Edisi April 2006, Pusat Data Informasi Departemen Kelautan dan Perikanan, Sebagaiman dikutip oleh M.John, dkk., *Perlindungan Terhadap Tuna Sirip Biru Selatan (Southern Bluefin Tuna) Dari Illegal Fishing Dalam ZEEI di Samudera Hindia,* Jurnal Mahkamah Vol. 19 No. 1, April 2007, hlm. 70.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

produk-produk hukum terkait untuk melindungi wilayah ZEEI.

Wilayah laut Indonesia memiliki nilai strategis dalam segala bidang politk, hukum, ekonomi, sosial budaya serta pertahanan dan keamanan. Oleh karena itu menciptakan wilayah laut yang aman, lestari, menjaga serta memanfaatkan segala potensi besar yang dimiliki oleh laut Indonesia merupakan hal terpenting dan mutlak harus dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk sebesar-besarnya kesejahteraan dan kemakmuran rakyat. Potensi-potensi kekayaan laut Indonesia yang ada di ZEEI sudah pasti menarik pelaku-pelaku tidak bertanggungjawab untuk mengambil kekayaan tersebut. Hal ini dapat dirasakan adanya kasus-kasus penyimpangan di wilayah perairan Indonesia yang sering terjadi, salah satunya adalah meningkatnya kapal penangkap ikan asing juga lokal yang tidak memiliki izin yang masuk ke wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) . Hal ini tentu sangat merugikan Negara Indonesia juga merugikan rakyat. Berdasarkan hal tersebut menuntut pemerintah untuk melaksanakan dan melakukan perlindungan serta penegakan hukum untuk menjaga eksistensi Indonesia sebagai negara maritim di mata dunia.

B. Masalah Pokok

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan diatas, maka perumusan masalah dalam penulisan ini adalah

1. Bagaimana Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Ekslusif Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim ?
2. Bagaimana Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Di Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia ?

C. Tujuan dan Manfaat Penulisan

1. Tujuan Pembahasan
   Adapun yang menjadi tujuan yang diharapkan dari pembahasan yang penulis lakukan ini adalah sebagai berikut :
   a. Untuk mengetahui Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Ekslusif Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim
   b. Untuk mengetahui Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Di Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia
2. Kegunaan Pembahasan
   Adapun yang menjadi kegunaan dari penulisan ini adalah sebagai berikut :
   1. Penulisan ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu pengetahuan hukum khususnya terhadap bidang ilmu hukum laut.
   2. Penulisan ini diharapkan berguna untuk menambah dan memperluas pengetahuan tentang hukum laut nasional khususnya terhadap Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Ekslusif Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim dan Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Di Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia
   3. Penulisan ini diharapkan berguna mengembangkan pemikiran pentingnya pengetahuan terhadap hukum laut secara nasional dan Internasional khususnya terhadap Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Ekslusif Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim dan Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Di Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia

D. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian dan Sifat Penelitian

Jika dilihat dari penelitian ini, jenis penelitian ini menggunakan metode studi hukum normatif. Maksudnya dalam penulisan ini mengkaji prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah hukum yang berkaitan dengan hukum laut khususnya terhadap Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Jika dilihat dari sudut sifatnya, maka penelitian ini tergolong kepada penelitian yang bersifat preskriptif yang berarti memberikan gambaran atau merumuskan masalah sesuai dengan keadaan dan fakta yang ada.

2. Obyek Penelitian

Obyek penulisan ini adalah perlindungan hukum Zona Ekonomi eksklusif (ZEE) terhadap eksistensi Indonesia sebagai negara maritim.

1. Sumber Data

Karena penelitian ini adalah jenis studi hukum normatif, maka penulis mempergunakan sumber data sekunder yang dikelompokkan menjadi:

a. Bahan Hukum Primer
   Bahan hukum primer yang dimaksud yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat.[4] dan merupakan bahan yang menjadi sumber utama dalam penulisan ini yaitu peraturan

[4] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum,* UI Press, Jakarta, 2006, hlm. 52.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perundang-undangan yang berkaitan dengan Zona Ekonomi Ekslusif.

b. Bahan Hukum Sekunder
Bahan hukum sekunder merupakan bahan yang memberikan penjelasan mengenai hukum primer dalam bentuk buku-buku dan jurnal.

c. Bahan Hukum Tertier
Bahan hukum tertier yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder berupa artikel-artikel dari internet dalam membantu penulisan ini.

3. Analisis

Dalam penulisan ini, penulis menggunakan analisis pembahasan secara preskriptif yaitu analisis dengan memberikan gambaran atau merumuskan masalah sesuai dengan keadaan dan fakta yang ada. Di dalam penulisan ini langkah pertama yang penulis lakukan adalah mengumpulkan fakta-fakta yang ada, selanjutnya penulis membahas untuk membandingkan dengan buku-buku serta perundang-undangan tentang hal yang bersangkutan.

4. Metode Penarikan Kesimpulan

Terhadap penelitian ini, penulis. Penulis menarik kesimpulan dengan cara deduktif yaitu melakukan kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus.

E. Kerangka Teori

Berbagai konferensi tingkat internasional telah diselenggarakan dengan melibatkan berbagai negara untuk membahas dan membatasi pengelolaan sumber daya laut, dengan tujuan kepentingan sekarang dapat terjangkau dan tidak mengurangi kepentingan masa mendatang. Upaya yang dilakukan oleh berbagai negara yang berkawasan laut dilakukan untuk menjaga wilayahnya dari berbagai ancaman, baik yang berasal dari dalam maupun dari luar, baik berupa bentuk-bentuk pencurian maupun pelanggaran peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan dengan masalah kelautan. Hal ini mengingat bahwa pengawasan wilayah laut relatif lebih sulit dibandingkan dengan wilayah lainnya. Penentuan batas wilayah yang meliputi kelautan di dalam pembuatannya selalu memperhatikan bentuk konsekuensi dan pertimbangan lain sehingga kepentingannya sama-sama berjalan. Dalam pertimbangannya secara umum dapat memperhatikan :[5]

1. Keadaan geografi.
2. Strategi (keuntungan dan kerugian dalam pertahanan dan keamanan).
3. kesamarataan (tingkatan).
   Bagi negara-negara yang wilayahnya berbatasan dengan wilayah negara lain batasnya tidak ditentukan secara sepihak, melainkan memperhatikan:
   1. Historisnya, dan
   2. Perjanjian yang dilakukan

Upaya yang dilakukan untuk membentuk dan melahirkan ketentuan yang dapat diterapkan secara internasional terus dilakukan dengan melihat gambaran keadaan praktek penentuan batas wilayah laut dari masing-masing negara pantai adalah :[6]

1. Pada tahun 1936 telah diadakan Konferensi Kodifikasi di Den Haag.
2. Pada tahun 1939, dikeluarkan Ordonansi yang mengatur batas lebar laut teritorial sejauh 3 mil laut.
3. Pada tahun 1958, diadakan Konferensi Hukum Laut di Jenewa belum mampu menghasilkan kesepakatan internasional dalam jarak 3 mil laut.
4. Pada tahun 1960, diadakan konferensi di Jenewa (Hukum Laut II) belum menghasilkan kesepakatan.
5. Pada tahun 1974, diadakan Konferensi Hukum Laut di Caracas Venezuela yang menentukan jarak wilayah laut teritorial sejauh 12 mil.
6. pada tahun 1982, diadakan Konferensi Hukum Laut III dan diperoleh kesepakatan bersama dalam jarak sejauh 12 mil laut.

Berdasarkan pada negara Indonesia yang meliputi wilayah udara, daratan dan lautan yang memiliki peranan penting dalam mewujudkan dan memberikan kesejahteraan bagi rakyat. Dalam konteks ini, wilayah laut Indonesia merupakan wilayah yang memiliki peranan besar bagi negara dan juga merupakan ancaman terbesar bagi keutuhan negara itu sendiri, karena jika ditinjau Indonesia merupakan negara kepulauan dengan posisi silangnya yang sangat strategis. Terletak di antara dua benua dan dua samudra. Posisi silang yang strategis menyebabkan Indonesia mempunyai peranan penting dalam lalu lintas laut, tetapi posisi silang seperti ini di samping menguntungkan juga membahayakan bagi negara, baik dalam bidang sosial ekonomi, kebudayaan, maupun pertahanan dan keamanan.

Indonesia telah membuat peraturan yang jelas dan

[5] P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2009, hlm. 3.
[6] *Ibid*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tegas mengenai batas wilayah perairan laut negara Republik Indonesia, agar bahaya-bahaya yang mungkin timbul dapat dicegah. Indonesia menganut persetujuan Hukum Laut Internasional yang telah disepakati pada tahun 1982. Berdasarkan kesepakatan tersebut wilayah perairan Indonesia meliputi batas laut teritorial, batas landas kontinen, dan batas Zona Ekonomi Eksklusif.

Batas laut teritorial tidak melebihi 12 mil laut diukur dari garis pangkal normal. Untuk negara-negara kepulauan yang mempunyai karang-karang di sekitarnya, garis pangkalnya adalah garis pasang surut dari sisi karang ke arah laut.[7]

Batas Landas kontinen suatu negara meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah di wilayah daratannya hingga pinggiran luar tepian kontinen, atau hingga jarak 200 mil laut dari garis pangkal di mana lebar laut teritorial diukur dalam hal pinggiran laut tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut.[8]

Sedangkan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) merupakan wilayah laut yang dimiliki oleh negara pantai dan pengaturannya secara internasional diatur dalam Konvensi Hukum Laut PBB (*United Nations Convention on the Law of The Sea)* tahun 1982 dimana secara khusus ZEE diatur dalam Bab V Pasal 55 sampai Pasal 75 Konvensi atau disebut dengan UNCLOS III Tahun 1982.

Zona Ekonomi Eksklusif diartikan sebagai suatu daerah di luar teritorial yang lebarnya tidak boleh melebihi 200 mil diukur dari gatis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial.[9]

Zona Ekonomi Eklusif Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah indonesia sebagaimana ditetapkna berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah dibawahnya dan air diatasnya dengan batas terluar 200 mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia.[10]

Melihat dari sejarah, negara Indonesia yang cukup dikenal wilayahnya merupakan kumpulan dari pulau-pulau besar dan kecil, dalam praktek ketatanegaraannya telah memperlakukan ketentuan selebar 12 mil laut. Dimana tanggal 13 Oktober 1957 Pemerintah RI mengeluarkan pernyataaan yang dikenal dengan "Deklarasi Djuanda" "

"Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak dari negara Republik Indonesia."

Dikeluarkannya deklarasi ini dimaksudkan untuk menyatukan wilayah daratan yang terpecah-pecah sehingga deklarasi akan menutup adanya lautan bebas yang berada di antara pulau-pulau wilayah daratan. Pertimbangan lain yang mendorong Pemerintah Indonesia mengeluarkan pernyataan mengenai wilayah perairan indonesia adalah :

1. Bahwa bentuk geografi Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri yang memerlukan pengaturan tersendiri.
2. Bahwa penetapan batas-batas laut teritorial yang diwarisi dari pemerintah kolonial sebagaimana termaktub dalam "*territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie* 1939" Pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan kepentingan keselamatan dan keamanan NKRI.
3. Bahwa setiap negara yang berdaulat berhak dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dipandang perlu untuk melindungi kebutuhan dan keselamatan negara.

Deklarasi Djuanda merupakan kemajuan besar karena Indonesia mempertegas konsep negara kepulauan (*Archipelago State)*. Indonesia sebagai negara Archipelago memiliki arti kedalam dan arti keluar. Berdasarkan arti ke dalam Indonesia adalah nusantara lebih menampakkan sifat dan ciri sebagai kesatuan wilayah dengan pulau-pulau dan gugusan pulau-pulau di dalamnya, yang merupakan satu kesatuan utuh dengan segenap unsur-unsurnya yang manunggal. Sedangkan dalam arti keluar adalah Nusantara (Indonesia) yang letak geografisnya berada diantara dua benua dan dua samudra, sehingga berada di persimpangan jalan penghubung, memiliki sifat dan ciri sebagai posisi silang dengan segala konsekuensinya sendiri, sehingga merupakan kepribadiannya.[11]

---

[7] T. May Rudy, *Hukum Internasional 2,* PT. Refika Aditama, Bandung, 2011, hlm. 18.
[8] *Ibid,* hlm. 19
[9] Heru Prijanto, *Hukum Laut Internasional,* Bayumedia, Malang, 2007, hlm. 11.
[10] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Pasal 2.
[11] C.S.T. Kansil & Christine S.T. Kansil, *Pendidikan Kewarganegaraan di Perguruan Tinggi,* PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 2005, hlm. 123-125.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pasal 33 UUD 1945 merupakan landasan utama dalam pengelolaan kekayaan alam di bumi indonesia, sehingga dalam pengelolaan sumebr daya yang berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan protein dimanfaaatkan untuk kepentingan bersama rakyatnya Indonesia. sebagai pedoman dalam pengelolaan sumber daya alam dengan pendekatan ekologi telah ditetapkan dalam GBHN sebagai berikut :[12]

1. Sumber daya alam harus digunakan secara rasional.
2. Penggunaannya harus diusahakan dengan tidak merusak lingkungan hidup.
3. Dilaksanakan dengan kebijaksanaanya yang menyeluruh.
4. Memperhatikan generasi yang akan datang.

Sumber daya alam (laut) yang dapat dimanfaatkan untuk kepentingan rakyat banyak, pengelompokannya dapat dibedakan dalam 2 jenis yaitu hayati dan non hayati. Sumber daya alam hayati adalah semua jenis binatang dan tumbuhan termasuk bagian-bagiannya yang terdapat di dasar laut dan ruang air Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.[13] sedangkan sumber daya alam Non Hayati adalah Sumber daya alam non hayati adalah unsur alam bukan sumber daya alam hayati yang terdapat di dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang air Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.[14]

F. Pembahasan

1. Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Ekslusif Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim.

Indonesia adalah negara kepulauan dengan 80 % wilayah laut dan 20 % wilayah darat dan posisi geografi Indonesia berada pada lalu lintas perdagangan dunia. Pemahaman Negara Maritim, diawali dengan Deklarasi Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957, yang kemudian ditindak lanjuti dengan adanya konsep Wawasan Nusantara, UU No 4 Tahun 1960 tentang Perairan dan UNCLOS 1982. Pada tanggal 18 Desember 1996 di Makassar juga dicanangkan Deklarasi Negara Maritim Indonesia, dengan tindak lanjut Konsep Pembangunan Negara Maritim Indonesia, Dewan Kelautan Nasional. Substansinya adalah menyebut Negara Kesatuan RI beserta perairan nusantara, laut wilayah, zona tambahan, ZEE, dan landas kontinennya sebagai Negara Maritim Indonesia.

Pengembangan negara maritim Indonesia berlandaskan kepada Pancasila dan UUD 1945 karena dalam prikehidupan kebangsaan Indonesia Pancasila pada hakekatnya disusun secara serasi dan seimbang untuk mewadahi seluruh aspirasi bangsa Indonesia. Landasan konsepsionalnya adalah wawasan nusantara dan ketahanan nasonal. Dengan wawasan nusantara bangsa Indonesia memandang wilayah nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan keamanan. Pada hakekatnya negara maritim Indonesia merupakan pengembangan dari konsepsi ketahahan nasional, maka konsepsi negara maritim Indonesia perlu dijadikan pedoman dan rangsangan serta dorongan bagi bangsa kita dan upaya pemanfaatan dan pendayagunaan secara terpadu, terintegrasi dan berkelanjutan.[15]

Indonesia adalah negara kepulauan yang terbentang dari sabang hingga merauke. Batas wilayah laut Indonesia pada awal kemerdekaan hanya selebar 3 mil laut dari garis pantai (*Coastal baseline*) setiap pulau, yaitu perairan yang mengelilingi Kepulauan Indonesia bekas wilayah Hindia Belanda *(Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie tahun 1939 dalam Soewito et al 2000*). Namun ketetapan batas tersebut, yang merupakan warisan kolonial Belanda, tidak sesuai lagi untuk memenuhi kepentingan keselamatan dan keamanan Negara Republik Indonesia. Atas pertimbangan tersebut, maka lahirlah konsep Nusantara (*Archipelago)* yang dituangkan dalam Deklarasi Juanda pada tanggal 13 Desember 1957.

Deklarasi Djuanda dikukuhkan pada tanggal 18 Februari 1960 dalam Undang-Undang No. 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Ketetapan wilayah Republik Indonesia yang semula sekitar 2 juta km2 (daratan) berkembang menjadi sekitar 5,1 juta km2 (meliputi daratan dan lautan). Dalam hal ini, ada penambahan luas sebesar sekitar 3,1 juta km2, dengan laut teritorial sekitar 0,3 juta km2 dan perairan laut nusantara sekitar 2,8 juta km2. konsep Nusantara dituangkan dalam Wawasan Nusantara sebagai dasar pokok pelaksanaan Garis-garis Besar Haluan Negara melalui ketetapan MPRS No. IV tahun 1973.[16]

---

[12] P. Joko Subagyo, *Op.Cit*, hlm. 4.

[13] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Pasal 1 Huruf a.

[14] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Pasal 1 Huruf b.

[15] Pusjianmar, *Konsep Negara Maritim dan Ketahanan Nasional,* diakses pada hari Senin Pada tan ggal 6 Oktober 2014 Pukul 12.20 Wib.

[16] http://wulanhandika09.blogspot.com/2013/03/pik-hukum-dan-lembaga-laut-unsri-2013.html diaksespada hari selasa tanggal 9 september 2014 pukul 15.43 wib

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Apabila diambil intisari dalam Undang-Undang No. 4/Prp Tahun 1960, maka asas-asas pokok dari Konsep Nusantara sebagaimana diundangkan dalam Undang-Undang No. 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia adalah sebagai berikut :[17]

1. Untuk kesatuan bangsa, integritas wilayah, dan kesatuan ekonominya ditarik garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau terluar.
2. Negara berdaulat atas segala perairan yang terletak dalam garis pangkal lurus ini termasuk dasar laut dan tanah dibawahnya maupun ruang udara di atasnya, dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
3. Jalur laut (wilayah teritorial) selebar 12 mil diukur terhitung dari garis-garis pangkal lurus ini.
4. Hak lintas damai kendaraan air (kapal) asing melalui perairan nusantara (*archipelago state)* dijamin selama tidak merugikan kepentingan negara pantai dan menganggu keamanan dan ketertibannya.

Bentuk dan susunan UU No. 4/Prp. Tahun 1960 ini sangat sederhana dan hanya terdiri dari empat buah Pasal. UU ini pada hakikatnya mengubah cara penetapan laut wilayah Indonesia dari penetapan laut wilayah selebar 3 mil diukur dari garis pasang surut atau garis air rendah menjadi laut wilayah selebar 12 mil diukur dari garis pangkal lurus yang ditarik ujung ke ujung pulau-pulau terluar. Kemudian UU No. 4/Prp. Tahun 1960 diganti dengan Undang-Undang No. 6 Tahun 1996. UU lainny yang menyangkut penggunaan dan pemanfaatan laut serta pengaturan batas-batas perairan yang masih tetap berlaku dan berkaitan dengan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia adalah Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 (Ratifikasi UNCLOS III).

Ketika Indonesia melakukan ratifikasi berarti Indonesia secara hukum sudah terikat (*legal binding)* untuk melaksanakan dan menjalankan isi konvensi yang berkaitan dengan pengaturan laut secara umum. Di dalam Konvensi memberikan tempat tersendiri berkaitan dengan pengelolaan sumber daya hayati dan non hayati yang terdapat di ZEE yang menjadi acuan bagi negara-negara pantai untuk mengatur wilayah Zona Ekonomi Eksklusifnya secara Internasional, sedangkan implementasinya khusus untuk Zona Ekonomi Ekslusif, maka Indonesia telah menerbitkan Undang-Undang No. 5 Tahun1983 yang terdiri atas 9 Bab dan 21 Pasal yang isinya mengacu kepada Bab V Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982 (UNCLOS III).

Di dalam Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI), Indonesia memiliki hak dan yurisdiksi. Berdasarkan Pasal 4 UU No. 5 Tahun 1983 di Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Republik Indonesia mempunyai dan melaksanakan :

a. Hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati dan non hayati dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta air di atasnya dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, seperti pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin;
b. Yurisdiksi yang berhubungan dengan :
   1. Pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya;
   2. Penelitian ilmiah mengenai kelautan;
   3. Perlindungan dan pelestarian lingkungan Laut;
c. Hak-hak lain dan kewajiban-kewajiban lainnya berdasarkan Konvensi Hukum Laut yang berlaku.

Adapun beberapa peraturan perundang-undangan lain yang memuat tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 1984 tentang Pengelolaan Sumber Daya Alam Hayati di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
2. Keputusan Menteri Kelautan Dan Perikanan Nomor 60/Men/2001 Tentang Penataan Penggunaan Kapal Perikanan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
3. Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Kep.60/MEN/2001 Tentang Penataan Penggunaan Kapal Perikanan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
4. Undang-Undang Nomor 31 tahun 2004 tentang Perikanan yang menyatakan bahwa wilayah perikanan Indonesia termasuk dalam Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia yang menyatakan tentang hak dan kewajiban kapal asing untuk melaksanakan Hak

[17] T. May Rudy, *Op.Cit,* hlm. 10-11.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Lintas Damai di wilayah zona ekonomi eksklusif Indonesia.

6. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 113/PMK.04/2007 tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Hasil Laut Yang Ditangkap Dengan Sarana Penangkap Yang Telah Mendapat Izin dinyatakan bahwa impor hasil laut yang ditangkap dan diambil dengan sarana penangkap dari Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia diberikan pembebasan bea masuk.
7. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 05/MEN/2008 tentang Usaha Perikanan Tangkap, Peraturan Presiden RI Nomor 109 tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut yang menyatakan bahwa prosedur penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut termasuk di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Dibandingkan dengan negara-negara asean lainnya luas ZEE Indonesia menduduki peringkat pertama, artinya Indonesia memiliki ZEE yang paling luas, ZEE Indonesia yang terluas di asia tenggara itu ternyata menyimpan berbagai kekayaan hayati yang bernilai ekonomis tinggi. Salah satunya adalah populasi berbagai jenis ikan tuna yang memberikan optimisme bagi bangsa Indonesia untuk mengembangkan industri perikanannya secara spektakuler di masa mendatang. Kekayaan mineral seperti minyak dan gas bumi, kerang, rumput laut dan sponges dan sumber hayati lainnya menyimpan harapan untuk dikelola sesuai peraturan dan dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan hidup di laut. Pada tahun 2005 muncul gagasan dari dewan maritim Indonesia untuk membentuk badan penataan batas wilayah dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang bertujuan untuk mempertegas kedaulatan negara dan meningkatkan keamanan laut yang memiliki tugas :[18]

a. Menuntaskan dan memelihara batas laut wilayah NKRI;
b. Melakukan penelitian dan pengembangan basis data sumber daya alam kelautan di ZEE Indonesia;
c. Melakukan pengendalian dan pewasan pemanfaatan sumber daya alam di ZEE Indonesia;
d. Melakukan pengamanan wilayah laut di wilayah ZEE Indonesia;
e. Mengkoordinasikan pengembangan wilayah pulau-pulau perbatasan dengan instansi terkait di pusat dan daerah.

Sebagai negara pantai tentunya Indonesia berkepentingan untuk melakukan perlindungan terhadap wilayah perairannya, terutama dari gangguan keamanan dan juga terhadap pencurian kekayaan alam di laut. Letak posisi silang Indonesia yang strategis mengakibatkan seringnya gangguan itu terjadi. Lahirnya Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) tahun 1983 melalui Undang-Undang No. 5 semakin mendapatkan pengukuhan Internasional dalam menjaga keutuhan teoritial negara kepulauan. Adanya Yuridiksi eksekusif yang dimiliki oleh negara pantai sebagaimana diatur dalam konvensi hukum laut tahun 1982 semakin memantapkan kedaulatan perairan Indonesia. Dengan semakin banyaknya Indonesia meratifikasi konvensi Internasional dibidang kelautan, maka diharapkan perwujudan kepedulian terhadap perlindungan penegakkan hukum di wilayah ZEEI bisa terwujud.

2. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran di Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia

Wilayah laut Indonesia menyimpan banyak potensi kekayaan laut yang sangat berlimpah. Hal tersebut dikarenakan Indonesia memiliki perairan laut yang luas. Kawasan tersebut diperkirakan menyimpan kekayaan sumberdaya ikan sebesar 6,4 juta ton pertahun. Namun upaya eksploitasi berlebihan dan aksi pencurian ikan yang marak kini mengancam potensi kekayaan tersebut.

Sejak 2005, operasi kapal pengawas SDKP telah berhasil menangkap lebih kurang 1.343 kapal perikanan pelaku *illegal fishing*, terdiri atas 58 Kapal Perikanan Asing (KIA) dan 585 Kapal Perikanan Indonesia (KII). Selama 2012, KKP telah melakukan pemeriksaan sebanyak 4.326 kapal perikanan. Dari jumlah tersebut, kapal yang ditangkap sejumlah 112 kapal perikanan diduga melakukan tindak pelanggaran, 70 merupakan kapal ikan asing, dan 42 kapal ikan Indonesia. Versi lain menyebutkan, menurut Pusat Data dan Informasi KIARA, selama kurun waktu 10 tahun dari 2002 hingga 2012 grafik *illegal fishing* mengalami naik turun tidak stabil. Namun, data terakhir pada 2012, terdapat 75 kasus. Jumlah *illegal fishing* paling tinggi terjadi pada 2003, yaitu sebanyak 522 kasus. Sementara dari rekap data Hasil Operasi Kamla TNI AL tahun 2012 terdapat 17 kapal asing yang melakukan *illegal fishing*. Dari seluruh data dapat disimpulkan bahwa pelanggaran *illegal fishing* paling paling banyak dilakukan oleh kapal-kapal ikan asing.[19] Kementerian Kelautan

[18] Rivai H. Sihaloho, *Penetapan Garis Batas Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan India Dalam Penegakan Kedaulatan Teritorial Ditinjau Dari Hukum Internasional*, diakses pada hari Senin pada tanggal 6 Oktober 2014 Pukul 14.50 wib.

[19] http://jurnalmaritim.com/2014/8/484/kapal-asing-dominasi-illegal-fishing diakses pada hari selasa pada tanggal 7 Oktober 2014 Pukul 11.12 wib.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan Perikanan memperkirakan kerugian negara akibat tindak *Illegal Unreported and Unregulated* (IUU) *Fishing* ditaksir melebihi Rp 101 triliun per tahunnya.

KKP mendefinisikan *Illegal Fishing* adalah penangkapan ikan tanpa izin dari Wilayah Perikanan Tangkap Republik Indonesia (WPTRI) mulai dari laut teritorial hingga ZEE Indonesia. Bahkan tak jarang pencurian ikan dilakukan dengan menyalahgunakan izin penangkapan baik berupa alat tangkap yang tak ramah lingkungan maupun membawa ikan dan transit di tengah laut. Demi mencegah meluasnya aksi pencurian ikan KKP menetapkan tiga perairan yang menjadi skala prioritas pengawasannya. Ketiganya adalah perairan Natuna, laut utara Sulawesi, dan laut Arafuru. Di Arafuru dan utara Sulawesi ada (TTC) tongkol, tuna dan cakalang. Pada saat musim dingin utara ikan terebut akan turun ke selatan di antara Papua dan Belitung turun ke Arafuru. Modus yang biasa digunakan dalam aksi pencurian ikan. Yaitu kapal ikan asing yang menangkap ikan tanpa izin, kapal berbendera Indonesia yang dulunya adalah kapal asing dan berizin palsu. Modus ketiga adalah kapal ikan Indonesia tapi dokumennya palsu. Keempat kapal ikan Indonesia tanpa dokumen.[20]

Berdasarkan modus yang dilakukan oleh pencuri ikan tersebut terbukti karena menangkap ikan tanpa izin dan melanggar ZEEI. Hal ini terbukti pada saat Kapal Pengawas HIU 001 milik Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan tanggal 7 April 2011, berhasil menangkap Dua kapal berbendera Malaysia yang sedang melakukan pencurian ikan / *Illegal Fishing* di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia Perairan Zona Ekonomi Eksklutif Indonesia (ZEEI) Selat Malaka. Kapal yang ditangkap antara lain KM KF 5325 GT 75,80 ditangkap pada posisi 04 derajat 35‘02" N/099 derajat 24‘01" E dan KM. KF 5195 GT 63,80 ditangkap pada posisi 04 derajat 40‘50" N/099 derajat 25‘00" E. Kedua kapal ditangkap karena :[21]

1. Telah melanggar batas wilayah ZEE Indonesia.
2. Tidak mempunyai Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) .
3. Tidak mempunyai Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) dari pemerintah RI
4. Serta penggunaan alat tangkap terlarang Trawl.

Permasalahan terpenting dari adanya wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) adalah aspek "*law enforcement*" atau penegakan hukumnya. Penegakan hukum (*law enforcement*) disini diartikan sebagai bagian dari jurisdiksi negara. Jurisdiksi dimaksud meliputi dan mempunyai pengertian yang antara lain adalah :[22]

a. *Jurisdiksi of legislation* atau *jurisdiction to prescribe* (wewenang membuat aturan-aturan hukum untuk mengatur berbagai kepentingan, dan
b. *Jurisdiction to enforce the law* (wewenang menegakkan aturan hukum yang berlaku.

Wacana tentang *illegal fishing* muncul bersamasama dalam kerangka IUU (*Illegal, Unreporterd* and *Unregulated*) *fishing practices* pada saat diselenggarakannya forum CCAMLR (*Commision for Conservation of Artarctic Marine Living Resources*) pada 27 Oktober – 7 Nopember 1997. IUU *Fishing* dapat dikategorikan dalam tiga kelompok:[23]

1. *Illegal fishing* yaitu kegiatan penangkapan ikan secara illegal di perairan wilayah atau ZEE suatu negara, atau tidak memiliki ijin dari negara tersebut;
2. *Unregulated fishing* yaitu kegiatan penangkapan di perairan wilayah atau ZEE suatu negara yang tidak mematuhi aturan yang berlaku di negara tersebut; dan
3. *Unreported fishing* yaitu kegiatan penangkapan ikan di perairan wilayah atau ZEE suatu negara yang tidak dilaporkan baik operasionalnya maupun data kapal dan hasil tangkapannya.

Berdasarkan pada Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) maka kegiatan penangkapan ikan yang dilakukan baik oleh orang dan/atau badan hukum asing yang beroperasi di ZEE Indonesia harus berdasarkan izin dari pemerintah indonesia. tindakan ini dilakukan dalam rangka menjamin kelestarian sumber daya ikan, lahan pembudidayaan ikan, tata ruang, mengoptimalkan pengelolaan sumber daya ikan, meningkatkan ketersediaan dan konsumsi protein ikan.[24]

---

[20] http://www.portalkbr.com/berita/perbincangan/3079345_4215.html diakses pada hari jum'at pada tanggal 12 september 2014 pukul 16.36 wib

[21] http://maimunarenhoran.blogspot.com/2012/01/analisa-kasus-penangkapan-kapal nelayan.html

[22] https://hukummaritim.wordpress.com/tag/zona-ekonomi-eksklusif/ diakses pada hari rabu pada tanggal 10 september 2014 pukul 14.47 wib

[23] http://rezaaidilf.wordpress.com/2012/11/18/penegakan-hukum-iuu-fishing-menurut-unclos-1982-studi-kasus-volga-case/ diakses pada hari selasa pada tanggal 7 Oktober 2014 pukul 10.55 wib.

[24] M.John, dkk., *Perlindungan Terhadap Tuna Sirip Biru Selatan (Southern Bluefin Tuna) Dari Illegal Fishing Dalam ZEEI di Samudera Hindia,* Jurnal Mahkamah Vol. 19 No. 1, April 2007, hlm. 86.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penegakan hukum adalah merupakan usaha atau kegiatan negara berdasarkan kedaulatan negara atau berdasarkan ketentuan-ketentuan Hukum Internasional agar segala segala aturan yang berlaku, baik aturan hukum nasional negara itu sendiri maupun aturan Hukum internasional, dapat diindahkan oleh setiap orang dan/atau badan-badan hukum, bahkan negara-negara lain, dalam rangka memenuhi kepentingannya namun tidak sampai mengganggu kepentingan pihak lain. Jika dihubungkan dengan penegakan hukum nasional telah termuat dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 dinyataka di dalam Pasal 13 yaitu :

"Dalam rangka melaksanakan hak berdaulat, hak-hak lain, yurisdiksi dan kewajiban-kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1), aparatur penegak hukum Republik Indonesia yang berwenang, dapat mengambil tindakan-tindakan penegakan hukum sesuai dengan UU No. 8 Tahun 1981 tentang kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), dengan pengecualian sebagai berikut :

a. Pengkapan terhadap kapal dan/atau orang-orang yang diduga melakukan pelanggaran di ZEE Indonesia meliputi tindakan penghentian kapal sampai dengan diserahkannya kapal dan/atau orang-orang tersebut di pelabuhan dimana perkara tersebut dapat diproses lebih lanjut;
b. Penyerahan kapal dan/atau orang-orang tersebut harus dilakukan secepat mungkin dan tidak boleh melebihi jangka waktu 7 (tujuh) hari, kecuali apabila terdapat keadaan *force majeure*;
c. Untuk kepentingan penahanan, tindak pidana yang diatur dalam pasal 16 dan pasal 17 termasuk dalam golongan tindak pidana sebagimana diamksudkan Pasal 21 ayat (4) huruf b. UU No. 8 tahun 1981 tentang KUHAP.

Selanjutnya ditetapkan pula bahwa aparatur penegak hukum dibidang penyidikan di ZEE Indonesia adalah perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Bersenjata Republik Indonesia.[25] Dan juga ditetapkan bahwa penuntut umum adalah jaksa pada pengadilan Negeri sebagaimana dimaksud dalam ayat (3).[26] Selanjutnya Pengadilan yang berwenang mengadili perlanggaran terhadap ketentuan UU ini adalah Pengadilan Negeri yang daerah hukumnya meliputi pelabuhan dimana dilakukan penahanan terhadap kapal dan atau orang-orang sebagimana yang dimaksud dalam pasal 13 huruf a.[27]

Sesuai pasal 73 ayat 1 UNCLOS 1982 dijelaskan bahwa Negara Pantai mempunyai hak penegakan hukum yang terkait dengan hak berdaulatnya atas eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan hayati di ZEE untuk menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses peradilan, sebagaimana di perlukan untuk menjamin ditaatinya peraturan perundang-undangan yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan dalam UNCLOS. Dari Uraian di atas jelas bahwa penangkapan terhadap kapal-kapal asing yang memasuki wilayah ZEEI merupakan penegakan hukum yang telah sesuai dengan undang-undang Indonesia untuk menjaga eksistensi Indonesia sebagai negara maritim.

Setiap kapal-kapal asing atau lokal yang memasuki wilayah ZEEI untuk melakukan penangkapan wajib memiliki izin terlebih dahulu dari Pemerintah Reoublik Indonesia. hal ini Berdasarkan UU No. 45 Tahun 2009 tentang perubahan atas UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Pasal 27 ayat 2 dan ayat 3 yang berbunyi :

1. Setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan di ZEEI wajib memiliki SIPI.
2. Setiap orang yang mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera Indonesia di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing di ZEEI wajib membawa SIPI asli.

Dari data yang telah diuraikan sebelumnya, kapal-kapal yang ditangkap adalah kapal-kapal yang tidak memiliki Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) dan Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) ini jelas telah melanggar ketentuan Pasal 26 ayat (1) dan Pasal 27 ayat (2) dan ayat (3) tersebut di atas sehingga dapat dikenakan pidana sesuai dengan Pasal 92 dan Pasal 93 UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Pelanggaran diperberat dengan digunakannya alat tangkap terlarang Trawl, hal ini juga melanggar Pasal 9 ayat (1) UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan yang berbunyi "Setiap orang dilarang memiliki, menguasai, membawa, dan/atau menggunakan alat penangkapan dan/atau alat

[25] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Pasal 14 ayat 1.
[26] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Pasal 14 ayat 2.
[27] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Pasal 14 ayat 3.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bantu penangkapan ikan yang mengganggu dan merusak keberlanjutan sumber daya ikan di kapal penangkap ikan di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik." Dimana dalam penjelasan Pasal 9 ayat 1 disebutkan alat penangkapan ikan dan/atau alat bantu penangkapan ikan yang mengganggu dan merusak keberlanjutan sumber daya ikan termasuk diantaranya jaring trawl atau pukat harimau, dan/atau kompresor.

Penegakan hukum di dalam bidang kegiatan *illegal fishing* yang terjadi di wilayah ZEEI tidak berlaku hukum pidana penjara. Hal ini berdasarkan pada Pasal 102 Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan yaitu :

"Ketentuan tentang pidana penjara dalam Undang-Undang ini tidak berlaku bagi tindak pidana di bidang perikanan yang terjadi di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b, kecuali telah ada perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dengan pemerintah negara yang bersangkutan"

Berdasarkan pada Pasal 5 ayat (1) huruf b, wilayah pengelolaan perikanan RI adalah ZEEI, dan di Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang ZEEI Bab VII Pasal 16-18 juga tidak ada mengatur ketentuan pidana penjara yang ada hanya adalah pidana denda. Sesuai dengan hasil Konvensi PBB tahun 1982 yang diikuti Indonesia tentang Hukum Laut, setiap kapal asing yang memasuki ZEE dan melakukan pencurian ikan, pelakunya tidak dapat dikenakan hukuman penjara. Sebagai peserta konvensi yang tersebut, Indonesia mengikuti aturan sesuai Konvensi tersebut. Namun dibalik itu semua pertahanan juga harus dilakukan peningkatan, untuk itu upaya-upaya yang harus di lakukan untuk menghindari adanya pencurian ikan *(Illegal fishing)* oleh kapal-kapal asing adalah :[28]

1. Melakukan perlindungan wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) untuk pencegahan pencurian ikan *(illegal fishing)* di wilayah Indonesia. Hal ini harus dilakukan TNI Angkatan Laut sebagai bentuk perlindungan wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia berkewajiban menjaga kedaulatan Indonesia serta melindungi sumber daya alam laut dari tindakan-tindakan pencurian ikan di Zona Ekonomi Eksklusif. Salah satu faktor penyebab terjadinya praktek pencurian ikan *(illegal fishing)* yang terjadi di wilayah perairan Indonesia adalah lemahnya sikap aparat yang berkewajiban mengawasi laut Indonesia terutama perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan ini tidak boleh terjadi dengan cara meningkatkan perlindungan wilayah laut, dengan menambah armada patroli, penggunaan teknologi *Vessel Monitoring System* (VMS) sebuah sistem monitoring kapal ikan dengan alat transmitor yang berfungsi untuk mengawasi proses penangkapan ikan yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia.
2. Melakukan tindakan hukum tegas bagi pelaku pencurian ikan *(illegal fishing)* yang dilakukan oleh kapal asing di perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) berdasarkan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Tindakan hukum yang dapat dilakukan terhadap pelaku pencurian ikan *(illegal fishing)* tersebut adalah pidana penjara, pidana denda dan penyitaan.
3. Meningkatkan kompetensi nelayan tradisional dengan pemberdayaan nelayan dapat mencegah pencurian ikan oleh kapal asing. Cara ini lebih mengedepankan partisipasi aktif para nelayan, lebih organik dan efektif di samping dari pengawasan oleh pihak aparat di laut. Pemberdayaan nelayan yang di maksud adalah dengan cara memfasilitasi penggunaan kapal dengan GT *(Gross Tonnage)* yang besar dengan teknologi modern, dan kompetensi yang cukup agar kapal nelayan dapat bisa menjangkau laut lepas. Sementara ini nelayan nelayan tradisional masih beroperasi di laut pinggir sedangkan kapal-kapal asing melakukan pencurian di laut lepas perairan Indonesia dimana sumberdaya ikan sangat melimpah dan sangat mudah di eksploitasi oleh kapal asing. Jika nelayan tradisional ini banyak beroperasi di laut lepas, secara alami kapal-kapal asing akan takut masuk ke perairan Indonesia.

Penegakan hukum untuk melindungi ZEE Indonesia pada dasarnya sudah dilaksanakan secara baik oleh pemerintah karena telah berhasil menangkap kapal-kapal asing maupun lokal yang masuk dalam perairan ZEEI untuk melakukan pencurian ikan tanpa izin, hal ini merupakan prestasi bagi pemerintah. Namun dengan hal tersebut pemerintah juga tidak bisa puas diri karena ancaman dari manapun akan selalu datang untuk merebut kekayaan bangsa Indonesia khususnya di wilayah laut. Hal ini merupakan pekerjaan rumah terberat bagi pemerintah Indonesia baik dari segi pelaksanaan peraturan perundangan serta dari

[28] http://biru-lautku.blogspot.com/2014/09/mencegah-illegal-fisihing.html diakses pada hari Senin tanggal 6 Oktober 2014 Pukul 16.00 Wib.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

segi penegakan hukum dalam mengimplementasikan ketentuan-ketentuan hukum bagi pelaku pelanggaran di wilayah laut indonesia khususnya di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Dengan demikian peningkatan di wilayah laut indonesia harus selalu dilakukan peningkatan guna melindungi eksistensi Indonesia sebagai negara maritim guna memajukan kesejahteraan dan kemakmuran bangsa dan rakyat, karena tidak bisa dipungkiri lagi bahwa kekayaan laut yang ada di Indonesia sangat melimpah dan dapat dipergunakan bagi kemajuan kesejahteraan serta kemakmuran rakyat Indonesia jika dilakukan pertahanan nasional dari pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab yang masuk di wilayah laut indonesia dan khusunya kekayaan laut itu juga harus dikelola dengan sebaik-baiknya.

G. Kesimpulan

Berdasarkan pada uraian pembahasan, maka adapun kesimpulan dari penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Sebagai negara yang memiliki wilayah laut yang luas dan potensi-potensi sumber laut yang besar tentunya Indonesia berkepentingan untuk melakukan perlindungan terhadap wilayah perairannya, terutama dari gangguan keamanan dan juga terhadap pencurian kekayaan alam di laut. Lahirnya Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) melalui Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 merupakan pemantapan dan kepedulian pemerintah Indonesia terhadap perlindungan kedaulatan perairan Indonesia khususnya terhadap ZEEI untuk menjaga eksistensi Indonesia sebagai negara maritim.
2. Penegakan hukum di wilayah ZEEI merupakan bentuk pertahanan Indonesia untuk melindungi yurisdiksi negara sehingga pemerintah dapat melakukan tindakan-tindakan hukum terhadap pelaku pelanggaran yang memasuki wilayah ZEEI.

H. Saran

Berdasarkan pada hasil kesimpulan di atas, maka adapun saran dari penulis dari adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah Indonesia harus selalu melakukan peningkatan pertahanan dan keamanan di wilayah perairan Indonesia agar eksistensi negara Indonesia sebagai negara maritim selalu terjaga dan terlindungi. Peningkatan dilakukan melalui memajukan dan menambah kualitas pertahanan baik dari segi sumber daya manusia, sarana dan prasarana agar wilayah perairan khususnya ZEEI mendapatkan perlindungan dan pemanfaatan yang baik guna memberikan sebesar-besarnya kesejahteraan dan kemakmuran negara dan rakyat Indonesia melalui potensi-potensi sumber kekayaan laut yang ada tersebut.
2. Untuk lebih memberikan perlindungan terhadap ZEEI, di dalam penegakan hukum sebaiknya selain pidana denda diberikan tindakan tegas tambahan yaitu pidana penjara atau penyitaan bagi pelaku pelanggaran yang masuk di wilayah ZEEI. Kalau-pun memberikan pidana denda sebaiknya denda yang diberikan adalah dengan denda yang sangat tinggi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Kepustakaan

A. Buku-buku

C.S.T. Kansil & Christine S.T. Kansil, *Pendidikan Kewarganegaraan di Perguruan Tinggi,* PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 2005.

Heru Prijanto, *Hukum Laut Internasional,* Bayumedia, Malang, 2007

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum,* UI Press, Jakarta, 2006.

T. May Rudy, *Hukum Internasional 2,* PT. Refika Aditama, Bandung, 2011.

P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2009.

B. Jurnal

John, dkk., *Perlindungan Terhadap Tuna Sirip Biru Selatan (Southern Bluefin Tuna) Dari Illegal Fishing Dalam ZEEI di Samudera Hindia,* Jurnal Mahkamah Vol. 19 No. 1, April 2007.

C. Internet

Pusjianmar, *Konsep Negara Maritim dan Ketahanan Nasional,* diakses pada hari Senin Pada tan ggal 6 Oktober 2014 Pukul 12.20 Wib.

http://wulanhandika09.blogspot.com/2013/03/pik-hukum-dan-lembaga-laut-unsri-2013.html diaksespada hari selasa tanggal 9 september 2014 pukul 15.43 wibRivai H. Sihaloho, *Penetapan Garis Batas Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan India Dalam Penegakan Kedaulatan Teritorial Ditinjau Dari Hukum Internasional*, diakses pada hari Senin pada tanggal 6 Oktober 2014 Pukul 14.50 wib.

http://jurnalmaritim.com/2014/8/484/kapal-asing-dominasi-illegal-fishing diakses pada hari selasa pada tanggal 7 Oktober 2014 Pukul 11.12 wib.

http://www.portalkbr.com/berita/perbincangan/3079345_4215.html diakses pada hari Jum'at pada tanggal 12 september 2014 pukul 16.36 wib

http://maimunarenhoran.blogspot.com/2012/01/analisa-kasus-penangkapan-kapal nelayan.html, diakses hari jum'at pada tanggal 12 september 2014 pukul 16.54 wib.

https://hukummaritim.wordpress.com/tag/zona-ekonomi-eksklusif/ diakses pada hari rabu pada tanggal 10 september 2014 pukul 14.47 wib

http://rezaaidilf.wordpress.com/2012/11/18/penegakan-hukum-iuu-fishing-menurut-unclos-1982-studi-kasus-volga-case/ diakses pada hari selasa pada tanggal 7 Oktober 2014 pukul 10.55 wib.

http://biru-lautku.blogspot.com/2014/09/mencegah-illegal-fisihing.html diakses pada hari Senin tanggal 6 Oktober 2014 Pukul 16.00 Wib.

D. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Available *online* at : http://josi.ft.unand.ac.id/

Jurnal Optimasi Sistem Industri

| ISSN (Print) 2088-4842 | ISSN (Online) 2442-8795 |

Artikel Penelitian

Perumusan Strategi Penguasaan Industri Maritim Untuk Memperkuat Pertahanan Negara

Nurcahya Dwi Asmoro, Budi Setiarso, Sukarno

Program Studi Analisis Sistem dan Riset Operasi, Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut, Krembangan, Surabaya 60178, Jawa Timur, Indonesia

ARTICLE INFORMATION

Received: September 16, 18
Revised: October 16, 18
Available online: October 30, 18

KEYWORDS

Strategi pertahanan negara, industri nasional, industri maritim, SWOT

CORRESPONDENCE

Phone: +62 81330261234
E-mail: cahyoasro416@gmail.com

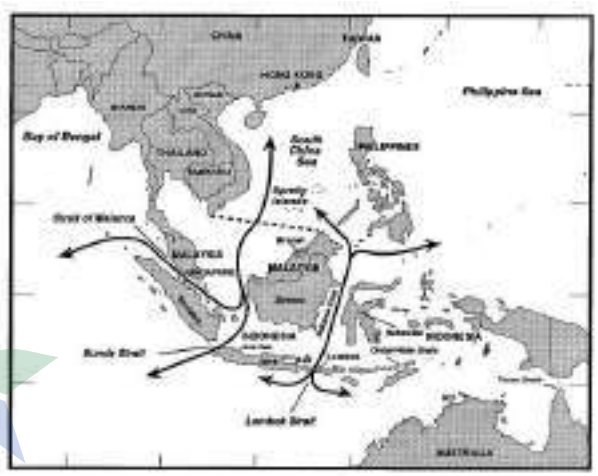
A B S T R A C T

Natural resources and the strategic position of Indonesia in a cross position shipping lanes of the world contributed to having a great economic potential but also gives a serious impact threat. For that, it is needed a strong national defense in order to protect the sovereignty and territorial integrity of Indonesia. The overall defense system, involving the entire nation must be nurtured as directed. The national industry as one of the supporting components in the country's defense system should be controlled by domestic industry management, including the national industry in the sector of maritime transport means. Government's attention that supports the growth of maritime transport means is a great opportunity to boost the national economy as well as the preparations for war situations. Amid the possibilities and constraints, this study investigated the strategy for the control of the maritime industry to strengthen the country's defense. Mixed method research descriptive qualitative and quantitative SWOT analysis was used to investigate it. The study found that the strategy for the control of the maritime industry is to carry out the construction of port facilities, the construction of a fleet of ships made in the country, the formation of qualified human resources, to improve its management, ensure the availability of the main spare parts and improve shipbuilding capability, to optimize the benefits of sabotage principle to resolve banking policy which is still not very profitable to the industries.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki luas laut 5,8 juta km² dengan rincian 0,8 juta km² laut territorial; 2,3 juta km² laut kepulauan; dan 2,7 juta km² Zona Ekonomi Ekslusif [1]. Garis pantai Indonesia tercatat 99.093 km [2] telah menobatkan Indonesia sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang kedua setelah Kanada [3]. Selain itu, letak geografis Indonesia yang berada pada posisi silang diantara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia, serta terletak diantara dua samudra yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, menjadikan Indonesia berada pada jalur pelayaran Internasional yang merupakan *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lines on Trade (SLOT)* [4]. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 1.

Kekayaan Indonesia berupa sumber daya alam yang melimpah, apabila dicairkan dalam bentuk uang diperkirakan mencapai Rp. 200 ribu triliun [5] merupakan potensi untuk menjadikan Indonesia sebagai negara yang kaya dan maju, namun pada sisi lain akan menjadikan ancaman nyata bagi Indonesia. Panglima TNI Jenderal Gatot Nurmantyo (2015-2017) menyatakan bahwa 70% konflik dunia saat ini berlatar belakang pada perebutan sumber energi fosil, maka, pada era ke depan dipastikan bahwa konflik akan bersumber pada perebutan energi hayati, pangan dan air. Ancaman ini akan mengarah kepada negara–negara yang kaya akan sumber daya alam di equator termasuk Indonesia [5]. Pernyataan ini seiring dengan pidato Presiden Joko Widodo ketika disumpah di Senayan mengatakan bahwa kaya akan sumber daya alam akan menjadi petaka dan Indonesia direbutkan berbagai lini [6].



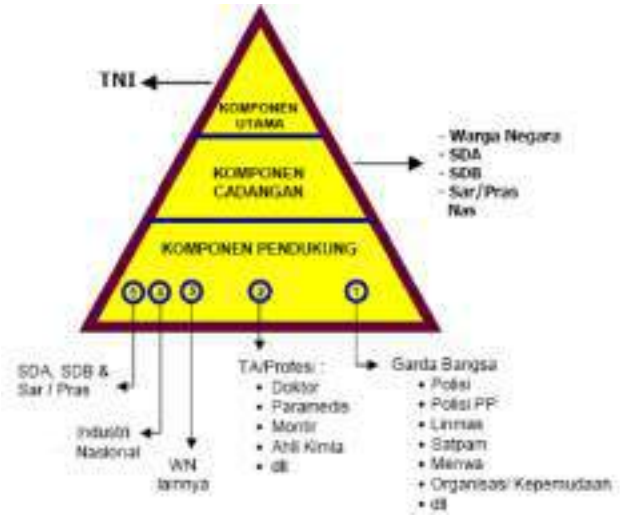
Gambar 1. Posisi Geografis Indonesia beserta SLOC dan SLOT [7]

DOI: 10.25077/josi.v17.n2.p162-170.2018

Attribution-NonCommercial 4.0 International. Some rights reserved

Untuk melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari berbagai ancaman baik dari luar ataupun dalam, diperlukan adanya usaha untuk membentuk pertahanan negara yang kuat. Pertahanan negara yang kuat diharapkan mampu untuk menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman militer serta ancaman bersenjata terhadap keutuhan bangsa dan negara [8].

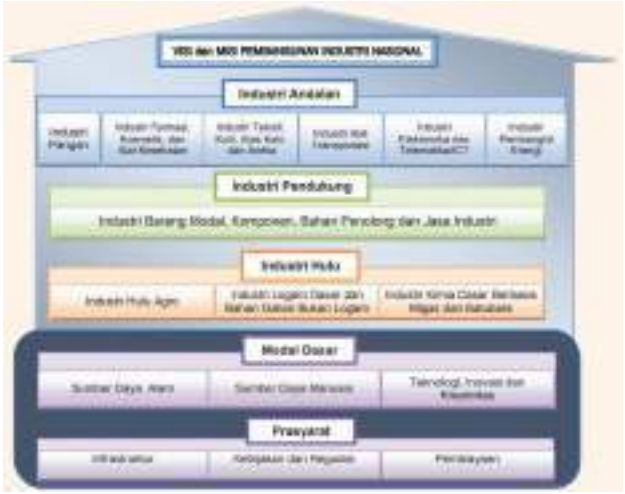
Sebagai usaha untuk mewujudkan pertahanan negara yang kuat, diperlukan sebuah strategi pertahanan negara guna menentukan kebijakan pertahanan negara, merancang pembangunan postur pertahanan negara, pengembangan doktrin, serta pengembangan strategi pertahanan baik militer ataupun nir militer [9]. Selain itu, untuk mendukung strategi pertahanan negara diperlukan adanya sebuah sistem pertahanan negara yang kuat dan handal, yaitu sistem pertahanan semesta yang melibatkan seluruh warga negara, wilayah dan sumber daya nasional yang diselenggarakan secara berkelanjutan untuk menegakkan kedaulatan negara, keutuhan wilayah dan keselamatan segenap bangsa dari segala ancaman [10].



Gambar 3. Komponen Pertahanan Negara [11]

Pada Gambar 2 ditunjukkan bahwa di dalam sistem pertahanan negara, terdapat beberapa komponen dimana komponen utama pertahanan adalah TNI, dengan komponen cadangan yaitu sumber daya nasional yang telah dipersiapkan dan dapat dimobilisasi, serta komponen pendukung adalah sumber daya nasional yang dapat memperkuat kemampuan komponen utama dan komponen cadangan [10]. Pada
Gambar 3 juga dapat dilihat bahwa industri nasional dan sarana/prasarana merupakan elemen yang termasuk dalam komponen pendukung pertahanan negara. Pada saat ini, industri nasional telah mendapatkan perhatian dari pemerintah dengan terbitnya Peraturan Presiden No. 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri nasional yang bervisi membangun Indonesia menjadi negara industri yang tangguh pada tahun 2025 [12].

Pada Gambar 2 ditunjukkan bahwa untuk mencapai visi sebagai negara industri yang tangguh tersebut, perlu dilaksanakan penguatan pada industri andalan masa depan, yang salah satunya merupakan industri alat angkut, seperti industri otomotif, industri perkapalan, industri kedirgantaraan dan industri kereta api [13]. Sedangkan, sarana/prasarana dijelaskan di dalam UU No. 27 Tahun 1997 pasal 1(13) merupakan segala sesuatu yang dapat berfungsi untuk menunjang proses penyelenggaraan pertahanan keamanan negara dan termasuk sebagai komponen pendukung [14].



Gambar 4. Bangun Industri Nasional [15]

Sarana dan prasarana nasional pada masa damai diarahkan untuk mendukung pembangunan nasional guna mewujudkan kesejahteraan dan mencerdaskan kehidupan bangsa. Pada saat perang digunakan untuk mendukung operasi tempur TNI baik Angkatan Darat (AD), Angkatan Laut (AL), maupun Angkatan Udara (AU). Selain untuk mendukung kepentingan pertahanan juga diarahkan untuk mendukung perekonomian, sosial dan budaya masyarakat [16].

Berdasarkan kepada wilayah Indonesia dimana dua pertiganya merupakan lautan, maka pembangunan sarana prasarana nasional yang harus diprioritaskan adalah pada sektor kelautan. Sektor kelautan yang dimaksud tidak hanya fokus pada sektor kelautan yang bersifat eksploitatif atau eksploratif melainkan juga sektor industri alat angkut maritim yang outputnya adalah transportasi [17]. Hal ini disebabkan sektor transportasi dapat mendukung pengoperasian alat utama sistem pertahanan (alutsista) sektor pertahanan laut secara langsung. Pembangunan sarana prasarana tersebut meliputi pembangunan industri perkapalan, sarana prasarana pelabuhan yang baik dan modern (seperti pelabuhan khusus barang, pelabuhan penumpang, pangkalan angkatan laut, pelabuhan ikan), peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM), pengadaan kapal laut yang modern (meliputi berbagai jenis kapal angkutan barang, kapal penumpang, kapal tanker hingga kapal ikan) harus diprioritaskan [18]. Dengan kata lain, industri maritim sangat diperlukan untuk mendukung dan melaksanakan pembangunan sarana prasarana nasional sebagai komponen pendukung pertahanan.

Dengan mempertimbangkan kondisi industri maritim saat ini, maka penelitian ini membahas “bagaimana strategi penguasaan industri maritim agar dapat mandiri dalam menciptakan sarana prasarana penunjang pertahanan untuk memperkuat sistem pertahanan negara di laut?” Penelitian ini diharapkan akan mampu merangkum strategi untuk menguasai industri maritim

dalam negeri agar mampu mandiri dalam produksi sarana dan prasarana nasional di laut guna memperkuat pertahanan negara.

Tinjauan Pustaka

Penelitian Terdahulu

Penelitian Khonama [19] dilatarbelakangi oleh adanya persaingan dalam bisnis angkutan laut, dimana peredaran uang pada industri angkutan laut 90% nya beredar pada jasa industri angkutan laut luar negeri. Walaupun secara umum pertumbuhan perusahaan jasa angkutan di Indonesia, khususnya Jawa Timur mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, akan tetapi perlu adanya suatu strategi untuk memperkuat daya saing jasa angkutan laut dalam negeri. Penelitian ini menyajikan objek penelitian PT Samudra Bahari Utama (SBU) yang berposisi di Surabaya. Rumusan masalah yang diangkat adalah bagaimana memformulasikan strategi yang relevan dengan kondisi perusahaan saat ini untuk menghadapi persaingan yang semakin ketat. Untuk menjawab permasalahan tersebut digunakan metode penelitian analisis *Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats* (SWOT) dan teknik analisis data menggunakan studi kasus. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara semi terstruktur. Berdasarkan hasil pengolahan data, didapatkan hasil penelitian bahwa strategi PT SBU adalah strategi yang selaras dengan visi perusahaan dalam pengembangan pasar untuk membuka usaha layanan baru [19]. Kesamaan penelitian Khonama [19] dengan penelitian yang dilakukan yaitu sama–sama bertujuan untuk merumuskan suatu strategi pengembangan industri dengan berbasis pada metode SWOT.

Penelitian selanjutnya adalah penelitian Guyana dan Mustamu [20] yang dilatarbelakangi adanya pertumbuhan jumlah perusahaan angkutan batubara yang membawa pengaruh terhadap naiknya persaingan antar perusahaan dan berimplikasi pada penurunan laba perusahaan. Rumusan masalah yang disajikan adalah bagaimana merumuskan strategi perusahaan untuk meningkatkan laba pendapatan dari angkutan batubara di Samarinda. Metode penelitian menggunakan pendekatan matriks perencanaan strategi kuantitatif atau *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM). Hasil penelitian menemukan bahwa strategi pengembangan pasar dan strategi penetrasi pasar yang selama ini dijalankan oleh perusahaan dinilai tepat, dan disimpulkan agar perusahaan menjaga kompetensi SDM, menjaga mutu pelayanan, dan lebih mengefektifkan fungsi menajemen agar perusahaan tetap mampu eksis dalam persaingan yang semakin meningkat [20]. Kesamaan penelitian Guyana dan Mustamu [20] dengan penelitian yang dilakukan terletak pada perumusan strategi untuk meningkatkan mutu industri/bisnis, namun tidak menggunakan analisis QSPM.

Penelitian Setiawati [21] dilatarbelakangi oleh melemahnya perekonomian global yang membawa akibat pada turut melemahnya perekonomian nasional, sehingga menyebabkan lesunya arus angkutan barang, termasuk juga arus angkutan batubara. Selain itu, menurunnya arus hasil tambang lainnya menyebabkan 15% sampai dengan 20% kapal yang berjumlah 14 ribu unit kapal berhenti beroperasi. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini menentukan strategi yang dapat digunakan agar perusahaan mampu bertahan dan memenangkan persaingan. Metode penelitian yang digunakan untuk menjawab permasalahan tersebut adalah kombinasi SWOT dan *Analytic Hierarchy Process* (AHP). Hasil penelitian menyatakan bahwa seluruh perusahaan menerapkan strategi bertahan/*defensif* sehingga mampu bertahan ditengah lesunya perekonomian [21]. Kesamaan penelitian yang dilakukan dengan penelitian Setiawati [21] yaitu bagaimana merumuskan sebuah strategi perusahaan/industri/bisnis, dimana pemecahan masalah menggunakan analisis SWOT, sedangkan metode penelitian AHP tidak digunakan oleh penulis.

Pengertian Umum

Strategi Pertahanan Negara

Tujuan dilaksanakannya pertahanan negara adalah untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah, keselamatan segenap bangsa dari segala jenis ancaman dari luar dan dalam. Untuk mencapai tujuan tersebut, disusunlah strategi pertahanan negara yang memiliki empat sasaran strategis yaitu melaksanakan pertahanan yang mampu menghadapi ancaman militer, mampu menghadapi ancaman nir militer, mampu mendukung perdamaian dunia, dan pertahanan negara yang didukung dengan industri pertahanan yang kuat dan mandiri.

Komponen Pertahanan

Pertahanan terdiri dari tiga komponen yaitu komponen utama adalah TNI, komponen cadangan adalah sumber daya nasional yang disiapkan untuk mobilisasi dalam perkuatan komponen utama, dan komponen pendukung adalah sumber daya nasional yang digunakan untuk mendukung komponen utama dan cadangan [10].

Industri Nasional

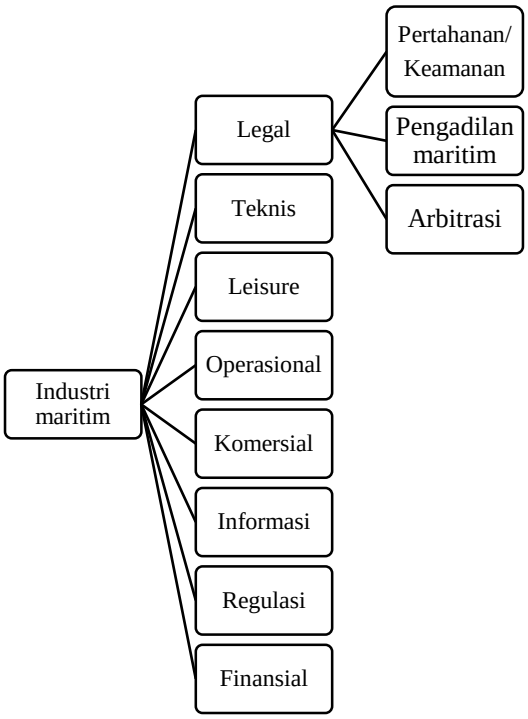
Industri nasional merupakan sarana pendorong pertumbuhan perekonomian nasional agar mampu mengejar ketinggalan dari negara lain yang sudah lebih dahulu maju. Untuk mencapai kemajuan industri nasional dibuatlah tiga tahapan, yaitu: tahap I 2015-2019, tahap II 2020-2024, dan tahap III 2025-2035. Pada tahap ke tiga diharapkan Indonesia telah menjadi negara industri yang tangguh [22].

Industri Maritim

Mengingat geografis Indonesia dimana 2/3 wilayahnya merupakan lautan yang menyimpan potensi sumber daya alam (SDA) yang melimpah berupa hasil tambang, cadangan ikan, potensi wisata alam dan lain-lain, maka diperlukan adanya koordinasi untuk pengembangan dan pengelolaannya secara sinergi antar sektor. Alat angkut dengan outputnya berupa moda transportasi kapal, dimana kapal merupakan alat/sarana yang vital dalam mendukung semua sektor tersebut diatas, termasuk juga mendukung sektor pertahanan berupa alutsista. Industri maritim perkapalan dikategorikan sebagai bagian dari infrastruktur nasional, karena pentingnya keberadaan kapal bagi suatu negara. Industri perkapalan, galangan kapal termasuk pelayaran merupakan industri strategis yang penting untuk dikelola dengan campur tangan pemerintah [23]. Hubungan antara industri maritim perkapalan dengan sektor pertahanan dapat dijelaskan seperti pada Gambar 5. Gambar 4 menunjukkan bahwa terdapat delapan komponen di dalam sistem industri maritim yaitu Legal, Teknis, Leisure, Operasional, Komersial, Informasi, Regulasi dan Finansial. Di dalam komponen Legal terdapat unsur pertahanan/keamanan. Hal ini menunjukkan bahwa industri maritim perkapalan sangat berpengaruh dalam mendukung kemampuan pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DOI: 10.25077/josi.v17.n2.p162-170.2018



Gambar 5. Skema Sistem Lingkup Maritim [17]

Landasan Yuridis

UU No.28 Tahun 2008 Tentang Kebijakan Industri Nasional

Kebijakan Industri Nasional yang dimaksud adalah meliputi bangun industri nasional, strategi pembangunan industri nasional dan fasilitas pemerintah. Berdasarkan peraturan ini selanjutnya disusun klaster industri prioritas dimana salah satunya adalah industri alat angkut.

UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pasal 8 menyatakan bahwa: (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal Warga Negara Indonesia (WNI); (2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional

Instruksi presiden (Inpres) ini menerapkan azas sabotase yang isinya mewajibkan seluruh angkutan bagi muatan dalam negeri harus menggunakan moda kapal–kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional. Demikian juga terhadap muatan import yang dibeli dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN)/Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Selain itu, dalam hal perpajakan disusun dengan cara untuk mendukung pertumbuhan perusahaan pelayaran. Dalam sektor industri, perkapalan inpres ini juga sangat mendorong perkembangan industri perkapalan dengan mengembangkan pusat desain, serta litbang perkapalan, mengembangkan standarisasi dan suku cadang kapal, serta memberikan insentif bagi perusahaan pelayaran yang melakukan pembangungan/reparasi kapal pada industri dalam negeri, atau pembangunan kapal dari luar negeri dengan sistem skim imbal produksi. Pada sektor pendidikan juga diatur agar pemerintah daerah dan swasta menyelenggarakan pendidikan kepelautan yang berstandar *Internasional Maritime Organization* (IMO), dengan menjalin kerjasama antara lembaga pendidikan dengan pengguna jasa pelayaran agar dapat menghasilkan SDM pelaut yang berstandar IMO.

METODE

Penelitian ini menggunakan *Mixed Method Research* (MMR) yaitu pendekatan gabungan kualitatif deskriptif kepustakaan atau juga populer dengan sebutan penelitian bibliografis dengan kuantitatif. Data sekunder yang diperlukan sepenuhnya mengandalkan data-data teoritis dan dokumentasi perpustakaan. Sedangkan, data primer penelitian dari lapangan mengandalkan data-data informan/responden yang berkaitan dengan subjek penelitian. Untuk menentukan responden, digunakan teknik *purposive sampling* dengan menyiapkan terlebih dahulu sasaran responden namun dalam perkembangannya responden dapat digantikan.

Para responden dalam penelitian ini terdiri empat orang *expert* dengan posisi jabatan yang berbeda, yaitu pejabat pada kantor perusahaan pelayaran swasta, *captain*/nakhoda kapal tanker, pejabat Pertamina bidang distribusi migas, dan Pegawai Negerei Sipil (PNS) kesyahbandaran yang membidangi transportasi laut. Selanjutnya penelitian ini diolah menggunakan metode SWOT, yaitu dengan cara mengidentifikasi dan menganalisis peringkat atau rating dari setiap variabel dengan angka 4 (baik), 3 (cukup baik), 2 (kurang baik), dan 1 (buruk). Rating tersebut didapatkan dari hasil kuisioner para responden. Dari Rating tersebut kemudian kita tentukan perbandingan untuk mendapatkan bobot tiap–tiap variabel. Perbandingan untuk menentukan bobot adalah rating dibanding jumlah rating seluruh variabel pada tabel tersebut. Dengan demikian, maka jumlah seluruh bobot akan bernilai 1,0. Jika kurang atau lebih dari angka 1,0 berarti ada kesalahan dalam pembobotan.

Selanjutnya setiap variabel akan dihitung nilai skor-nya dengan cara rating dikalikan bobot. Penghitungan nilai skor ini dilakukan pada Matriks *Internal Factors Evaluation* (IFE) dan juga pada Matriks *External Factors Evaluation* (EFE). Penjumlahan skor antara IFE dan EFE digunakan untuk menentukan posisi kuadran SWOT, sehingga pada akhir penelitian ini akan didapatkan rumusan strategi sebagai hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

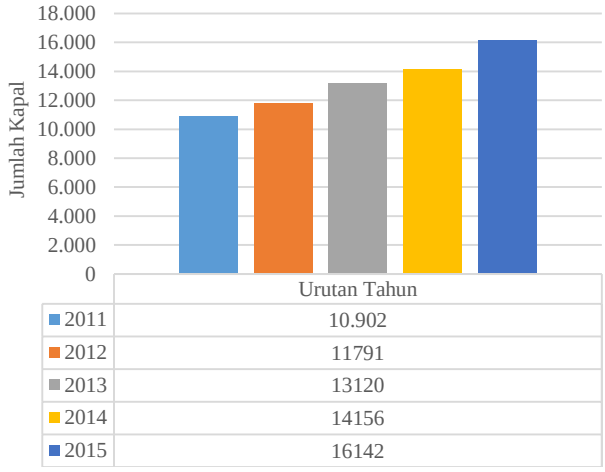
Hasil Penelitian

Manajemen Industri Maritim

Dorongan untuk mengembangkan industri berbasis maritim datang dari Kementerian perindustrian. Hal ini memang dimaksudkan untuk memajukan perekonomian. Salah satu yang menjadi perhatian pemerintah adalah pengembangan industri galangan kapal. Untuk industri galangan kapal reparasi tercatat ada 214 unit fasilitas produksi dengan kemampuan kapasitas hingga 12 juta *deadweight tonnage* (DWT)/tahun, utilisasi 85%. Sedangkan galangan kapal baru memiliki fasilitas produksi sebanyak 160 unit dengan kemampuan kapasitas 2 juta DWT/tahun, dan utilisasi 35%.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Sesuai yang ditunjukkan oleh Gambar 1, jumlah kapal berbendera Indonesia saat ini adalah 16 ribu unit dengan industri galangan kapal sebanyak 230 unit. Akan tetapi hal ini tidak disokong oleh adanya pabrik pembuat komponen/*spare part* yang dibutuhkan dalam pembangunan kapal, sehingga 60%-70% komponen harus didatangkan dari luar negeri [24]. Kondisi ini merupakan kelemahan bagi industri maritim dalam negeri yang harus dicarikan solusinya. Kebijakan pemerintah untuk membangun industri maritim merupakan peluang bagi para pelaku industri di sektor ini termasuk juga para investor dari luar negeri [25].



Gambar 1. Jumlah Kapal Berbendera Indonesia [26]

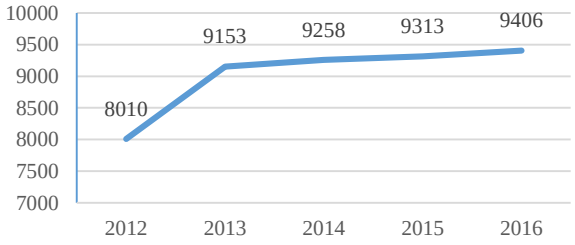
Ada sebuah ungkapan bahwa pelabuhan merupakan pintu gerbang keluar masuknya arus manusia dan barang. Oleh karena itu, sebagai prasarana untuk menggerakkan moda transportasi antar titik diperlukan pembangunan pelabuhan yang dilengkapi dengan sarana bongkar muat yang mencukupi. Sampai dengan tahun 2015, arus peti kemas di Asia menunjukkan pertumbuhan yang tertinggi di seluruh dunia. Demikian pula arus pergeseran barang antar pulau dalam negeri Indonesia terus menunjukkan peningkatan sehingga moda transportasi laut menjadi pilihan utama sebagai sarana pergerakan barang. Pertumbuhan jumlah kapal di Indonesia juga menunjukkan adanya peningkatan, seperti yang disajikan pada Gambar 1. Kondisi tersebut merupakan peluang bagi tumbuhnya industri maritim dalam negeri seiring dengan program pemerintah mengenai tol laut dengan pembangunan 24 pelabuhan strategis pendukungnya.

Ketersediaan Spare Part di Dalam Negeri

Agar kapal–kapal dalam negeri mampu beroperasi dengan lancar tanpa ada gangguan dari mesin utama, perlu adanya dukungan spare part yang tersedia di industri maritim dalam negeri. Untuk itu manajemen industri harus memberikan perhatian yang serius kepada stock suku cadang ini. Akan tetapi beberapa suku cadang memang sangat sulit ditemui di pasaran dalam negeri seperti *cylinder liner* dan *cylinder block*. Kondisi ini hanya dapat dipenuhi dengan memesan langsung kepada negara produsen [27]. Kendala–kendala seperti ini termasuk salah satu yang menyebabkan 20% perbaikan kapal armada Indonesia dilakukan di galangan asing.

Kualitas SDM Maritim

Walaupun gaji pelaut Indonesia hanya 1/3 gaji pelaut asing, tetapi karena belum terpenuhinya kualitas SDM yang baik, hal ini menyebabkan biaya langsung industri maritim menjadi tinggi, [28]. Untuk meningkatkan kualitas SDM maritim selanjutnya pemerintah menerapkan kebijakan tersendiri untuk penguatan SDM maritim Indonesia. Beberapa kebijakan tersebut adalah peningkatan jasa kelautan, pengembangan standar kompetensi SDM, meningkatkan iptek, riset dan pengembangan sistem informasi kelautan, meningkatkan gizi masyarakat, perlindungan tenaga kerja, menyusun kurikulum pendidikan dengan visi kelautan, meningkatkan kualitas dan jumlah perguruan tinggi bidang kelautan, meningkatkan kualitas dan jumlah sekolah pelayaran dan perikanan, serta mengembangkan sarana dan prasarana iptek kelautan [29]. Kebijakan tersebut kemudian diimplementasikan oleh departemen perhubungan dengan meningkatkan jumlah perguruan tinggi pelayaran, meningkatkan jumlah taruna–taruni peserta didik pembentukan, sehingga tenaga pelaut yang diluluskan mengalami peningkatan, seperti pada Gambar 2.



Gambar 2. Jumlah Tenaga Pelaut dari Diklat Departemen Perhubungan Laut [30]

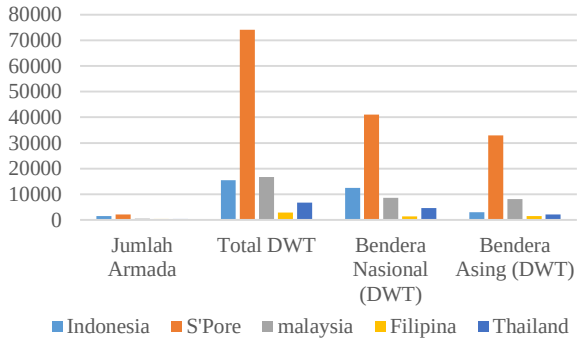
Struktur Armada Kapal

Gambar 3 menunjukkan bahwa posisi Indonesia pada beberapa negara di kawasan yaitu Singapura, Malaysia, Filipina dan Thailand menempati urutan kedua setelah Singapura, dalam beberapa hal yang diperbandingkan, yaitu jumlah armada kapal, kapasitas total tonase, kapasitas tonase kapal berbendera nasional, kapasitas tonase kapal berbendera asing yang beroperasi di negara tersebut. Urutan ke dua ini mungkin bisa dibilang menarik, akan tetapi jika mengingat luas perairan yang dimiliki Indonesia, jika dibandingkan dengan perairan Singapura, terasa ada yang salah mengapa Singapura memiliki industri maritim yang lebih maju.

Perbandingan selanjutnya adalah persentase antara kapal berbendera asing terhadap kapal berbendera nasional ditemukan data bahwa Indonesia mengoperasikan 19% kapal berbendera asing, Singapura 44,53%, Malaysia 48,40%, Filipina 52,04%, dan Thailand 31,98% [31]. Sedikitnya kapal asing yang beroperasi di Indonesia merupakan implikasi diberlakukannya azas cabotage yang mengatur agar kapal–kapal yang beroperasi di perairan Indonesia merupakan kapal berbendera Indonesia guna memperkuat armada perdagangan nasional [32].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DOI: 10.25077/josi.v17.n2.p162-170.2018



Gambar 3. Perbandingan Armada Kapal di Kawasan [31]

Berlakunya azas sabotase ini membuka peluang bagi industri maritim karena mampu mendongkrak jumlah armada kapal dari 6.041 unit kapal menjadi 7.846 unit (tahun 2005-2008) dan 16.142 unit pada 2015. Selain itu juga menumbuhkan perusahaan angkutan laut nasional dari 1.589 perusahaan menjadi 1.831 perusahaan (2005-2007), meningkatkan pangsa muatan dalam negeri dari 55,5% menjadi 65,3% (2005-2007) dan pertumbuhan jumlah armada kapal berbendera nasional tertinggi di ASEAN yaitu 20% (2007) [33].

Kebijakan Sektor Perbankan

Kebijakan sektor perbankan Indonesia dimana menerapkan bunga sebesar 11% sampai dengan 12% per tahun dari nilai kolateral (nilai keseluruhan hutang). Ditambah dengan aturan bahwa kapal tidak dapat menjadi jaminannya. Hal ini sangat tidak mendukung bagi para pelaku industri maritim sehingga mereka mengalami kesulitan modal untuk pengadaan kapal. Jika dibandingkan dengan kebijakan perbankan Singapura, mereka hanya menempatkan bunga pada level 4% saja dan barang jaminan bisa berupa kapal itu sendiri [28].

Pembahasan

Matriks SWOT

Poin-poin penting yang dapat diambil dari hasil analisis mempengaruhi terhadap pengambilan keputusan strategis. Faktor yang berpengaruh tersebut dirangkum pada Tabel 1.

Tabel 1. Faktor Yang Mempengaruhi Pengambilan Keputusan

No.	Faktor yang berpengaruh
1	Manajerial secara umum pada industri maritim
2	Pembangunan pelabuhan dan dermaga-dermaga oleh kontraktor dalam negeri
3	Kemampuan pembangunan kapal oleh galangan dalam negeri
4	Kemampuan perbaikan kapal oleh galangan dalam negeri
5	Ketersediaan spare part perkapalan di dalam negeri
6	Kemajuan teknologi pada industri dalam negeri
7	Kualitas SDM dalam negeri
8	Penerapan kebijakan pemerintah melalui Azas Cabotage
9	Permintaan armada kapal buatan dalam negeri
10	Permintaan armada kapal buatan luar negeri
11	Masa depan jasa angkutan penumpang
12	Masa depan jasa angkutan barang (kargo, kontainer, tanker)

Berdasarkan poin-poin tersebut, kemudian disusun sebuah kuesioner yang diajukan kepada responden, yaitu para pejabat di lingkungan perusahaan pelayaran yang telah memiliki pengalaman kerja antara 10 sampai dengan 15 tahun. Hasil dari kuesioner selanjutnya dimasukkan ke dalam tabel matrik SWOT dengan penempatan point sesuai penilaian para responden/*expert*, yaitu terbagi pada empat posisi, dimana dua posisi pada faktor internal adalah *strength* (kekuatan) dan *weakness* (kelemahan), sedangkan dua posisi lainnya pada faktor eksternal yaitu *opportunity* (peluang) dan *threats* (ancaman). Posisi poin–poin tersebut dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Matriks SWOT

Internal/ eksternal	***Strenght*** ✓Pembangunan prasarana pelabuhan ✓Pembangunan kapal dalam negeri	***Weakness*** ✓Kemampuan perbaikan galangan kapal ✓Keterbatasan spare part ✓Kualitas SDM ✓Manajemen
Opportunity ✓ Penerapan azas cabotage ✓ Permintaan kapal dalam negeri	**Strategi SO** Ciptakan strategi menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	**Strategi WO** Ciptakan strategi dengan meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
Threats ✓ Permintaan kapal lokal dari Luar negeri ✓ Kebijakan Perbankan	**Strategi ST** Ciptakan strategi menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	**Strategi WT** Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Pembobotan Internal/External Factor Evaluation (IFE/EFE)

Setelah factor-faktor yang berpengaruh terhadap perencanaan strategis dikelompokkan dalam matrik SWOT, selanjutnya dilakukan pengukuran bobot IFE dan EFE. Nilai pembobotan antara 1 sampai dengan 4 (dengan ketentuan bahwa angka 1 menyatakan: buruk, 2: kurang baik, 3: cukup baik dan 4: baik) didapatkan dari hasil kuisioner terhadap responden/*expert* dalam penelitian ini dan selanjutnya dilaksanakan pembobotan yang diolah dengan tabel IFE (Tabel 3) dan tabel EFE (Tabel 4).

Hasil pengolahan data pada Tabel 3 dan Tabel 4 kemudian dimasukkan ke dalam tabel skor bobot, untuk menentukan posisi kuadran strategis, seperti pada Tabel 5. Untuk mengolah hasil IFE dan EFE pada Tabel 5 adalah dengan meletakkan nilai kekuatan (S) dan kelemahan (W) pada kolom Internal, selanjutnya nilai selisih antara kekuatan (S) dan kelemahan (W) sebagai nilai pada sumbu X. Sedangkan nilai peluang (O) dan ancaman (T), diletakkan pada kolom eksternal, dimana nilai selisih antara peluang (O) dan ancaman (T) sebagai nilai pada sumbu Y. Pada Tabel 5 dapat kita temukan bahwa nilai sumbu X 0,98 dan nilai sumbu Y adalah 0,40.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 3. *Internal Factor Evaluation*

Kekuatan (*Strength*)	**Rating**	**Bobot**	**Skor (Rating x Bobot)**
Sarana Pelabuhan	4	0,57	2,29
Kemampuan pembangunan kapal dalam negeri	3	0,43	1,29
Jumlah		**1,00**	**3,58**
Kelemahan (*Weakness*)			
Kemampuan perbaikan galangan dalam negeri	3	0,3	0,9
Stock spare part	2	0,2	0,4
Kualitas SDM	3	0,3	0,9
Manajemen	2	0,2	0,4
Jumlah		**1,00**	**2,60**

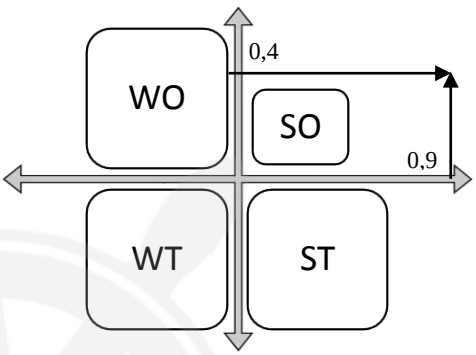
Tabel 4. *External Factors Evaluation*

Peluang (*Opportunity*)	**Rating**	**Bobot**	**Skor (Rating x Bobot)**
Azas *Cabotage*	3	0,5	1,50
Demand kapal dalam negeri	3	0,5	1,50
Jumlah		**1,00**	**3,00**
Ancaman (*Threath*)			
Demand kapal dari luar negeri	2	0,4	0,80
Kebijakan Perbankan	3	0,60	1,80
Jumlah		**1,00**	**2,60**

Tabel 5. Pengolahan Kuadran

Internal X	**Nilai**	**Eksternal Y**	**Nilai**
Kekuatan S	3,58	Peluang O	3,00
Kelemahan W	2,60	Ancaman T	2,60
Selisih score	**0,98**		**0,40**

Nilai tersebut selanjutnya kita gunakan sebagai penentu posisi pada kuadran strategi, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 6. Sehingga dapat kita analisis strategi mana yang paling tepat diterapkan dalam pemecahan masalah. Pada Gambar 6 dianalisis bahwa posisi strategi adalah pada kuadran SO.



Gambar 6. Kuadran Strategi

Pada Tabel 2 ditunjukkan bahwa strategi SO merupakan suatu strategi yang mengoptimalkan kekuatan yang dimiliki untuk memanfaatkan peluang yang ada. Dapat diulas bahwa penelitian ini mendapatkan rincian kekuatan S dan peluang O, sebagai berikut:

Kekuatan S:

a. Pembangunan sarana dan pra sarana pelabuhan yang sedang gencar dicanangkan oleh pemerintah, dan
b. Pembangunan armada kapal oleh galangan dalam negeri

Peluang O:

a. Penerapan azas sabotase
b. Kebutuhan pengadaan kapal dalam negeri

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa strategi untuk penguasaan Industri maritim dalam negeri adalah dengan cara meningkatkan dan memperbanyak pembangunan sarana prasarana pelabuhan, dan meningkatkan kemampuan pembangunan armada kapal buatan dalam negeri. Tentunya hal ini harus didukung oleh SDM yang berkualitas yang disertai dengan pembenahan manajemen agar lebih baik. Kebijakan pemerintah yang mewajibkan seluruh pelaku angkutan barang dan jasa dalam negeri untuk menggunakan kapal–kapal berbendera Indonesia yang dikelola oleh perusahaan dalam negeri, atau yang dikenal dengan azas sabotase, merupakan sebuah peluang yang sangat besar untuk menghidupkan dan membesarkan industri maritim tanah air.

Mengingat adanya peningkatan kebutuhan barang dan jasa maka kebijakan azas sabotase tersebut pada akhirnya juga mendorong semakin besar kebutuhan dan ketergantungan terhadap moda transportasi maritim Indonesia. Ketergantungan ini akan berimbas pada meningkatnya permintaan pengadaan armada kapal baru bagi perusahaan pelayaran dalam negeri. Hal ini merupakan peluang yang harus dimanfaatkan oleh pelaku industri maritim. Kekuatan dan peluang yang ada tersebut apabila dikelola dengan baik akan dapat meningkatkan kemajuan industri nasional bidang maritim Indonesia, dan meningkatkan perekonomian dalam dalam negeri. Sebagai salah satu komponen pendukung pertahanan negara maka kemajuan industri nasional akan meningkatkan kemampuan dan kekuatan pertahanan negara terhadap segala kemungkinan dari luar.

DAFTAR PUSTAKA

[1] C.S. Marnani, F.J. Rumambi and H. Simatupang, "Connectivity Indonesia's Maritime Global Axis Policy," *J. Pertahanan*, vol. 2, no. 1, pp. 53-70, 2016.

[2] G. Samantha, "Berita: Sains & Teknologi," 2013. [Online]. Available: http://nationalgeographic.co.id/. [Accessed 1 May 2018].

[3] O.S. Nag, "articles/countries-with-the-most-coastline," 2018. [Online]. Available: https://www.worldatlas.com/. [Accessed 1 May 2018].

[4] D.P. Sobaruddin, A. Armawi, and E. Martono, "Model Traffic Separation Scheme (TSS) Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (AlKI) I Di Selat Sunda Dalam Mewujudkan Ketahanan Wilayah," *J. Ketahanan Nas.*, vol. 23, no. 1, pp. 104-122, 2017, https://doi.org/10.22146/jkn.22070.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DOI: 10.25077/josi.v17.n2.p162-170.2018

[5] Kamal, "Home: Suara TNI," 2015. [Online]. Available: http://newsmetropol.com. [Accessed 5 May 2018].

[6] A.D. Afriadi, "Bisnis: Ekonomi," 2016. [Online]. Available: https://www.liputan6.com. [Accessed 5 May 2018].

[7] P. Diaz, "Global Balita Newsletter," Perryscope, 14 March 2016. [Online]. Available: www.globalbalita.com. [Accessed 15 Oktober 2018].

[8] Kemensetneg, Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, Jakarta: Kementerian Sekretariat Negara RI, 2004.

[9] Kemenhan, Strategi Pertahanan Negara, Jakarta: Kementerian Pertahanan RI, 2014.

[10] Kemensetneg, Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara, Jakarta: Kementerian Sekretariat Negara, 2002.

[11] Kemenhan, Postur Pertahanan Negara, Jakarta: Kementerian Pertahanan RI, 2014.

[12] A. Sasongko, "Home: ekonomi: ekonomi," 2014. [Online]. Available: http://www.republika.co.id. [Accessed 11 May 2018].

[13] Deputisetneg, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2008 Tentang Kebijakan Industri Nasional, Jakarta: Kementerian Sekretariat Negara RI, 2008.

[14] Kemensetneg, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 1997 Tentang Mobilisasi dan Demobilisasi, Jakarta: Kementerian Sekretariat Negara RI, 1997.

[15] Puskom, Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional 2015-2035, Jakarta: Kementerian Perindustrian, 2015.

[16] Budiono, "Home: Berita," 2016. [Online]. Available: https://www.kemhan.go.id. [Accessed 5 May 2018].

[17] S. Gurning, "files:publikasi," 14 April 2011. [Online]. Available: http://personal.its.ac.id. [Accessed 5 May 2018].

[18] U. Suropati, "Pengembangan Industri Maritim Dalam Rangka Menunjang Sishanneg di Laut," Dispen Mabesal, Bandung, 2012.

[19] L. Khonama, "Strategi Pengembangan Usaha Jasa Angkutan Laut Pada PT. Samudra Bahari Utama di Surabaya," *J. Agora*, vol. 3, no. 2, pp. 447-451, 2015.

[20] J. Guyana and R. H. Mustamu, "Perumusan Strategi Bersaing Perusahaan Yang Bergerak Dalam Industri Pelayaran," *Jurnal Agora*, vol. 1, no. 3, 2013.

[21] R. Setiawati, "Strategi Bersaing Perusahaan Pelayaran Dan Galangan Kapal Sebagai Efek Lesunya Bisnis Batubara di Indonesia," *J. Manaj. Transp. Logistik*, vol. 4, no. 3, pp. 287-302, 2017.

[22] S.E. Hardum, "Home: satu," 2016. [Online]. Available: http://www.beritasatu.com. [Accessed 17 May 2018].

[23] Muhdori, "Home: artikel," 2007. [Online]. Available: http://www.kemenperin.go.id. [Accessed 17 May 2018].

[24] P.A. Julianto, "Home: Bisnis: Industri," 2016. [Online]. Available: http://www.tribunnews.com. [Accessed 12 May 2018].

[25] R. Maulana, "Home: Industri: Transportasi & Logistik," 2017. [Online]. Available: http://industri.bisnis.com/. [Accessed 5 May 2018].

[26] AdminWeb, "Home: Analisa Saham," 2018. [Online]. Available: http://www.investorpw.com. [Accessed 5 Mei 2018].

[27] L.L. Allo and D.S. Saroso, "Rancangan Model Sistem Informasi Dalam Proses Penyediaan Suku Cadang Mesin Utama Kapal," *J. PASTI*, vol. 9, no. 2, pp. 138-148, 2015.

[28] A. Pambagio, "penyebab hancurnya industri maritim indonesia," 2011. [Online]. Available: https://news.detik.com. [Accessed 28 January 2018].

[29] KemenkoKemaritiman, Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2017.

[30] BPSDMP, Statistik Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan 2016, Jakarta: Departemen Perhubungan, 2016.

[31] UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2014," UNCTAD, Jenewa, 2014.

[32] E. Priyanto, "Media: Berita Pers," 2013. [Online]. Available: https://www.pelindo.co.id. [Accessed 6 May 2018].

[33] I. Musjab, "Home: Pelayaran," 2008. [Online]. Available: https://ahliasuransi.com. [Accessed 6 May 2018].

[34] Aliy, "Home: Dermaga," 2014. [Online]. Available: http://beritatrans.com. [Accessed 5 May 2018].

BIODATA PENULIS

Nurcahya Dwi Asmoro



Mahasiswa Prodi Analisis Sistem dan Riset Operasi, Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL), Surabaya, Indonesia. Lahir di Kulon Progo 21 Maret 1977. Meniti karir di TNI AL dari jalur Sekolah Perwira (SEPA) PK Tahun 2003, dimulai sebagai Perwira Pertama di KRI AHP–355 (2004-2006). Kemudian Pendidikan Awak Kapal Selam dan sejak 2007 dinas di Satuan Kapal Selam, sebagai Ass. Perwira Senjata (2007-2008), Perwira Komunikasi (2008-2011), Perwira Navigasi (2011-2013) di KRI NGL – 402. Selanjutnya mutasi ke Staf Operasi Kapal Selam sebagai Kasie Taktik (2014-2016), dan kembali berdinas di kapal sebagai Kadepops (2016-2017) dan Ps. Palaksa (2017) di KRI CKA-401. Selanjutnya mengikuti pendidikan S2 STTAL (2017-sekarang).

Budi Setiarso



Mahasiswa Prodi Analisis Sistem dan Riset Operasi, Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL), Surabaya, Indonesia. Lahir di Samarinda Kalimantan Timur pada 12 september 1975. Setamat SMA kemudian mengikuti pendidikan di Akademi Angkatan Laut (AAL) Surabaya pada tahun 1995. Lulus dari AAL 1998 sebagai Perwira Pertama Korps Marinir dan langsung bertugas di Batalyon Angmor Karang Pilang sebagai Komandan Peleton II Kompi B. Karir sebagai perwira korps marinir terus dijalani dan meningkat hingga menjabat sebagai Kasie Watpers Resimen Bantuan Tempur 1 Marinir, Surabaya. Selanjutnya pada 2017 mengikuti pendidikan S2 di STTAL hingga saat ini.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sukarno



Mahasiswa Prodi Analisis Sistem dan Riset Operasi, Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL), Surabaya, Indonesia. Lahir di Boyolali 15 Juli 1978. Meniti karir di TNI AL melalui jalur Sekolah Perwira (SEPA) PK Tahun 2003. Mengawali kedinasan di Pangkalan TNI AL Makasar (2004-2009), kemudian mutasi ke Surabaya di Koarmatim (2010-2013). Selanjutnya di STTAL sebagai Kasubbag Evajian (2014-2017) dan sebagai Mahasiswa STTAL pada 2018 hingga sekarang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DOI: 10.25077/josi.v17.n2.p162-170.2018

POLITIK LUAR NEGERI INDONESIA DALAM MEWUJUDKAN POROS MARITIM DUNIA PADA ERA PEMERINTAHAN PRESIDEN JOKO WIDODO

Oleh: Mohammad Maiwan*

ABSTRACT

This study aims to analyze of the foreign policy of Indonesia in realizing the axis of maritime world under the President Joko Widodo. The method used is descriptive analysis with qualitative approach. The result of study shows that Indonesia foreign policy in realizing axis maritime is based on factual and strategic aspects. The strategy pursued by the government is through maritime diplomacy in the form of maritime economic and maritime defense diplomacy. Other than that efforts to realize the axis maritime is done through enhanced regional cooperation and participation in regional, multilateral, and global forums. The policy is integrally followed by the development of the maritime sectors that includes; strenghening connectivity, the development of local and coastal economic, blue and marine economic, fisheries sea transportation, and maritime industry.

Keywords: Foreign policy, diplomacy, axis maritime.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

*Dosen pada Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia, yang terdiri dari 17.000 pulau lebih dengan garis pantai ribuan kilometer yang merentang dari Sabang di bagian Barat sampai dengan Merauke di bagian Timur Indonesia. Wilayah ini dihuni oleh 700 lebih suku bangsa serta kurang lebih 1.100 bahasa daerah yang digunakan penduduknya di serata wilayah tersebut. Selain itu, Indonesia berada pada posisi geografis yang strategis di jalur perairan dunia yang menghubungkan antara Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik. Posisi sebagai titik simpul perhubungan itu menempatkan Indonesia selalu berada di bawah medan pengaruh kekuatan-kekuatan dunia yang saling berinteraksi. Keadaan tersebut memberikan dampak dalam kehidupan ekonomi, politik, dan budaya bangsa, yang secara otomatik mempengaruhi dinamika kehidupan nasional kita.

Di samping posisi strategis yang dimiliki, kawasan maritim Indonesia memiliki potensi sumberdaya ekonomi yang sangat besar yang dapat digunakan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Urientasi pembangunan nasional yang selama ini lebih bertumpu pada aspek wilayah daratan perlu digeser dengan memfokuskan perhatian pada dimensi kelautan yang belum ditangani secara maksimal. Dalam kaitan ini usaha pemerintahan Presiden Joko Widodo dalam mewujudkan gagasan poros maritim perlu didukung penuh. Gagasan ini membawa implikasi-implikasi serius terkait dengan kemampuan sumberdaya kita, baik kualitas manusia, teknologi, militer, ekonomi, dan diplomasi. Selain itu, usaha untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia akan berhadapan dengan kekuatan negara-negara adidaya seperti, Amerika Serikat, China, Rusia, India dan lain-lain yang memiliki kepentingan besar untuk memastikan bahwa dominasi dan pengaruh mereka di kawasan Asia Tenggara tidak tergugat.

Salah satu langkah penting yang ditempuh pemerintah adalah melakukan diplomasi ofensif untuk menegaskan independensi dan kedaulatan kita serta bertindak tegas dalam melindungi seluruh wilayah perairan Indonesia beserta seluruh sumberdaya alam di dalamnya. Dalam konteks ini, perlu adanya rancang bangun kebijakan politik luar negeri yang jelas dan terarah yang berorientasi pada dimensi kemaritiman.. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka bagaimana politik luar negeri Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia pada era pemerintahan Presiden Joko Widodo sekarang ini? Apalangkah-langkah yang ditempuhnya serta faktor-faktor apa yang mempengaruhinya?

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Perspektif Historis

Secara historis usaha-usaha yang menumpukan perhatian pada kekuatan laut telah dilakukan berbagai kekuatan yang pernah muncul di Nusantara. Kerajaan Sriwijaya misalnya pernah mengalami kejayaan sebagai negara maritim yang bersandar pada pelayaran dan perdagangan.Sebagai kerajaan bahari yang utama pada masa itu Sriwijaya berhasil melakukan ekspansi politik dan ekonomi yang didukung oleh armada laut yang cukup.Bahkan kerajaan tersebut juga menjadi pusat pendidikan dan penyebaran agama Budha. Kerajaan ini tumbuh dengan pesat menjadi penguasa utama di jalur perdagangan laut dengan menguasai jalur lalu lintas pelayaran dan perdagangan internasional (Wolters 1970)..

Pada gilirannya di abad ke 13 kerajaan Majapahit tampil sebagai kekuatan yang mampu mengkonsolidasikan kekuasaannya dengan bertumpu pada dimensi maritim. Meskipun mula-mula Majapahit merupakan suatu kerajaan agraris, tetapi kemudian seiring dengan berjalannya waktu, kerajaan tersebut mampu membangun armada maritimnya dan melakukan ekspansi ke sejumlah wilayah.Melalui armada laut yang kuat kekuasaan Majapahit membentang dari Jawa, Kalimantan, Sulawesi, hingga ke Sumatera dan Semenanjung Melayu.Kerajaan ini berkembang menjadi kekuatan maritim terbesar setelah Sriwijaya, dan menjadi pusat perdagangan Asia. Beberapa pelabuhan penting seperti: Gresik, Tuban, Jepara, dan lain-lain berkembang sebagai pusat perdagangan komoditas yang menghubungkan berbagai wilayah di seluruh Nusantara serta bangsa-bangsa dari kawasan Asia lainnya (Reid 1994).

Surutnya kekuasaan Majapahit kemudian digantikan oleh kerajaan-kerajaan Islam, seperti: Demak, Aceh, Ternae, Tidore, Makassar, Banten, Mataram Islam, dan lain-lain. Tersebarnya pengaruh agama Islam serta pelembagaan politik Islam dalam bentuk tatanan kekuasaan tidak dapat dipisahkan dari dimensi maritim dan perdagangan. Para pedagang Muslim, baik dari Arab maupun Gujarat melalui aktivitas perdagangan yang mereka lakukan secara bersamaan juga menyebarkan agama tersebut.Seiring dengan berjalannya waktu, kehadiran kekuatan kolonial Eropa di Nusantara turut memberikan pengaruh bagi pasang surut kehidupan maritim Nusantara.Persaingan antara kekuatan-kekuatan, Belanda, Portugis, dan Inggris di Asia Tenggara mencetuskan serangkaian pergolakan politik yang berhujung kepada penguasaan ekonomi dan politik. Bermula dari jatuhnya Kota Malaka sebagai pusat perdagangan internasional di Semenanjung

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Melayu oleh Portugis pada abad ke 16, kekuatan kolonial secara terus menerus mendesak para penguasa dan pedagang-pedagang Nusantara untuk mematuhi serangkaian kebijakan-kebijakan mereka. Akibatnya dunia maritim Nusantara mengalami kemunduran (Reid 1993).

Masa surut terendah kehidupan maritim Nusantara dialami setelah masuknya VOC ke Indonesia (1602-1798).Salah satu peristiwa bersejarah yang menandai hilangnya kejayaan budaya bahari Nusantara adalah ditandatanganinya naskah Perjanjian Giyanti pada tahun 1755 oleh pihak Belanda dengan Raja Surakarta dan Yogyakarta. Salah satu inti Perjanjian Giyanti tersebut adalah dictum bahwa kedua raja keturunan Mataram tersebut menyerahkan perdagagan hasil laut, hasil bumi, dan rempah-rempah di wilayahnya kepada Belanda. Keputusan kedua raja yang telah dikendalikan oleh otoritas Belanda tersebut akhirnya memasung perkembangan budaya bahari Nusantara. Akibat yang lebih fatal adalah terjadinya proses penurunan semangat dan jiwa bahari bangsa Indonesia serta pergeseran nilai-nilai sosial budaya dalam masyarakat Indonesia yang semula bercirikan budaya maritim menjadi bergeser kepada budaya territorial.

Peminggiran terhadap "dunia laut" tersebut berkembang, sehingga Indonesia merdeka. Perhatian pada aspek tersebut secara serius baru muncul pada tahun 1957 ketika Orde Lama di bawah kepemimpinan Presiden Sukarno berkuasa. Kebangkitan bahari pada masa itu ditandai dengan adanya deklarasi tentang konsep Wawasan Nusantara di bawah Perdana Menteri Juanda Kartawidjaja.Inti dari Wawasan Nusantara adalah bahwa wawasan kebangsaan bangsa Indonesia diteguhkan berdasarkan asas sebagai "Negara Nusantara" *(archipelagic state).* Wawasan Nusantara memandang wilayah laut merupakan satu keutuhan dengan wilayah darat, udara, dasar laut, dan tanah yang ada di bawahnya serta seluruh kekayaan yang terkandung di dalamnya tidak bisa dipisah-pisahkan (Butcher and Elson 2017: 31-34).

Untuk memperoleh pengakuan dari dunia internasional tentang konsep "Negara Nusantara" pada masa pemerintahan Presiden Suharto telah dilaksanakan perjuangan diplomatis yang sangat gencar serta berkelanjutan, baik di forum intrnasional maupu regional. Hasilnya adalah, pada tahun 1982 gagasan mengenai "Negara Nusantara" terebut berhasil mendapatkan pengakuan secara internasional, tepatnya dalam forum konvensi PBB tentang hukum laut tahun 1982 (UNCLOS 82) serta berlaku efektif sebagai hukum internasional positif sejak tanggal 16 November 1984 (Djoko Pramono 2005: 8).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Akan tetapi pada masa ini hampir semua armada perdagangan laut dikuasai bangsa asing. Muatan dalam negeri terus merosot sampai hanya 47% dari muatan ekspor-impor 96%, pangsa pasar semakin dikuasai kapal asing sejak tahun 1998. Kebijakan pemerintahan Orde Baru tidak mendukung pelaut-pelaut Nusantara untuk mampu berkompetisi dengan bangsa asing, sehingga wajar saja apabila mengalami deficit hampir setiap tahun. Karena itu, gerakan reformasi yang muncul tahun 1998 turut menyadarkan kalangan elite politik untuk memberdayakan potensi laut dalam rangka mengatasi krisis ekonomi yang berkepanjangan. Bahkan di tengah hingar bingar reformasi itu juga muncul cita-cita untuk mewujudkan satu Indonesia baru sebagai negara bahari yang kokoh.

Secara berkesinambungan, pasca runtuhnya rejim Orde Baru tahun 1998 usaha-usaha untuk mengembangkan kebaharian Nusantara terus dilakukan, sejak masa pemerintahan Presiden B.J. Habibie sampai dengan Presiden Joko Widodo sekarang ini. Masing-masing presiden memiliki pandangan yang sama tentang pentingnya kedudukan Indonesia sebagai negara bahari. Akan tetapi perhatian yang lebih besar, serius dan fokus baru ada pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo sekarang ini, di mana usaha-usaha untuk mengembangkan Indonesia sebagai negara maritim dengan segala potensi yang ada diterjemahkan dalam satu konsep tentang perlunya Indonesia sebagai poros maritim dunia. Konsep tersebut meletakkan Indonesia sebagai titik pusat dan jalur maritim utama dunia, yang mempertemukan segala kepentingan negara.

Tinjauan Teoritik

Dalam penelitian ini, politik luar negeri dalam mewujudkan poros maritim dunia perlu dikaji berdasarkan kerangka analisis yang tepat.Sejauh ini, kajian tentang analisa politik luar negeri merupakan salah satu kajian penting dan menantang dalam disiplin ilmu hubungan internasional.Banyak karya para sarjana yang memberikan kontribusi untuk pengembangan pengetahuan dalam studi kebijakan luar negeri, sehingga melahirkan beberapa perspektif dalam analisa politik luar negeri. Beberapa perspektif itu adalah: *Pertama,* perspektif individual.

Dalam perspektif ini diasumsikan bahwa pembuat keputusan kebijakan luar negeri adalah aktor individual, dan seperti semua individu lainnya, mereka juga dibatasi oleh pikiran serta perasaan pribadi.Oleh karena itu karakteristik individual dari pembuat keputusan seperti keyakinan, pengalaman, emosi, serta konsep tentang diri dan bangsa, dapat berdampak signifikan pada pembuatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keputusan atau kebijakan luar negeri, sehingga menghasilkan format politik luar negeri tertentu.Efek ini mungkin lebih besar dalam situasi tertentu, seperti semasa krisis saat individu harus mengambil keputusan dalam keadaan stress dan tekanan waktu dan mungkin dengan informasi yang terbatas.

Riset tentang karakteristik pemimpin memanfaatkan pengetahuan dari bidang psikologi.Jervis (2005) misalnya mengilustrasikan arti penting faktor psikologis dalam penelitiannya tentang dampak mispersepsi di dalam kebijakan luar negeri. Demikian pula Vertzberger (2008) meneliti dampak pemrosesan informasi terhadap pembuatan keputusan kebijakan luar negeri. Berbagai macam karyalain yang berasal dari pendekatan psikologis menggunakan asumsi bahwa mempelajari kepemimpinan politik dapat memberikan banyak hal untuk menjelaskan kebijakan luar negeri.

*Kedua,*adalah pendekatan kelompok. Dalam perspektif ini dinyatakan bahwa pembuat keputusan individual sering berinteraksi dengan individu lain saat keputusan kebijakan luar negeri sedang dirumuskan. Interaksi ini mungkin terjadi dalam kelompok kecil atau besar tetapi selalu dalam *setting* tertentu yang dibuat secara sengaja atau tidak. Oleh karena itu,struktur kelompok individu dan proses pembuat keputusan di sana menjadi perhatian para ahli kebijakan luar negeri.

Dalam hal ini misalnya, Kaarbo (1998), Ozkececi-Taner (2005) mempelajari dinamika pembuatan keputusan kabinet koalisidalam sistem parlemen. Mereka menyatakan bahwa individu dalam *setting* kelompok berusaha untuk selaras dengan pihak lain --yang mendistorsi pengambilan keputusan dengan cara mereduksi alternatif yang dibahas atau membawa kelompok ke interpretasi yang keliru atas realitas.

Studi dinamika pembuatan keputusan dalam kelompok besar dan kecil juga memanfaatkan bidang psikologi dan masih menarik sarjana bidang kebijakan luar negeri untuk melakukan riset lebih lanjut tentang efeknya pada pembuatan keputusan luar negeri. Karya ini misalnya adalahbuku*Victims of Groupthink* oleh Janis (1972). Dalam buku tersebut Janis mengilustrasikan bahwa kelompok kecil pengambil keputusan cenderung mengabaikan, menyalahtafsirkan, atau bahkan menolak informasi baru guna menghindari kontroversi atau menghindari retaknya keutuhan di dalam kelompok. Selama tahun 1990-an karya kajian atas topik ini mengeksplorasi apa yang terjadi di luar *groupthink* (Hart, Stern, & Sundelius, 1997).

Perkembangan terbaru juga membangkitkan kembali minat pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

model politik birokratis (BPM). Secara spesifik, pembuatan kebijakan pasca 11 September 2001 dan bulan-bulan sesudahnya hingga ke Perang Irak 2003 selama administrasi George W. Bush telah menarik banyak perhatian. Beberapa studi mendiskusikan sifat kompetitif dan fraksional dari pembuatan keputusan di dalam administrasi Amerika Serikat.

Dalam risetnya tentang pengaruh minoritas terhadap keputusan kebijakan luar negeri oleh pemerintah koalisi, Kaarbo (1998:22) mengemukakan manfaat dari perspektif ini (pembagian kekuasaan, pengambilan keputusan kompetitif) dan menyatakan bahwa model tersebut (prediksi dan asumsinya) mungkin menurun. Secara keseluruhan, alasan terakhir masih adanya BPM dalam studi kebijakan luar negeri mungkin adalah karena model itu sederhana, masuk akal, dan logis (Rhodes 1994: 4)

Ketiga, pendekatan masyarakat. Pendekatan ini memandang bahwa di luar level individu dan kelompok, kebijakan luar negeri adalah penelitian yang ada di level masyarakat. Menurut Kaarbo (2002), kultur dapat merupakan unsur signifikan pada proses pengambilan keputusan. Konteks historis, sosio ekonomi dan politik suatu masyarakat dapat mempengaruhi pembuatan kebijakan luar negeri. Sumber-sumber sosial dari kebijakan luar negeri bisa mulai dari kultur dan identitas hingga ke opini elite dan publik.

Studi kultur yang berkaitan dengan analisa kebijakan luar negeri adalah penelitian yang ada di level masyarakat. Menurut Kaarbo (2002:12) kultur dapat merupakan seperangkat parameter (yang luas) untuk kebijakan luar negeri. Misalnya, karakteristik kultural dari suatu masyarakat dapat mempengaruhi proses pengambilan keputusan.

Dalam konteks politik luar negeri Indonesia, ketiga pendekatan tersebut dapat digunakan untuk menjelaskan dan menganalisis sejauh mana proses-proses perumusan dan penentuan kebijakan politik luar negeri Indonesia dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia dipengaruhi oleh ketiga faktor tersebut.Wujudnya kekuasaan Presiden Joko Widodo yang berkomitmen kuat terhadap dimensi maritim tidaklah berlangsung sendirian, tetapi dipengaruhi berbagai isu, kelompok, faksi, serta pergeseran-pergeseran dalam peta politik global.

Munculnya kelompok-kelompok baru dalam tubuh pemerintahan dan juga lembaga negara, telah membawa efek pada proses pembuatan keputusan. Berkurangnya pengaruh militer dalam politik dan pemerintahan, menguatnya institusi parlemen, tumbuhnya partai-partai politik, serta kuatnya peran birokrasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

khususnya kementerian Luar Negeri dalam pengambilan kebijakan dapat dijadikan alat pemahaman ke atas analisa kebijakan politik luar negeri pada era sekarang ini.

Meskipun studi terhadap pelaksanaan politik luar negeri Indonesia telah dilakukan sejumlah pakar seperti; Weinstein (1976), Leifer (1989); Leo Suryadinata (1998), Rizal Sukma (2003), Ganewati Wuryandari (2008) dan lain-lain, namun kajian khusus terhadap pelaksanaan politik luar negeri Indonesia dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia belum terlalu banyak dilakukan.Sekiranya ada, sepengetahuan penulis, masih bersifat penjajagan dan penilaian yang bersifat tentatif.

Gagasan Poros Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri

Penjelasan fentang gagasan poros maritim perlu diletakkan dalam konteks kecenderungan kebijakan luar negeri Indonesia dalam beberapa dekade belakangan. Kebijakan politik luar negeri Indonesia pasca Orde Baru dapat dilihat terkait dengan kemunculan aktor-aktor yang terlibat dalam kebijakan luar negeri. Munculnya aktor-aktor ini pada kenyataannya mempengaruhi konfigurasi struktur penentuan kebijakan dan pola atau gaya diplomasi yang dimainkan oleh kepala pemerintahan. Proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan luar negeri Indonesia pasca Orde Baru kental dengan pelibatan aktor-aktor negara yang meluas secara horizontal dan vertikal serta aktor-aktor non-negara. Keberadaan aktor-aktor tersebut bagaimanapun telah ikut mendinamisasikan proses pelaksanaan politik luar negeri. Secara nyata, aktor-aktor horizontal meliputi pemerintah pusat dengan jajaran kementerian dan legislatif serta aktor vertikal yang mencakup pemerintah daerah. Adapun aktor-aktor non-negara mencakup lembaga internasional, NGO atau LSM nasional serta masyarakat sipil. Seiring dengan makin meluasnya segi-segi kehidupan masyarakat, faktor-faktor tersebut tidak bisa dielakkan sama sekali.

Kita dapat memahami kebijakan tersebut mengingat dunia perpoltikan pasca Perang Dingin yang tidak menentu sehingga menjadikan tugas penyelenggara negara, dalam hal ini pemerintah, tidak mudah dan lebih kompleks. Pemerintah menghadapi bukan hanya isu-isu tradisional, melainkan juga isu-isu non-tradisional, seperti demokrasi dan HAM, lingkungan hidup, keamanan energi, dan kejahatan transnasional yang melintasi batas-batas negara. Isu-isu semacam itu kini menjadi kecenderungan baru yang memiliki dampak politik yang amat luas, sehingga menjadi keprihatinan bersama. Kondisi eksternal tersebut juga didukung

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

oleh proses demokratisasi di Indonesia pasca Orde`Baru.

Iklim keterbukaan sebagai ciri utama era demokrasi memberikan kesempatan bagi berbagai elemen masyarakat untuk berkiprah dalam perpolitikan nasional dan internasional. Selain itu, negara secara sendirian tidak akan mampu menangani berbagai persoalan yang sebelumnya tidak menjadi fokus perhatian global. Oleh karena itu, proses`demokratisasi, baik dari faktor internal maupun eksternal, telah mendorong keterbukaan ruang bagi banyak aktor, baik negara maupun non-negara untuk mengambil peran lebih luas dalam merespon isu-isu internasional. Dengan kata lain, pemerintahan yang demokratis telah memberikan "panggung" bagi hadirnya pelaku-pelaku politik luar negeri yang lebih luas.

Pada kenyataannya, proses demokratisasi berpengaruh dalam menentukan orientasi atau arah kebijakan luar negeri Indonesia pasca Orde Baru. Pada masa ini, orientasi kebijakan luar negeri Indonesia bercirikan dua hal, yakni: Berorientasi ke "Barat" dalam upaya pemulihan ekonomi, dan reorientasi posisi Indonesia di ASEAN. Pemerintahan pasca Orde Baru, mulai dari Presiden Habibie hingga Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meletakkan agenda pemulihan ekonomi sebagai komponen utama yang mengarahkan kebijakan luar negeri Indonesia. Hal ini penting mengingat perekonomian Indonesia pada akhir tahun 1990-an berada dalam posisi kritis. Kinerja perekonomian Indonesia yang relatif baik selama lebih dari dua dekade mengalami penurunan drastik dan tragis karena krisis moneter. Situasi ini semakin memanas seiring dengan tuntutan rakyat Indonesia agar Presiden Soeharto meletakkan jabatannya. Pemerintahan Orde Baru yang otoriter dinilai tidak mampu mengatasi persoalan sosial ekonomi pada saat itu. Situasi ini seakan mengonfirmasi argumen Huntington bahwa rezim otoritarian akan melemah seiring dengan terjadinya krisis ekonomi sebagai akibat dari pertumbuhan ekonomi yang kuat (Huntington 2001).

Sementara itu pada era Presiden Joko Widodo sekarang ini usaha-usaha unuk meningkatkan kemampuan ekonomi dalam negeri dengan menggenjot pembangunan infrastruktur secara besar-besaran telah menempatkan Indonesia untuk menoleh pada negara-negara asing, khususnya negara-negara Barat. Meskipun Presiden Joko Widodo juga berusaha menarik investasi bagi pengembangan ekonomi dengan mendekati Tiongkok, namun perhatian besarnya tetaplah tertumpu pada negara-negara Barat. Hal tersebut misalnya ditandai dengan intensitas kunjungan presiden ke Amerika Serikat dan negara-negara Eropa Barat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada masa pemerintah Joko Widodo tekanan juga diberikan pada cita-cita pengembangan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Meskipun demikian, ide tersebut belum memiliki arah dan strategi serta penjabaran yang jelas. Usaha untuk menjadikan Indonesia untuk menjadi poros maritim merupakan gagasan besar yang perlu dukungan dana, sumberdaya, serta perencanaan yang jelas. Selain itu, ide tersebut juga harus memperhitungkan posisi politis negara-negara besar yang memiliki kepentingan strategis di jalur Samudera Hindia dan Laut China Selatan.

Diplomasi Maritim

Strategi politik luar negeri yang ditempuh untuk mewujudkan poros maritim dilakukan dengan menggunakan diplomasi maritim. Dalam kaitan ini Indonesia telah mengembangkan bentuk–bentuk baru diplomasi maritim agar dapat menempatkan diri secara signifikan di antara kawasan Pasifik dan Samudera Hindia. Biasanya diplomasi maritim dipandang secara tradisional sebagai yang dilakukan oleh angkatan laut. Dalam konteks diplomasi maritim ini Indonesia ingin memiliki kepemimpinan dalam berbagai isu maritim di kawasan. Keaktifan Indonesia dalam keamanan maritim di kawasan dan di wilayah-wilayah yang jauh serta diplomasi ekonomi maritim bisa diolah untuk penguatan kepemimpinan Indonesia di kawasan. Dalam kebijakan tentang kelautan yang baru saja dikeluarkan dalam bentuk Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Indonesia menyatakan dirinya memiliki kepentingan domestik dan eksternal. Dimensi eksternal adalah bagaimana kita dapat berperan di kawasan.

Terlepas dari adanya berbagai masalah yang selama ini muncul seperti; klaim wilayah dan perbatasan kawasan Laut China Selatan dan Laut China Timur merupakan wilayah perdagangan yang paling sibuk. Kita harus menghindari adanya hegemoni di kawasan ini. Perlu ada suatu pendekatan yang menguntungkan semua pihak. Dalam konteks usaha untuk memenangkan kampanye doktrin poros maritim Presiden Joko Widodo, ada dua bentuk diplomasi yang telah ditempuh. Pertama adalah diplomasi ekonomi maritim. Kedua, diplomasi pertahanan maritim.

Diplomasi ekonomi maritim merupakan penegasan kembali jati diri bangsa Indonesia sebagai sebuah negara maritim dengan menempatkan sektor kelautan menjadi sentral kehidupan bangsa dalam mengembangkan segala potensinya. Salah satu sasaran diplomasi ini adalah mendorong kerjasama internasional yang dapat mendayagunakan segenap potensi "rumah kepulauan" Indonesia secara dinamis. Melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diplomasi ekonomi maritim Indonesia berkesempatan lebih besar untuk memproyeksikan diri sebagai bangsa yang disegani. Dalam konteks ini Indonesia menempatkan laut-laut di Nusantara sebagai suatu keunggulan komparatif dan kompetitif dalam melakukan hubungan dengan bangsa-bangsa lain. Potensi nilai total ekonomi sektor kelautan yang menncapai 1 trilliun dollar AS tentu merupakan suatu modal yang lebih dari cukup untuk melaksanakan diplomasi ekonomi maritim.

Untuk kepentingan tersebut diplomasi ekonomi maritim diterjemahkan ke dalam langkah-langkah kongkrit yang mengkonsolidasikan semua kerjasama internasional yang dapat mendorong pemanfaatan semua potensi dan kekayaan laut. Mengingat sektor perikanan merupakan salah satu pilar ekonomi nasional, diplomasi ekonomi perlu menekankan pada upaya peningkatan nilai tambah sektor perikanan Indonesia. Di samping fokus pada upaya pencegahan penjarahan hasil laut, khususnya pencurian ikan secara ilegal, pemerintah telah merumuskan suatu strategi khusus untuk menembus pasar bagi ekspor perikanan ke negara-negara lain, khususnya negara Barat. Selain memprioritaskan pemanfataan hasil kelautan, diplomasi ekonomi maritim diharapkan dapat mendorong penguatan investasi asing yang dapat menunjang pembangunan di bidang kelautan maupun meningkatkan daya dukung infrastruktur kelautan untuk memanfaatkan sumberdaya laut secara baik. Menarik investasi di bidang transportasi, pelabuhan, komunikasi, pertambangan, dan pengembangan energi alternatif di sektor kelautan akan menjadi salah satu sasaran utama diplomasi ekonomi maritim.

Sementara diplomasi pertahanan maritim sebagai bentuk diplomasi untuk menghadapi ancaman tradisional dan nontradisional di kawasan maritim. Diplomasi pertahanan maritim merupakan langkah mencapai tujuan-tujuan pertahanan maritim –mulai dari keamanan dan keselamatan di laut hingga peredaan ketegangan dan stabilitas tatanan kawasan-- melalui integrasi dan optimalisasi sejumlah instrumen diplomatik, hukum, dan militer (maritim), baik dalam keadaan damai, krisis maupun perang. Diplomasi pertahanan maritim merupakan bagian dari penguatan dimensi eksternal yang sangat penting dalam mengimplementasikan doktrin poros maritim dunia. Strategi diplomasi ini mencakup tiga elemen dasar (diplomasi, pertahanan, maritim), di mana pelaksanaannya bersifat lintas kementerian.

Meskipunn jauh sebelumnya, terutama pada masa pemerintahan Orde Baru kita telah menjalankan diplomasi ini

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

melalui berbagai bentuk kegiatan, namun kebanyakan masih bersifat parsial dan belum sepenuhnya terpadu. Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo sudah dimulai penataan strategi diplomasi pertahanan maritim yang lebih terpadu dan komprehensif. Sejumlah kegiatan berikut dapat dikategorikan sebagai lingkup diplomasi pertahanan maritim, yakni: (1) kerjasama bilateral dengan negara mitra strategis; (2) kerjasama multilateral, baik dalam kerangka ASEAN maupun nonASEAN; (3) pengadopsian hukum internasional dan konvensi regional tentang keamanan dan maritin, serta (4) sejumlah latihan dan operasi keamanan laut bersama (Febrica 2017: 46-48).

Beberapa kegiatan di atas telah dijalankan pemerintah Indonesia yang melibatkan terutama negara-negara ASEAN. Namun demikian sejauh ini bentuk-bentuk kegiatan diplomasi pertahanan maritim di atas sebagian besar diformulasikan dalam situasi damai. Sebagai contoh, secara multilateral Indonesia terlibat aktif dalam paling tidak 25 forum-forum maritim yang berada dalam naungan ASEAN, namun sebagian besar dari forum ini hanya baru berjalan beberapa kali dan belum secara rutin ataupun melembaga. Pada kenyataannya forum-forum multilateral maritim ini lebih bersifat sukarela dan informal serta mencakup isu-isu yang cenderung butuh waktu lama untuk punya dampak strategis.. Ketimpangan ini dapat dimaklumi mengingat hakikat kerjasama multilateral yang selalu berusaha mengakomodasi kepentingan banyak negara. Meskipun demikian, efektivitas diplomasi pertahanan maritim hanya dapat dirasakan manfaatnya apabila ada proses pelembagaan yang dapat digunakan untuk memobilisasi sumberdaya bersama dalam menghadapi persoalan maritim terkini.

Sejauh ini dalam konteks diplomasi pertahann maritim Indonesia belum secara maksimal memformulasikan dan mengembangkan instrumen-instrumen krisis maritim seperti yang kita lihat dalam berbagai insiden dengan China beberapa tahun ini. Absennya sejumlah persiapan krisis atau kemungkinan konflik bersenjata di laut ini menjadi bukti kelemahan Indonesia dalam menghasilkan strategi inovatif dan preventif dalam persoalan Laut China Selatan. Dengan kata lain, peningkatan kegiatan diplomasi pertahanan maritim perlu dibarengi dengan pengembangan sistem manajemen krisis, agar kita dapat lebih gesit dan fleksibel dalam mengerahkan kekuatan. Apalagi terlihat bahwa dalam beberapa tahun ini kita menghadapi tantangan strategis dalam aspek keamanan laut, mulai dari kasus penculikan WNI di perairan Filiphina, masuknya sejumlah teroris melalui wilayah laut di Kalimantan dan Sulawesi,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pencurian ikan secara illegal, ketegangan dengan China menyangkut sengketa Laut China Selatan, masuknya penyelundupan narkotika serta barang-barang terlarang lain melalui wilayah perairan Indonesia.

Peningkatan Kerjasama Regional

Dalam konteks untuk memperkokoh implementasi gagasan poros maritim dunia, Indonesia telah menggalang dukungan dari negara-negara kawasan terdekat, khususnya ASEAN. Kebijakan luar negeri Indonesia menempatkan ASEAN sebagai ring terdalam lingkaran konsentris, yang bukan semata-mata karena kedekatan wilayahnya saja, tetapi juga fakta bahwa organisasi ASEAN selama ini telah mampu bertahan sebagai organisasi yang solid dan memberi kontribusi dalam mewujudkan stabilitas kawasan. Tanpa adanya dukungan kerjasama dari negara-negara ASEAN, maka agak sukar kiranya bagi Indonesia untuk mewujudkan konsep poros maritim tersebut. Sebagai negara terbesar di kawasan Asia Tenggara Indonesia memiliki posisi sentral serta daya tawar cukup tinggi. Untuk itu, setelah dilantik secara resmi, Presiden Joko Widodo, melakukan lawatan pertamanya ke sejumlah negara-negara anggota ASEAN sebagai bagian dari tradisi perkenalan pemimpin baru di negara-negara ASEAN, sekaligus ajang untuk menyampaikan kebijakan-kebijakan baru menyangkut pemerintahannya. Dalam beberapa kesempatan kunjungan ke negara-negara ASEAN pada tahun 2014 dan 2015 beliau menekankan kedudukan Indonesia sebagai negara maritim sekaligus menjelaskan visi poros maritim dunia. Langkah ini dapat dipandang sebagai bagian dari langkah ofensif diplomasi. Apalagi sebelum ini gagasan semacam itu nyaris kurang disuarakan.

Beberapa kunjungan tersebut, selain berupa kunjungan kehormatan *(courtesy call),* juga berhasil menyepakati beberapa perjanjian dan komunike bersama, salah satunya adalah kesepakatan kerjasama keamanan, seperti penanggulangan penyelundupan senjata dan lalu lintas teroris, pemberantasan *illegal fishing.* Dengan dideklarasikannya Komunitas ASEAN tahun 2015 pemerintah bertekad kuat untuk terus bergerak maju menjadikan Indonesia sebagai salah satu motor pembangunan kawasan. Langkah tersebut diikuti penguatan pilar politik dan keamanan ASEAN dalam merespon berbagai tantangan internasional, yang pada gilirannya meningkatkan stabilitas keamanan kawasan.

Bahkan dalam kesempatan pertama mengikuti Konperensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN ke-25 di Nay Pyi Taw Myanmar pertengahan bulan November

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2014 Presiden Joko Widodo, menegaskan tentang doktrin poros maritim yang diusung Indonesia sebagai jalan keluar untuk membangkitkan kedauulatan ekonomi dan politik bangsa. Dalam pandangan beliau, pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari negara-negara Barat ke negara-negara di kawasan Asia Timur. Perdagangan ekspor–impor yang dilakukan melalui jalur laut menurutnya akan semakin mengukuhkan arti penting pembangunan industri maritim. Jokowi menyebutkan dua samudera strategis di dunia, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik merupakan jalur penting bagi lalu lintas perdagangan dunia. Sementara Indonesia tepat berada di tengah-tengah perubahan strategis itu, baik secara geografis, geopolitik, maupun geoekonomi. Oleh karena itu, beliau menegaskan sebagai poros maritim dunia sebagai kekuatan yang berada di antara dua samudera utama membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat.

Dalam kesempatan tersebut Jokowi menjabarkan lima langkah yang akan dilakukan. Pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia. Kedua, menjaga dan mengelola sumberdaya laut, sehingga hasil laut Indonesia bisa dirasakan manfaatnya bagi kepentingan rakyat. Ketiga, pengembangan infrastruktur laut dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport,* sistem logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim. Keempat, adalah diplomasi kemaritiman dengan negara lain, dan kelima membangun kekuatan pertahanan laut (https//m.cnnindonesia.com. diunduh pada tanggal 2 Oktober 2017 Jam. 21.42 WIB).

Deklarasi Indonesia sebagai kekuatan poros maritim dunia juga disampaikan Presiden Joko Widodo sebelumnya dalam awal bulan November 2014 dalam KTT APEC di Beijing China, di mana pada kesempatan tersebut beliau menyerukan kerjasama dari negara-negara anggota APEC untuk membangun kawasan Asia Pasifik yang damai melalui peningkatan aktivitas ekonomi perdagangan dan juga pemanfaatan sektor kelautan. Sebagai negara maritim yang memiliki kedudukan geopolitik yang strategis, Indonesia siap bekerjasama dalam segenap aspek untuk peningkatan pembangunan nasional. Banyak peluang-peluang berusaha dan investasi yang belum dimanfaatkan di Indonesia menyangkut sektor kelautan. Karena itu pada kesempatan tersebut Presiden Joko Widodo mengundang para investor asing untuk ikut membangun kebangkitan maritim Indonesia (Swatantra Nomor 11 Tahun Iii 2014 hal 50).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam pandangan pengamat militer Indonesia Connie Rahakundini Bakrie, sekiranya konsep maritim itu tidak didukung oleh negara-negara ASEAN maka Indonesia perlu bersikap tegas dengan cara keluar dari ASEAN. Sikap itu perlu ditunjukkan mengingat negara-negara ASEAN sendiri sering tidak satu suara menghadapi isu-isu luar negeri, karena sebagian di antaranya telah disetir oleh kepentingan-kepentingan lain yang mempengaruhinya. Dalam kaitan ini Indonesia tidak perlu membawa beban-beban itu kepada ASEAN karena kita sanggup memikulnya. Hal ini perlu dilakukan karena Indonesia sesungguhnya mampu untuk menjadi poros maritim dunia (Tribunnews.com30 Juni 2016, pukul 14.02).

Langkah diplomasi maritim yang lebih kongkrit dilakukan lagi pada bulan Juli 2016 ketika Menteri Luar Negeri Retno Marsudi dalam pertemuan Asean Ministerial Meeting ke 49 di Laos mengingatkan posisi Indonesia sebagai negara maritim yang berkepentingan untuk meneguhkan gagasan poros maritim dunia melalui kerjasama dan dukungan negara-negara sahabat. Dalam kesempatan tersebut menteri Retno mengingatkan negara-negara ASEAN untuk terus memperkuat kerjasama dengan negara-negara di luar kawasan, khususnya di bidang maritim, dengan kekuatan-kekuatan strategik seperti: Jepang, China dan Korea Selatan yang tergabung dalam ASEAN plus Three. Karena kawasan negara-negara tersebut dan juga ASEAN telah menjadi *economic power house* dunia. Kerjasama maritim tersebut perlu dilakukan mengingat aktivitas perdagangan negara-negara tersebut banyak memanfaatkan dimensi kelautan sebagai sarana penunjang utama. Usaha peningkatan kerjasama maritim ini diintensifkan kembali dalam *East Asia Summit* (EAS) yang menyepakati dan mendukung penuh langkah-langkah Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia (Bisnis.com, 26 Juli 2016, ik 19.33 WIB). . Dalam kaitan kerjasama dengan negara-negara di kawasan Asia Timur tersebut disepakati adanya kegiatan untuk mengatasi penangkapan ikan secara liar, pengembangan pariwisata maritim, peningkatan kapasitas keamanan pertahanan laut, pemanfaatan dan pengelolaan serta eksplorasi tenaga laut terbarukan

Belakangan, usaha untuk memantapkan dukungan ASEAN kembali digemakan Presiden Joko Widodo dan juga menteri luar negeri Retno Marsudi dalam KTT APEC di Vietnam bulan November 2017 dan juga KTT ASEAN ke 31 di Manila pertengahan bulan November 2017 lalu. Hal tersebut terbukti dari hasil kesepakatan yang dilakukan antara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ASEAN-Amerika Serikat yang mana kemitraan ASEAN dan USA akan lebih difokuskaan pada lima aspek bidang kerjasama, yakni, maritim, ekonomi, upaya mengatasi kejahatan transnasional, kolaborasi dengan para pemimpin ASEAN yang sedang berkembang, serta pemberdayaan perempuan. Kerjasama maritim menjadi isu penting sebab masalah kemaritiman termasuk masalah pelayaran menjadi masalah umum yang tidak biasa terutama dalam meningkatkan kegiatan ekonomi dan memberantas kejahatan di kawasan maritim. Kedudukan Indonesia dalam konteks ini sangat kuat sebagai negara yang memiliki wilayah lautan yang cukup luas.

Perkembangan ASEAN yang pesat telah menempatkan ASEAN sebagai motor bagi berbagai forum internasional. Pembentukan forum-forum lanjutan seperti: ASEAN *Regional Forum (ARF)* yang terdiri atas 26 negara bermanfaat untuk membahas isu-isu keamanan secara lebih terbuka. Selain ituu, pembentukan Komunitas ASEAN 2015 diyakini kian memperkuat peran ASEAN dalam menghadapi berbagai perubahan arsitektur kerjasama global. Oleh sebab itu, dengan semakin signifikannya posisi ASEAN dalam kancah internasional maka penempatan ASEAN dalam orientasi kebijakan luar negeri Indonesia bermanfaat untuk meningkatkan posisi dan daya tawar Indonesia di mata dunia internasional dalam rangka mencapai kepentingan nasional.

Selanjutnya, kedudukan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia diakui dalam kepemimpinan organisasi IORA *(Indian Ocean Rim Association)* atau Asosiasi Kerjasama Lingkar Samudera Hindia. Organisasi IORA bertujuan untuk meningkatkan pembangunan melalui kerjasama kawasan yang berfokus pada isu-isu krusial ekonomi dan sosial serta keamanan. Di bawah kepemimpinan Indonesia, periode 2015-2017 IORA berhasil mengimplementasikan sejumlah kerjasama penting menyangkut negara-negara kawasan Samudera Hindia. Dalam KTT IORA tanggal 5-7 Maret 2017 di Jakarta, disahkan *Jakarta Concord,* yakni satu dokumen strategis dan visioner tentang kerjasama dan pemetaan arah masa depan IORA. Dokumen ini memperkuat kerjasama dalam enam prioritas IORA dan mendorong kerjasama pada bidang baru, yakni, *blue economy,* pemberdayaan perempuan, dan promosi demokrasi. Selain itu, disepakati sejumlah langkah penting guna memperkuat kemitraan di kawasan, sebagai prasyarat bagi peningkatan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan menuju kawasan Samudera Hindia sebagai pusat pertumbuhan baru.

Selain hal tersebut, praktek diplomasi maritim Indonesia yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merupakan salah satu bentuk implementasi politik luar negeri Presiden Joko Widod ditunjukkan dengan partisipasinya dalam forum-forum APEC, KTT G 20, KTT OKI, Forum-Forum multilateral, G 15 dan lain-lain. Presiden dan juga menteri luar negeri menggunakan forum-forum tersebut untuk menarik dukungan asing dalam mengkampanyekan doktrin poros maritim dunia agar diterima secara luas. Untuk mensukseskan langkah ini perwakilan-perwakilan Republik Indonesia diminta ikut mengkampenyekan gagasan tersebut pada masyarakat internasional secara lebih luas.

Pembangunan dan Pengembangan Sektor Maritim

Selain melalui tindakan ofensif diplomasi dalam politik luar negeri, perwujudan gagasan poros maritim diimbangi dengan pembangunan dan pengembangan sektor maritim.Tujuan pembangunan maritim yang utama adalah menegakkan martabat dan kedaulatan negara atas wilayah laut dan kekayaan sumberdaya di dalamnya, serta memperkokoh kesatuan antar wilayah kepulauan Nusantara. Pembangunan maritim sejatinya harus mampu mewujudkan pemerataan pembangunan antar pulau, termasuk pulau-pulau di wilayah perbatasan guna mengurangi atau bahkan menghapus disparitas pembangunan yang mencolok antarpulau. Kebijakan kemaritiman yang diharapkan adalah menjawab seberapa persoalan terkait kepentingan ekonomi sektoral di bidang maritim, keutuhan dan kedaulatan wilayah negara, kelestarian sumberdaya dan lingkungan, serta penyelesaian konflik sosial akibat pemanfaatan ruang laut yang sama dengan kepentingan yang berbeda. Penangann berbagai masalah tersebut memerlukan kebijakan teritorial yang jelas dan tepat.

Persoalan kemaritiman memiliki dimensi internal dan eksternal. Dimensi internal menyangkut pengelolaan perairan laut teritoral dan aktifitas di dalamnya untuk kepentingan dalam negeri. Sementara itu, dimensi eksternal menyangkut pengelolaan yuridiksi wilayah laut negara yang terkait kerjasama bahkan konflik dengan negara lain (Febrica 2017: 69-70). Dalam konteks dimensi eksternal pemerintah harus hadir dan bertanggungjawab terhadap resiko lingkungan yang ditimbulkan. Caranya dengan melaksanakan konservasi dan proteksi sumberdaya hayati laut, serta menjaga keutuhan dan kedaulatan wilayah negara. Masalah kemaritiman juga bersifat terbuka dan lintas batas *(cross-border),* seperti isu lingkungan laut, pengelolaan sumberdaya hayati laut yang bermigrasi sangat jauh, pelayaran komersial dan aktifitas kepelabuhanan. Untuk merespon

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbagai persoalan tersebut, pemerintah dapat menjalankan dua model kebijakan kemaritiman.

Pertama, berbagi kekuatan *(power sharing)* secara politik dan ekonomi dengan negara-negara lain untuk mengatasi persoalan kemaritiman yang bersifat internasional. Kedua, berbagi peran dengan *stakeholder* yang meliputi organisasi supranasional, seperti: Lembaga swadaya masyarakat (LSM), perguruan tinggi, pihak swasta, dan pergerakan sosial lainnya yang ada dalam masyarakat. Sementara itu formulasi kebijakan kemaritiman dapat dikembangkan melalui pendekatan unilateral terkait dengan geopolitik dan keamanan nasional, serta pendekatan transnasional terkait kerjasama antarnegara dan antarlembaga nonpemerintah. Dalam konteks inilah ada beberapa strategi yang ditempuh pemerintahan Presiden Joko Widodo yang mencakup:

1. Penguatan Konektivitas.Upaya ini dilakukan agar dapat diwujudkan konektifitas nasional yang efektif, efisien dan terpadu. Konektivitas nasional menyangkut kapasitas dan kapabilitas suatu bangsa dalam mengelola mobilitas yang menyangkut berbagai unsur. Penguatan konektivitas dapat dilakukan dengan memaksimalkan SLOC *(Sea Line of Communication)* maupun ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia).
2. Pengembangan Ekonomi Lokal dan Pesisir

   Dalam perspektif ekonomi regional, wilayah pesisir memiliki pilar-pilar penting untuk menjadi kekuatan dalam membangun wilayah tersebut. Kekuatan-kekuatan tersebut adalah: Pertama, *natural resources advantages.* Kedua, *economic of concentracion.* Pengembangan ekonomi lokal terutama di daerah pesisir pada prinsipnya sejalan dengan otonomi daerah.
3. Pengembangan Ekonomi Biru

   Konsep ekonomi biru sejalan dengan konsep ekonomi hijau yang ramah lingkungan dan difokuskan pada negara-negara berkembang dengan wilayah perairan (laut), yang biasa dikenal dengan *Small Island Development State* (SIDS). Implementasi ekonomi biru secara global dianggap krusial mengingat 72 persen dari total permukaan bumi merupakan lautan.
4. Pengembangan Ekonomi Kelautan

   Di era globalisasi yang bercirikan perdagangan dan persaingan antarbangsa yang makin sengit, segenap sektor ekonomi harus mampu menghasilkan barang dan jasa yang berdaya saing tinggi. Sebagai negara bahari dan kepulauan terbesar di dunia,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia memiliki potensi pembangunan ekonomi kelautan yang besar dan beragam. Bidang kelautan terdiri dari berbagai sektor yang dapat dikembangkan untuk memajukan dan memakmurkan bangsa Indonesia.

5. Pembangunan Perikanan

   Untuk mengoptimalkan pemanfaatan potensi sumberdaya perikanan dan menjadikan sektor itu sebagai penggerak utama pembangunan ekonomi nasional, diperlukan upaya percepatan dan terobosan dalam pembangunan kelautan dan perikanan yang didukung dengan kebijakan politik dan ekonomi serta iklim sosial yang kondusif. Secara teoritis pengembangan perikanan memiliki keterkaitan dengan pertumbuhan ekonomi nasional.

6. Pengembangan Armada Angkutan Laut

   Wawasan pembangunan adalah wawasan Nusantara sebagai satu kesatuan wilayah. Politik, dan ekonomi, sehingga untuk membangun Nusantara wilayahnya yang 75 persen adalah laut, diperlukan angkutan laut yang kuat untuk melancarkan arus masuk, barang dan jasa. Selain itu, ekspor dan impor produk memerlukan jasa transportasi yang prima.

7. Pengembangan Industri Maritim

   Industri maritim merupakan salah satu industri strategis yang dipilih sebagai suatu bagian dari berbagai ujung tombak industri berbasis teknologi dan strategi globalisasi demi melancarkan pembangunan dalam negeri dan kemajuan peranan Indonesia dalam persaingan internasional. Industri maritim Indonesia sangat berpotensi dalam menjawab tantangan masa depan dan memberi nilai tambah yang cukup tinggi untuk produk-produk transportasi laut yang dapat menghasilkan tambahan devisa ekspor/ Strategi pengembangan ekonomi sektor industri maritim diarahkan untuk membangun industri maritim yang bersih limbah, efisien, kokoh, dan mandiri, serta mampu memberikan nilai tambah ekonomi yang tinggi guna mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional.

Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan yang disampaikan di atas dapat ditarik kesimpulan, bahwa politik luar negeri Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia didasarkan atas faktor pertimbangan faktual dan strategis. Secara faktual Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas, yang dikelilingi wilayah perairan yang memiliki potensi sumberdaya amat besar untuk dikembangkan sebagai modal pembangunan serta meningkatkan kesejahteraan bangsa. Sejauh ini potensi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang dimiliki di sektor kelautan belum tergali dan dimanfaatkan secara maksimal.

Sedangkan secara strategis, kedudukan Indonesia sebagai negara maritim berada pada titik pertemuan dua samudera yang membentang luas, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Wilayah Indonesia terletak persis di tengah-tengah titik persilangan dunia, di mana berbagai negara memiliki kepentingan. Pengaruh-pengaruh eksternal ini memberikan impak pada daya tahan bangsa, sehingga perlu direspon secara tepat agar kita tidak hanyut dalam arus pusaran kepentingan-kepentingan luar yang boleh jadi bertentangan dengan tujuan-tujuan nasional kita. Untuk itu penegasan sebagai poros maritim dunia adalah tepat, untuk menunjukkan jati diri kita sebagai bangsa maritim.

Dalam usaha mewujudkan doktrin poros maritim dunia ada sejumlah strategi penting yang dilakukan pemerintah melalui kebijakan luar negeri di era pemerintahan Presiden Joko Widodo sekarang ini, yakni melalui diplomasi maritim, dalam bentuk, pertama diplomasi ekonomi maritim. Kedua, diplomasi pertahanan maritim. Diplomasi ekonomi maritim merupakan penegasan kembali jati diri bangsa Indonesia sebagai sebuah negara maritim dengan menempatkan sektor kelautan menjadi sentral kehidupan bangsa dalam mengembangkan segala potensinya. Sementara diplomasi pertahanan maritim sebagai bentuk diplomasi untuk menghadapi ancaman tradisional dan nontradisional di kawasan maritim.

Selain itu, usaha untuk mewujudkan poros maritim dunia dilakukan melalui peningkatan kerjasama regional. Dalam konteks ini Indonesia secara intens menggalang kerjasama dengan negara-negara Asia Tenggara, Asia Timur, negara-negara Barat, serta negara-negara di lingkar Samudera Hindia untuk memperoleh dukungan. Partisipasi dalam berbagai forum regional maupun internasional secara luas ini menjadi panggung politik luar negeri pemerintahan Presiden Joko Widodo. Kebijakan tersebut secara integral diikuti dengan Pembangunan dan Pengembangan Sektor Maritim yang mencakup: Penguatan Konektivitas; Pengembangan Ekonomi Lokal dan Pesisir; Pengembangan Ekonomi Biru; Pengembangan Ekonomi Kelautan; Pembangunan Perikanan; Pengembangan Armada Angkutan Laut; Pengembangan Industri Maritim.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

BantartoBandoro, (Ed.). 2005. *MencariDesainBaruPolitikLuarNegeri Indonesia,* Jakarta: CSIS.

Butcher, John G. & Elson, R.E. 2017. *Sovereignity and the Sea How Indonesia Became An Archipelagic State,* Singapore: NUS Press.

Djoko Pramono. 2005. *BudayaBahari.* Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Dyson, S. 2006. *Personality and Foreign Policy: Tony Blair's Iraq Decisions, Foreign Policy Analysis,*Lanham, MD: Rowman& Littlefield.

Febrica, senia. 2017. *Maritime Security and Indonesia Cooperation, Interest and Strategies,* London: Routledge.

GanewatiWuryandari. 2008. *PolitikLuarNegeri Indonesia di Tengah PusaranPolitikDomestik,* Yogyakarta: PustakaPelajar& P2P-LIPI.

Hari Dendi. 2014. *KonektivitasPorosMaritimDuniadenganJalurSutera,* Yogyakarta: Basonta Printing Station.

Hart, P., Stern, E.K, &Sundelius, B. (Ed.). 1997. *Beyond Groupthink: Political Group Dynamics Foreign Policy Making,*AnnArbor: University of Michigan Press.

Hermann, M.G. 2003.*Assesing Leadership Style: Traits Analysis,*AnnArbor: University of Michigan Press.

Ignatius Yogi WidiantoSetyadi, "Upaya Negara Indonesia dalamMenanganiMasalah Illegal Fishing di ZonaEkonomiEksklusif Indonesia", terdapat dalam http://e-journal.uajy.ac.id/. Diunduh pada tanggal 12 Februari 2017 pukul 15.20.

"Indonesia Bisa Keluar ASEAN Jika Tidak Didukung Jadi Poros Maritim Dunia", *Tribunnews.com.* Tanggal 30 Juni 2016, pukul 14.02.

Jervis, R. 2005. *Perception and Misperception in International Politics,* Princeton, New Jersey: Princeton University Press.

Kaarbo, I. 2002. *The Analysis of Contemporary Comparative Foreign Policies,* Washington DC: CQ Press.

Kaarbo, J. & Hermann, M. 1998. Leadership Styles of Prime Ministers: How Individual Differences Affect the Foreign Policymaking Process, *Leadership Quarterly,* 9(3), 131-152.

"KTT APEC 2014, Upaya Penguatan Integrasi Perekonomian Regional", *Swatantra,* Nomor 11 Tahun 2014.

Leifer, M. 1989. *PolitikLuarNegeri Indonesia,* Jakarta: Gramedia.

Leo Suryadinata. 1998. *PolitikLuarNegeri Indonesia di BawahSoeharto,* Jakarta: LP3ES.

"Menlu Retno Ingatkan Kerjasama Maritim ASEAN Plus Three Harus Diperkuat", *Bisnis.com,* Tanggal 26 Juli 2016, pukul 19.33 WIB.

Ozkececi-Taner, B. 2005. The Impact of Institutionalized Ideas in Coalition Foreign Policy Making: Turkey as an Example, 1991-2002. *Foreign Policy Analysis,* 1(3), 249-278.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

"PeranPorosMaritimDuniadalamMeningkatkanPengaruh Indonesia di Tingkat Internasional".*Forum KajianPertahanandanMaritim.*Diunduh dari www.fkpmaritim.org. tanggal 12 Februari 2017 pukul 16.22.

"Perangi Illegal Fishing, Susi Didukung Dunia Internasional", diunduh dari http://www.p2hp.kkp.go.id/pada tanggal 12 Februari 2017 pukul 15.12.

P. Joko Subagyo. 2005. *HukumLaut Indonesia,* Jakarta: PT RinekaCipta.

Reid, Anthony. 1993. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680,* Vol II, Yale; Yale University Press.

_____, 1999. *Charting the Shape of Early Modern Southeast Asia,* Chiang Mai: Silkworm Books.

Rhodes, E. 1994. Do Bureaucratic Politics Matter?: Some Disconfirming Findings from the Case of the U.S. Navy, *World Politics,* 47(1), 1-41.

Rosenau, James, N. 1980. *The Scientific Study of Foreign Policy,* New York: The Free Press.

Syamsumar Dam. 2010. *PolitikKelautan,* Jakarta: BumiAksara.

Syukron Jamal, "MengawalVisiPorosMaritimDunia", diunduh dari internet. Http//www.kompasiana.com padatanggal 12 Februari 2017 pukul 15.43.

Tanty S. Thamrin,"KedaulatanLautdanKonsepPorosMaritim", diunduh dari www.academia.edu/11917693t anggal 12 Februari 2017 pukul 15.35.

Weinstein, F.B. 1976. *Indonesia Foreign Policy and the Dilemma of Dependence: From Soekarno to Soeharto,* Ithaca and London: Cornell University Press.

Wolters, O.W. 1970. *The Fall of Srivijaya in Malay History,* New York: Cornell University.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

POTENSI PELABUHAN SORONG SEBAGAI SIMPUL TOL LAUT

Yusfita Chrisnawati

Abstract

Based on Williamson Indeks, comparison of inequality between west and east region of Indonesia is 0,83: 0,4. The high of this ration is caused by uneven income per kapita between Java island as main and the other islands. Indonesian government through National medium-term Development Plan (RPJMN) year 2015-2019, prioritizing development in east region to accelerate the economy and balancing logistic distribution. Sorong Port is one of the sea transportation gate in Papua province which is predicted its development will give positive impacts on community-based economic development and local nature resources.

This study is based on an existing condition of Sorong Port and Sorong's local-nasional development plan, later processed with demand forecasting method by considering advantages and disadvantages of Sorong Port as one of the Tol Laut node. The aim of this study is to present various recommendations to strengthen Sorong Port connectivity, provide an alternative of Tol Laut path and also give some suggestions to local government as an effort to improve community-based economic development.

Results shows that Sorong Port have a great potential to be develop as a node in Tol Laut with several development notation such as accessibility; multimodal transportation; human resources and technology and also local conflict of interest. Tol Laut implementation allows freight distribution to increase and stimulate economic growth in Papua.

Keywords: Tol Laut, Sorong Port, demand forecasting

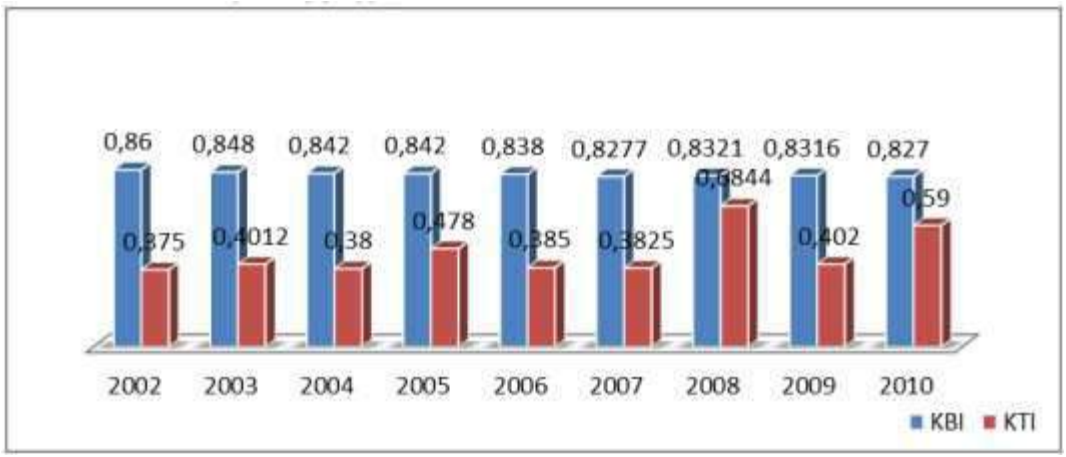
PENDAHULUAN

Berdasarkan Indeks Williamson, perbandingan ketimpangan antara Kawasan Indonesia Barat (KBI) dan Kawasan Indonesia Timur (KTI) adalah 0.83 banding 0.45 (Rosmeli & Nurhayani, 2014).

Yusfita Chrisnawati, M.Sc.
Staff Pengajar Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Negeri Jakarta, 13220
email: yusfita@unj.ac.id

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tingkat ketimpangan yang tinggi di KBI ini tidak terlepas dari banyaknya kota-kota besar yang memiliki pendapatan perkapita yang lebih tinggi terutama dipulau Jawa dibandingkan dengan pulau Sumatera dan Pulau Kalimantan. Berikut adalah grafik perkembangan Indeks Williamson KBI dan KTI.



Sumber: (Rosmeli & Nurhayani, 2014)

Gambar 1. Perkembangan Indeks Williamson Kawasan Barat dan Kawasan Timur Indonesia

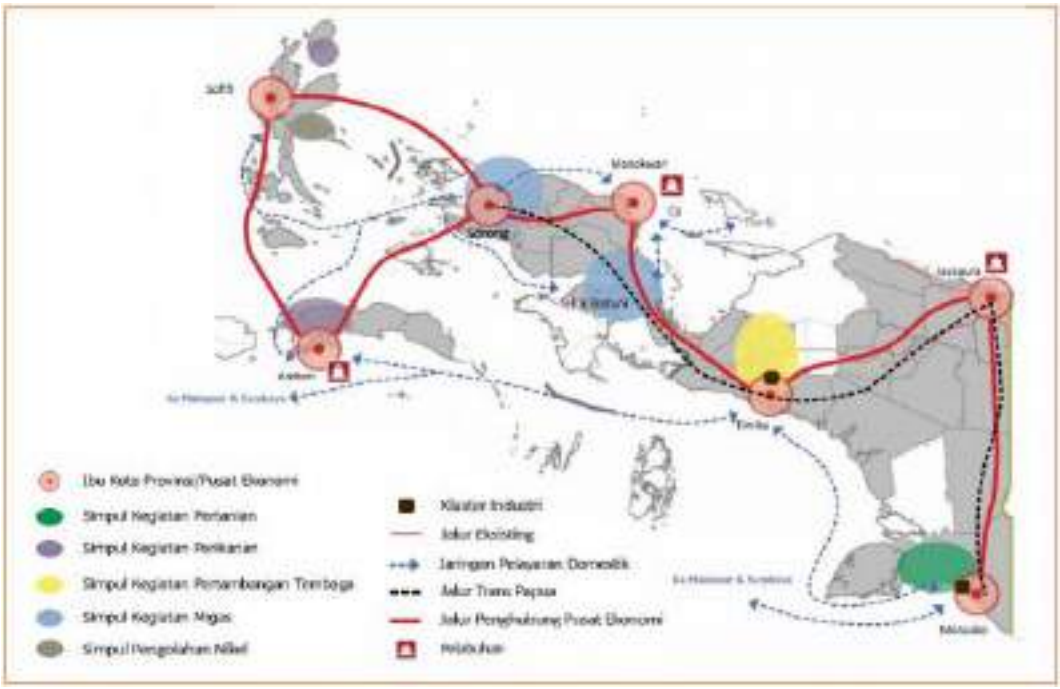
Tahun 2015 – 2019, pemerintah melalui Rencana Pengembangan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) memprioritaskan pembangunan KTI guna percepatan ekonomi dan keseimbangan distribusi logistik. Koridor ekonomi Papua – Kepulauan Maluku akan menjadi pusat pengembangan pangan, perikanan, energi dan pertambangan nasional dengan 7 wilayah pusat ekonomi yaitu Sofifi, Ambon, Sorong, Manokwari, Timika, Jayapura dan Merauke. Kegiatan ekonomi yang potensial akan digalakkan di koridor tersebut adalah pertanian pangan, pertambangan tembaga, nikel, minyak dan gas bumi serta perikanan.

Untuk mendukung rencana pengembangan ekonomi di KTI ini, dibutuhkan jaringan transportasi laut yang menunjang kelancaran distribusi barang, orang dan jasa serta hasil industri lainnya. Jaringan transportasi laut sedang diusahakan pemerintah melalui konsep *Tol Laut*, yaitu konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal dari barat sampai ke timur Indonesia yang melayari secara rutin dan terjadwal (Susantono, 2015). Elemen *Tol Laut* ini antara lain pelabuhan yang handal; kecukupan muatan barat-timur dan sebaliknya; industri perkapalan; pelayaran rutin terjadwal dan akses darat yang efektif. Berikut ini adalah gambaran pengembangan kegiatan ekonomi di KTI.

Tol Laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia. Tol Laut merupakan konsep

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengangkutan logistik kelautan yang bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok. Konsep Tol Laut diharapkan dapat mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien. Penggunaan kapal berkapasitas besar menjadikan pengangkutan barang akan menjadi efisien. Kepastian jadwal pelayaran juga akan mengefisienkan biaya para pelaku logistik.



Sumber: (Bappenas, 2015)

Gambar 2. Pengembangan kegiatan ekonomi di Kawasan Indonesia Timur

Program Tol Laut ini akan mengembangkan 24 pelabuhan dimana 5 diantara akan menjadi pelabuhan Hub yaitu Belawan/Kuala Tanjung; Tanjung Priok; Tanjung Perak; Makassar; dan Bitung seperti tertera pada Gambar 3 berikut ini.

Kota Sorong sebagai salah satu pusat kegiatan utama di KTI, berpotensi dikembangkan menjadi pelabuhan Hub simpul atau ujung Tol Laut setelah Bitung. Pelabuhan Sorong merupakan salah satu dari 25 pelabuhan strategis di Indonesia. Pelabuhan Sorong merupakan salah satu pintu gerbang transportasi laut di Propinsi Papua Barat dan Papua yang melayani arus penumpang dan barang yang berasal dari Sorong ke ,Manokwari, Raja Ampat, Wondama, Serui, Nabire, Fak-Fak, Kaimana, Bintuni, Biak, Jayapura, Maluku, Sulawesi dan Jawa ataupun sebaliknya. Perencanaan pengembangan Pelabuhan Sorong sedang diupayakan untuk meningkatkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pembangunan sektor industri pengolahan dan kegiatan ekonomi lainnya. Upaya pemerintah pusat dan daerah untuk mengembangkan kawasan berupa Kawasan Ekonomi Khusus Sorong menjadikan pelabuhan sekitar kawasan juga harus mendukung kegiatan dalam KEK tersebut. Rencana KEK Sorong diharapkan mampu mendorong Pelabuhan Sorong menjadi pintu gerbang keluar masuk barang mentah maupun hasil olahan industri di Kota Sorong, Kabupaten sorong dan sekitarnya.



Sumber: (Bappenas, 2015)

Gambar 3. Rencana Pelabuhan *Hub* dan Pelabuhan *Feeder* dalam konsep Tol Laut

Pengembangan Sorong menjadi Pelabuhan Hub, diperkirakan akan memberi dampak positif bagi pengembangan ekonomi berbasis masyarakat dan sumber daya alam setempat. Penelitian ini dibuat berdasarkan kondisi *existing* Pelabuhan Sorong serta perencanaan pusat dan daerah dalam pengembangan wilayah Sorong, untuk kemudian diolah menggunakan analisa SWOT dan *demand forecasting* dengan mempertimbangkan kelebihan dan kekurangan pelabuhan Sorong sebagai salah satu simpul tol laut. Penelitian ini bertujuan memberikan rekomendasi untuk perkuatan konektivitas Pelabuhan Sorong, alternative jalur tol laut serta memberi saran kepada pemerintah daerah sebagai upaya peningkatan bangkitan ekonomi berbasis masyarakat yang didukung pemasarannya oleh tol laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

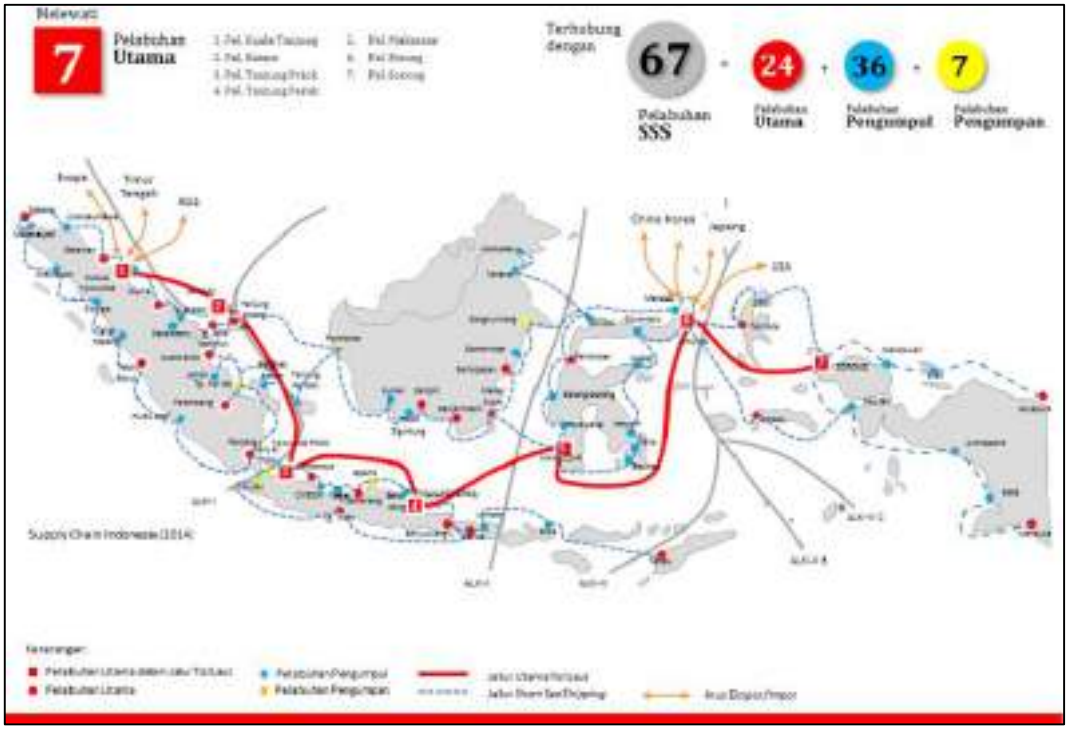
Konsep Tol Laut

Tol Laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang berlayar secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia. Tol Laut merupakan konsep pengangkutan logistik kelautan yang bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok. Gagasan Tol Laut adalah upaya untuk mewujudkan Nawacita pertama yakni memperkuat jati diri sebagai negara maritim dan Nawacita ketiga, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Selain itu tol laut juga menjadi penegasan, bahwa negara memang benar hadir ke seluruh daerah lewat kapal-kapal yang menyinggahi di wilayah tersebut.

Konsep Tol Laut diharapkan dapat mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien. Dengan menggunakan kapal berkapasitas besar, maka pengangkutan barang akan menjadi efisien. Selain itu, kepastian jadwal pelayaran juga akan mengefisienkan biaya para pelaku logistik. Tol Laut menjadi salah satu konsep penting pengembangan transportasi laut untuk Indonesia yang merupakan negara kepulauan atau negara maritim. Konsep tol laut perlu dikembangkan dan diimplementasikan agar transportasi laut menjadi backbone sistem transportasi multimoda Indonesia yang terintegrasi.

Supply Chain Indonesia (SCI) telah membuat Rancangan Arsitektur Tol Laut Indonesia yang diharapkan bisa menjadi masukan penting untuk salah satu program Pemerintahan dalam menurunkan biaya logistik nasional. Dalam rancangan tersebut terdapat tujuh Pelabuhan Utama yang dilewati Jalur Tol Laut, yaitu Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Bitung, dan Pelabuhan Sorong. Ketujuh Pelabuhan Utama tersebut terhubung dengan 67 Pelabuhan *Short Sea Shipping* (SSS).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Sumber: (Bappenas, 2015)

Gambar 4. Rancangan Tol Laut

Pelabuhan-pelabuhan SSS itu terdiri dari beberapa pelabuhan yang pada saat ini masih berbeda-beda kelasnya, yaitu Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan. Berkaitan dengan ketidakseimbangan arus muatan antara barat dan timur, penyeimbangan arus muatan dilakukan dengan penentuan/pemisahan pintu ekspor/impor berdasarkan negara tujuan/asal. Pelabuhan Kuala Tanjung, sebagai pintu di wilayah barat, diperuntukkan bagi negara-negara Eropa, Timur Tengah, Asia, dan sebagainya. Pelabuhan Bitung, sebagai pintu di wilayah timur, khusus untuk negara-negara China, Korea, Jepang, USA, dan sebagainya. Selain itu, Pemerintah sebaiknya memberikan berbagai kebijakan untuk mendorong implementasi tol laut tersebut. Salah satunya dengan memberikan insentif sebagai kompensasi bagi industri pelayaran atas kerugian ketika arus muatan itu belum seimbang. Ketidakseimbangan pertumbuhan wilayah baik ekonomi maupun industri, yang berdampak terhadap ketidakseimbangan arus muatan, hendaknya tidak menghalangi implementasi Konsep Tol Laut. Justru implementasi Konsep ini akan menjadi pendorong pertumbuhan wilayah melalui semakin terbukanya akses pengiriman barang, baik ke Kawasan Timur Indonesia (KTI) maupun sebaliknya. Selanjutnya, dengan pertumbuhan KTI, maka volume pengiriman barang akan meningkat dan balik mendorong implementasi Konsep Tol Laut.

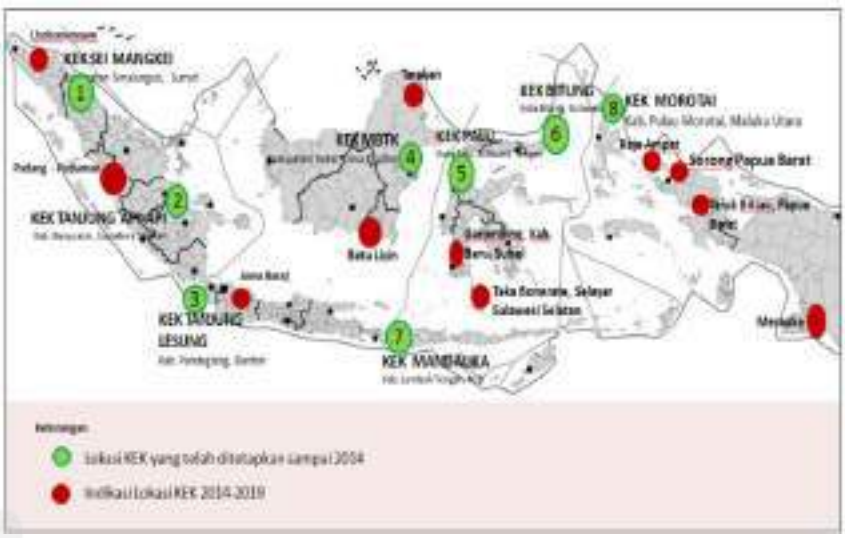
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sistem Jaringan Transportasi Laut Sorong

Prasarana transportasi atau angkutan laut yang direncanakan akan dikembangkan di Sorong meliputi: (1) Pelabuhan utama; (2) Pelabuhan pengumpan; (3) Pelabuhan khusus. Pelabuhan Utama/ Pelabuhan Laut Internasional dikembangkan sebagai bagian dari pengembangan Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) di Kabupaten Sorong yang menghadap ke perairan Selat Sele yang berada di Distrik Mayamuk. Pelabuhan Pengumpan, yang sifat pelayanannya adalah untuk kapal-kapal kecil atau perahu motor, yang selain terintegrasi dengan pelabuhan penyeberangan di atas (yang menghadap ke perairan Laut Seram) juga ditetapkan di pusat-pusat yang menghadap ke perairan Samudera Pasifik. Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan.

Rencana Kawasan Ekonomi Sorong

Dalam konstelasi wilayah Papua Barat, Kabupaten Sorong yang merupakan kabupaten induk dari Kota Sorong, Kabupaten Raja Ampat, Kabupaten Sorong Selatan, Kabupaten Maybrat, dan Kabupaten Tambrauw merupakan wilayah yang mempunyai potensi ekonomi besar. Wilayah Kabupaten Sorong merupakan salah satu kabupaten yang paling berpengaruh terhadap perkembangan wilayah Sorong dan sekitarnya seperti yang tertera pada Gambar 5 berikut:



Sumber: (Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus, 2014)

Gambar 5. Sebaran lokasi KEK 2009-2014 dan Rencana KEK 2014 – 2019

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Secara letak geostrategis sistem logistik/*transshipment* Kabupaten Sorong merupakan pintu gerbang sistem distribusi logistik dari kawasan Asia Pasifik menuju Australia, maupun dari wilayah tengah dan barat Indonesia menuju wilayah Indonesia Timur (Papua) seperti pada Gambar 6 di bawah ini:



Sumber: (Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus, 2014)

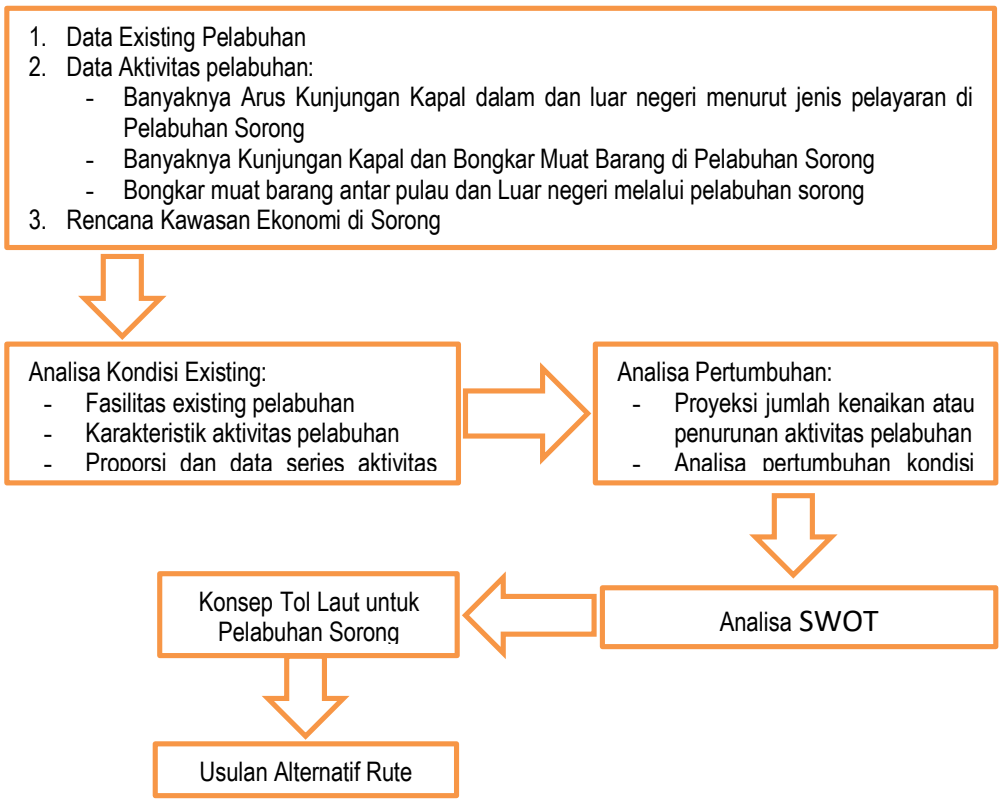
Gambar 6. Letak Geoekonomi, Geostrategis dan Geopolitik Kawasan Sorong

METODA

Metoda yang digunakan adalah:

1. Proyeksi/pemodelan kebutuhan logistik (*demand forecast*) di Sorong dengan *Least Square Method*
2. Analisis SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) alternatif pemilihan Pelabuhan Sorong sebagai pelabuhan *hub* simpul Tol Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Sumber: diolah

Gambar 7. Alur penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisa untuk mendapatkan perencanaan pengembangan dermaga pelabuhan Sorong dengan menitik beratkan pada panjang dermaga penumpang, panjang dermaga peti kemas, luas lapangan penumpukan peti kemas dan luas gudang untuk tahun 2026, maka ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Adanya peningkatan yang terjadi di pelabuhan Sorong dengan konsekuensi terjadi peningkatan beban bongkar muat barang, naik-turun penumpang, kunjungan kapal dan kapal peti kemas yang berdampak pada kinerja fasilitas pelabuhan dalam pelayanannya untuk 15 tahun ke depan.
2. Peramalan dilakukan sampai pada tahun 2026 diperoleh hasil sebagai berikut:
   a. Jumlah penumpang yang naik sebesar 2.973.874 orang/tahun
   b. Jumlah penumpang yang turun sebesar 359.224 orang/tahun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

c. Jumlah kunjungan kapal sebesar 4.836 Call
d. Jumlah barang yang dibongkar 3.179.452 ton/tahun
e. Jumlah barang yang dimuat 3.166.192 ton/tahun
f. Jumlah bongkar muat peti kemas sebesar 374.037 TEUs.

3. Melihat hasil perhitungan yang ada dengan fasilitas yang sudah tersedia sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut :
   a. Dermaga pada tahun 2012 perlu ditambah yaitu:
      - Dermaga I ditambah sepanjang 19,29 m sehingga total panjang keseluruhan dermaga menjadi 142 m atau perlu peningkatan produktivitas bongkar muat dari 25 ton/gang/jam menjadi tiga kali lebih besar dari produktivitas yang ada.
      - Dermaga II,III dan IV ditambah sepanjang -69 m sehingga total panjang keseluruhan dermaga menjadi 131 m.
   b. Dermaga pada tahun 2026 perlu di tambah yaitu:
      - Dermaga I ditambah sepanjang 250 m sehingga total panjang keseluruhan dermaga menjadi 372,7 m atau perlu peningkatan produktivitas bongkar muat dari 25 ton/gang/jam menjadi empat kali lebih besar dari produktivitas yang ada.
      - Dermaga II,III dan IV ditambah sepanjang 93 m sehingga total panjang keseluruhan dermaga menjadi 310,29 m.
   c. Lapangan penumpukan pada tahun 2012 perlu penambahan 22343 m2 sehingga totalnya menjadi 42373 m2, sedangkan untuk tahun 2026 perlu penambahan luas sebesar 47604 m2 sehingga totalnya menjadi 67634 m2.
   d. Fasilitas gudang pada tahun 2012 masih memadai, sedangkan untuk tahun 2026 perlu penambahan luas sebesar 13437 m2 sehingga totalnya menjadi 15646,79 m2.
   e. Alat bongkar muat :
      - Fasilitas alat berat tahun 2012 shore crane 5 unit yaitu masing – masing 125 ton sebanyak 2 unit, 75 ton sebanyak 1 unit, 25 ton sebanyak 1 unit dan 4,4 ton sebanyak 1 unit masih cukup untuk menangani kegiatan bongkar muat barang, sedangkan pada tahun 2026 tidak ada penambahan.
      - Fasilitas forklift ada 7 unit yaitu masing - masing 5 ton sebanyak 3 unit, 3 ton sebanyak 1 unit, 2,5 ton sebanyak 2 unit dan 2 ton sebanyak 2 unit masih cukup untuk menangani kegiatan bongkar muat barang pada tahun 2012 maupun pada tahun 2026.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Prediksi kebutuhan Pelabuhan Sorong tahun 2026

No	Fasilitas	Tersedia	Kondisi tahun 2026		Solusi
			Kebutuhan	Keterangan	
1	**Dermaga I :**				
	Jumlah Tambatan	2 gang	3 tambatan 120 m (bobot kapal 5000 DWT) (Nilai BOR = 57 masih mendekati nilai maksimum)	BOR untuk N=3 diperoleh = 57 % > 55 % BOR maksimum	Untuk kondisi tahun 2026 Dermaga I dengan penambahan 3 tambatan BOR menjadi 57% > 55% BOR maksimum untuk 3 tambatan.
	Panjang dermaga	122,71 m			
	Dermaga II,III & IV :				
	Jumlah Tambatan	2 gang	2 tambatan 140 m (8000 DWT) (Nilai BOR = 53 masih mendekati nilai maksimum)	BOR untuk N=2 diperoleh = 53% > 50% BOR maksimum	Untuk kondisi tahun 2026 Dermaga II,III & IV dengan penambahan 2 tambatan BOR menjadi 53 % > 50% BOR maksimum untuk 2 tambatan.
	Panjang dermaga	217,29 m			
2	**Luas Gudang**	2210 m2		Luas 13437 m2 > 2210 m2 (memadai)	Untuk kondisi tahun 2026 luas Gudang perlu diperluas menjadi 13437 m2
3	**Luas Lapangan Penumpukan**	20030 m2		Luas 47604 m2 > 20030m2 (memadai)	Untuk kondisi tahun 2026 luas lapangan penumpukan peti kemas perlu diperluas sebesar 47604 m2
4	**Alat bongkar muat :**				
	Shore crane	5 unit	1 unit	Memadai	Untuk alat bongkar/ muat yang ada di pelabuhan Sorong masih memadai.

Sumber: diolah

Data kegiatan Pelabuhan Sorong terkait jumlah kunjungan kapal, jumlah bongkar dan muat dari tahun 2011-2014 digunakan sebagai data dasar proyeksi menggunakan analisa pertumbuhan untuk tahun 2015 hingga 2020, hasilnya pertumbuhan jumlah kunjungan kapal dan aktivitas bongkar barang bertambah sedangkan jumlah muatan berkurang. Analisa pertumbuhan ekonomi didekati dengan memproyeksikan pertumbuhan hasil PDRB Pertanian, Kehutanan dan perikanan, PDRB konstruksi serta Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor sebagai komponen PDRB yang terbesar menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun. Sehingga diharapkan aktivitas Pelabuhan Sorong dapat meningkat. Oleh karena itu perlu dukungan tol laut untuk mengangkut barang hasil Pertanian, Kehutanan dan Perikanan yang berpotensi meningkatkan jumlah muatan untuk didistribusikan keluar Sorong.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Proyeksi kebutuhan transportasi laut di Sorong

Tahun	Kunjungan Kapal Ship Arrival	Barang (Ton) Cargo		PDRB Kota Sorong (dalam juta rupiah)		
		Bongkar Unloading	Muat Loading	Pertanian Kehutanan dan Perikanan	Konstruksi	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor
2011	1.294	84.289	9.078	510.020,38	1.091.041,54	1.010.396,81
2012	1.330	88.820	8.498	537.378,63	1.234.030,12	1.098.135,26
2013	1.511	67.569	7.176	571.414,54	1.453.202,24	1.197.647,80
2014	1.495	83.065	5.528	622.725,00	1.731.452,70	1.309.760,90
2015	1.615	74.371	4.915	659.140,78	1.998.264,71	1.425.970,69
2016	1.713	71.922	3.964	709.555,11	2.366.984,72	1.557.322,98
2017	1.771	75.455	3.281	762.078,27	2.775.613,13	1.699.297,54
2018	1.896	70.212	2.778	813.475,54	3.245.273,81	1.852.946,01
2019	1.985	70.722	2.270	874.692,09	3.824.761,01	2.022.749,86
2020	2.088	69.876	1.900	936.557,36	4.478.496,60	2.206.399,84

Sumber: diolah

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa dan olah data maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Kondisi *existing* pelabuhan Sorong:
   a. Pada tahun 2000-2006 kegiatan Pelabuhan Sorong didominasi oleh kapal internasional, namun mengalami penurunan di tahun 2007- 2014, sedangkan kapal dalam negeri meningkat dari tahun 2007-2014.
   b. Aktivitas pelabuhan di Pelabuhan Sorong lebih banyak untuk bongkar muat domestik daripada ekspor impor. Hasil analisa menunjukkan terdapat penurunan nilai bongkar muat dari tahun 2000 ke 2014 sebesar 9,8 % untuk bongkar dalam negeri, 11,96 % untuk muat dalam negeri, dan penurunan sebesar 3,62 % untuk bongkar dari luar negeri serta penurunan 12,35 % muatan ke luar negeri. Perlu dukungan tol laut untuk meningkatkan aktivitas Pelabuhan Sorong.
2. Perencanaan Pelabuhan Sorong
   a. Rencana pengembangan pelabuhan di mulai tahun 2014, pengembangan ini akan dimaksimalkan untuk memenuhi kebutuhan alat, perluasan dermaga, pengerukan dermaga, hingga perluasan lapangan kontainer.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

b. Pada tahun 2015, pengembangan sudah dalam memasuki masa pemasangan tiang pancang (*ground breaking*). Luas dermaga dirancang mampu menampung kapasitas 1 juta Teus. Pembebasan lahan sudah mencapai 75%, dengan kebutuhan lahan seluas 6.000 hektar.
c. Rencana pengembangan Pelabuhan Sorong dikembangkan hingga area 7.500 hektar. Saat ini diupayakan penyediaan lahan seluas 20 hektar guna dimanfaatkan sebagai *dry port*. Peruntukan *dry port* ditujukan untuk membantu meningkatkan layanan Pelabuhan Sorong yang dikelola oleh PT Pelindo IV, dengan demikian semua proses tidak dilakukan di pelabuhan. Pemeriksaan dan bea cukai nantinya bisa dilakukan di *dry port* sehingga saat barang masuk ke pelabuhan sudah terselesaikan masalah administrasi.

SARAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan di atas maka untuk merencanakan pelabuhan yang lebih baik ke depan, maka dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Untuk memenuhi kebutuhan di tahun–tahun yang akan datang terhadap pelabuhan Sorong maka perlu di lakukan suatu perencanaan pengembangan seluruh fasilitas yang ada di pelabuhan Sorong, agar pelabuhan tersebut dapat melayani kebutuhan pembangunan secara kontinyu di tahun yang akan datang.
2. Dalam penelitian ini perhitungan konstruksi dermaga tidak dibahas, maka disarankan untuk perencanaan suatu pengembangan konstruksi pelabuhan harus dihitung dan dikembangkan.
3. Pemerintah Kota Sorong meninjau kembali untuk kebijakan melarang peti kemas keluar dari pelabuhan agar tidak terjadi penimbunan pada areal pelabuhan yaitu lapangan penumpukan.

Rekomendasi yang dapat dihasilkan antara lain:

1. Berdasarkan Rancangan dasar arsitektur tol laut diusulkan rute: Makassar-Bitung-dan Sorong.
2. Rute tersebut didukung dengan pengembangan pelabuhan oleh PT Pelindo IV yang menggelontorkan dana untuk merevitalisasi semua pelabuhan besar di wilayah Timur seperti Makassar New Port (MNP), Kendari New Port, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Sorong, dan Jayapura. Anggaran akan dimaksimalkan untuk memenuhi kebutuhan alat, perluasan dermaga, pengerukan dermaga, hingga perluasan lapangan kontainer.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Alternative lain dapat dilakukan dengan pelayaran nasional antara lain: Sorong Jayapura, Sorong- Ambon, Sorong-Bau Bau.
4. Selain subsidi barang menggunakan Tol Laut perlu dukungan kementerian terkait bidang ekonomi, perdagangan, infrastruktur, maritim, ketahanan pangan, serta konektivitas agar kemahalan harga menurun dan pertumbuhan ekonomi meningkat.
5. Kerjasama pemerintah daerah kabupaten, propinsi dan pusat untuk mengembangkan bangkitan ekonomi berbasis masyarakat terutama bidang pertanian, perkebunan, peternakan dan perikanan dengan memberi pendampingan dan jaminan pemasaran serta dukungan distribusi barang keluar Sorong dengan angkutan tol laut di Pelabuhan Sorong, sehingga berkontribusi dalam meningkatkan jumlah muatan yang diangkut dari Pelabuhan Sorong.

DAFTAR PUSTAKA

Bappenas dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. (2011). *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia.* Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian.

Bappenas (2015). *Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015.* Jakarta: Bappenas.

Djlante, A. H., Farianto, & Wijaya, H. (2011). Analisa Kelayakan Tarif Kapal Ferry Ro-Ro KMP Awuawu Lintasan Barru-Batulicin. *Jurnal Fakultas Teknik Universitas Hassanudin*.

Espada, I. C., Kumazawa, K., & Tambunan, A. (2005). O-D Structure of Domestic Maritime Traffic in Indonesia. *Proceeding of The Eastern Asia Society for Transportation Studies*.

Mappangara, A. S., Idrus, M., & Asri, S. (2012). Kajian Jaringan Trayek Angkutan Laut Nasional Untuk Muatan Petikemas Dalam Menunjang Konektivitas Nasional. *Seminar Nasional Teknik Sipil UMS*.

Rosmeli, & Nurhayani. (2014). Studi Komperatif Ketimpangan Wilayah Antara Kawasan Barat Indonesia dan Kawasan Timur Indonesia. *Mankeu*, 456-463.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PROBLEM DAN SOLUSI PENINGKATAN INDUSTRI DAN JASA – JASA MARITIM INDONESIA[1]

Iqbal Fadil[2]

Abstract

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Hal tersebut menjadi faktor Geopolitik tersendiri bagi bangsa Indonesia karena setiap langkah kebijakan yang akan diambil pemerintah juga akan dipengaruhi oleh Letak Geografis Indonesia sebagai negara maritim. Bahkan sudah berulang kali dan dalam banyak forum internasional Presiden Jokowi menyampaikan sikap dan harapan-harapan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sebagai salah satu cita-cita dan tujuan nasional bangsa. Mengingat besar sekali potensi dan peluang Indonesia pada Industri dan Jasa-jasa Maritim yang terbuka lebar di era globalisasi ini, tentunya akan timbul beberapa Masalah yang harus dihadapi Indonesia dan harus segera ditemukan solusinya. Dari uraian diatas, maka didapatkanlah ***Rumusan Masalah*** *dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut : "Apa saja problem yang dihadapi Indonesia dalam peningkatan Industri dan jasa-jasa maritim di Indonesia serta bagaimana Solusinya?". Metodologi dalam pembuatan Paper ini adalah analisis data dari berbagai kejadian peristiwa menyangkut kemaritiman yang terjadi di Indonesia kemudian dideskripsikan menjadi sebuah pemikiran analisis beserta kesimpulan solusi dan saran kebijakan.*

Kata Kunci : Poros Maritim Dunia, Pertahanan Maritim, Keamanan Maritim, Diplomasi Maritim.

1 Paper ini telah dipresentasikan pada Konferensi Jasa Maritim Indonesia: Agenda, Aktor, dan Kebijakan, yang diselenggarakan oleh Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, UPN "Veteran" Yogyakarta bekerjasama dengan Kementrian Koordinator bidang Kemaritiman RI, di Yogyakarta, pada tanggal 26 November 2016.

2 Mahasiswa Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, UPN "Veteran" Yogyakarta, aktif dalam kegiatan kelompok studi Defensia di bidang pertahanan keamanan. Email: qbalbizkit@gmail.com

PENDAHULUAN

Di abad ke-21 ini Indonesia menyadari, sebuah transformasi besar sedang terjadi. Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Dengan pertumbuhan ekonomi rata-rata 7 persen pertahun, dengan total GDP sekitar USD 40 triliun, kawasan Asia Timur merupakan kawasan paling dinamis secara ekonomi. Sekitar 40 persen perdagangan dunia ada di kawasan ini. Dalam dinamika itu, laut akan semakin penting artinya bagi masa depan kawasan terkhususnya Indonesia.

Jalur laut yang menghubungkan dua samudera strategis (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik) merupakan jalur penting bagi lalu lintas perdagangan dunia. Bahkan, beberapa negara menjadikan laut sebagai sumber kemakmurannya sebut saja Inggris, Spanyol, Belanda, Amerika Serikat dan negara-negara Skandinavia. Negara-negara itu sangat menyadari bahwa laut dapat membawa kemakmuran dan kesejahteraan bagi bangsanya. Tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan 'lorong' lalu lintas maritim dunia. Dua samudera strategis itu juga menyimpan kekayaan besar (energi dan sumberdaya laut lainnya) yang akan menentukan masa depan kemakmuran di kawasan. Indonesia berada tepat di tengah-tengah proses perubahan strategis itu, baik secara geografis, geopolitik, maupun geo-ekonomi. Oleh karena itu, sebagai negara maritim, Indonesia harus dan akan terus menegaskan dirinya sebagai Poros Maritim Dunia, sebagai kekuatan yang berada di antara dua samudera: Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia juga membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat.

Sementara itu ancamannya (treats), era globalisasi yang semakin gencar baik dalam skala regional mau pun internasional untuk menggerogoti dunia kemaritiman Indonesia akan menjadi masalah tersendiri bagi Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dan dibutuhkan kerjasama serta peran aktif dari segala pihak untuk mewujudkan tercapainya cita-cita dan tujuan nasional bangsa sebagai negara Poros Maritim Dunia.

PEMBAHASAN

Dalam Paper ini, saya akan membahas Masalah dan Hambatan Industri dan Jasa-Jasa Maritim di Indonesia dari berbagai aspek pokok pembahasan baik Politik, Keamanan Pertahanan, Ekonomi, maupun Sosial beserta rumusan solusinya.

1. Pencurian Ikan dan SDA oleh Asing

Eksploitasi asing berupa pencurian terhadap sumber daya perikanan di kawasan perairan Indonesia masih marak terjadi dan menjadi yang paling utama permasalahan Kemaritiman Indonesia saat ini. Sudah saatnya Doktrin Maritim diwujudkan dengan tidak membiarkan pihak asing leluasa menangkap ikan dan memanfaatkan sumber daya pesisir, kelautan, dan pulau-pulau kecil Indonesia. Indonesia telah menderita kerugian yang sangat besar akibat beragam praktek ilegal yang dilakukan pihak asing tersebut.

Selain kerugian Ekonomi, ekosistem serta sumber daya alam pesisir juga mengalami kerusakan karena rentan terhadap perubahan. Jika kerentanan wilayah pesisir, laut dan pulau-pulau kecil tidak dipertimbangkan dalam pengelolaa. setarakan dengan Rupiah kerugian akibat praktik ilegal fishing mencapai Rp 600 triliun per tahunnya. Solusi dari masalah ini adalah perlunya koordinasi secara lintas kementerian, seperti Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Pertahanan, TNI, Bakamla karena pelakunya menyangkut warga negara asing (WNA) dan perlu peningkatan di sektor Militer beserta alutsistanya untuk pengawasan dan pengamanan maritim itu sendiri.

2. Penculikan dan Penyandraan WNI, Terorisme, Perdagangan Senjata, dan Perdagangan Manusia

Penculikan, Penyandraan, Perdagangan Manusia, maupun Penyelundupan Senjat dan obat-obat terlarang lewat laut, dan sindikat-sindikat kriminal terorganisir dari organisasi teroris internasional masih menjadi masalah serius di Indonesia sebagai negara Maritim baik dalam menjaga kawasan wilayah laut maupun melakukan negosiasi setelah proses pelanggaran hukum. Warga negara Indonesia masih sering menjadi korban penyanderaan dari kelompok yang diduga Abu Sayyaf disebabkan oleh anggapan bahwa pemerintah akan membayar tebusan terhadap nyawa para sandera tersebut. Untuk keempat kalinya dalam tiga bulan terakhir (April-Juli), WNI menjadi korban penyanderaan yang diduga dari kelompok Abu Sayyaf yang beroperasi di perairan Sabah, Malaysia dan di Filipina Selatan. Penyandera kemudian dilaporkan membawa tiga ABK yang bekerja di sebuah kapal ikan berbendera Malaysia ke arah perairan Tawi-Tawi di Filipina Selatan. Ini menjadi masalah tersendiri bagi kemaritiman Indonesia.

Namun, Inspektur Jenderal (Purn) Benny Joshua Mamoto, yang pada 2005 pernah terlibat operasi pembebasan ABK yang disandera Abu Sayyaf justru mengritik pendekatan pembebasan sandera yang dilakukan saat ini. Salah satunya soal kemungkinan pembayaran tebusan yang dilakukan oleh pemilik kapal, seperti yang disampaikan oleh Panglima TNI meski pemerintah tegas menyatakan dari satu negara ke negara lain menggunakan transportasi laut, karena dianggap lebih aman dan banyak jalannya. Indonesia sangat berpotensi terhadap ancaman ini mengingat jalut pelayaran laut di Indonesia sangat padat. Kemudian yang paling dikuatirkan adalah indikasi bahwa teroris berkeinginan menggunakan senjata pemusnah massal. Serangan ini akan semakin berbahaya jika sasarannya berupa kapal pengangkut minyak, bahan kimia, LNG ataupun kapal penumpang/ pesiar yang banyak berlalu lalang di wilayah perairan Indonesia.

Maka solusi terbaik untuk masalah tersebut melalui Peningkatan di sektor Militer yang lebih baik, dalam rangka Pengawasan maupun untuk Menindak Pelanggaran. Dapat dilakukan koordinasi antara TNI AL, AU, dan AD serta Bakamla.

3. Keamanan Perbatasan (Border Security) Yang Tak Kunjung Selesai

Sebagai negara maritim, dengan dua pertiga wilayah negaranya lautan, Indonesia masih saja mengalami beberapa problem terkait perbatasan wilayah. Pada 17 Juni lalu, TNI Angkatan Laut mengatakan pihaknya

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

telah melepaskan tembakan peringatan kepada sejumlah kapal nelayan berbendera Cina yang dituduh mencuri ikan di perairan Indonesia di dekat kepulauan Natuna.

Salah satu kapal nelayan dengan nomor lambung 19038 itu dapat dihentikan. TNI AL memastikan kapal itu milik nelayan Cina dengan jumlah ABK tujuh orang. Semuanya sudah diamankan di Pangkalan TNI AL di Ranai, Kepulauan Riau. Juru bicara Kementerian Luar Negeri Cina, Hua Chunying, berkeras bahwa kapal-kapal nelayan Cina beroperasi secara sah karena 'merupakan wilayah tradisional penangkapan ikan Cina'. Yang menjadi masalah adalah *sovereign right*, hak berdaulat pada Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Landas Kontinen.

ZEE adalah kawasan yang berjarak 200 mil dari pulau terluar dan di kawasan ZEE ini, Indonesia berhak untuk memanfaatkan segala potensi sumber daya alam yang ada, termasuk ikan. Pemerintah Cina menyebut klaim hak maritim ini tumpang tindih dan mengeluarkan peta kawasan sembilan garis putus-putus atau *nine-dashed lines* yang mencakup sekitar 90% dari 3,5 juta kilometer persegi perairan Laut Cina Selatan. Adapun Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dekat perairan Kepulauan Natuna masuk di dalamnya.

Bagian dari Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dianggap oleh pemerintah Cina sebagai *traditional fishing ground*. Dan jika kita melihat peta *nine-dashed lines*, memang bertumpang tindih dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Tetapi, yang jadi permasalahan, pemerintah Cina tidak punya dasar pada UNCLOS (konvensi PBB tentang hukum laut) dan hukum internasional. Alasan mereka adalah alasan sejarah.

Solusi Keamanan Perbatasann yang masih saja mengganggu eksistensi kemaritiman Indonesia itu sendiri dapat dicegah dan diatasi melalui proses Diplomasi baik itu bilateral maupun multilateral melalui forum seperti Asean dan KTT lainnya. Pemerintah tidak boleh melakukan pembiaran. Ketika dibiarkan kasus seperti diatas dibiarkan tentu Cina akan mengatakan Indonesia akan menerima. Lalu karena menerima, dianggap sebagai hukum kebiasaan internasional. Konsekuensinya, Indonesia seolah-olah mengakui nine-dashed lines dan wilayah tradisional penangkapan ikan nelayan Cina dan Doktrin Poros Maritim Dunia harus selalu diserukan oleh Pemerintah. Selain itu pengadopsian dan pengkajian terhadap Hukum Internasional perlu dilakukan oleh Indonesia.

4. Masih Minimnya Alutsista dan Teknologi Kemaritiman

Mengingat letak geografis Indonesia yang strategis berada diantara dua samudera dan dua benua, dengan luas laut sebesar 93.000 km, garis pantai sebesar 54,716 km dan memiliki sekitar 17,000 pulau, maka tidaklah berlebihan jika dikatakan bahwa kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia banyak terletak di laut. Namum, ada sejumlah permasalahan yang harus diselesaikan dalam pembangunan sektor kemaritiman ini. Salah satunya adalah angkatan laut kuat yang bisa digolongkan dalam 'World Class Navy' . Kita selalu mengeluhkan banyak bangsa asing yang mengeruk kekayaan laut Indonesia. Pelanggaran itu terjadi karena kekuatan yang menegakkan kedaulatan di laut sangat minim. Dalam periode lima tahun ini, Rp243 triliun uang pemerintah dianggarkan untuk digelontorkan ke sektor maritim. Tapi sayang, hanya Rp6 triliun dari Rp243 triliun tersebut yang akan dimanfaatkan untuk membeli kapal-kapal patroli baru. Mungkin anggota personel militer kita tercukupi,namun bagaimana mungkin hal ini dapat menguatkan sektor maritim, sementara alutsista kekuatan untuk mengamankannya sangat minim?

Sebagai gambaran, berdasarkan jurnal pertahanan tanggal 29 Oktober 2014 lalu, TNI AL kita memiliki jumlah personel sebanyak 65,000 personel, 2 kapal selam, 6 kapal perang kelas Freegate dan 24 kelas Corvette serta 20 kapal reaksi cepat. Dengan fakta demikian, sudah cukupkah kekuatan tempur TNI AL untuk mengcover seluruh wilayah laut Indonesia. Coba dibandingkan dengan Singapura, memiliki 5 kapal selam, 6 kapal kelas freegate dan corvette, serta 11 kapal reaksi cepat. Negara ini melindungi wilayah lautnya yang hanya 10 km^2.

Untuk anggaran TNI 2016 sebesar Rp 101 triliun. Jumlah ini meningkat dibandingkan tahun sebelumnya Rp 96,6 triliun. Anggaran tersebut akan diarahkan untuk membiayai program-program pada rencana strategis pemeliharaan dan perbaikan seluruh jenis alat utama persenjataan TNI. Pemeliharaan pesawat-pesawat milik TNI Angkatan Udara masuk dalam rencana

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

strategis tersebut. Jika dilihat secara keseluruhan, anggaran pertahanan tampak besar. Namun dari Rp102 triliun anggaran yang ada, hanya 77 persen untuk anggaran TNI. Itu pun dibagi untuk Mabes TNI dan tiga matra yang ada. Artinya, dukungan anggaran belum memadai jika dibandingkan dengan kebutuhan modernisasi alutsista TNI. Untuk AU saja, setelah dibagi dengan matra yang lain, anggaran yang mereka miliki hanya mampu untuk membeli dua unit F-16 baru yang harga satuannya sekitar Rp1,5 triliun.

TNI AL yang juga membutuhkan peremajaan. Seperti kata Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal) Laksamana TNI Ade Supandi, kapal perang jenis freegate milik TNI AL sudah terlalu tua. Namun kapal freegate sudah melakukan peremajaan mesin. Menurutnya, untuk alutsista TNI AL hampir 50 persen membutuhkan peremajaan, dan yang paling tua adalah kapal freegate yang merupakan bekas negara Belanda. Meski masih bisa digunakan untuk berpatroli sampai pada tahun 2020 mendatang, namun kemampuannya dalam operasi laut terus berkurang sehingga diperlukan peremajaan.

Solusi dari semua itu adalah perlu adanya strategi pertahanan negara yang mampu menjawab tiga hal yang mendasar, yakni apa yang dipertahankan dengan apa mempertahan kannya, serta bagaimana mempertahankannya. Maka sangat perlu adanya Peningkatan Pertahanan melalui penambahan anggaran militer, penambahan dan modernisasi teknologi alutsista militer serta pelatihan keamanan laut bersama. Minimal, pemerintah melakukan berbagai pembaharuan alutsista dan berbagai komponen tempur lainnya sehingga tercapai minimum essential forces untuk menjaga wilayah kedaulatan laut Indonesia.

Kemudian dari sektor teknologi kemaritiman, Indonesia masih tertinggal jauh dengan negara lain. Indonesia memerlukan teknologi yang mampu mendeteksi kemungkinan terjadinya pelanggaran hukum di laut dan mengidentifikasi jenis pelanggaran dan pelakunya secara langsung dengan komunikasi ataupun koordinasi ke sesama stakeholder di bidang keamanan maritim dan menentukan tindakan terhadap pelaku kejahatan dengan cara persuasif ataupun represif bila diperlukan. Penggunaan Electronic Warfare dan Satelit Militer sangat diperlukan Indonesia sebagai negara maritim namun Indonesia masih belum memilikinya. Sebab sebagai negara maritim, Indonesia memiliki segalanya. Bahkan jika dikalkulasi dan dikelola secara maksimal, kekayaan laut Indonesia mampu menyumbang pendapatan 1,2 triliun dolar AS. Kemudian, Indonesia juga memiliki beberapa sumber yang terkandung di laut Indonesia di antaranya cadangan migas mencapai 9,1 miliar barel masih terpendam, wisata bahari dan komoditas perikanan. Namun, untuk mengelolanya, kita memerlukan jaminan keamanan laut, dan itu bisa didapatkan jika kekuatan peralatan dan SDM yang menjaganya mencukupi.

5. Infrastruktur Yang Belum Memadai dan Regulasi Yang Masih Tumpang Tindih Membuat Jalur Distribusi Belum Efisien

Regulasi yang masih tumpang tindih dan konektivitas antar wilayah yang belum efisien membuat tingginya biaya pengangkutan kapal menjadi masalah tersendiri bagi industri dan jasa kemaritiman. Selama ini barang-barang dari Bitung yang akan diekspor ke Nagoya harus ke Surabaya lebih dulu, padahal jarak Bitung-Nagoya lebih dekat daripada jarak Bitung-Surabaya, ini membuat waktu tempuh yang kapal muat menjadi 41 hari. Proses sertifikasi ekspor kayu dari Papua yang harus dilakukan di Surabaya juga membuat biaya angkut barang menjadi lebih mahal. Masalah regulasi menjadi hal penting untuk segera dibenahi. Direktur Utama PT Pelindo IV Doso Agung memberikan contoh bahwa saat ini terjadi tumpang tindih kewenangan pengelolaan pelabuhan dimana pelabuhan yang dikelola oleh PT Pelindo adalah 112 pelabuhan komersial, sementara yang dikelola Kementerian Perhubungan ada sekitar 900 pelabuhan nonkomersial, dan tidak ada konektivitas antar keduanya.

Solusi dari masalah tersebut adalah perlunya peningkatan dan penambahan infrastuktur Industri dan Jasa-jasa Maritim, Industri Perkapalan, Realisasi Tol Laut, dan pelabuhan. Perlunya Peningkatan Koordinasi dengan Kementerian lainnya untuk membicarakan persoalan ini seperti Kementerian Perhubungan , dan Kementerian Perdagangan. Sebaiknya seluruh masalah kepelabuhanan diserahkan satu pihak, misal ke Pelindo, dan Kementerian Perhubungan cukup menangani regulasi dan infrastruktur saja,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sehingga birokrasi lebih sederhana dan terjadi efisiensi biaya.

Perlu juga adanya pembenahan pantai timur Sumatera karena saat ini tidak ada kapal muat yang dapat membawa barang dengan biaya lebih murah disana. Kemudian, laut di sebelah barat Sumatera, yaitu Padang, Sibolga, Meulaboh, juga belum optimal pemanfaatanya. Begitu juga di sebelah selatan Jawa, dari Genteng sampai Banten, juga Laut Jawa, masih harus dioptimalkan pemanfaatannya.

Makassar juga dapat diproyeksikan menjadi pelabuhan hub atau pengumpul untuk wilayah Timur Indonesia. Sehingga nantinya, barang komoditi yang hendak dikapalkan tidak lagi melalui Surabaya dan Tanjung Priok, waktu dwelling time pun juga dapat dikurangi apabila aturan yang tumpang tindih dapat dibenahi. Secara keseluruhan, SDM, sistem, dan sarana prasarana, semuanya perlu dikaji ulang dan diperbaiki.

Selain masalah tersebut, ketimpangan agraria kelautan dan ketimpangan infrastruktur juga harus menjadi bahasan yang serius bagi pemerintah mengingat Ketua Dewan Pembina Kesatuan Nelayan Tradisional (KNTI) Riza Damanik pada september 2014 lalu beliau mengatakan bahwa 70 persen infrastruktur ada di bagian barat Indonesia. Padahal, kekayaan sumber daya laut juga banyak terdapat pula di timur Indonesia. Sayangnya, industri maritim masih berpusat di Pulau Jawa. Usulan atau solusi jalan keluar yang bisa diambil oleh pemerintahan sudah selayaknya pemerintah melakukan moratorium untuk penangkapan 12 mil laut. Harus lebih jauh. Di atas "kepala burung" di Papua, yang mengambil (ikan) adalah bangsa lain. Dan jika nelayan-nelayan kita dapat berkonsentrasi mengurangi pengambilan ikan di 12 mil laut maka kita sekaligus akan merestorasi pesisir.

Cara lain untuk membantu menyelesaikan masalah yang kerap menimpa nelaya adalah Mendorong sistem informasi sampai ke kampung-kampung pesisir. Hal ini perlu dilakukan, misalnya seperti informasi cuaca dan lokasi ikan, yang mana hal ini akan membawa perubahan besar bagi nelayan karena sampai saat ini nelayan masih ditimpa masalah penguasaan informasi.

6. Belum Maksimalnya Pemanfaatan SDA dan Pariwisata Indonesia

Selama ini Indonesia telah lalai dalam memperhatikan kebutuhan domestik dengan terlalu banyak mengekspor. Pemerintah seharusnya mendorong pembangunan industri petrokimia dan turunannya supaya mengurangi impor. Ketahanan energi penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, karena ketergantungan terhadap impor minyak dapat membuat ekonomi Indonesia sulit bertumbuh. Untuk meningkatkan ketahanan energi dalam negeri, dapat dilakukan dengan meningkatkan investasi di bidang migas, mengembangkan kawasan pertumbuhan berbasis energi, membangun kilang minyak baru, membangun kilang mini, dan membangun jaringan pipa gas. Hal tersebut tentunya membutuhkan dukungan pendanaan dan tenaga insinyur. Dalam hal ini Peningkatan Riset Kelautan sangat diperlukan. Potensi Wisata Bahari Indonesia juga belum dimaksimalkan secara serius, sehingga perlu koordinasi dengan Kementrian ESDM dan Kementrian Pariwisata untuk memaksimalkan potensi maritim tersebut di bidang energi dan pariwisata.

7. SDM Kemaritiman Masih Rendah

Jumlah dan mutu SDM yang dihasilkan lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang maritim masih rendah akan menjadi masalah tersendiri bagi Industri dan Jasa-jasa Maritim di Indonesia. Hal ini diakibatkan oleh berbagai faktor, terutama bergesernya visi bangsa dari maritim menjadi daratan (kontinental) setelah masa pemerintahan Soekarno. Transformasi ini secara gradual mengakibatkan animo generasi muda terhadap profesi di bidang kemaritiman menurun. Tunas bangsa tersebut menganggap bekerja di bidang kemaritiman sangat riskan, beresiko tinggi, kotor dan kurang bergengsi.

Faktor lainnya yang juga jadi pemicu adalah biaya pendidikan di bidang maritim yang mahal. Sehingga sulit dijangkau oleh masyarakat strata sosial menengah ke bawah yang jumlahnya banyak, sekitar 60-70%. Faktor selanjutnya yang masih menjadi masalah yakni minimnya tenaga pendidik dan instruktur pelatihan yang bersertifikat. Sementara, sertifikat kompetensi yang diperolehnya pun tidak diakui secara internasional seperti yang terjadi di bidang perikanan. Belum lagi, penghargaan terhadap profesi di bidang maritim baik itu di dunia usaha

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maupun industri yang masih rendah.

Masyarakat Transportasi Indonesia mengakui saat ini Indonesia masih kekurangan tenaga kerja di industri pelayaran, karena baru terpenuhi 21% atau 1.500 orang dari kebutuhan yang mencapai 7.000 orang per tahun. Selain pelayaran, SDM bidang kemaritiman yang sebenarnya luas, angkutan lepas pantai (offshore) salah satunya masih didominasi tenaga asing. Sebaliknya, Kroasia justru surplus SDM di bidang maritim.

Sedangkan menurut Badan Pengembangan SDM Perhubungan, beberapa masalah SDM di bidang transportasi laut adalah per 1 Januari 2017, sertifikat pelaut Indonesia harus berbasis Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) tahun 1978 yang diamandemen tahun 2010. Selain itu tahun 2015, kebutuhan pelaut dalam negeri mencapai 16.000 orang dan pelaut luar negeri sebanyak 88.552 orang. Kemudian untuk tahun 2019, dibutuhkan 64.897 pelaut dalam negeri dan 93.478 pelaut luar negeri. Belum lagi, urusan SDM Kepelabuhanan yang memerlukan 6.630 orang, 2.155 orang untuk pelabuhan umum dan terminal khusus atau terminal untuk kebutuhan sendiri serta untuk mengantisipasi pembangunan 24 pelabuhan baru. Demikian pula untuk sektor lainnya. Kebutuhan tenaga kerja untuk perikanan juga masih kekurangan meski tengah mengalamai trend penurunan setiap tahunnya.

Jumlah tenaga pendidikan dan pelatihan di bidang kemaritiman terbatas. Jumlah tenaga pendidik dan instruktur yang bersertifikat di bidang kemaritiman masih minim. Infrastruktur pendidikan dan pelatihan di bidang kemaritiman belum terstandarisasi. Biaya penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan di bidang kemaritiman masih mahal. Pengakuan internasional terhadap lulusan dari lembaga pendidikan dan pelatihan kemaritiman di Indonesia relatif rendah. Indonesia belum aktif dalam meratifikasi peraturan-peraturan internasional di bidang kemaritiman. Sinergi antarlembaga pendidikan dan pelatihan baik internal kementerian mau pun lintas kementerian cenderung lemah.

Melihat Peluang (opportunites) tenaga kerja kompeten di bidang kemaritiman baik di sektor transportasi, kepelabuhan, kelautan dan perikanan, pariwisata serta energi SDM masih terbuka lebar dan ancaman globalisasi yang semakin gencar dan menggerogoti dunia kemaritiman Indonesia terutama dari aspek SDMmya, pemerintah dapat mendorong dan mengusulkan muatan kemaritiman untuk masuk ke dalam kurikulum sehingga mendorong kembalinya transformasi visi bangsa yang saat ini sudah bergeser ke visi daratan (kontinental) ke visi maritim. Pemerintah juga sebaiknya mendirikan lembaga pendidikan dan pelatihan yang baru untuk memenuhi kekurangan SDM di bidang kemaritiman yang belum terpenuhi dari lembaga yang ada saat ini. Kriterianya, diutamakan fokus ke pendidikan vokasi. Terintegrasi untuk semua bidang kemaritiman (kementerian di bawah Kementerian Koordinator/Kemenko Bidang Kemaritiman). Kurikulum, infrastruktur dan SDM nya berstandar internasional untuk memenuhi SDM nasional dan internasional. Pemerintah juga perlu melakukan penguatan program sertifikasi di bidang kemaritiman bagi SDM yang belum memiliki standar kompetensi sesuai peraturan yang dirujuk sehingga, seluruh pelaut Indonesia tidak ada yang tanpa sertifikat (ilegal).

KESIMPULAN

Sebagai negara maritim yang terdiri dari 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya tidak terlepas dari laut. Kemakmuran dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera. Dari berbagai macam uraian Masalah atau Problem yang dihadapi Indonesia diatas ternyata masih banyak sekali masalah yang menjadi penghambat bagi Peningkatan Industri dan Jasa-jasa Maritim Indonesia. Banyak sekali tantangan yang harus dihadapi oleh Indonesia baik dari sektor Keamanan Pertahanan, Diplomasi, Ekonomi, Sosial, Mapun Politik. Ada beberapa hal yang harus digaris bawahi dan menjadi koreksi bersama, terutama dalam memandang Keamanan Maritim itu sendiri, harus melalui kajian yang dalam baik dan mendalam dari dimensi Keamanan Tradisional dan Non-Tradisonal. Pemerintah juga melakukan upaya peningkatan Mutu SDM Kemaritiman. Peningkatan *Political Will* dalam Kemaritiman seperti Doktrin PMD dan Diplomasi Maritim baik itu Bilateral maupun Multilateral sangat perlu dilakukan dan harus selalu disampaikan baik dalam forum bilateral maupun multilateral

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

untuk menghilangkan sumber konflik di laut perlahan-lahan dan mengakkan *Soverign Rights* di negara sendiri dan mengantisipasi pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, serta pencemaran laut. Kemudian aspek pertahanan dan keamanan maritim itu sendiri dapat ditingkatkan melalui penambahan dan modernisasi teknologi alutsista militer, pengadopsian Electronic Warfare dan Satelit Militer, serta Latihan Keamanan Laut bersama

Peningkatan Harmonisasi dan Koordinasi Antar Kementrian yang masih terjadi sampai saat ini harus segera diselesaikan dan diharapkan dapat mengurangi tumpang tindihnya aturan atau kebijakan yang masih mempersulit rakyat dan membuat arus lalu lintas indsutri laut tidak efisien, serta Peningkatan dan Perbaikan Infrastruktur, Pembenahan Jalur Distribusi yang Lebih Efisien dapat dilakukan melalui realisasi Tol Laut dan Perbaikan Pelabuhan diseluruh titik strategis demi mengurangi Kesenjangan distribusi Infrastruktur juga harus segera dibenahi dan menjadi fokus pemerintah.

Meninjau begitu banyaknya potensi konflik dan pelanggaran yang dapat terjadi di kelautan kita, maka perlu dilakukan adanya kajian terhadap Hukum Laut domestik terhadap pengadopsian Hukum Internasional di sektor kelautan. Rendahnya Riset Kelautan saat ini akan menjadi masalah bagi Indonesia di masa yang akan datang mengingat ketahanan energi domestik yang masih belum maksimal. Upaya Pemanfaatan SDA maupun Pariwisata sangat penting dilakukan dan masih perlu untuk terus dikembangkan dalam rangka usaha memaksimalkan potensi yang ada untuk mencukupi dan mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia, yang mana semua itu memerlukan peran dan kontribusi aktif dari semua pihak. Pada intinyan adalah, kekayaan maritim harus digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan dan kemakmuran rakyat, serta menjadi alat yang menyatukan dan bukan memisahkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Joko Widodo, Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (PresidenRI.Go.Id, 13 November 2015) http://presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html diakses pada 24 Oktober 2016

Mad/Mok, Ini Doktrin Jokowi di East Asia Summit Tentang Poros Maritim Dunia (Detiknews, 13 November 2014) http://news.detik.com/berita/2747254/ini-doktrin-jokowi-di-east-asia-summit-tentang-poros-maritim-dunia diakses pada 23 Oktober 2016

Hiz/FMB, Hambatan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia (Beritasatu, 20 Agustus 2014) http://www.beritasatu.com/nasional/203842-hambatan-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia.html diakses pada 22 Oktober 2016

Henny Rachma Sari, Menteri Susi kesal pencurian ikan rugikan Indonesia Rp 600 T/ tahun (Merdeka, 30 Maret 2015) https://www.merdeka.com/uang/menteri-susi-kesal-pencurian-ikan-rugikan-indonesia-rp-600-ttahun.html diakses pada 22 Oktober 2016

Tabita Diela, Tiga masalah mendasar maritim (Kompas, 7 September 2014) http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/09/07/164541826/Tiga.Masalah.Mendasar.Maritim.Indonesia diakses pada 24 Oktober 2016

Isyana Artharini, Penyebab penculikan WNI kembali terulang (BBC, 12 Juli 2916) http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/07/160711_indonesia_penyanderaan_wni diakses pada 22 Oktober 2016

Jerome Wirawan, Hak berdaulat Indonesia di Zona Ekonomi Eksklusif (BBC, 22 Juni 2016)http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/06/160621_indonesia_natuna_cina_indonesia diakses pada 23 Oktober 2016

Goldenheart Radio, SISTEM PERTAHANAN DAN KEAMANAN NEGARA MARITIM (GoldenHeart Radio, 8 Juni 2016) http://www.goldenheart.id/Kemaritiman/sistem-pertahanan-dan-keamanan-negara-maritim.html diakses pada 23 Oktober 2016

Akmal Husaini, Poros Maritim Butuh Kekuatan Laut Kelas Dunia (Kompasiana, 21 Agustus 2015) http://www.kompasiana.com/akmal-husaini81/poros-maritim-butuh-kekuatan-laut-kelas-dunia_55d6cfd9ac9273fd07c43ce0 diakses pada 23 Oktober 2016

Diego, Poros Maritim Dunia & Regulasi Tumpang Tindih (JakartaGreater, 27 Agustus 2016) http://jakartagreater.com/poros-maritim-dunia-regulasi-tumpang-tindih/ diakses pada 23 Oktober 2016

Penulis Joko Sriyono, Menko Luhut: Pemerintah Bangun Kembali Narasi Kemaritiman (SenayanPost, 13 Agustus 2016) http://www.senayanpost.com/menko-luhut-pemerintah-bangun-kembali-narasi-kemaritiman/ diakses pada 23 Oktober 2016

Ade Irma Junida, Luhut akan tingkatkan koordinasi benahi kepelabuhanan poros maritim dunia (AntaraNews, 14 September 2016) http://www.antaranews.com/berita/584279/luhut-akan-tingkatkan-koordinasi-benahi-kepelabuhanan-poros-maritim-dunia diakses pada 23 Oktober 2016

Tubagus Haeru Rahayu, Krisis SDM Mengancam Poros Maritim Dunia (Neraca, 22 Oktober 2015) http://www.neraca.co.id/article/60455/krisis-sdm-mengancam-poros-maritim-dunia diakses pada 23 Oktober 2016

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PUSAKA SEJARAH MARITIM DI INDONESIA: KHASANAH, TANTANGAN, DAN STRATEGI PERLINDUNGANNYA[1]

Abdul Wahid

Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada
kang_ahid@ugm.ac.id

Abstrak

Sebagai sebuah negara kepulauan, Indonesia memiliki sejarah panjang dan peradaban maritim yang kaya. Lautan dan pantai telah menjadi faktor penting yang membentuk kehidupan sosial, ekonomi, dan identitas kultural negeri ini, yang semuanya diwariskan secara historis dari generasi ke generasi. Sayangnya, warisan sejarah maritim ini, baik yang bersifat bendawi maupun non-bendawi, kini secara perlahan mulai memudar dan bahkan terancam punah. Hal ini disebabkan oleh gabungan beberapa faktor diantaranya kurangnya kesadaran publik tentang keberadaannya, absennya upaya dari pemangku kepentingan untuk memliharanya, dan eksploitasi destruktif sumberdaya laut dan pantai. Makalah ini menyajikan sebuah ulasan tentang kekayaan warisan sejarah maritim Indonesia, baik yang bersifat bendawi maupun non-bendawi, kondisi terkini mereka termasuk tantangan dan ancaman yang dihadapinya, dan strategi-strategi yang bisa diterapkan untuk melindunginya. Melalui diskusi tersebut, makalah ini bermaksud memberikan kontribusi pada upaya-upaya yeng terus dilakukan di Indonesia dan di negara-negara lainnya untuk mempromosikan makna penting warisan sejarah maritim, dan untuk membangun kesadaran akan pentingnya melakukan aksi-kolektif untuk menginventarisir, mengkaji, melindungi dan menyelamatkan mereka dari kepunahan.

***Kata kunci**: pusaka sejarah maritim, warisan sejarah bendawi and non-bendawi, Indonesia, sejarah.*

MARITIME HISTORY HERITAGE IN INDONESIA: REPERTOIRE, CHALLENGES AND IT'S PROTECTION STRATEGIES

Abstract

As an archipelagic country, Indonesia has a rich and long maritime history and civilization. Marine and coastal resources have been an essential factor in shaping the social, economy, and cultural identity of the nation, which was transferred historically from generation to generation. Unfortunately, these rich maritime historical heritages, both tangible and intangible, are slowly fading away and even at risk of extinction. This is resulted from a combination of several factors, namely the lack of public awareness about their existence, the absence of initiatives from stakeholders to preserve them and the destructive exploitation of marine and coastal resources. This paper provides a survey on the richness of Indonesian maritime heritages, tangible as well as intangible ones, their current situations, including the threathening challenges, and the strategis that may be applied to preserve and protect their existence. In so doing, the papers seeks to contribute to the ongoing efforts in Indonesia and elsewhere in promoting the important of maritime heritages and the need to initiate a collective-action to inventorize, study, preserve, and hence save them from the risk of extinction.

***Keywords**: maritime heritages, tangible and intangible heritages, Indonesia, history*

1 Makalah ini merupakan pengembangan dari kertas kerja yang disampaikan dalam acara *Lawatan Sejarah Regional 2016, Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta*. Hotel Dina, Pemalang, 24 Mei 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

I. PENDAHULUAN

Secara geografis, Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki sekitar 13.000 gugusan pulau dengan garis panjang pantai kurang lebih 99.093 km,[2] yang juga merupakan terpanjang di dunia. Dari sudut pandang geo-politik dan ekonomi, kepulauan Indonesia dianggap memiliki posisi yang strategis karena berada di antara bentangan benua Asia dan Australia dan di perlintasan Samudra Hinda dan Pasifik. Kajian historis dan arkeologis telah membuktikan bahwa dengan kondisi geografis tersebut kepulauan Nusantara telah menjadi bagian dari dinamika sejarah global migrasi manusia Austronesia sejak periode kuno (pra-sejarah) (Bellwood, 2006) dan jaringan kegiatan perdagangan maritim dan pertukaran budaya dan agama sejak periode modern awal (Chaudhuri, 1985). Oleh karena itu, kepulauan Nusantara tidak hanya memiliki budaya dan peradaban maritim yang kuat, diantaranya ditandai dengan kemunculan berbagai kekuatan politik dan ekonomi berbasis maritim, tetapi juga sejarah panjang maritim dan berbagai peninggalannya yang luar biasa kaya.

Meski demikian, sejarah juga mencatat bahwa sejak Abad ke-16 Nusantara sebagai kekuatan maritim dunia mengalami titik balik yang dahsyat. Kedatangan bangsa-bangsa Eropa, awalnya Portugis dan Spanyol kemudian Belanda dan Inggris, secara perlahan melumpuhkan dan bahkan menghancurkan kekuatan-kekuatan politik ekonomi utama di seluruh Nusantara dan mengambil alih kedaulatan dan kekuasaan atas maritim Nusantara. Momentum inilah yang 'diratapi' oleh Pramoedya Ananta Toer lewat dalam salah satu karyanya yang berjudul 'Arus Balik' (Toer, 1995). Dalam karya tersebut, sang penulis menggambarkan keruntuhan Majapahit sebagai kekuatan utama maritim Nusantara dan 'kekuatan peradaban dari utara', telah menghentikan kontribusi Nusantara dalam 'dialog peradaban global utara – selatan'. Akibatnya, pada periode sejarah berikutnya Nusantara tidak saja kehilangan kekuatan peradaban yang bisa mengimbangi arus gelombang peradaban dari selatan; lebih buruk lagi Nusantara kemudian menjadi wilayah taklukan kekuatan maritim dari selatan, Portugis – Inggris – Belanda, yang kemudian memaksa penduduk Nusantara 'memunggungi laut' dan berkonsentrasi pada daratan, pada peradaban agraris pedalaman (Farid, 2014).

Terlepas dari hancurnya basis kekuatan politik-ekonomi maritim Nusantara, dan menjadikannya sebagai pusat eksploitasi agraris utamanya Jawa, kekuatan imperialisme Belanda tidak sepenuhnya mampu menghancurkan budaya bahari dan ekonomi kelautan penduduk di berbagai kawasan pesisir Nusantara. Nelayan dan pelaut Bugis, Mandar, Madura, Jawa, Melayu, Ternate, dan suku bangsa lain tetap menjadikan laut sebagai sumber kehidupan mereka, meskipun seringkali dianggap illegal oleh otoritas kolonial yang mengklaim dirinya sebagai penguasa politik tertinggi di Nusantara. Pelayaran dan pelabuhan 'tradisional', demikian aktivitas bahari penduduk bumiputra dikategorikan oleh penguasa kolonial, tetap hidup melayari lautan Nusantara bersama-sama dengan kapal-kapal raksasa berteknologi modern milik pemerintah kolonial. Mereka juga tetap menghubungkan gugusan pulau-pulau Nusantara dan berlabuh di pelabuhan-pelabuhan kecil 'tradisional' maupun pelabuhan raksasa yang dikelola secara modern oleh pemerintah Hindia Belanda (Lapian, 1991).

2 Ini merupakan perhitungan terbaru Badan Informasi Geospasial (BIG) Indonesia, yang merevisi data PBB tahun 2008 yang menyatakan garis pantai Indonesia adalah 95.181 km. Lihat http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan demikian, bisa dikatakan bahwa sejarah maritim Nusantara sebenarnya tidak pernah mengalami keterputusan, namun sebaliknya kesinambungannya terjaga walaupun dengan alur dan dinamika yang berbeda karena kehadiran kolonialisme Belanda. Dari sudut pandang studi warisan sejarah (*heritage studies*), Indonesia tetap memiliki kekayaan yang luar biasa melimpah, yang penting dikenali dan dilestarikan oleh segenap bangsa Indonesia. Lalu apa sajakah warisan sejarah maritim Nusanatara tersebut? Sejauh mana kita sudah mengenali, memahami dan mencoba untuk melestarikannya? Lalu kendala apa saja yang ada di lapangan yang harus diatasi oleh pemerintah dan masyarakat untuk menyelamatkan warisan sejarah tersebut dan menjadikannya sebagai pusaka sejarah Indonesia? Artikel ini akan berusaha menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut. Namun sebelumnya, akan dibahas terlebih dahulu definisi dan ruang lingkup warisan sejarah maritim, dan kemudian memetakan warisan sejarah maritim Indonesia dan berbagai ancaman dan tantangan untuk menyelamatkannya.

II. PUSAKA SEJARAH (*HERITAGE*): DEFINISI DAN CAKUPAN

Menurut sebagian ahli, *heritage* merupakan istilah yang cukup sulit didefinisikan. Hal ini dikarenakan dalam prakteknya para pelaku, pengamat, dan masyarakat umum seringkali memiliki pandangan berbeda tentang apa yang bisa atau tidak bisa dimasukan ke dalam kategori *heritage.* Secara etimologis, *Kamus Oxford Dictionary* versi daring menyebutkan bahwa kata tersebut merupakan serapan dari Bahasa Perancis kuno *heriter,* artinya warisan atau mewariskan; kamus tersebut menjelaskan bahwa *heritage* adalah: "*valued objects and qualities such as historic buidings and cultural traditions that have been passes down from previous generation*" (benda-benda dan kualitas yang bernilai seperti bangunan dan tradisi yang telah diturunkan dari generasi sebelumnya (kepada generasi sekarang) (http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/heritage). Sementara itu, secara terminologis, beberapa ahli telah memberikan definisi yang berbeda tentang *heritage.* Peter Howard, misalnya, mendefinisikannya sebagai berikut:

> "Heritage is taken to include everything that people want to save, from clean air to morris dancing, including material culture and nature. It is all-pervasive and concerns everyone." (Howard, 2003)
>
> (*Heritage* mencakup segala sesuatu yang ingin diselamatkan oleh orang-orang, dari udara bersih hingga tarian moor, termasuk budaya material dan alam. Ia ada dimana-mana dan berkaitan dengan semua orang).

Definisi Howard di atas, dianggap masih sangat umum dan belum mempertimbangkan kerumitan proses penetapan sebuah *heritage,* yang penuh dengan tumpang tindih klaim dan kepentingan. Sebagaimana dikemukakan oleh Turnbridge & Ashworth, pada dasarnya *heritage* adalah sebuah produk kontemporer yang dibentuk dari sejarah ('*a contemporary product shaped from history*') (Turnbridge & Ashworth, 1996). Pendapat tersebut menyiratkan bahwa *heritage* bersifat subyektif dan ditentukan oleh kepentingan masa sekarang. David Harvey menegaskan bahwa *heritage* pada dasarnya merupakan konsep yang penuh dengan nilai dan kepentingan, yang berkaitan erat dengan kepentingan komodifikasi ekonomi dan kultural, yang secara intrinsik merefleksikan sebuah hubungan dengan masa lampau, terlepas bagaimana masa lampau itu difahami dan didefinisikan (Harvey, 2001). Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, definisi konsep *heritage* tidak semata-mata mengacu pada benda atau material bersejarah tertentu, melainkan juga mencakup proses sejarah yang bersifat material maupun non-material berdasarkan kepentingan masa sekarang dan masa mendatang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam konteks Indonesia, kata atau konsep *heritage* seringkali diterjemahkan sebagai 'pusaka sejarah'. Hal ini utamanya mengacu pada 'Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia' (*Indonesia Charter for Heritage Conservation*) yang dirumuskan oleh Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia pada tahun 2003, dan menjadi dokumen acuan bagi para pelaku dan pemerhati perlindungan warisan/pusaka sejarah Indonesia.[3] Mengikuti konvensi internasional dan literatur ilmiah, piagam tersebut menetapkan bahwa pusaka Indonesia terdiri dari tiga jenis pusaka, yaitu pusaka alam, pusaka budaya, dan pusaka saujana. Piagam tersebut menjelaskan ketiga jenis pusaka tersebut sebagai berikut: *pertama*, pusaka alam adalah hasil bentukan alam yang istimewa; *kedua*, pusaka budaya adalah hasil cipta, rasa, karsa, dan karya yang istimewa dari lebih 500 suku bangsa di Tanah Air Indonesia, secara sendiri-sendiri, sebagai kesatuan bangsa Indonesia, dan dalam interaksinya dengan budaya lain sepanjang sejarah keberadaannya; dan *ketiga*, pusaka saujana adalah gabungan pusaka alam dan pusaka budaya dalam satu kesatuan ruang dan waktu. Dari sisi bentuk dan tampilannya ketiga pusaka tersebut dikelompokan menjadi dua, yaitu pusaka berwujud (*tangible*) dan pusaka tidak berwujud (*intangible*). (Ciloto, 2003:1-2).

Menurut John Carman, pusaka sejarah yang berwujud mencakup tiga kategori besar, yaitu obyek, situs, dan lanskap atau saujana. Yang dimaksud obyek adalah benda-benda yang bisa berpindah tempat namun tetap solid,contohnya produk seni, kerajinan tangan, artefak, keramik, produk-produk logam, *ecofact*, tulang belulang, dan sebagainya. Secara umum obyek-obyek tersebut bisa menjadi kepemilikan pribadi yang bersifat eksklusif; artinya orang maupun lembaga tertentu bisa memperoleh klaim kepemilikan atas benda-benda bersejarah tersebut. Sementara itu, situs adalah benda-benda yang tidak bisa berpindah tempat dan terikat pada lokalitas tertentu (*fixed and bounded*), sehingga kalau dipindahkan akan kehilangan makna historisnya. Termasuk dalam kategori situs ini adalah monumen, candi, gedung atau arsitektur, dan sebagainya. Secara umum, benda-benda tersebut tidak bisa dimiliki oleh perorangan dan menjadi obyek pemeliharaan atau pengawasan kolektif sebuah komunitas atau negara. Terakhir, lanskap atau sujana adalah ruang terbuka yang berisikan konteks, gambaran tertentu, kluster dan kompleks monumen, pola lingkungan atau bangunan tertentu, pemandangan dan lanskap peninggalan budaya dari periode sejarah tertentu (Carman, 2002)

Selain difahami sebagai benda-benda warisan atau pusaka sejarah, beberapa literatur menyebutkan bahwa *heritage* juga bermakna sebagai proses atau aktivitas sosial (*social praxis*) yang bertujuan melindungi pusaka-pusaka sejarah tersebut. Aktivitas terkait *heritage* tersebut umumnya ada lima, yaitu 1) proses inventarisasi berkelanjutan warisan-warisan sejarah yang dianggap penting; 2) proses legislasi perlindungan warisan sejarah; 3) upaya peningkatan kapasitas dan profesionalisme pengelola warisan sejarah; 4) konsultasi dan partisipasi para pemangku kepentingan, dan 5) evaluasi berkesinambungan peran dan tanggungjawab para professional, stakeholder, dan pemerintah (McKercher & Hilary, 2002).

Di banyak negara, lembaga-lembaga utama yang menjalankan fungsi *heritage* atau pemeliharaan pusaka sejarah adalah museum dan galeri seni, perpustakaan, kantor arsip, dan open air museum. Museum dan galeri seni merupakan lembaga yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan karya-karya seni, artefak, dan benda-benda bernilai sejarah lainnya. Sementara perpustakaan difungsikan sebagai lembaga penyimpan, dan pengelola produk-produk cetakan seperti buku, majalah, koran; dan non-cetakan lainnya terutama manuskrip dan dokumen visual-audiovisual. Kantor arsip pada umumnya

3 Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia dan International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), "Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia" (Ciloto, 2003), hlm. 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menyimpan dokumen-dokumen arsip pemerintahan, organisasi swasta dan koleksi pribadi. Adapun *open air* museum merupakan lembaga yang didirikan untuk memelihara dan menjaga kelestarian sebuah lanskap atau saujana, baik itu artistektur, situs, monument, dan kawasan cagar budaya/alam lainnya. Selain keempat lembaga tersebut, seiring perkembangan teknologi informasi, dewasa ini juga telah dikembangkan konsep museum baru berbasis teknologi digital, yang biasa disebut museum virtual. Pada umumya museum virtual tersebut bertujuan untuk mengkoleksi, memelihara dan menyebarluaskan berbagai jenis informasi kesajarahan dengan tema tertentu.[4]

III. PUSAKA SEJARAH MARITIM INDONESIA

Sebagai negara-bangsa bahari, dengan sumber daya alam dan lingkungan geografis maritim yang kaya dan melimpah tentunya Indonesia memiliki sejarah, budaya dan pusaka sejarah maritim yang juga sangat kaya. Mengikuti definisi *National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Department of Commerce* Amerika Serikat, pusaka sejarah maritim mencakup semua jenis sumber daya (*resources*) yang memiliki nilai historis, kultural dan arkeologis yang memiliki nilai komersial dan kultural, baik yang bersifat berwujud maupun tidak berwujud (*tangible and non-tangible ones*). Lebih lanjut, lembaga ini menjelaskan bahwa:

> *"Maritime heritage includes not only physical resources such as historic shipwrecks and prehistoric archaeological sites, but also archival documents and oral histories. Maritime heritage can also include the stories of indigenous cultures that have lived and used the oceans for thousands of years. (http://oceanservice.noaa.gov/facts/marheritage.html)*
>
> (Pusaka sejarah maritim mencakup tidak hanya sumberdaya-sumberdaya yang bersifat fisik, seperti bangkai kapal karam dan situs-situs arkeologis prasejarah, tetapi juga dokumen-dokumen arsip dan sejarah-sejarah lisan. Pusaka sejarah maritim dapat juga mencakup cerita-cerita lokal dari kebudayaan bumiputra yang telah hidup dan memanfaatkan lautan selama ribuan tahun lamanya).

Berdasarkan pengertian tersebut, pusaka sejarah maritim di Indonesia juga memiliki komponen-komponen yang bersifat bendawi berwujud, nonbendawi tidak berwujud dan lingkungan keduanya yang terikat satu sama lain sebagai saujana. Bagian berikut akan membahas khazanah pusaka maritim yang dimiliki Indonesia, baik itu pusaka sejarah yang berwujud (*tangible maritime heritage*) maupun yang tidak berwujud (*intangible maritime heritage*).

A. Pusaka Maritim Bendawi (Berwujud)

Berdasarkan pengamatan langsung dan survey literatur, maka pusaka maritim yang bersifat bendawi dan berwujud yang banyak ditemukan di Indonesia diantaranya adalah:

1). *Pelabuhan, kolam pelabuhan, peti kemas, crane, timbangan, dan sejenisnya*. Indonesia memiliki banyak pelabuhan komersial baik yang sudah berskala internasional maupun nasional. Pelabuhan-pelabuhan komersial yang berskala internasional terletak di kota-kota utama perdagangan

4 Dalam laman resmi mereka, the *Virtual Museum Transnasional Network*, sebuah lembaga nirlaga berbasis di Eropa, mendefinisikan museum virtual sebagai berikut:

"… a digital entity that draws on the characteristics of a museum, in order to complement, enhance, or augment the museum experience through personalization, interactivity and richness of content." (Sebuah entitas digital yang memiliki karakteristik sebuah museum, yang memiliki tujuan untuk melengkapi, mendorong, atau memperluas pengalaman menjelajahi museum melalui proses personalisasi, interaktivitas, dan kekayaan isi".)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan pelayaran Indonesia. Beberapa pelabuhan tersebut terletak di Jawa, diantaranya adalah Pelabuhan Tanjung Priuk dan Sunda Kelapa di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Mas di Semarang, Pelabuhan Cirebon di Cirebon, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, dan Pelabuhan Cilacap di Cilacap. Selain pelabuhan-pelabuhan modern dan berskala besar tersebut, terdapat pula pelabuhan-pelabuhan kecil yang berskala nasional dan umumnya melayari jalur pelayaran domestik dan aktivitas penangkapan ikan di sepanjang pantai utara maupun selatan Jawa. Di Sumatra terdapat Pelabuhan Belawan dan Sibolga di Sumatra Utara, Pelabuhan Teluk Bayur di Padang, dan Pelabuhan Bakauheni. Seperti halnya di Jawa pelabuhan-pelabuhan kecil juga tersebar di sepanjang pantai timur dan barat pulau Sumatra. Pelabuhan besar lainnya adalah Pelabuhan Makassar di Sulawesi Selatan, Pelabuhan Banjarmasin di Kalimantan, dan masih banyak lagi lainnya. Pelabuhan-pelabuhan tersebut sebagian besar saat ini dikelola oleh Perusahaaan Negara PT. Pelindo I, Pelindo II dan Pelindo III. Pelabuhan-pelabuhan tersebut memiliki berbagai fasilitas pendukung seperti kolam pelabuhan, crane dan alat angkut, serta timbangan. Semua pelabuhan dan fasilitas tersebut memiliki sejarah yang panjang, yang bisa dirunut ke belakang ke masa kolonial, dan bahkan sebagian pelabuhan tersebut sudah ada sejak zaman pra-kolonial.

2). *Gedung-gedung bersejarah yang ada di dalam dan di sekitar pelabuhan*. Fasilitas pendukung lainnya yang bisa ditemukan di hampir semua pelabuhan komersial tersebut di no. 1 adalah gedung-gedung bersejarah yang terletak di daratan. Gedung-gedung tersebut terdiri dari gedung perkantoran, menara pengawas, gudang-gudang, dan sebagainya. Gedung dan arsitektur tersebut di sejumlah pelabuhan besar sudah dibangun sejak abad ke-19 oleh otoritas pelabuhan kolonial, sehingga memiliki makna historis yang penting. Sebagian besar gedung tersebut saat ini berada dalam kondisi yang memprihatinkan, tidak terurus dan bahkan hampir roboh. PT Pelindo hanya menggunakan sejumlah kecil bangunan-bangunan tua tersebut untuk mendukung operasinya, dan membiarkan sisanya tidak terawat.

3). *Perahu, kapal, galangan kapal (dok), dan sejenisnya*. Benda-benda bersejarah lain yang juga penting di dalam dan di sekitar pelabuhan di Indonesia adalah perahu, kapal, galangan kapal, alat tangkap ikan, dan semua benda yang mengapung di perairan di sekitar pelabuhan. Indonesia memiliki khasanah perahu tradisional yang sangat kaya. Hampir di setiap pulau dan kelompok etnik pelaut memiliki corak perahu dan kapalnya sendiri. Beberapa yang sangat dikenal misalnya adalah perahu phinisi, perahu jukung, perahu layang, dan sejenisnya. Demikiana pula halnya dengan kapal-kapal modern peninggalan masa kolonial, sebagian masih bisa ditemukan di sejumlah pelabuhan di Indonesia, meskipun kondisinya juga tidak semuanya terpelihara dengan baik. Hal yang sama juga berlaku dengan dok atau galangan kapal tempat untuk perbaikan kapal. Beberapa masih berfungsi atau difungsikan, namun sebagian lain sudah tidak terawat atau terancam punah. Untuk yang terakhir bisa dicontohkan Pulau Onrust di Kepulauan Seribu, yang merupakan bekas galangan kapal sejak zaman VOC. Dewasa ini hampir sudah tidak bisa disaksikan lagi jejaknya.

4). *Bangkai kapal atau perahu dan semua benda arkeologis bawah laut.* Indonesia juga dikenal memiliki kekayaan bawah laut yang melimpah berupa benda-benda arkeologis dan bangkai kapal (*shipwreck*). Bangkai kapal yang ada di Indonesia tidak hanya kapal-kapal milik pelaut atau perusahaan Indonesia semata, tetapi juga kapal-kapal internasional yang datang melayari lautan Indonesia. Indonesia merupakan salah satu mata rantai penting pelayaran dunia sejak zaman pra-kolonial, sehingga bukanlah hal yang aneh jika banyak ditemukan bangkai-bangkai kapal tua maupun modern

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terdampar di perairan Indonesia. Sebagian kapal tersebut memiliki muatan benda-benda bernilai ekonomis tinggi, yang kemudian dianggap sebagai peninggalan dan khasanah kekayaan arkeologi maritime Indonesia.

5). *Tempat pelelangan ikan, pasar, alat-alat angkut, dan alat tangkap ikan lain*. Pusaka sejarah maritim berikutnya yang banyak ditemukan di pelabuhan dan kota-kota pelabuhan di Indonesia adalah pasar ikan, tempat pelelangan ikan, alat-alat angkut dan alat tangkap ikan lainnya yang biasa dipergunakan oleh para nelayan. Hampir di semua pelabuhan penangkapan ikan, ditemukan pasar dan tempat pelelangan ikan, yang keberadaanya sudah sangat tua, sejak abad-abad awal nusantara. Sebagian fasilitas tersebut diperbaiki dan dikembangkan pada masa kolonial, dan juga masa kemerdekaan. Namun secara umum, kondisi dan perawatan fasilitas tersebut umumnya kurang memadai, terlebih di daerah-daerah yang jauh dari pusat kota atau pusat ekonomi utama.

6). *Arsip, buku, majalah, foto, rekaman suara, film, dan dokumen lainnya.* Aktivitas pelabuhan dan otoritas administrasi pelabuhan pastinya meninggalkan berbagai bentuk dokumen, baik arsip, buku, foto, film, majalah, Koran, dan rekaman lain yang bersifat visual, audio, dan audio-visual. Dokumen-dokumen tersebut sangat penting artinya sebagai pusaka sejarah maritim Indonesia. Sebagian kecil saja dari dokumen-dokumen tersebut yang sudah disimpan di kantor-kantor arsip yang ada, sebagian besar lainnya masih di simpan oleh kantor-kantor otoirtas pelabuhan, atau kantor-kantor perusahaan swasta yang bergerak di sektor maritim di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia.

7). *Saujana dalam bentuk benteng Belanda, pemukiman nelayan, dan pantai.* Sejumlah kota pelabuhan di Indonesia juga memiliki kekayaan sejarah peninggalan militer kolonial Belanda dan Jepang, yang utamanya berupa benteng-benteng pertahanan. Benteng-benteng tersebut sebagian besar sudah diidentifikasi dan masuk daftar benda cagar budaya, sehingga relatif terlindungi dan terpelihara. Meski demikian, sebenarnya saujana lain yang juga penting dan hampir bisa ditemukan di semua daerah pemukiman di wilayah pesisir adalah perkampungan nelayan, dan ekologi pantai. Hanya sejumah kecil saja pusaka sejarah jenis ini yang sudah ditata dengan baik, dan disadari nilai historisnya oleh pemerintah dan masyarakat setempat. Sisanya masih belum dianggap sebagai warisan sejarah penting yang harus dirawat dan dipelihara.

B. Pusaka Sejarah Maritim Non-bendawi (Tidak Berwujud)

Seperti halnya pusaka sejarah pada umumnya, pusaka sejarah maritim yang tidak berwujud atau *intangible maritime heritage* memiliki definisi dan cakupan yang lebih luas dibandingkan dengan pusaka yang berwujud (*tangible*). Adapun definisi dari pusaka maritim tak berwujud tersebut bisa mengikuti pengertian umum tentang pusaka sejarah tak wujud yang didefinisikan oleh UNESCO pada tahun 2003, yaitu:

> "Praktek, representasi, ekspresi, pengetahuan, keterampilan—baik berupa peralatan, obyek, artefak dan ruang kultural terkait—yang dipandang oleh komunitas, kelompok, dan terkadang, perorangan sebagai bagian dari warisan budayanya yang diturunkan dari generasi ke generasi, dan dikreasikan ulang secara berkesinambungan oleh komunitas dan kelompok sebagai respon terhadap lingkungannya, interaksi dengan alam dan sejarahnya, dan memberi mereka suatu identitas sehingga menumbuhkan rasa hormat atas keragaman budaya dan kreativitas manusia". (http://www.unesco.org/culture/ich/)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan demikian, berdasarkan pengertian tersebut, pusaka sejarah tak berwujud mencakup komponen-komponen budaya dalam bidang berikut: tradisi lisan dan ekspresi, termasuk bahasa; seni pertunjukan; praktek sosial, ritual, perayaan; pengetahuan dan praktek berkaitan dengan lingkungan dan alam semesta; dan pengetahuan dan keterampilam untuk menghasilkan kerajinan tradisional.

Pada umumnya, menurut UNESCO, pusaka sejarah tak berwujud sangat rentan terhadap ancaman dari luar. Meski demikian, ia merupakan faktor penting dalam upaya menjaga keragaman budaya masyarakat lokal dalam menghadapi arus globalisasi. Makna penting, pusaka sejarah tak berwujud ini – demikian lanjut UNESCO, tidaklah semata karena ia merupakan manifestasi kebudayaan itu sendiri namun lebih karena kekayaan pengetahuan dan keterampilan yang diturunkan melaluinya dari satu generasi ke generasi berikutnya yang memiliki nilai sosial ekonomis yang sangat strategis. Lebih lanjut, UNESCO merumuskan empat karakteristik utama yang senantiasa melekat pada pusaka sejarah tak berwujud di manapun mereka berada, yaitu: 1) mereka bersifat tradisional, kontemporer dan pada saat yang sama juga hidup dan berkembang; 2) mereka bersifat inklusif; 3) mereka juga representatif dari masyarakat pemiliknya; dan 4) mereka senantiasa berbasis pada komunitas.

Berdasarkan konsep pusaka sejarah tak berwujud dari UNESCO di atas, maka dapat diidentifikasi dengan mudah khasanah kekayaan pusaka sejarah maritim tak berwujud yang ada di kawasan Nusantara. Khasanah tersebut setidaknya meliputi komponen-komponen pusaka sejarah maritim berikut ini:

1). *Jaringan pelayaran nusantara, baik tradisional maupun modern (termasuk produk periode kolonial*). Sebagai negara-bangsa bahari, Indonesia memiliki sejarah peradaban maritim yang panjang, terbentang sejak periode pra sejarah hingga periode modern. Jalur pelayaran merupakan salah satu warisan sejarah terpenting dari peradaban maritime tersebut, yang terbentuk melalui aktivitas pelayaran (*seafaring*) dengan pola, intensitas, jarak, tujuan, dan lalu lintas yang teratur selama berabad-abad lamanya. Jaringan tersebut merupakan produk intelektual (*knowledge*) para pelaut, yang seiring waktu terus dikembangkan dan diwariskan secara turun temurun oleh para pelaut nusantara dari generasi yang berbeda dan kemudian pelaut juga dikembangkan oleh pelaut/pedagang internasional. Melalui jaringan tersebut pertukaran dan perdagangan antar pulau dan bahkan antar benua berlangsung secara intensif dan berkesinambungan, sehingga bisa bertahan hingga dewasa ini.

2). *Pengetahuan navigasi, keterampilan membaca angin dan cuaca, dan mendeteksi lokasi populasi ikan*. Para pelaut Nusantara sudah memiliki, mengembangkan, dan mewariskan secara turun temurun dari generasi ke generasi pengetahuan 'tradisional' tentang sistem navigasi samudra, kemampuan dan keterampilan membaca arah mata angin, perubahan cuaca dan rasi bintang sebagai cara untuk memandu arah dalam pelayaran mereka. Pengetahuan tersebut diperoleh melalui proses 'belajar dengan bekerja/praktek' (*learning by doing*) dan dilembagakan dalam sistem pengetahuan lokal dan diwariskan secara lisan ke generasi berikutnya. Demikian pula halnya, pengetahuan dan keterampilan untuk mendeteksi letak populasi ikan di kalangan nelayan, juga merupakan pusaka sejarah maritim lainnya yang juga penting. Tanpa pengetahuan, teknologi and keterampilan tersebut hampir tidak mungkin para pelaut nusantara dapat mengarungi samudra, melakukan perdagangan antar pulau dan bahkan benua, dan melakukan penangkapan ikan di samudra dalam yang jauh jaraknya dari garis pantai di mana mereka tinggal.

3). *Sistem kesyahbandaran, pengelolaan pelabuhan, dan pengaturan lalu lintas laut.* Di beberapa kawasan Nusantara, sejumlah pelabuhan tradisional telah berkembang dan beroperasi sejak periode-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

periode awal modern (pra-kolonial). Pelabuhan-pelabuhan tersebut telah memiliki sistem pengaturan 'administrasi' pelabuhan, pengaturan lalu lintas keluar masuk perahu dan kapal samudra, lalu lintas di sekitar pelabuhan, bongkar muat barang, sistem 'kepabeanan' (sejenis bea cukai), dan seterusnya. Semua itu merupakan warisan sejarah peradaban maritim yang penting dan strategis, walaupun tidak semuanya terdokumentasikan dengan baik dalam dokumen-dokumen tertulis. Ramai tidaknya sebuah pelabuhan tradisional sangat tergantung kepada kualitas pengelolaan pelabuhan tersebut. Sistem tersebut merupakan bagian dari pengetahuan tradisional yang sebagian kemudian dikembangkan dan dipertahankan dalam sistem pengelolaan pelabuhan modern yang diperkenalkan oleh pemerintah kolonial Belanda.

4). *Teknologi dan keterampilan membuat dan memperbaiki perahu.* Barangkali inilah pusaka sejarah maritim tak berwujud yang paling dikenal masyarakat luas. Banyak literatur telah mengungkapkan kemampuan dan keahlian para nelayan Nusantara dalam membuat perahu dan kapal 'tradisional'. Beberapa suku bangsa di Nusantara yang berdomisili di pesisir pantai seperti suku Bugis, Jawa, Madura, Banjar, Melayu, Ternate, dan seterusnya hingga ke Papua memiliki tradisi pembuatan perahu yang khas dan hanya dimiliki dan dikembangkan oleh masyarakat setempat. Keterampilan dan penguasan teknologi pembuatan kapal tersebut juga diwariskan secara turun temurun dan sudah bertahan berabad-abad lamanya hingga saat ini. Kemajuan teknologi pembuatan kapal modern, tidak sepenuhnya menggusur keberadaan dan posisi teknologi pembuatan kapal dan perahu tradisional tersebut. Beberapa perahu tradisional bahkan sudah dianggap sebagai ikon peradaban maritim nusantara, contoh terbaik adalah kapal phinisi.

5). *Teknologi penangkapan ikan, pengetahuan dan teknik pengolahan dan pengawatan ikan, dan teknik pengolahan ikan untuk konsumsi*. Masyarakat pesisir Nusantara yang umumnya bekerja sebagai nelayan dan dikenal karena keberaniannya mengarungi lautan samudra untuk menangkap ikan di wilayah-wilayah yang jauh letaknya dari garis pantai, walaupun hanya dengan menggunakan perahu tradisional. Teknik dan teknologi penangkapan ikan yang mereka kembangkan juga sangat beragam dan kaya, semuanya ditemukembangakan dan diwariskan secara turun temurun sebagai kekayaan kultural mereka. Selain teknologi penangkapan ikan, Nelayan nusantara juga telah mengembangkan sistem pengolahan ikan dan sumber daya hayati laut lainnya secara tradisional. Beberapa contoh adaah teknik pengasinan ikan, pembuatan terasi, pengawetan tripang, dan pembuatan kerajinan dari ikan dan sumber daya hayati lainnya. Tak kalah penting juga adalah teknik dan ketermapilan dalam mengolah ikan untuk dikonsumsi. Masyarakat Nusantara memiliki kekayaan kuliner yang sangat melimpah, yang diciptakan dengan memanfaatkan hasil-hasil rempah yang dihasilkan bumi Nusantara. Semuanya merupakan kekayaan pusaka sejarah yang meskipun tidak tertulis namun terus bisa bertahan dan dijaga kesinambungannya melalui proses pewarisan secara tradisional.

6). *Adat istiadat, ritual, dan kepercayaan setempat tentang dunia maritim (mitos, legenda, dan tradisi lisan lainnya)*. Seperti halnya masyarakat dan penduduk di pedalaman yang kuat dipengaruhi kebudayaan agraris, penduduk kawasan pesisir juga memiliki khasanah budaya religi, adat istiadat, ritual yang tidak kalah kayanya. Hal itu ditambah dengan mitos, legenda, dan tradisi lisan yang seringkali mendasari dan memperkuat ajegnya tradisi ritual dan adat istiadat setempat.

7). *Pengetahuan lokal (kearifan) menyangkut keseimbangan dan kelestraian ekologis dan penanggulangan bencana.* Selain tradisi lisan yang cenderung mistik dan 'irrasional', banyak diantara mitos, legenda dan tradisi lisan lainnya di berbagai wilayah pesisir Nusantara sebenarnya mengandung

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nilai-nilai 'rasional' yang sangat penting artinya bagi keseimbangan lingkungan dan keselamatan masyarakat setempat. 'Pengetahuan etnik' (etnosains) seperti ini bisa disaksikan dari cara dan teknik para nelayan menangkap ikan yang memperhatikan kesinambungan populasi ikan, cara mereka menjaga kelestarian dan kebersihan pantai, dan cara mereka memahami 'tandaa-tanda alam' yang berkaiatan dengan ancaman yang bisa muncul sewaktu-waktu dari laut. Setelah terjadinya Tsunami di Aceh tahun 2006 yaang lalu, banyak studi dilakukan yang menunjukan bahwa di bebeberapa wilayah pesisir Nusantara masyarakat setempat sudah memiliki cara sendiri untuk mendeteksi bahaya yang datang.

Demikianlah beberapa kekayaaan pusaka sejarah maritime yang tidak berwujud (non-fisikal) yang dimiliki masyarakat Nusantara. Sangat terbuka kemungkinan ada banyak pusaka sejarah maritim lainnya yang belum dicakup dalam daftar tersebut, mengingat panjangnya sejarah maritim dan melimpahnya kekayaan budaya, dan sumber daya alam yang dimiliki Nusantara.

IV. TANTANGAN, PERMASALAHAN, DAN STRATEGI PENANGGULANGANNYA

Pada tanggal 7 Desember 2017, UNESCO (*United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization*), lembaga PBB yang membidangi masalah pendidikan, ilmu pengetahuan dan kebudayaan, secara resmi memasukan Perahu Phinisi, salah satu jenis perahu tradisional Nusantara yang paling penting (*iconic*), ke dalam daftar pusaka sejarah kebudayaan dunia (w*orld cultural heritage*) (Hajramurni, 2017). Keputusan ini bermakna bahwa lembaga dunia ini mengakui perahu Phinisi sebagai salah satu warisan kebudayaan maritim dunia yang harus dilindungi. Keputusan ini sudah tentu disambut gembira tidak saja oleh penduduk Bulukumba, Sulawesi Selatan, di mana sebagian besar para pengrajin perahu Phinisi tinggal, tetapi juga oleh Pemerintah Indonesia. Namun demikian, menurut seorang ahli Horst Liebner – sebagaimana dikutip oleh *The Jakarta Post,* pengakuan UNESCO ini seharusnya ditanggapi terutama oleh Pemerintah Indonesia sebagai peringatan untuk segera mengambil langkah kongkret untuk mengatasi tantangan dan masalah yang dihadapi para pengrajin perahu phinisi yang bisa mengancam keberlangsungan pusaka sejarah dan budaya maritim terpenting tersebut. Menurut Liebner, setidaknya ada dua masalah serius yang dihadapi industri pembuatan perahu Phinisi tersebut; pertama, berkurangnya jumlah pengrajin perahu Phinisi sebagai akibat tidak adanya proses regenerasi yang baik atau mekanisme transfer keterampilan dan teknik pembuatan perahu tradisional di kalangan para pengrajinnya; kedua, semakin sulitnya memperoleh bahan bakuutama untuk pembuatan perahu phinisi, khususnya di wilayah Sulawesi Selatan (Hajramurni, 2017).

Laporan dari *The Jakarta Post* di atas, sebenarnya merupakan salah satu contoh saja dari tantangan yang dihadapi pusaka sejarah maritim di Indonesia. Bisa dikatakan bahwa terancamnya kesinambungan industri perahu phinisi, karena berkurangnya jumlah pengrajin dan bahan baku perahu, merupakan puncak gunung es dari problematika dan tantangan yang dihadapi warisan-warisan budaya maritim di Indonesia. Laporan *The Jakarta Post* di atas, mengkonfirmasi hasil temuan yang dihasilkan Tim Peneliti dari Fakultas Teknik UGM, yang melakukan sebuah survei berskala nasional dalam rangka persiapan pembangunan 'museum maritim, pelabuhan dan perkapalan' pada tahun 2015.[5] Paragraf-

5 Lembaga Kerjasama Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada dan P.T. Pelabuhan Tanjung Priok, "Laporan Survei dan Konsepsi Desain Interior, Eksterior dan Sarana Multimedia Serta Pengumpulan Bahan Materi Sejarah Museum Maritim, *Port and Shipping Nusantara*', Yogyakarta, 2015, Bab II.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

paragraf berikut akan membahas kondisi, permasalahan dan tantangan yang dihadapi berbagai pusaka sejarah maritim Indonesia berdasarkan temuan dari tim UGM tersebut, yang mana penulis menjadi salah satu anggotanya.

(1). *Pemerintah Indonesia selama ini terfokus pada upaya melindungi ikon-ikon utama dari pusaka sejarah maritim Indonesia, itupun sebagian besar dilakukan untuk tujuan-tujuan komersial dan bukan perlindungan (preservation) atau pendidikan*. Kasus yang dialami industri perahu phinisi di atas menunjukan bahwa pusaka sejarah maritim yang ikonik sekalipun ternyata tidak memperoleh perhatian dan dukungan pemerintah dan masyarakat di sekitarnya. Kasus terbakarnya Museum Bahari pada tanggal 16 januari 2018 yang lalu, menambah daftar permasalahan yang dihadapai lembaga pendukung perlindungan pusaka sejarah maritim yang ada. Kita tentu bisa bayangkan minimnya perlindungan bagi pusaka-pusaka sejarah maritim lain yang belum banyak dikenal masyarakat yang jumlah dan jenisnya sangat banyak dan tersebar luas di berbagai wilayah di Nusantara.

(2). *Pendidikan dan promosi pusaka sejarah maritim kepada lembaga pemerintah, lembaga non-pemerintah dan masyarakat luas masih belum maksimal, sehingga kesadaran dan partisipasi mereka masih rendah.* Ini merupakan salah satu persoalan mendasar bahwa besar kemungkinan pengetahuan tentang pusaka sejarah maritim dan makna penting untuk memelihara/menjaganya masih rendah di kalangan pemerintah dan para pemangku kepentingan. Ironisnya, beberapa lembaga negara terkait sektor maritim, utamanya otoritas pelabuhan, seringkali mengabaikan dan bahkan membantu 'menghilangkan' pusaka sejarah maritim yang ada di dalam dan di sekitar wilayah kerja lembaga ini. Tidaklah terlalu mengherankan jika masyarakat umum memiliki pengetahuan dan kesadaran tentang pusaka sejarah maritim yang ada di lingkungannya. Persoalan ini bisa jadi terkait erat dengan masalah pendidikan Indonesia secara keseluruhan, di mana porsi pendidikan kebudayaan dan sejarah, khususnya tentang pusaka sejarah maritim masih relatif kurang, bahkan di lembaga pendidikan formal sekalipun.

(3). *Komersialisasi artefak dan benda-benda pusaka sejarah dan budaya; akibatnya terjadi pencurian, penjualbelian koleksi museum dan penggusuran benda-benda cagar budaya, misalnya gedung atau situs bersejarah.* Ini merupakan sisi lain dari mata uang yang sama dengan rendahnya pengetahuan masyarakat dan kesadaran akan pentingnya menjaga pusaka sejarah maritim, dan pusaka sejarah lainnya. Lemahnya manajemen museum dan perlindungan cagar budaya seringkali mendorong penjualan koleksi museum, artefak dan barang cagar budaya lainnya; pengrusakan dan bahkan penghancuran benda-benda yang seharusnya dijaga kelestariannya, terutama bangunan-bangunan bersejarah.

(4) *Aturan dan undang-undang yang ada belum diterapkan secara konsisten dan sungguh-sungguh.* Poin ini berkaitan erat dengan poin sebelumnya (no. 4). Fakta bahwa Indonesia telah memiliki Undang-Undang Nomor 11 tahun 2010 tentang cagar budaya nyatanya tidak serta merta perlindungan cagar budaya di Indonesia telah terlaksana dengan baik. Salah satu persoalan yang muncul adalah masih lemahnya penegakan aturan dan perundang-undangan tersebut di lapangan. Dalam surveinya Tim UGM, misalnya, menemukan bahwa kepentingan komersial atau pragmatis seringkali menjadi alasan bagi otoritas pelabuhan di Indonesia untuk membiarkan atau bahkan meruntuhkan bangunan-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bangunan tua atau kapal dan perlengkapan pelabuhan peninggalan kolonial yang ada di wilayah otoritasnya.[6]

(5). *Kerjasama pemerintah dan kelompok pemangku kepentingan (stakeholders) masih sangat minim.* Ini merupakan permasalahan mendasar yang ditemukan di hampir seluruh wilayah Indonesia, dan untuk mengatasinya perlu sinergi dari semua pihak, terutama dari Pemerintah Indonesia. Tim UGM menemukan bahwa ada semacam jarak pemisah yang harus dipangkas untuk mendekatkan masyarakat dan kelompok pemangku kepentingan dengan pemerintah. Kondisi ini menyebabkan sulitnya tercipta upaya atau program yang sinergis untuk mengidentifikasi dan kemudian melakukan upaya pemeliharaan terhadap pusaka sejarah maritim yang ada di Indonesia.

Terakhir, program kerjasama untuk peningkatan kapasitas SDM tenaga permuseuman dan heritage juga masih minim dan perlu terus ditingkatkan. Para tenaga ahli tersebut akan sangat dibutuhkan untuk mempelopori pengembangan upaya-upaya sinergis untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang makna penting pusaka sejarah maritim, dan menciptakan sinergi dengan pemerintah dalam rangka untuk mengenali, memahami dan kemudian melindungi pusaka sejarah maritim tersebut, dari kerusakan dan kepunahan.

Permasalahan dan tantangan yang dihadapi Indonesia dan pusaka sejarah maritim yang dimilikinya, bukanlah sesuatu yang unik. Kondisi dan permasalahan yang sama juga dimiliki dan dihadapi banyak negara-negara dunia ketiga lainnya. Kondisi dan permasalahan tersebut seringkali berkaitan dan bahkan terkait erat dengan cara eksplorasi dan eksploitasi sumber daya maritim, baik yang dilakukan masyarakat maupun negara. Ian M. Dutton (2005: 166) dalam studinya tentang ekonomi maritim Indonesia, menyebutkan adanya dua jenis ancaman yang sering merusak kelestarian lingkungan maritim beserta komunitas dan nilai-nilai historis kultural yang dimilikinya, yaitu ancaman natural dan antropogenis. Ancaman natural tersebut diantaranya meliputi badai, letusan gunung berapi (termasuk di dasar laut), gempa bumi, tsunami, siklus biologis ikan, dan banjir. Sebagian dari ancaman tersebut tidak bisa dihindari, tapi bukan berarti tidak bisa dimitigasi dampaknya.

Ancaman dan kerusakan jenis kedua merupakan dampak dari perbuatan manusia dalam mengeksplorasi sumber daya alam maritim secara tidak bijaksana dan tidak memperhitungkan kesinambungannya dalam jangka panjang. Menurut Dutton (2005: 166-170), setidaknya ada sepuluh jenis kerusakan lingkungan maritim di Indonesia yang bersifat antropogenis, yaitu: 1) praktek penangkapan ikan yang bersifat destruktif, seperti menggunakan bom dan atau racun; 2) penangkapan ikan secara berlebihan atau *overfishing*, termasuk didalamnya penangkapan ikan illegal, tidak diatur dengan baik, dan tidak dilaporkan kepada pihak berwenang; 3) perubahan iklim yang disebabkan praktek pegerukan pantai; 4) peningkatan timbunan sedimen pasir dan lumpur akibat deforestasi dan erosi di wilayah pedalaman; 5) pembuangan kotoran/limbah dan polutan dari daratan; 6) polusi minyak dan perkapalan; 7) praktek pertambangan dan pengerukan pasir dan karang laut; 8) pariwisata dan pembangunan infrastruktur terkait; 9) urbanisasi daerah pesisir, termasuk reklamasi dan pembangunan proyek-proyek infrastruktur untuk pengembangan kota; 10) penghancuran hutan bakau dan rumput-rumputan laut.

6 Misalnya di Pelabuhan Cirebon, Makassar dan Tanjung Perak, Surabaya ditemukan sejumlah bangunan tua peninggalan kolonial yang dibiarkan hancur, atau peralatan perlengkapan pelabuhan seperti timbangan, kapal, dan alat pengangkut barang yang dijual sebagai barang rongsok. Lihat "Laporan Survei dan Konsepsi", Bab II, hlm. 1-25.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kesepuluh kerusakan tersebut, memang berdampak langsung terhadap lingkungan ekologis dan kelestarian alam wilayah-wilayah laut di Indonesia, namun tidak jarang kerusakan-kerusakan yang ada juga berdampak baik langsung maupun tidak langsung terhadap lingkungan sosial dan kultural masyarakat yang hidup dan menggantungkan hidupnya kepada laut dan segala lingkungan ekologinya, termasuk warisan-warisan sejarah yang sudah lama hadir dan dipelihara oleh mereka. Jelas kiranya, bahwa eksplorasi sumber daya alam maritim yang destruktif, tidak ramah lingkungan dan mengabaikan faktor kesinambungannya di masa depan akan menghancurkan lingkungan ekologis dan lingkungan sosial-kultural yang ada di dalamnya. Kesadaran akan pentingnya memelihara pusaka sejarah maritim, merupakan langkah strategis untuk bisa mewujudkan sistem pengelolaan dan eksplorasi sumber daya lama bahari yang bijaksana dan berkesinambungan.

V. PENUTUP

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa sejumlah besar komponen penting dari pusaka sejarah maritim, baik yang bersifat kasat mata maupun yang tidak kasat mata bisa ditemukan dengan mudah di sepanjang pesisir di wilayah Indonesia. Sebagian besar dari pusaka-pusaka sejarah tersebut masih belum disadari makna dan keberadaannya, baik oleh masyarakat maupun pemerintah setempat sehingga tidak terawat dan terancam kepunahan. Kondisi inilah yang menyebabkan masih terbatasnya pusaka sejarah maritim yang telah memperoleh status cagar budaya maritim, terutama pusaka sejarah berwujud seperti situs, artefak, dan arsitektur dan pusaka sejarah saujana. Bahkan yang cukup ironis adalah fakta bahwa sebagian pusaka yang bersifat bendawi – utamanya yang ada di dalam dan di sekitar pelabuhan – justru dihancurkan oleh otoritas pelabuhan karena dianggap tidak mendukung upaya modernisasi dan pengembangan pelabuhan. Sementara di kawasan-kawasan non-pelabuhan pemerintah daerah dan masyarakat setempat juga belum menunjukan kesadaran dan upaya yang serius untuk menata, merawat dan memelihara pusaka sejarah yang berbentuk saujana laut di wilayahnya.

Kondisi tersebut jelas merupakan hambatan dan ancaman utama yang harus segera diatasi untuk mencegah kehancuran lebih lanjut dari pusaka-pusaka sejarah tersebut. Untuk itu, diperlukan upaya-upaya sistematis yang melibatkan semua pemangku untuk secara bersama-sama mengatasi kondisi dan permasalahan tersebut.

Dalam konteks tersebut, anjuran yang diberikan oleh Rusalic (2009), dalam studinya tentang *intangible heritage* bisa jadi bahan pertimbangan untuk diterapkan di Indonesia. Dalam kajiannya tersebut, Ruselic mengusulkan sejumlah langkah kongkret yang bisa dilakukan untuk menjawab tantangan perlindungan pusaka warisan sejarah di dunia ketiga, termasuk Indonesia. Langkah-langkah tersebut adalah sebagai berikut: 1) Mendorong pengkajian dan dokumentasi pusaka sejarah yang ada, termasuk maritim – baik yang *tangible* maupun *intangible* – secara berkesinambungan; 2) Menciptakan sistem koordinasi terpadu antara pengumpulan dan penyimpanan material dari pusaka sejarah tersebut; 3) Menyelenggarakan pelatihan sistematis transfer pengetahuan dan keterampilan kepada generasi muda melalui seminar, workshop dan program pendidikan reguler; 4) Mempopulerkan dan mempromosikan nilai-nilai dari *warisan pusaka sejarah maritim* sebagai bagian dari identitas lokal dan nasional; 5) Menyelenggarakan pameran, pertemuan para ahli, festival, dan sebagainya dengan memanfaatkan teknologi dan infrastruktur yang ada; 6) Membentuk dewan penasehat interdisplin

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berisi para ahli terkemuka; dan 7) Memberikan dukungan finansial kepada individu, komunitas lokal, LSM, lembaga pendidikan, dan pegiat perlindungan pusaka sejarah lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

Bellwood, P, James J Foxx, and Darrel Tryon (eds.). (2006). *The Austronesians: Historical and Comparative Perspectives.* Canberra: ANU Press.

Bellwood, P. (2017). *Pre-history of the Indo-Malaysian Archipelago.* E-Press edition. Canberra: ANU Press.

Carman, J. (2002). A*rchaelogy & Heritage: An Introduction.* London/New York: Continuum.

Chaudhuri, K.N. (1985). *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from The Rise of Islam to 1750.* 1st edition. Cambridge: Cambridge University Press.

Dunton, I.M. (2005). "If Only Fish Could Vote: The Enduring Challenges of Coastal and Marine Resources Management in Post-Reformasi Indonesia", dalam Budy P. Resosudarmo (ed.), *The Politics and Economics of Indonesia's Natural Resources.* Singapore: ISEAS, 2005. hlm. 162-178.

Farid, H. (2014, November 10). "Arus Balik Kebudayaan: Sejarah sebagai Kritik', Pidato Kebudayaan disampaikan di Dewan kesenian Jakarta, Jakarta.

Hajramurni, A. (2017, December 9). "World heritage 'Phinisi' losing its craftsmen", *the Jakarta Post.*

Harvey, D. *(*2001). *Spaces of Capital: Towards A Critical Geography* (London: Routledge.

Howard, P. (2003). *Heritage: Management, Interpretation, and Identity.* London: Bloomsbury.

http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer

http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/heritage

http://oceanservice.noaa.gov/facts/marheritage.html

http://www.unesco.org/culture/ich/

Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia dan International Council on Monuments and Sites (ICOMOS). (2003). "Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia". Ciloto.

Lapian, A.B. (1991). *Orang laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX.* Cetakan ke-2. Jakarta: Komunitas Bambu.

Lembaga Kerjasama Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada dan P.T. Pelabuhan Tanjung Priok. (2015). "Laporan Survei dan Konsepsi Desain Interior, Eksterior dan Sarana Multimedia Serta Pengumpulan Bahan Materi Sejarah Museum Maritime, Port and Shipping Nusantara'. Yogyakarta: FT UGM.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

McKercher, B. & Du Cros, Hilary. (2002). "The relationship between tourism and cultural heritage". In K. Chon, V. Heung, & K. Wong (Eds.), *Tourism in Asia: Development, Marketing and Sustainability*. Hong Kong: The Hong Kong Polytechnic University, SAR.

Rusalic, D. (2009). *Making the Intangible Tangible: The New Interface of Cultural Heritage.* SANU, Belgrade; Institute of Ethnography.

Toer, P.A. (1995). *Arus Balik: Sebuah Epos Pasca Kejayaan di Nusantara Di Awal Abad 16.* Jakarta: Hasta Mitra.

Turnbridge, J.E. & Ashworth. (1996). Gregory J. *Dissonant Heritage: The Management of the Pas As A Resource in Conflict.* Virginia: J. Wiley and University of Virginia Press.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ILMIAH PENDIDIKAN PANCASILA DAN KEWARGANEGARAAN
Volume 5, Nomor 1, Halaman 24-32
http://journal2.um.ac.id/index.php/jppk
p-ISSN: 2528-0767
e-ISSN: 2527-8495

REKONSEPTUALISASI LEMBAGA KEAMANAN LAUT SEBAGAI UPAYA MEWUJUDKAN INDONESIA MENJADI NEGARA POROS MARITIM

RECONCEPTUALIZATION OF THE MARITIME SECURITY INSTITUTION AS AN EFFORTS TO MAKE INDONESIA BECOME MARITIME AXIS STATE

Alfian Nur Salsabila*, Gayatri Galuh Pertiwi, Popi Fitriyah Dewi
Program Studi Magister Kenotariatan
Universitas Airlangga
Jalan Dharmawangsa Dalam Selatan Surabaya 60282 Indonesia

INFO ARTIKEL

Riwayat Artikel:
Diterima : 14 Maret 2020
Disetujui : 18 April 2020

Keywords:
maritime axis state, maritime security, marrine police

Kata Kunci:
negara poros maritim, keamanan laut, polisi keamanan laut

) Korespondensi:
E-mail: alfiannursalsabila@yahoo.com

Abstract: this study aimed to find out the concept of maritime security institutions in Indonesia today and re-conceptualize the ideal sea security institutions to strengthen the existence of Indonesia as a maritime axis country. This study used the legal research method. The writing was done by reviewing library data, in the form of legislation, books, articles, journals, and others. The analysis used a SWOT analysis. The results of the study indicated that currently, institutions related to maritime security in Indonesia could not run effectively because there were too many sectoral institutions that have their respective interests, the existence of Marrine Security Agency that did not have specific authority, as well as overlapping authority between institutions. Reconceptualization of maritime security institutions needed to be done by developing and improving the status of Water Police to Maritime Police as an ideal form of maritime security.

Abstrak: kajian ini bertujuan untuk mengetahui konsep kelembagaan keamanan laut di Indonesia saat ini dan mengkonsepkan kembali kelembagaan keamanan laut yang ideal untuk memperkuat keberadaan Indonesia sebagai negara poros maritim. Penulisan ini menggunakan metode legal research, yaitu penulisan dilakukan dengan mengkaji data-data pustaka, berupa peraturan perundang-undangan, buku, artikel, jurnal, dan lain-lain. Analisis dilakukan dengan menggunakan analisis SWOT. Hasil kajian menunjukkan saat ini kelembagaan yang berkaitan dengan pengamanan wilayah laut di Indonesia tidak dapat berjalan secara efektif karena terlalu banyak kelembagaan sektoral yang memiliki kepentingan masing-masing, adanya lembaga Badan Keamanan Laut yang tidak memiliki kewenangan spesifik, serta terjadinya tumpang tindih kewenangan antar lembaga. Rekonseptualisasi kelembagaan keamanan laut perlu dilakukan dengan pengembangan dan peningkatan status Kepolisian Perairan menjadi Polisi Keamanan Laut sebagai wujud pengamanan laut yang ideal.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara dengan jumlah pulau terbanyak di dunia (Kusumo, 2010). Indonesia memiliki 17.480 pulau dengan panjang garis pantai yang mencapai 95.181 km, sementara itu 92 pulau kecil di antaranya adalah pulau–pulau kecil terluar (Ma'arif, 2009). Karena fakta tersebut, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menetapkan Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan melalui perubahan kedua. Penetapan Indonesia sebagai negara kepulauan, diawali dengan adanya Deklarasi Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi Djoeanda kemudian ditindaklanjuti dengan konsep Wawasan Nusantara,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, dan ratifikasi *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) Tahun 1985. Setelah itu, lahirlah pemahaman mengenai negara maritim atau negara kepulauan (Adhayanto, 2014). Dengan demikian, laut wilayah perairan Indonesia adalah 2/3 dari total keseluruhan wilayah yang menyisahkan 1/3 bagian wilayah daratan.

Sir Walter Raleigh menyatakan bahwa laut menjadi salah satu faktor dalam mempertahankan eksistensi wilayah suatu negara dengan dalil "Barang siapa yang menguasai laut, ia akan menguasai dunia" (Dinas Penerangan Angkatan Laut, 2013). Gagasan inilah yang kemudian mengilhami agenda strategis dalam visi Indonesia sebagai negara poros maritim dunia (Paskarina, 2016; Kasworo, 2019). Konsep poros maritim tersebut memiliki lima pilar, yaitu budaya maritim, pengelolaan sumber daya laut, konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan pertahanan maritim (Sari, 2019). Sebenarnya roh pembangunan maritim untuk pertama kali telah dicetuskan oleh Presiden Soekarno, dalam kutipan pidatonya pada tahun 1953 "*Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongos-jongos di kapal, bukan. Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawala samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri"* (Sirmareza, 2017). Oleh karena itu, konsep poros maritim ini penting untuk dikaji secara khusus.

Dalam rangka mewujudkan gagasan poros maritim dunia, pertahanan maritim sebagai pilar kelima harus mendapatkan perhatian yang serius. Wilayah perairan Indonesia yang mencapai 3,25 juta km^2 memberi tantangan besar bagi TNI Angkatan Laut, Polisi Air, dan instansi terkait untuk memastikan keamanan dan perlindungan terhadap wilayah kedaulatan Indonesia (Tahar, 2015). Unsur utama pembangunan pertahanan negara juga masih belum dapat mendukung pembangunan postur pertahanan negara yang ideal (Mundayat, Widodo, & Prakasa, 2018). Dalam implementasinya, Indonesia menghadapi berbagai kejahatan trans-nasional yang biasa terjadi di laut.

Penyelundupan barang, penyelundupan narkoba, *human trafficking* (penyelundupan manusia) dan *boat people* (manusia perahu), terorisme dan bajak laut, dan *illegal, unreported, and unregulated* (IUU) *fishing* merupakan kejahatan-kejahatan yang sering terjadi (Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2018). IUU *fishing* dilakukan oleh kapal ikan asing dan kapal berbendera Indonesia yang secara ilegal masuk ke dalam wilayah perairan Indonesia dan melakukan penangkapan ikan tanpa mengantongi izin dari pemerintah (Pamase & Utomo, 2018). Praktik ini tentu sangat merugikan negara setiap tahunnya karena ekspor dari hasil penangkapan ikan di teritorial Indonesia tidak tercatat dan aktivitas di pelabuhan hingga pasar lelang mengalami kematian akibat praktik pemindahan muatan di tengah laut (*transhipment*). Hal-hal buruk tersebut masih terus terjadi dan belum dapat teratasi apabila pengamanan laut tidak dioptimalkan.

Menyadari adanya kebutuhan untuk mengamankan wilayah laut Indonesia yang semakin kompleks maka dibentuklah Badan Keamanan Laut untuk menjalankan amanat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Badan Keamanan Laut dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. Akan tetapi, dengan dibentuknya Badan Keamanan Laut timbul suatu permasalahan baru yaitu adanya tumpang tindih kewenangan antar institusi yang berkecimpung di laut, antara lain Kementerian Pertahanan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Kehutanan, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Keuangan, Kementerian Lingkungan Hidup, TNI Angkatan Laut, dan Polisi RI. Koordinasi lembaga-lembaga tersebut masih cenderung kurang terjalin dengan baik sehingga beberapa kali muncul kebijakan yang kurang sejalan dan menimbulkan dilema di tengah masyarakat. Selain itu, Badan Keamanan Laut tidak memiliki kewenangan secara spesifik dan pembentukan Badan Keamanan Laut tidak merubah paradigma mengenai matra daratan sentris menjadi matra kepulauan sentris. Berdasarkan kondisi di atas perlu dilakukan pembaharuan konsep lembaga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

keamanan laut untuk mendukung visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

METODE

Metode yang digunakan adalah pendekatan *legal research*. Bahan kajian dan analisis utama didapat dari *library research* dan *legal document*, yang artinya metode bertitik tumpu pada mengkaji data-data pustaka dan referensi-referensi yang ada. Jenis data yang dikumpulkan bersifat sekunder atau tidak langsung pada sumber pelaku. Data yang dikumpulkan yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier yang diperoleh dengan cara mempelajari dan mengkaji bahan-bahan kepustakaan (*literature research*) berupa undang-undang, buku-buku, artikel, jurnal, dan lain lain. Kemudian data disajikan dalam bentuk narasi dan selanjutnya dianalisis secara kualitatif menggunakan analisis SWOT (*strenght, weakness, opportunity, treat*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konsep Kelembagaan Laut Saat Ini

Dalam upaya penegakan hukum dan keamanan di laut, Indonesia telah mengaturnya ke dalam 17 peraturan perundang-undangan nasional (Wasisto, 2015). Ditinjau dari kelembagaan, Indonesia memiliki 13 lembaga yang mempunyai kepentingan di wilayah laut. Jumlah institusi atau instansi maritim di Indonesia tergolong tinggi dibandingkan dengan negara lain di dunia. Dari jumlah tersebut, ada enam lembaga yang mempunyai satuan tugas patroli di laut dan tujuh lembaga lainnya tidak memiliki satuan tugas patroli di laut (Azis, Setyawanto, & Hardiwinoto, 2016). Lembaga penegak hukum yang memiliki satgas patroli di laut adalah TNI AL, Kepolisian Republik Indonesia/Direktorat Kepolisian Perairan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di bawah Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan di bawah Kementerian Kelautan dan Perikanan, Direktorat Jenderal Bea Cukai di bawah Kementerian Keuangan, dan Badan Keamanan Laut. Lembaga penegak hukum yang tidak memiliki satgas patroli di laut adalah Kementerian Pariwisata, Kementerian Kesehatan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Kehutanan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Badan Narkotika Nasional, dan Pemerintah Daerah.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia dalam Pasal 9 huruf b mengatur tugas Angkatan Laut yang salah satunya adalah menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Hal ini dikarenakan posisi TNI AL yang memiliki peran menurut Kent Booth dalam bukunya *Navies and Foreign Policy* yang menyatakan peran universal TNI AL sebagai Trinitas Peran Angkatan Laut yaitu fungsi militer, fungsi diplomasi, dan fungsi polisionil (Supandi 2015). Peran polisionil ini dilaksanakan dalam rangka menegakkan hukum di laut, melindungi sumber daya dan kekayaan laut nasional, memelihara ketertiban di laut, serta mendukung pembangunan bangsa dalam memberikan kontribusi terhadap stabilitas dan pembangunan nasional. Atas dasar inilah TNI AL juga turut memiliki kewenangan terhadap keamanan wilayah laut.

Melalui Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Pasal 14 huruf g menyebutkan bahwa "Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya". Selain berdasarkan Undang-Undang Kepolisian dan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, wewenang kepolisian di wilayah perairan laut juga dinyatakan dalam berbagai peraturan perundang-undangan lainya yang mengatur tentang tindak pidana tertentu di wilayah perairan laut (Umbara, 2018). Direktorat Kepolisian Perairan merupakan bagian dari struktur kepolisian yang memiliki wewenang dalam tindak pidana tertentu seperti dimaksud Pasal 282 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran termasuk memberikan kewenangan kepada pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran.

Berdasarkan Keputusan Kapolri Nomor: Kep/07/I/2005 tanggal 31 Januari 2005 tentang Perubahan Atas Keputusan Kapolri Nomor: Kep/54/X/2002 tanggal 17 Oktober 2002 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi pada Tingkat Kepolisian Negara Republik Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Daerah (Polda) dipaparkan bahwa Direktorat Kepolisian Perairan bertugas menyelenggarakan fungsi kepolisian perairan. Fungsi kepolisian perairan mencakup patroli termasuk penanganan pertama terhadap tindak pidana perairan dan *Search and Rescue* (SAR) kecelakaan di laut, pembinaan masyarakat pantai, serta pembinaan fungsi kepolisian perairan dalam lingkungan Polda.

Lembaga lain yang juga melakukan pengawasan di wilayah laut adalah Direktorat Jendral Bea dan Cukai (Supomo, 2015). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 *jo* Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan pada Pasal 75 ayat (1) memberikan wewenang kepada pejabat bea dan cukai dalam melaksanakan pengawasan terhadap sarana pengangkut di laut atau di sungai menggunakaan kapal patroli atau sarana lainnya. Bahkan pada ayat (2) kapal patroli atau sarana lain yang digunakan oleh pejabat bea dan cukai dapat dilengkapi dengan senjata api yang jumlah dan jenisnya ditetapkan dengan peraturan pemerintah. Patroli yang dilakukan untuk wilayah laut, wilayahnya meliputi di dalam dan di luar wilayah pelabuhan bagian laut dan seluruh wilayah perairan Indonesia, laut teritorial, zona tambahan, ZEE, dan landas kontinen (Tahar & Krulinasari, 2012). Wewenang yang dapat diambil pejabat bea dan cukai dalam patroli antara lain: mengambil tindakan terhadap kapal-kapal asing atau kapal-kapal Indonesia yang melanggar ketentuan-ketentuan perairan Indonesia; mencegah tindakan yang bertentangan dan berbahaya bagi kedaulatan, keamanan dan kepentingan negara; memberantas penyelundupan dalam segala bentuk; memberantas imigran gelap; memberantas perdagangan barang-barang terlarang seperti narkotika, uang palsu, mesiu dan senjata api; memberantas pencurian ikan dan hasil laut lainnya; dan mengawasi keamanan navigasi internasional (Tahar & Krulinasari, 2012; Baideng, 2014). Pelaksana patroli laut dilaksanakan oleh satuan tugas bea dan cukai yang terdiri atas komandan patroli, wakil komandan patroli, dan anggota satuan tugas yang ditunjuk oleh pejabat yang berwenang menerbitkan surat perintah.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 276 ayat (1) menyebutkan untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai. Pada ayat (2) pelaksanaan fungsi tersebut dilakukan oleh penjaga laut dan pantai dan dijelaskan selanjutnya pada ayat (3) penjaga laut dan pantai dibentuk dan bertanggung jawab pada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri. Pasal 276 ayat (3) ini merupakan landasan hukum harus dibentuknya Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) atau *Coast and Sea Guard*. Untuk menjalankan fungsi tersebut, KPLP mempunyai tugas yang dijabarkan pada Pasal 277 ayat (1) yaitu melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut; pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal; dan seterusnya. Pasal 278 ayat (1) menjelaskan kewenangan KPLP yaitu melaksanakan patroli laut, melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*), memberhentikan dan memeriksa kapal di laut, dan melakukan penyidikan.

Lembaga lain yang turut melaksanakan pengawasan terhadap keamanan laut adalah Kapal Pengawas Perikanan yang berada di bawah Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Kapal Pengawas Perikanan ini dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Pada Pasal 66 ayat (1) menerangkan pengawasan perikanan dilakukan oleh pengawas perikanan. Ayat (2) menjelaskan pengawas perikanan bertugas untuk mengawasi tertib pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perikanan. Bahkan pada Pasal 66 C ayat (2) pengawas perikanan dalam melaksanakan tugasnya dapat dilengkapi dengan kapal pengawas perikanan, senjata api, dan/atau alat pengaman diri.

Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut melahirkan suatu Badan Koordinasi Keamanan Laut. Namun badan ini hanya bersifat koordinasi bagi instansi yang menangani permasalahan perairan sebagaimana yang diuraikan pada Pasal 2, 3, dan 4 yang pada intinya bahwa Badan Koordinasi Keamanan Laut merupakan lembaga nonstruktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden (Kusumo, 2012). Sebagai lembaga koordinasi, Badan Koordinasi Keamanan Laut hanya bertugas sebatas pengkoordinasian menyangkut tugas-tugas penegakan hukum yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

tercakup dalam kewenangan instansi-instansi sesuai dengan peraturan perundang-undangan masing-masing dan tidak memiliki otoritas memaksa, sehingga pelaksanaan pengamanan wilayah maritim menghadapi berbagai kendala dalam pelaksanaannya. Seperti contoh, Badan Koordinasi Keamanan Laut sudah merencanakan patroli laut secara gabungan, tetapi sering tidak dapat terlaksana akibat kurangnya dukungan dari institusi terkait terutama dalam pengoperasian kapal patroli.

Sebagai tindak lanjut dari kondisi yang demikian, dibentuklah Badan Keamanan Laut melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Namun terdapat berbagai hal yang perlu dicermati terkait dengan kewenangan Badan Keamanan Laut. Salah satunya yaitu pada Pasal 2 Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 yang berbunyi Badan Keamanan Laut bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan sedangkan pada Pasal 60 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan menyatakan bahwa Badan Keamanan Laut berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui menteri yang mengoordinasikannya. Mengenai tugas Badan Keamanan Laut yang diatur dalam ketentuan yang terdapat pada Pasal 61, Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dengan demikian menjadi jelas bahwa tugas Badan Keamanan Laut hanya melakukan patroli.

Badan Keamanan Laut bukan penegak hukum karena anggotanya bukan penyidik. Penegakan hukum atas pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan tidak mutlak harus dilakukan oleh Badan Keamanan Laut, tetapi dapat dilakukan oleh satuan lain sepanjang diberikan tugas dan kewenangan oleh undang-undang sebagaimana Pasal 59 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Dalam hal penggunaan kapal, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan sama sekali tidak mengatur ketentuan untuk melengkapi Badan Keamanan Laut dengan kapal. Hal ini sangat berbeda dengan yang terjadi pada KPLP dan Kapal Pengawas Perikanan. Oleh karena itu, dapat dijelaskan bahwa tidak ada tugas spesifik yang dapat dilakukan oleh Badan Keamanan Laut. Berdasarkan berbagai data yang ada juga dapat disimpulkan bahwa implementasi konsep kelembagaan keamanaan laut yang ada di Indonesia saat ini masih belum efektif. Merujuk pada fakta tumpang tindihnya kewenangan antar lembaga, maka konsepsi pengelolaan laut sebagai sumber daya alam perlu direkonstruksi dengan memaksimalkan perbaikan, pelestarian dan pertahanan (Noor, 2018). Semua idealisme tersebut dapat tercapai apabila ada sinergitas antar lembaga sehingga mampu mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Konsep Kelembagaan Keamanan Laut yang Ideal

Wilayah maritim merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi dan keamanan global, sehingga menjadikan keamanan maritim isu yang sangat krusial. Pemahaman dan upaya mewujudkan wilayah laut sebagai sentral kebijakan diharapkan mampu mewujudkan stabilitas keamanan maritim dan kepentingan nasional sehingga berdampak pada pembangunan ekonomi dan kesejahteraan (Syahrin, 2018). Meskipun masalah perbatasan darat dan laut yang selama ini belum tuntas juga mengakibatkan perekonomian Indonesia menjadi sulit berkembang.

Selama ini, orientasi pembangunan nasional merupakan orientasi *land based development* sehingga laut hanya sebagai tempat eksploitasi dan eksplorasi sumber daya alam, pembuangan limbah dan kegiatan ilegal seperti penyeludupan. Kondisi ini diperparah dengan kebijakan pembangunan kelautan yang dilakukan secara parsial dan tidak komprehensif. Masing-masing kementerian dan lembaga menjalankan program pembangunan laut secara parsial, belum terintegrasi dan terkonsentrasi dengan baik (Kartika, 2014). Berangkat dari hal tersebut, diperlukan suatu kelembagaan keamanan laut yang mumpuni untuk menjaga daerah laut Indonesia yang sangat luas.

Untuk mewujudkan hal tersebut, telah hadir lembaga keamanan laut melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, yaitu Badan Keamanan Laut. Sebagian besar personel Badan Keamanan Laut diisi oleh anggota TNI AL aktif, bahkan pimpinannya ditunjuk dari perwira TNI

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

AL berpangkat Laksamana Madya. Dalam kajian yuridis, hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, sebagaimana ketentuan Pasal 47 ayat (1) yang menyebutkan bahwa prajurit hanya dapat menduduki jabatan sipil setelah mengundurkan diri atau pensiun dari dinas aktif keprajuritan. Ayat (2) menjelaskan prajurit aktif dapat menduduki jabatan pada kantor yang membidangi Koordinator Bidang Politik dan Keamanan Negara, Pertahanan Negara, Sekretaris Militer Presiden, Intelijen Negara, Sandi Negara, Lembaga Ketahanan Nasional, Dewan Pertahanan Nasional, Badan *Search and Rescue* (SAR) Nasional, Narkotika Nasional, dan Mahkamah Agung. Melihat sebagian besar personel Badan Keamanan Laut diisi oleh anggota TNI AL aktif memberikan kesan TNI AL hanya ganti jubah menjadi Badan Keamanan Laut.

Sebagaimana perintah konstitusi, yakni tercantum dalam Pasal 30 tentang Pertahanan Negara dan Keamanan Negara jelas bahwa TNI melakukan usaha pertahanan sedangkan Kepolisian Republik Indonesia (Polri) melakukan usaha keamanan. Maka dari itu, meluruskan konsep (mengkonsepkan kembali) keamanan laut Indonesia adalah hal yang perlu dilakukan. Pertahanan dan keamanan memang merupakan satu kesatuan, tetapi pertahanan dan keamanan merupakan dua hal yang berbeda. Hal ini patut menjadi perhatian, agar kelembagaan keamanan di laut menjadi tertata rapi.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan pertahanan negara adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Kemudian pada Pasal 7 ayat (2) dan (3) mengatakan bahwa sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman militer menempatkan TNI sebagai komponen utama dengan didukung oleh komponen cadangan dan komponen pendukung; dan sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman nonmiliter menempatkan lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama, sesuai dengan bentuk dan sifat ancaman yang dihadapi dengan didukung oleh unsur-unsur lain dari kekuatan bangsa. Pasal 10 menyebutkan bahwa (1) TNI berperan sebagai alat pertahanan Negara Kesatuan Republik Indonesia; (2) TNI terdiri atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara; (3) TNI bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk: (a) mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah, (b) melindungi kehormatan dan keselamatan bangsa, (c) melaksanakan operasi militer selain perang, dan (d) ikut serta secara aktif dalam tugas pemeliharaan perdamaian regional dan internasional. Artinya, terkait dengan pertahanan adalah tugas dari TNI, dalam hal laut yaitu TNI Angkatan Laut.

Mengenai keamanan, dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pasal 1 angka 5 memberi pencerahan mengenai definisi keamanan bahwa keamanan dan ketertiban masyarakat adalah suatu kondisi dinamis masyarakat sebagai salah satu prasyarat terselenggaranya proses pembangunan nasional dalam rangka tercapainya tujuan nasional yang ditandai oleh terjaminnya keamanan, ketertiban, dan tegaknya hukum, serta terbinanya ketenteraman, yang mengandung kemampuan membina serta mengembangkan potensi dan kekuatan masyarakat dalam menangkal, mencegah, dan menanggulangi segala bentuk pelanggaran hukum dan bentuk-bentuk gangguan lainnya yang dapat meresahkan masyarakat. Pasal 1 angka 6 menjelaskan keamanan dalam negeri adalah suatu keadaan yang ditandai dengan terjaminnya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, serta terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Adapun tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur pada Pasal 13 yaitu: (a) memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; (b) menegakkan hukum; dan (c) memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Artinya, segala hal yang berkaitan dengan keamanan adalah tugas dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya bahwa sejatinya pertahanan di laut adalah tugas TNI AL, sedangkan keamanan laut merupakan tugas dan wewenang Polri. Namun, kenyataan yang terjadi sekarang adalah banyak lembaga yang memiliki wewenang terkait keamanan laut. Salah satunya yaitu Badan Keamanan Laut. Adanya Badan Keamanan Laut merupakan akibat paradigma matra

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

darat sentris sehingga prinsip keamanan di laut dan di darat berbeda. Di darat keamanan menjadi tugas dan wewenang Polri tetapi di laut bukan tugas dan wewenang Polri melainkan badan yang dibentuk khusus untuk keamanan laut, yang saat ini disebut Badan Keamanan Laut. Seharusnya paradigma daratan sentris tersebut sudah harus bergeser menjadi paradigma kepulauan sentris sebagaimana termaktub dalam konstitusi Pasal 25 A bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang.

Paradigma kepulauan sentris menghendaki keamanan baik di darat maupun laut adalah tanggung jawab Polri. Terlebih pada 13 Desember 1957, Deklarasi Djoeanda menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu-kesatuan wilayah NKRI (Soemarmi, Indarti, Pujiyono, dan Diamantina, 2019). Dengan demikian, prinsip pertahanan dan keamanan seharusnya merupakan satu kesatuan antara darat dan laut.

Saat ini terdapat Direktorat Polisi Perairan yang memiliki tugas pokok membina dan menyelenggarakan fungsi Kepolisian Perairan tingkat pusat dalam rangka melayani, melindungi, mengayomi, serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia (Kepolisian Perairan, 2019). Namun, perairan yang dimaksud adalah perairan yang lebih dekat dengan daratan. Sedangkan, wilayah kedaulatan Indonesia meliputi perairan kepulauan, laut teritorial, dan perairan pedalaman.

Sebagaimana Pasal 5 ayat (2) UU Nomor 34 Tahun 2014 tentang Kelautan disebutkan bahwa Kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial, termasuk ruang udara di atasnya serta dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Maka dari itu, Direktorat Kepolisian Perairan ini perlu dikembangkan menjadi pelaksana tugas pokok yang disebut Polisi Keamanan Laut. Polisi Keamanan Laut sebagai penanggung jawab utama keamanan di laut dengan ditunjang oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di bawah Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan di bawah Kementerian Kelautan dan Perikanan, Direktorat Jenderal Bea Cukai di bawah Kementerian Keuangan sesuai dengan spesifikasi masing-masing lembaga. Polisi Keamanan Laut menjadi penanggung jawab utama keamanan laut secara keseluruhan dan menjangkau seluruh wilayah laut dengan ditunjang oleh instansi-instansi tertentu yang telah disebutkan di depan apabila terjadi masalah di laut yang secara spesifik berkenaan dengan instansi tersebut.

Konsep Polisi Keamanan Laut dalam konteks ini dianalisis menggunakan analisis SWOT (*strength, weakness, opportunity, treat*) dengan tujuan agar konsep yang dikemukakan mengenai Polisi Keamanan Laut dapat diterima dan diyakini sebagai solusi yang ideal. Analisis *strength* (kekuatan) meliputi analisis terkait landasan konstutusional; landasan yuridis yang kuat; lembaga yang sudah eksis; tugas pokok dan fungsi yang jelas; dan adanya *budgeting*. Analisis *weakness* (kelemahan) merupakan analisis untuk mengetahui kelemahan dari konsep Polisi Keamanan Laut yang meliputi sumber daya manusia yang sedikit dan sarana dan prasarana yang kurang memadai. Analisis *opportunity* (kesempatan) meliputi aturan pembentukan institusi Badan Keamanan Laut yang lemah; ketidakefektifan institusi saat ini; dan ketidakefektifan instansi yang telah ada sebagai penunjang. Analisis *treat* adalah analisis ancaman yang berupa tendensi dari institusi yang telah ada.

Berdasarkan analisis SWOT tersebut, kelembagaan Polisi Keamanan Laut dinilai cukup potensial untuk menjadi solusi atas permasalahan yang ada. Berdasarkan kekuatannya (*strength*), Polisi Keamanan Laut memiliki landasan konstitusional yang kuat yaitu Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945 bahwa yang bertugas mengenai keamanan ialah lembaga kepolisian. Selain itu lembaga kepolisian merupakan lembaga yang sudah eksis dan memiliki *budgeting* yang jelas. *Weakness* dari konsep Polisi Keamanan Laut yaitu sumber daya yang sedikit dan kurangnya sarana prasarana. Akan tetapi, untuk mengatasi kurangnya sarana prasarana dapat dimungkinkan Polisi Keamanan Laut meminta bantuan kepada TNI AL seperti halnya di daratan. Sejalan dengan hal tersebut, maka konsep yang diajukan berupa Polisi Keamanan Laut sangat dibutuhkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Maka dari itu, mengembalikan tugas keamanan laut kepada yang sesuai tugas pokok dan fungsi dalam menjaga keamanan yakni Polri adalah hal yang perlu dilakukan. Selain itu, untuk mewujudkan terbentuknya Polisi Keamanan Laut sebagai bentuk pengembangan dan peningkatan status Kepolisian Perairan dilakukan dengan menghapus pasal-pasal terkait dengan Badan Keamanan Laut dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yaitu Pasal 59 sampai dengan Pasal 68. Jalan dan proses Indonesia menuju negara maritim yang kuat dan terpandang memang tidak mudah, tetapi hal tersebut dapat dilalui jika Indonesia dapat menjaga stabilitas keamanan perairannya dan wilayah perairan di sekitarnya dimana hal tersebut didukung oleh kebijakan maritim yang strategis (Edrian, 2017). Dengan terbentuknya Polisi Keamanan Laut serta wewenang yang dimilikinya, Indonesia diharapkan memiliki lembaga keamanan laut yang terpusat serta memperkokoh kedaulatan Indonesia melalui pengelolaan keamanan laut yang terstruktur guna mendukung Indonesia sebagai negara poros maritim.

SIMPULAN

Kelembagaan yang berkaitan dengan pengamanan wilayah laut di Indonesia saat ini tidak dapat berjalan secara efektif karena terlalu banyak kelembagaan sektoral yang memiliki kepentingan masing-masing, adanya lembaga Badan Keamanan Laut yang tidak memiliki kewenangan spesifik, serta terjadinya tumpang tindih kewenangan antar lembaga. Rekonseptualisasi kelembagaan keamanan laut yang perlu dilakukan adalah pengembangan dan peningkatan status Kepolisian Perairan menjadi Polisi Keamanan Laut sebagai wujud pengamanan laut yang ideal. Rekonseptualisasi ini sejalan dengan paradigma matra kepulauan sentris, amanat konstitusi, serta undang-undang terkait bahwa tugas keamanan merupakan tugasnya kepolisian. Polisi Keamanan Laut merupakan institusi yang bertanggung jawab menjaga keamanan laut dengan ditunjang oleh lembaga-lembaga lainnya guna mendukung Indonesia sebagai negara poros maritim.

DAFTAR RUJUKAN

Adhayanto, O. (2014). Maritime Constitution. *Jurnal Selat, 2*(1), 135-145.

Azis, N. A., Setyawanto, L. T., & Hardiwinoto, S. (2016). Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal, 5*(4), 1-13.

Baideng, R. A. E. S. (2014). Fungsi Dirjen Bea Cukai dalam Pencegahan Penyelundupan Senjata di Indonesia. *Lex et Societatis, 2*(7), 115-122.

Dinas Penerangan Angkatan Laut. (2013). *Kadispenal: Siapa Yang Mampu Menguasai Laut Maka Dia Akan Menguasai Dunia*. Diakses dari https://www.tnial.mil.id/tabid/79/articleType/ArticleView/articleId/16930/Default.aspx

Fakultas Hukum Universitas Indonesia. (2018). *Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia.* Diakses dari http://law.ui.ac.id/v3/penegakan-hukum-di-wilayah-laut-indonesia/

Kartika, S. D. (2014). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum. *Jurnal Negara Hukum, 5*(2), 1-19.

Kasworo, Y. (2019). Restrukturisasi Kewenangan Guna Mendukung Pengelolaan Ruang Laut yang Berdaulat dan Berkelanjutan. *Jurnal Rechts Vinding, 8*(2), 265-276.

Kepolisian Perairan. (2019). *Tugas Pokok, Visi dan Misi*. Diakses dari http://polair.polri.go.id/profil-Kepolisian Perairan/tugas-pokok-visi-dan-misi/

Kusumo, A. (2012). Pengamanan Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI. *Jurnal Kajian Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia, 14*, 74-87.

Kusumo, A. T. S. (2010). Optimalisasi Pengelolaan dan Pemberdayaan Pulau-Pulau Terluar dalam Rangka Mempertahankan Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Dinamika Hukum, 10*(3), 327-337.

Ma'arif, S. (2009). *Makalah Pengelolaan Pulau Terluar dalam Manajemen Pulau Terluar*. Yogyakarta: Fakultas Geografi Universitas Gadjah Mada.

Mundayat, A. A., Widodo, P., & Prakasa, B. (2018). Diplomasi Pertahanan Indonesia dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia. *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan, 4*(2), 21-39.

Noor, F. (2018). Pengelolaan Sumber Daya Alam Berdasarkan Prinsip Fiqh Al-Bi'ah. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan. 3*(1), 47-55.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Pamase, F., & Utomo, T. (2018). Upaya Kementerian Kelautan dan Perikanan Indonesia Menangani Kasus IUU Fishing: M. V. Hai Fa 2014-2017. *Journal of International Relations, 4*(4), 703-712.

Paskarina, C. (2016). Wacana Negara Maritim dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia. *Jurnal Wacana Politik, 1*(1), 1-8.

Sari, D. A. A. (2019). Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan. *Jurnal RechtsVinding, 8*(2), 147–165.

Sirmareza, T. (2017). Naval Diplomacy dalam Pengiriman Satuan Tugas Maritim Tentara Nasional Indonesia di United Nations Interim Force in Lebanon. *Jurnal Diplomasi Pertahanan, 3*(1), 42-63.

Soemarmi, A., Indarti, E., Pujiyono., & Diamantina, A. (2019). Konsep Negara Kepulauan dalam Upaya Perlindungan Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum, 48*(3), 241-248.

Supandi. (2015). Pembangunan Kekuatan TNI AL dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Pertahanan, 5*(2), 1-24.

Supomo. (2015). Patroli Laut Bea Cukai Terus Berinovasi Tingkatkan Keamanan Demi Kemakmuran Bangsa. *Warta Bea Cukai, 47*(12), 5-8.

Syahrin, M. N. A. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Journal of International Relations*, *3*(1), 1-17.

Tahar, A. M., & Krulinasari, W. (2012). Pembagian Kewenangan dalam Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Perairan Indonesia. *Fiat Justitia Jurnal Ilmu Hukum, 6*(1), 1-13.

Tahar, A. M. (2015). Penegakan Hukum di Perairan Indonesia. Dalam Khaidir, A. (Ed.), *Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan* (hlm. 1-30). Bandar Lampung: Justice Publisher.

Umbara, G. (2018). Kewenangan Penyidik TNI Angkatan Laut dalam Memberantas Tindak Pidana Pelayaran di Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Aktualita, 1*(1), 153-172.

Wasisto, G. (2015). Kewenangan Bakamla dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu di Laut Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *Jurnal Hukum*, 1-23.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2020 Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Global: Jurnal Politik Internasional

Volume 22 | Number 1 Article 1

6-30-2020

Repositioning Indonesia in the Changing Maritime Landscape of the Indo-Pacific Region

Sukmawani Bela Pertiwi
Department of International Relations, Bina Nusantara University, sukmawani.pertiwi@binus.ac.id

Follow this and additional works at: https://scholarhub.ui.ac.id/global

 Part of the Defense and Security Studies Commons, International and Area Studies Commons, International Relations Commons, Law Commons, and the Political Theory Commons

Recommended Citation
Pertiwi, Sukmawani Bela (2020) "Repositioning Indonesia in the Changing Maritime Landscape of the Indo-Pacific Region," *Global: Jurnal Politik Internasional*: Vol. 22 : No. 1 , Article 1.
DOI: 10.7454/global.v22i1.438
Available at: https://scholarhub.ui.ac.id/global/vol22/iss1/1

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Social and Political Sciences at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Global: Jurnal Politik Internasional by an authorized editor of UI Scholars Hub.

Global: Jurnal Politik Internasional Vol. 22 No. 1. Page 1-25. DOI: 10.7454/global.v22i1.438
© Global: Jurnal Politik Internasional 2020 **E-ISSN: 2579-8251**

REPOSITIONING INDONESIA IN THE CHANGING MARITIME LANDSCAPE OF THE INDO-PACIFIC REGION

Sukmawani Bela Pertiwi

Department of International Relations
Bina Nusantara University

Email: sukmawani.pertiwi@binus.ac.id
Submitted: 4 February 2020; accepted: 21 June 2020

Abstrak

*Indo-Pasifik merupakan salah satu kawasan yang paling dikontestasikan selama satu dekade terakhir. Setelah Cina menunjukkan tujuan ambisiusnya dalam menghidupkan kembali jalan sutera melalui kehadiran ekonomi dan militernya, Amerika Serikat, India, Jepang dan Australia membentuk koalisi baru untuk melawan strategi ini. Tulisan ini bertujuan untuk melihat posisi Indonesia sebagai kekuatan maritim tradisional di kawasan dalam konteks perubahan lanskap maritim kawasan Indo Pasifik. Dalam penelitiannya, Tulisan ini mengembangkan konsep "*tiga wajah kekuatan maritim*" yang membedakan kekuatan maritim menjadi "*hard", "soft", *dan* "normatif*". Temuan tulisan ini menunjukkan bahwa Indonesia kurang menunjukkan "hard" dan "*soft" power-*nya, namun lebih mengandalkan kekuatan normatif untuk menunjukkan kehadirannya di lanskap maritim yang baru di Indo Pasifik.*

Kata kunci:

Indonesia, kekuatan maritim, Indo Pasifik, "tiga wajah kekuatan maritim"

Abstract

Indo-Pacific has been among the most contested regions in the past decade. After China demonstrated its ambitious goal in reviving maritime silk road with its military and economic presence, United States, India, Japan, and Australia formed a new coalition to counter this strategy. This paper aims to examine the position of Indonesia as a traditional regional maritime power in the context of this changing maritime landscape of the Indo-Pacific region. In doing so, this paper develops the concept of "the three faces of maritime power" which distinguishes maritime power into hard, soft, and normative maritime power. The findings of this paper indicates that Indonesia demonstrates less of its hard and soft power, but it capitalizes on its normative power to demonstrate its presence in the new maritime landscape of the Indo Pacific.

Keywords:

Indonesia, maritime power, Indo Pacific, the three faces of maritime power

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

INTRODUCTION

Indo Pacific is a relatively new term in international relations. However, it draws much attention both within academic and decision-making circles given its centrality as the new front for big power rivalry amid China's growing influence economically and militarily. The rise of China as the second biggest economy in the world requires China to safeguard the continuity of the supply of hydrocarbon resources as the engine of growth for its industry. Thus, not only that China needs to secure the resource itself, but it also has to secure the sea lanes transporting these resources to China (Malik, 2014). Two decades ago, China still focused mainly on the East Sea and the South China Sea or referred to as the Western Pacific. The last decade, however, has demonstrated China's more salient presence far west to the Indian Ocean (Malik, 2014; Xinhua, 2015).

China's growing presence in this Indian Ocean has unavoidably raised concerns among other states. The most overt response is perhaps from Japan and India as direct neighbours to China who at the same time also have historical animosity with China. Japan and India's bilateral meeting in October 2006 resulted in an agreed perspective that the centre of gravity of maritime affairs has shifted from the Asia Pacific to the Indian and the Pacific Ocean as seen by the increasing trade activities in these two oceans which currently accounts for more than 60% of the total maritime trade (Malik, 2014). Thus, it is important to treat both areas as an integral region, the Indo-Pacific.

Since this emergence of the new geopolitical construct, there has been a new level of complexity in the maritime landscape in this region. With China's increasing presence in the Indian Ocean, the US has also indicated its support with the new geopolitical construct. The US as an outside power often has limitation in influencing regional dynamics both in various disputes where China insists for no intervention and bilateral solutions and various regional mechanisms involving within-region states only. At this point, the US benefits from the new geopolitical construct as it is broader to include the "Pacific" where the US has been traditionally acknowledged as the Pacific power, and Japan has even made it clear that it includes the US and Australia (Aso, 2017). In fact, Australia was among the strongest supporter of the Indo Pacific because in the existing regional arrangement, Australia has been also excluded from various regional mechanisms. Interestingly, Japan, India, the US, and Australia then formed a new coalition under Quadrilateral Security Dialogue or the Quad. One could conclude therefore, that the new Indo-Pacific region is a very dynamic region where cooperation and competition among states are fluid and complex.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

One interesting point arising from this changing maritime landscape in the region is then how to position Indonesia as the traditional maritime state in the region vis-à-vis these other powers. While Indo Pacific covers both the Indian and Pacific Oceans, Southeast Asia, or Indonesia to be precise, is geographically at the heart of this region. Indonesia is the maritime state having three critical chokepoints as the gateway for any vessels passing Southeast Asian sea lanes to East Asia or the other way around. With 17,502 islands, Indonesia is also the largest archipelagic state in the world. Seen from Morgenthau's natural elements of national power as consisting of geography, resources, and population, therefore, Indonesia is categorically a natural maritime power. Moreover, Indonesia has also demonstrated its active participation in shaping global maritime governance as apparent in its role in the UNCLOS processes and its active participation in regional maritime affairs (Djalal, 1979; Kusumaatmadja, 1978). Indonesia, in short, is not only a maritime state, but a significant maritime player in the region. However, with other powers coming to reshape the power relations as mentioned earlier, there is a big question on how to position Indonesia in this context.

This paper aims to contribute to this discussion as the existing literature on the Indo Pacific focuses mainly on the big power rivalry between China and the Quad. As a consequence, this approach has seen the Indo Pacific in a very narrow lens and it treats the region – Southeast Asia - as passive spectators of this rivalry. In this regard, the purpose of this paper is two folds. First, it aims to examine the power relations in the region more comprehensively to include regional states in Southeast Asia, especially Indonesia, and to demonstrate that regional states also have agency role in shaping regional dynamics. And secondly, it aims to better understand Indonesia's maritime power in the middle of these changes. There is continuous discourse within Indonesian public to "revive" Indonesia's maritime power rooted in the past glory of Srivijaya and Majapahit as maritime empires during their period (See for example Marsetio, 2018). However, little has been explored to understand Indonesia's maritime power, such as whether Indonesia is indeed a maritime power, what kind of maritime power Indonesia is, and how it is compared to other.

Thus, as the current Indonesia's government also envisions the country to be the Global Maritime Fulcrum, and there has been also international discussion on the rising profile of Indonesia in the international affairs (See Tamara, 2009; Reid, 2012; Pertiwi, 2014; Acharya, 2015), this paper aims to contribute to clarify the matter in the context of the changing Indo Pacific. The main problem in achieving all these purposes, however, is

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

that the concept of maritime power as the main subject of discussion, is also underdeveloped. Therefore, this paper will first delve into the existing concept of maritime power and proposed a reconceptualization of it before it examines the case of Indonesia.

ANALYTICAL FRAMEWORK

The concept of maritime power is not only underdeveloped but also rooted in one dominant source of literature i.e. Alfred Tayer Mahan's seminal work entitled "The Influence of Sea Power Upon History, 1660 – 1780" (Mahan, 1987). Written in 1899, this work proposed an argument on the importance of control over the sea to the power of a state. Mahan (1987, p.14) interestingly mentioned that what makes sea becomes political is that for some and other reasons, people "choose certain lines of travel rather than the other" or what we refer to as the trade route. In this context, control over the sea equals with control over the sea lanes. Given the nature of sea travel as long and vulnerable from various threats, it is important for states to control directly or indirectly, through cooperation with transit states, the strategic points along this sea lane (Mahan, 1987, p.15). Defined in this way, Mahan then made his second argument that control over the sea could be acquired through naval power.

Even when he proposed the six factors influencing the sea power, Mahan thought of these factors in relations to naval strategy. These factors are "geographical position", "physical conformation", "extent of territory", "number of populations", "character of the people", and "character of the government" (Mahan, 1987, p.14-26). In relations to geographical position, for example, Mahan argued that there are several favourable geographical positions for maximizing its naval strategy. This position, however, could only be capitalised only if states has control over these areas. Similar cases also apply in relations to physical conformation. States with broader coastline and numerous ports to interact with the outside world have more advantage than others who do not. This, however, must be balanced with state's ability to defend it. Other physical conformation that matter are natural production and climate, in which Mahan argues that poor natural production and unfriendly climate have surprisingly proven to be the push factors for states to develop its "spirit of exploration" at the sea (Mahan, 1987, p. 19). Finally, the last element of sea power is the extent of its territory which he defines as the extent of a state's coastline. This natural factor, too, must be supported by sufficient number of seamen for its defence (Mahan, 1987, p.21).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

But nature is only part of the equation for Mahan. Human factor is no less important even though again, it is still related to the ability to build a strong naval power. Mahan argued that the number of population is important to defend the extant territory as "staying power". Yet, he emphasizes that the most important is those "readily available for employment on ship" (Mahan, 1987, p.23). Interestingly, Mahan also took into account the character of people and the character of the government as the last factor that must be counted. The government policies on ocean development is critical in supporting state's vision as a sea power. But the character of the people, that is how the seamen seek benefits on sea must also be counted. This is an interesting point as Mahan focused on naval power but he also took into account the "morale" of its people as well as norms and regulations set by the government as an element of sea power.

Based on this explanation, there are several points from Mahan's sea power concept that could be noted for the theoretical development of maritime power. First, Mahan has offered a definition of sea power as a state that has control over the sea lanes. This definition, even though interesting, is based on his observation during his period, which might be insufficient to the current context. During Mahan's period, states could only claim three-mile territorial waters, thus control over the sea implied control "overseas". In the current context, however, states have extended territorial waters of up to 12nm, Exclusive Economic Zone over 200nm, and continental shelf of up to 350nm. This implies that states must also demonstrate its control over these surrounding waters. Activities at the sea in this context is not only limited to trade but also include economic exploitation on these waters. The concept of sea power in the current context, therefore, could be redefined to include a state that has control not only over the sea lanes but also the surrounding waters.

The second important point is the six indicators of the sea power. These elements are comprehensive. However, they are given, implying that sea power is a matter of being and not becoming. States who do not have such natural and human quality will never be a sea power, and vice versa. Seen from a constructivist perspective, therefore, this paper cautiously adopts Mahan's elements of sea power more as elements of potential maritime power that state could capitalize, yet, their actual maritime power will still depend on other elements. However, it is in this regards that this paper also departs from Mahan's third argument that this other element refers to naval power. Naval power is undeniably important. However, it could be problematic if it is treated equal to maritime power. Mahan himself consistently treated naval power in defensive function of their territory.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mahan clearly stated that control over the sea lanes could also be done indirectly through cooperation with other states. In this regard, Mahan opened the possibility for non-coercion approach to maritime power.

Finally, Mahan's focus on naval power is based on his observation on states' practice during his period when international law was not well established. This is different in the contemporary era where international law and norms have abolished territorial expansion and have regulated the use of force. Globalization with its highly economic interdependence has also made war costly. There is limitation, in short, of naval power to be the only element of maritime power in the contemporary era. There are various cases that illustrate this phenomenon. Indonesia after its independence protected its territorial integrity not by developing its naval power, but by promoting a new international norm of "archipelagic state" which treats waters between islands as an integral part of its territory. On the contrary, the South China disputes illustrate how big naval powers such as China cannot win its claim against its smaller neighbours and the United States as the biggest naval power in the world cannot effectively influence other states to follow international law as it is also not part of the UNCLOS. These examples demonstrate the importance of norms as new sources of power in maritime affairs.

Against this backdrop, there is an urgency to re-conceptualize maritime power to meet the contemporary challenges. Building upon Mahan's work, Geoffrey Till (2009) developed the concept of sea power as to have two aspects, i.e. input and output. Sea power as an input consists of resources that could generate power in the maritime sphere which for Till is also mainly derived from the naval power. Yet, he argued that this naval power must be supported by six constituents which consist of population, society, and government; geography; technology; resources; maritime economy and other means. While some of these constituents are similar with Mahan's six elements of power, it differs in that it gives importance to economic sources for naval development. The second aspect of sea power is as an output. Here it is defined as "the capacity to influence the behaviour of other people or things by what one does at or from the sea" (Till 2009, 21). It is at this point that Till departed from Mahan as he did not limit the main role of sea power only for the command of the sea, but also expeditionary operations, naval diplomacy, and maintaining good order at sea. In short, Till expanded maritime power to include both hard and soft power.

Building on this work, therefore, reconceptualizing maritime power might need to revisit the basic concept of power itself. Joseph Nye has developed the concept of

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

power consisting of the three faces of power (Nye, 2004; Nye, 2011). The first face of power is the ability to make others do contrary to his initial preference. The second face of power is the ability to frame/limit others' option in line with one's preference. The third face of power is the ability to shape others' initial preferences so that it is in line with one's preference. Nye argues that both hard power and soft power could be employed in each face of power. Hard power refers to the use of coercion both in terms of rewards and punishment. In the context of maritime power, it includes the use of coercion at/from the sea to influence others' behaviour such as the use of naval power to take over sea lane, conquer territory, or exploit maritime resources. Meanwhile, soft power refers to the use of persuasion or attraction such as ideologies, culture, and economic advantages. Translated to the maritime context, following Till, it will include the use of persuasion/attraction at/from the sea to influence other. China's attraction through its Belt and Road Initiative is one example of China's soft power in influencing maritime development in other countries.

While this categorization is comprehensive, it is complex at the same time, as it has two levels of categorizations in terms of methods (divided into faces and into soft and hard power, in which both hard and soft power could be applied in each face). Secondly, it also based on the rational actor model. For constructivists, for example, international relations can also be regarded in terms of social relations, and thus states behave not only based on cost and benefit calculation but also social norms governing interstate relations. In this sense, those that have the ability to set the norms also have power to influence others, including in the maritime domain. Indonesia's success through UNCLOS and US inability to influence China in the South China Sea are cases in point on the role of norm as a source of power. Norm as a source of power, or shortly named as normative power, is different from soft power. Soft power includes both tangible and non-tangible sources, but they are all attractive source for others, and it is because of this attraction or persuasion that others follow one's want. Normative power solely relies on non-tangible source which might be or might not be attractive to others, but because it is the norms that is accepted by a group of states or states in general, other state feels to have moral obligation to follow the norms.

Reflecting on this limitation, this study develops its own version of the three faces of power to be applied in maritime domain. In principle, the three faces of maritime power consist of almost similar elements developed by Nye with only additional elements of normative power and it is much simplified as one face will be related to the dominant

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

type of power used in each face. Thus, the first face of power refers to the maritime hard power or the use of coercion at/from the sea to influence others' behaviour. The second face of power refers to the maritime soft power or the use of persuasion/attraction at/from the sea to influence others' behaviour. The third face of power refers to the maritime normative power or the use of norm on the sea to make other feel morally obliged to follow the norms which is in line with one's norms.

The concept of normative power has never been developed systematically in studying maritime power. This concept was firstly introduced to describe the position of the European Union in the current international affairs as it is no longer the biggest military or economic power in the world (Manners, 2002). The concept of normative power was thus introduced to describe the role of the EU in international arena which puts more emphasis on promoting norms for other states that aims to cooperate or be part of the EU (Manners, 2002). While this concept has not been developed in the study of maritime power, it is not external to maritime power itself. From Mahan's elements of sea power, Mahan included characters of the people and characters of government, meaning that a country's norms and attitude toward the maritime domain are keys on the development of sea power. Till's sea power output to include maintaining good order at sea also demonstrates the importance of norms on the sea to influence actors' behaviour at the sea. The case of Indonesia and the US mentioned earlier also demonstrate the exercise and the importance of norms in the maritime domain.

One important thing about the maritime normative power is how it is exercised. Based on Finemore and Sikkink's argument, norms spread through several stages before it is adopted by others, namely emergence, cascade, and internalization (Finnemore & Sikkink, 1998). Thus, state's maritime normative power could be seen in each stage of norm cycle, that is from how state internationalises a new norm until it is internationally accepted, usually through the help of transnational advocacy network, and how state socialises this norm to put pressure on the other actors' behaviour, usually through the process of emulation, praise, and ridicule or the logic of appropriateness (Finnemore & Sikkink, 1998, 902).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Table 1. The Three Faces of Maritime Power

	Hard Power	Soft Power	Normative Power
Definition	The use of coercion at/from the sea to influence others' behaviour	The use of persuasion/attraction at/from the sea to influence others' behaviour	The use of norm on the sea to make others feel morally obliged to follow the norms which is in line with one's norms
Method	Coercion/force/ command	Agenda setting/persuasion	Internationalizing/Socializing norms
Sources	Sanction/punishment/ rewards	Ideology, culture, economic advantage	Norms
Type	Tangible	Tangible/Non-tangible	Non-tangible
Example	Naval forces to secure one's interest in competing maritime claims	Infrastructure assistance to promote maritime cooperation	International norms to influence other in competing maritime claim

Source: Developed from Nye (2004, 2011)

RESEARCH METHOD

In examining the position of Indonesia in the changing landscape of the Indo Pacific, this paper will then see which face(s) of maritime power that Indonesia mostly demonstrates in the Indo Pacific. As it is even still debatable whether Indonesia could be categorised as a maritime power, this paper will first look at Indonesia's potential maritime power based on Mahan's conception of maritime power. Primary data for this section are collected mostly from documents of the Indonesian government and analysed through qualitative method as there are many non-quantifiable elements in Mahan's sea power concept. The second section will then examine the actual power that Indonesia has demonstrated in the changing Indo Pacific based on the faces of maritime power using observation data between 2014-2019. This period represents the revival of the concept of the Indo Pacific and Indonesia's returning to the sea under Jokowi's presidency. Thus, the section will in turn discuss Indonesia's use of the first face of power, the second face of power, and the third face of power, based on various secondary literatures which will lead to the conclusion.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DISCUSSION

Indonesia's Potential Maritime Power

As mentioned earlier, Mahan's conception of sea power could be treated as the parameter to see states' potential as a maritime power. Thus, this section will first examine Indonesia's potential maritime power based on Mahan to clarify if Indonesia naturally could be categorised as a maritime power or if it has the potential to be one.

First of all, in the element of geographical position, Indonesia has an undeniably favourable geographical position as it is bordered by seas, meaning it has an advantage for escaping an attack compared to those bordered by land. Indonesia's maritime domain, in this context, is three fourths of its total area and it is equal to more than three millions square kilometres of internal and territorial waters and almost another three millions square kilometres of EEZ and continental shelf (BPS-Statistics Indonesia, 2017). Indonesia's 81,000 km coastline is the second longest in the world after Canada (Perwita, 2004; BPS-Statistics Indonesia, 2017). In addition, Indonesia also fulfils the criterion of those states located closely to the highway. Indonesia is located in the confluence of the two oceans which are currently become one of the busiest in the world – the Indo Pacific. In fact, three important chokepoints in this maritime trade route are in the Indonesian waters. Indonesia is in short has the first element of maritime power suggested by Mahan.

In the second element – physical conformation, Indonesia has a mixed status. Indonesia has rich natural production and favourable climate which, according to Mahan, has pulling effect for people having incentive to go to the sea. The fact that Indonesia has retreated from the sea under the New Order era for 32 years might be partly explained by Mahan's theory on the pulling effect of rich natural production and favourable climate to people's incentive to explore the sea. However, if physical conformation is defined broadly to include the surrounding waters that a state could exploit to advance its sea power economically, Indonesia with its total 6,315 million km^2 of surrounding waters, has 27.2% of the world's total flora and fauna species, 19% of the world mangrove forest, and 14% of the world's coral reefs (BPS-Statistics Indonesia, 2017). Indonesia is also rich in fish product and hydrocarbon reserves. In terms of physical conformation, therefore, Indonesia's natural production offers rich economic potential for its maritime power, however, at the same time makes the country more inward looking in its maritime orientation.

In relations to the third element – the extent of territory – defined as the length of the coastline, Indonesia with its 99,093 km coastline – the second longest in the world –

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

provides great opportunity for its people to interact with the outside world. However, if we include the second condition, that this extent of territory must be defended by proportional number of men at least living in the seaboard, Indonesia does not meet this criterion. Mahan mentioned that the number of sailors, seafaring people and population must be proportionate to the extent of the sea-coast (Mahan 1987, 22). However, Indonesia's village located on the seaboard is only 15,61 percent for the total villages in Indonesia (BPS-Statistics Indonesia, 2017). It means not only that there is a lack of naval presence and seafaring people, but also only few of the total population safeguarding Indonesia's water. Ports as access to seafront are also not proportional with the extent of territory. For the 99,093 km coastline, Indonesia only has one port for each 109 km (Kementerian Perhubungan, 2016). In contrast, Japan has one port for every 34 km coastline (Pertiwi, 2014; Tim Jalasena, 2012). If the extent of territory is also related to physical conformation in which Indonesia has the largest number of islands in the world, the problem is more complex. As Mahan argues, that a state is divided by sea could be a source of power, but it could also be a source of weakness if it is not well defended. In this context, that 1,148 of Indonesia's islands have not been named and 67 of the outermost islands have no inhabitants demonstrate the lack of government's attention in border areas which often become secure places for transnational crimes (BPS-Statistics Indonesia, 2017). In conclusion, nature has been favourable for Indonesia in terms of the extent of territory, but human factor as the safeguard is not yet sufficient.

This is more apparent if it is related to the fourth element – the number of population. Indonesia consists of 255 million people, meaning that Indonesia has a large number of staying power to defend its territory (BPS-Statistics Indonesia, 2014). However, the population density is 134 people/km meaning that this staying power is unevenly distributed across the country (BPS-Statistics, n.d.). This number is even smaller if we refer to those readily available to defend/to exploit the surrounding waters. For example, in the fishery sector, only 14,82% Indonesian people are working as fishermen across the 34 provinces (KKP, n.d.). Indonesia has also 395,500 active military personnel (IISS, 2016) to defend the total area of almost two million square kilometres (CIA, n.d.). This proportion is only above the United States, but still lagging compared to China and India. India has over four million military personnel (IISS, 2016) to defend its only three million square kilometres of territory (CIA, n.d.). Specifically related to the navy, the proportion of Indonesian navy to its water area is still lagging from that of Japan (IISS, 2016). The fourth element, therefore, echoes the preceding element that even

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

though Indonesia has significant number of population, those readily available for mobilization on sea remain limited.

As for the characters of the people, Mahan mentioned that it is counted if one based the definition of sea power on the peaceful and extensive sea commerce, and at this point, "aptitude for commercial pursuit" or the tendency to trade as seen in the productivity in relevant sectors could be the indicator, even though of course it is far from telling the qualities of the people in pursuing this commercial goal. Indonesia ranked 30th and 40th in the global merchandise and commercial service export respectively (WTO, 2017), and specifically in the maritime sector, Indonesia is among top producer and exporter of fish and fisheries in the world. In terms of maritime trade, Indonesia is among the top countries contributing to seafarer serving international commercial vessels and ranked 20th top ownership of world shipping fleet (UNCTAD, 2019, p. 98). This perhaps could be a starting point to trace Indonesia's maritime power based on sea commerce which seems to play an important role, even though of course it doesn't tell about the quality of the people in engaging maritime trade which is acknowledged as the limitation of this study. The quality of the people in terms of peaceful relations with other countries, however, could be seen in individual leaders and representatives in dealing with others in the maritime domain – thus linked to the character of the government.

The character of the government requires supporting government policies toward maritime development. In this context, Indonesia's policy has shifted between administrations. Under President Sukarno, Indonesia's policy was highly supportive of its maritime development. In fact, it was under his administration that Indonesia envisioned to be a global maritime power and proposed an archipelagic status to maintain the integrity of its separated territory (Kusumaatmadja, 1978). It was Indonesia's diplomacy at the UNCLOS that reflected the successful use of normative power for the first time in the maritime domain. And it was due to this experience, that Indonesia was selected to lead the process of the establishment of the International Seabed Authority (ISBA) and the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) and held the first presidency of ISBA. However, Indonesia under Sukarno was also known for its confrontation policy against Malaysia which gave it negative reputation at the international arena. It was under the following administration that Indonesia rebuilt its image at the international level through its peaceful approach towards other states. Indonesia had actively participated and demonstrated its leadership role in various regional mechanisms, such as in the South China Sea where Indonesia played an honest

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

broker through its track two initiative and its shuttle diplomacy (BPPK KEMENLU - PSSAT UGM, 2015). This peaceful approach at the international level, however, was not matched by Suharto's domestic approach which shifted away the focus from maritime to agriculture. Only recently under Jokowi's administration that Indonesia began to return to the sea under the vision of "Global Maritime Fulcrum". In relations to the last element, therefore, Indonesia's approach to maritime development from the government had changed overtime depending on the domestic political change.

Finally, having discussed all the six elements of sea power according to Mahan in the case of Indonesia, it can be concluded that Indonesia has supportive natural and human elements to become a maritime power. Indonesia has favourable geographical position, extent of territory, number of population, and the character of the people. Only in relations to natural conformation and supporting human factor that Indonesia still has some works to be resolved.

Indonesia's Actual Maritime Power

While Indonesia has great potentials to become a maritime power, its actual power – that is the power that it exercises or demonstrates to other – might not be similar. This part will begin to see Indonesia's actual power in the Indo Pacific using the framework of the three faces of maritime power.

The First Face of Indonesia's Maritime Power

The first face of maritime power is the use of coercion at/from the sea to influence others' behaviour. Hard power is traditionally identified with the threat or the use of military power, or in this context, the naval power, and thus the discussion will begin by examining the current stage of Indonesia's naval power and its use during the period of 2014-2019.

Indonesia's naval power is directed to meet the Minimum Essential Force (MEF) required to defend its territory. By 2024, Indonesia will be expected to have 274 naval vessels consisting of 110 striking vessels, 66 patrol vessels, and 98 supporting vessels, with an additional of 130 naval aviation (Supriyanto, 2012; Pertiwi, 2014). Judging from this force structure, Indonesia seems to lean toward developing a defensive rather than offensive capability. In fact, Indonesia has clearly stated that it targets itself to become a green water navy by the same year (Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2014). Green water navy is the term to describe a state's naval power that could well operate in its own jurisdiction of around 100 nm to the next significant land formation (Cole, 2002)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Pertiwi, 2014). Its capability is clearly defensive compared to the blue water navy which has an ability to operate in the open sea without support from the home base. In relations to the first face of maritime power, therefore, Indonesia seems to not focus on using its hard power in its maritime affairs. Statistically, this is even more apparent if Indonesia's naval power is compared with other maritime powers in the Indo Pacific region. Except Japan and Australia, most of these powers are blue water navies. Seen from Table 2, Indonesia's overall military spending is the smallest among these maritime powers. While the number of its active naval personnel is slightly above India and Japan, Indonesia has much larger maritime territory than these two countries, and thus it is still lagging in terms of the proportion of personnel versus territory. Therefore, not only Indonesia's naval power has not met the minimum required forces, but it is also still lagging compared to other maritime powers in the Indo Pacific.

Table 2. The Comparison of the First Face of Maritime Powers in 2016

Components of Naval Power	IDN	IND	JPN	PRC	AUS	US
I. Military Spending ($m)	7,385	56,638	46,471	216,031	26,383	600,106
II. Personnel	65,000	58,350	45,500	200,000	13,550	323,600
III. Force Structure						
1. Submarines	2	14	18	61	6	71
2. Principal Surface Combatant	11	28	47	74	11	98
a. Frigates	11	13	9	54	11	4
b. Air Craft Carrier	0	2	3	1		10
c. Destroyer		13	33	19		62
d. Cruiser			2			22
3. Patrol & Coastal Combatant	88	109	6	199+	15	57
a. Corvette	21	24		22		
b. Mine Warfare	11	6	27	49	6	11
c. Command Ship						2
d. Amphibious	81	42	11	123	19	275
4. Logistics and support		57	28	171	37	71

Source: Data for military spending (SIPRI, n.d.), data for personnel and force structure (IISS, 2016)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Historical records also reaffirm this tendency. Except Confrontation against Malaysia in 1963, Indonesia never uses its military to resolve interstate conflicts. Dispute with Malaysia over Ambalat indeed led to rising tension between the two militaries, but in the end, the countries always resort to diplomatic tools to resolve the problem. This trend continues during the observed period between 2014-2019 amid the rise of the Indo Pacific region. Indonesia has firmly challenged the existing conception of the Indo-Pacific as a new front for power rivalry and instead proposed to establish the Indo-Pacific as a new arena for cooperation with ASEAN in its centrality and East Asian Summit as its main venue (KSP, 2018). Indonesia's approach at this point is far from aggressive and militaristic.

Similar with the case of the South China Sea. Indonesia continues to play its role as an honest broker in the dispute meaning that it plays active role in facilitating dialogue among claimant countries but at the same also strengthened its military presence in the Natuna islands which are directly bordered by the South China Sea. During the observed period, the most significant development was the defensive measures taken against Chinese illegal fishing in 2016. This is, however, only minor compared to Indonesia's overall strategy in the South China Sea and compared to those adopted by other powers. India, Japan, and the US conduct routine naval exercise annually both in the West Pacific and the Indian Ocean under the umbrella of MALABAR exercise. In addition, the US alone also has routine FONOPs or Freedom of Navigation Operations which have been conducted six times under Obama and another six times under Trump (Storey, 2018). Moreover, China as the claimant state who not only conducts routine patrol but has continuously built up artificial islands together with its military installation in the seven disputed features in the South China Sea. Seen from the practice during 2014-2019, therefore, Indonesia continues its traditional approach of avoiding the use of its hard power.

The Second Face of Maritime Power

Indonesia's reluctance to use its hard power does not mean that it excels in its soft power. The maritime soft power is the use of persuasion/attraction at/from the sea to influence others' behaviour. This may include maritime economic attraction in the forms of maritime resources and maritime trade, maritime development assistance, maritime diplomacy, and naval diplomacy. Comparison between Indonesia, China, Japan, India, Australia and the United States in some aspects of these sectors can be seen in Table 3.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

In terms of maritime economic attraction, Indonesia as described earlier has rich marine biodiversity, fisheries, and hydrocarbon. Compared to other countries, Indonesia ranks second after China in terms of fish production and third after China and the US in terms of fish trade. In the broader maritime trade, however, Indonesia shares the least merchandise trade and second least share of the world fleet ownership or only above Australia which because its rank below the world top 35 fleet ownership, the data is not available. Even so, it is also not clear if and how far Indonesia takes advantage of its maritime resource attraction to influence others in the Indo Pacific. Indonesia successfully led the Indian Ocean Rim Association (IORA) as a socio-economic cooperation among countries in the Indian Ocean Rim between 2015-2017 and in 2017, it also initiated the Archipelagic Island States (AIS) Forum, more as an environmental cooperation among archipelagic states. Yet, it is unclear how and how far Indonesia uses its maritime economic attraction and its maritime diplomacy to influence other in both organizations.

Table 3. Sources of Maritime Soft Power

	IDN	IND	JPN	PRC	AUS	US
Marine Resource						
Fish production	11492	10762	3872	66808	269	5364
Fish trade	1280	1072	681	7652	89	1892
Maritime Trade						
Share of world Fleet ownership (2019)	1.14	1.27	11.47	10.51	N/A*	2.97
Share of world merchandise trade (2018)	0.9	1.7	3.8	12.8	1.3	8.5

Source: (UNCTAD, 2019; WTO, 2019; FAO, 2018)

Indonesia's lack of maritime soft power is more apparent in the maritime development assistance. Indonesia still positions itself as a recipient rather than donor. This is different from China who is currently the biggest donor of maritime development assistance in the region through its Maritime Silk Road Initiatives (Panda, 2018). Responding to this, Japan also boosted its development assistance including for those areas prone to the breeding of sea pirates. In addition to the already established maritime security cooperation with ASEAN in anti-piracy measure, Japan also offers technical assistance for developing coastguard in individual ASEAN countries amid the growing

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

role of Chinese coastguard in the region (Honna, 2014). The United States also allocated $119 million assistance in 2015 for maritime capacity building in Southeast Asia (US Embassy & Consulates in Indonesia, n.d.). Australia also continues to offer capacity building assistance with individual regional states or collectively, such as the capacity building through Exercise Kakadu. Meanwhile India demonstrates its presence through training, capacity building and investment in regional states' infrastructure, including the deep-sea port in Indonesia and port infrastructure in Myanmar (Upadhyaya, 2018) (Chaudhury, 2019). These various kinds of foreign assistance are important tools through which major powers compete for their influence in the Indo Pacific. In fact, many accused that it was the dominant Chinese aid in Cambodia that led to Cambodia's position of supporting China in ASEAN in 2012 when Cambodia rejected to include the South China Sea dispute in the joint communique and in 2016 when Cambodia rejected to mention the decision of the Permanent Court of Arbitration also in an ASEAN joint communique (Thayer, 2012; Pertiwi, 2016; The Japan Times, 2019).

Last but not least, it is also important to take a look at naval diplomacy as a source of maritime soft power. It must be noted that naval diplomacy can serve as a source of hard power if it emphasises the coercive function, soft power if it emphasises the image building, coalition building, and persuasion or attraction, and even normative power if it emphasises the socialisation of norms. Thus, as soft power, naval diplomacy influences the behaviour of others through the advantage that it offers in the programs, for example, training, capacity building and information sharing. In this sense, all countries under discussion have their own naval exercise programs. Australia has exercise Kakadu which also includes capacity building for the 27 participating countries in 2018 (Royal Australian Navy, n.d.). India has Milan which includes information sharing for its 16 participating countries in 2018 (Indian Navy, n.d.). Perhaps the most significant soft power competition could be seen between China and the United States who both conducted their own multilateral naval exercise with ASEAN countries in 2019. China conducted its naval exercise with six ASEAN countries in April 2019 while the US began its first ASEAN-US Maritime Exercise (AUMX) in September (Chan, 2019; Kapur, 2019). Interestingly, Indonesia also has its own naval diplomacy as mandated by Law No. 35, 2005 (Sirmareza, 2017) in the form of Exercise Komodo, and it had the biggest number of participating countries (34 countries) compared to the previously mentioned which perhaps could be explained by Indonesia's successful image building as more neutral in the power rivalry in the Indo Pacific (Parameswaran, 2018).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The Third Face of Maritime Power

The last face of maritime power is the use of norm on the sea to make other feel morally obliged to follow the norms which is in line with one's norms. This is perhaps the last aspect that many expect Indonesia to have comparative advantage compared to the others. After all, Indonesia's past experiences have demonstrated its normative power at the UNCLOS process and other regional maritime arrangements. In the South China Sea, Indonesia has promoted 'peaceful solution' to the conflict as early as in the 1990 when it first initiated Track Two Diplomacy (later became Track 1.5) on managing potential conflicts in the South China Sea which is still conducted regularly up to present (Luhulima, 2007; Kartika, 2019). The workshop itself led to the ASEAN Declaration on the South China Sea in 1992 which then evolved into the Declaration on the Conduct of Parties in the South China (DoC) in 2002, and is currently in its final negotiation to become a Code of Conduct of Parties in the South China Sea (CoC), which Indonesia actively participates in (Kusumasomantri, 2015, p.64). Indonesia's promoted norm of 'peaceful solution' and 'ASEAN unity' to the dispute resonate well, consistent, and is accepted by all parties in the dispute. Indonesia has also demonstrated its effort in safeguarding this norm as apparent in its shuttle diplomacy when ASEAN was in danger of failing from issuing joint statement on the dispute and brought back all members on the same front for the dispute. In the recent negotiation with China on the Code of Conduct, Indonesia also took the initiative to ensure all ASEAN members had similar position on the matter and bridged ASEAN discussion with China (Kusumasomantri, 2015).

This is rather different from China's promoted norm of 'bilateralism' which has been challenged overtly by other claimants and other regional actors such as Japan and the United States. Other claimants have consistently rejected dealing with China bilaterally. Also, when China still valued bilateralism more than international law in the form of the PCA rulings, ASEAN member states called for respect for the rulings. In this context, the US's approach to the dispute is no more accepted than that offered by China. So far, the US has mainly promoted the norm of 'freedom of navigation' that must be respected in the dispute. However, while US allies such as Japan, Australia, and India, support this norm and no other countries have challenged this norm verbally, this norm is not well respected. China's continuous island build up and its strong critics to the US as non-party to the UNCLOS talking freedom of navigation are only few among similar critics to the US. In this normative approach, therefore, Indonesia's normative power is

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

more influential and accepted compared to others. In the 1.5 track diplomacy under the workshop of Managing Potential Conflicts in the South China Sea, Indonesia even succeeded in bringing China and Taiwan in the same table and implementing the same project (BPPK KEMENLU - PSSAT UGM, 2015). Even though the workshop dealt with low political issues, it demonstrates others' approval on Indonesia's peaceful and cooperative approach to the dispute.

This is also the case with naval diplomacy mentioned earlier. Naval diplomacy can also be used as a normative power when it is used to promote certain norms or to pressure others to follow certain norms. The US and Australia's naval exercises have this element, that is to support the norms of freedom of navigation. Australia's Exercise Kakadu was also participated by China for the first time in 2018 and thus a useful tool to socialize this norm (Smith, 2018). Yet, China's behaviour in the South China Sea shows that this norm has not yet well adopted by China. On the other hand, China has consistently participated in Indonesia's Exercise Komodo which puts less emphasis on the freedom of navigation but more on humanitarian action which is more comfortable for China (China Military, 2018). Indonesia's approach to invite many participants not only demonstrates its successful image building as a neutral party in the Indo Pacific but also a consistent promoter of the norm of open and inclusive Indo Pacific. In the discourse of the Indo Pacific, Indonesia has been leading in promoting ASEAN's outlook on the Indo Pacific to be an open and inclusive region focusing on maritime, economic, connectivity, and SDGs cooperation (Kemlu, 2019). This normative role is important amid the heightened contestation in the region between China and the Quad as it helps demonstrating not only the existence but also the active role of ASEAN in managing its own region in this changing landscape. Indonesia's vision, in this sense, is also more acceptable for the members of the region compared to the other visions of the newly Indo-Pacific.

CONCLUSION

The question of Indonesia's position in comparison to other maritime powers in the changing landscape of the Indo Pacific is a simple question which requires complex analysis. Study must be conducted to redefine the currently underdeveloped concept of maritime power as the key concept used in this study. Even after the redefinition of the concept, the application of the concept requires broad analysis across the three faces of maritime power, both to examine Indonesia's absolute maritime power and its relative

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

power compared to the other. Answers offered in this study serve more as the beginning for further analysis which is not feasibly conducted in this short essay. Provisional conclusion that could be drawn at this point from the selected cases and observation during 2014-2019 is that Indonesia has potential maritime power and has demonstrated its actual power during the observed period. However, Indonesia demonstrates more of its normative power, less on its soft power, and least on its hard power. Brought to the larger context, the case of Indonesia demonstrates that regional power is not only takers or spectators in the Indo Pacific region. They have agency role even though subtle as they make use of their normative – intangible power, rather than tangible sources such as military or economic power.

ACKNOWLEDGEMENTS

This paper has been presented at the 7th International Conference on Business, International Relations, and Diplomacy (ICOBIRD) in Tangerang, September 5th-6th, 2018. The author is grateful to helpful comments from the journal's anonymous reviewers for useful comments to previous versions, the guidance and proofreading from the journal's editors.

BIBLIOGRAPHY

Acharya, A. (2015). *Asia's Emerging Democratic Power.* Singapore: World Scientific.

ASEAN Secretariat. (2017). *ASEAN Investment Report 2017: Foreign Direct Investment and Economic Zones in ASEAN(ASEAN@50 Special Edition).* Jakarta: ASEAN Secretariat.

Aso, T. (2017). *On the "Arc of Freedom and Prosperity" An Address by H.E. Mr. Taro Aso, Minister for Foreign Affairs on the Occasion of the 20th Anniversary of the Founding of the Japan Forum on International* . Retrieved from Ministry of Foreign Affairs of Japan: https://www.mofa.go.jp/policy/pillar/address0703.html

BPPK KEMENLU - PSSAT UGM. (2015). *Indonesia dan Second Track Diplomacy Penyelesaian Sengketa Laut Tiongkok Selatan: Evaluasi Peran dan Langkah Ke Depan.* Yogyakarta: BPPK KEMENLU - PSSAT UGM.

BPS-Statistics Indonesia. (2014). *Proyeksi Penduduk Menurut Provinsi, 2010-2035 (Ribuan)*. Retrieved September 17, 2018, from Badan Pusat Statistik:

REPUBLIK INDONESIA

https://www.bps.go.id/statictable/2014/02/18/1274/proyeksi-penduduk-menurut-provinsi-2010---2035.html

BPS-Statistics Indonesia. (2017). *Statistics of Marine and Coastal Resources 2017.* Indonesia: BPS-Statistics Indonesia.

BPS-Statistics. (n.d.). *Kepadatan Penduduk Menurut Provinsi, 2010-2015*. Retrieved September 27, 2018, from Badan Pusat Statistik: https://www.bps.go.id/dynamictable/2015/09/07/842/kepadatan-penduduk-menurut-provinsi-2000-2015.html

Chan, M. (2019). *China begins joint naval drills with six Southeast Asian nations*. Retrieved May 2020, from South China Morning Post: https://www.scmp.com/news/china/military/article/3007804/china-begins-joint-naval-drills-six-southeast-asian-nations

Chaudhury, D. R. (2019). *Eyeing Southeast Asia, India builds port in Indonesia.* Retrieved April 2020, from The Economic Times: https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/pakistan-summons-senior-indian-diplomat-over-ceasefire-violations/articleshow/75448456.cms

China Military. (2018). *Multilateral naval exercise Komodo 2018 concludes*. Retrieved from China Military: http://eng.chinamil.com.cn/view/2018-05/11/content_8029268.htm

CIA. (n.d.). *Country Comparison: Area*. Retrieved September 17, 2018, from The World Fact Book: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2147rank.html

Cole, B. D. (2002). China's Maritime Strategy. *Hampton Roads International Security Quarterly*, 136-184.

Djalal, H. (1979). *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut.* Bandung: Percetakan Ekonomi.

FAO. (2018). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018 - Meeting the sustainable development goals.* Rome: FAO.

Finnemore, M., & Sikkink, K. (1998). International Norm Dynamics and Political Change. *International Organization, 52*(4), 887-917.

FMPRC. (2019). *Wang Yi Talks about Indo-Pacific Concept*. Retrieved April 2020, from Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1685652.shtml

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Honna, J. (2014). ASEAN-Japan Cooperation on Maritime Non-Traditional Security Issues: Toward A New Paradigm. In T. Shiraishi, & T. Kojima, *ASEAN-Japan Relations.* Singapore: ISEAS.

IISS. (2016). *The Military Balance 2016.* IISS.

Indian Navy. (n.d.). *MILAN-18*. Retrieved May 2020, from Indian Navy: https://www.indiannavy.nic.in/content/milan-18

Kapur, L. (2019). *The ASEAN_US Maritime Exercise and Maritime Security*. Retrieved May 2020, from Asia Martitime Transparency Initiative CSIS: https://amti.csis.org/the-asean-u-s-military-exercise-and-maritime-security/

Kartika, A. (2019). Indonesia's Image from China's Perspective on South China Sea Dispute (A Preliminary Study on China's Perception on Indonesia). *GLOBAL: Jurnal Politik Internasional, 21*(2), 176-197.

Kementerian Perhubungan. (2016). *Statistik Perhubungan 2015: Buku I.* Jakarta: Kementerian perhubungan.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2012 Tentang Penyelarasan Minimum Essential Force*. Retrieved September 24, 2018, from Berita Negara Republik Indonesia No. 650: http://itjen.kemhan.go.id/taxonomy/term/47?page=1

Khurana, G. S. (2019). What is the Indo-Pacific? The New Geopolitics of the Asia-Centred Rim Land. In A. Berkofsky, & S. Miracola, *Geopolitics By Other Means: The Indo-Pacific Reality* (p. 14). MIlano: Ledizioni Ledi Publishing.

KKP. (n.d.). *Jumlah Nelayan Nasional*. Retrieved September 17, 2018, from Satu Data Indonesia: https://data.go.id/dataset/jumlah-nelayan-nasional

KSP. (2018). *Presiden Jokowi Presentasikan Konsep Indo-Pasifik di EAS.* Retrieved April 2020, from Kantor Staf Presiden: http://ksp.go.id/presiden-jokowi-presentasikan-konsep-indo-pasifik-di-eas/

Kusumaatmadja, M. (1978). *Bunga Rampai: Hukum Laut.* Bandung: Bina Cipta.

Kusumasomantri, A. R. (2015). Strategi Hedging Indonesia terhadap Klaim Territorial Cina di Laut Cina Selatan. *GLOBAL: Jurnal Politik Internasional, 17*(1), 48-80.

Luhulima, C. (2007). Pendekatan Multi-track dalam Penyelesaian Sengketa Laut Cina Selatan: Upaya dan Tantangan. *GLOBAL: Jurnal Politik Internasional, 9*(1), 75-85.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mahan, A. T. (1987). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783.* Dover Publication.

Malik, M. (2014). *Maritime Security in the Indo-Pacific: Perspectives from China, India, and the United States.* London: Rowman & Littlefield.

Manners, I. (2002). Normative Power Europe: A Contradiction in Terms? *Journal of Common Market Studies, 40*(2), 235-58.

Marsetio. (2018). *Mengembalikan Kejayaan Maritim Indonesia.* Bogor: Universitas Pertahanan.

Ministry of External Affairs Government of India. (2014, November 10). *Act East: India's ASEAN Journey*. Retrieved September 27, 2018, from Ministry of External Affairs Government of India: https://mea.gov.in/in-focus-article.htm?24216/Act+East+Indias+ASEAN+Journey

Mishra, V. (2013). *India and the Rise of the Indo-Pacific*. Retrieved from The Diplomat: https://thediplomat.com/2013/09/india-and-the-rise-of-the-indo-pacific/2/

Nye, J. S. (2010). *Cyber Power.* Cambridge: Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School.

Nye, Jr., J. (2004). *Soft Power: The Means to Success In World Politics.* New York: Public Affairs.

Nye, Jr., J. (2011). *The Future of Power.* New York: Public Affairs.

Panda, A. (2018). *Pompeo's Indo Pacific Speech: Geoeconomics on A Shoestring*. Retrieved September 24, 2018, from https://thediplomat.com/2018/07/pompeos-indo-pacific-speech-geoeconomics-on-a-shoestring/

Parameswaran, P. (2018). *Exercise Komodo 2018 Puts Indonesia Navy in the Spotlight*. Retrieved May 2020, from The Diplomat: https://thediplomat.com/2018/05/exercise-komodo-2018-puts-indonesia-navy-in-the-spotlight/

Pertiwi, S. B. (2014). Analisis Kekuatan Maritim Sebagai Komponen Utama Hard Power Indonesia di Era Presiden Joko Widodo. *Konvensi Nasional V AIHII.* Jakarta: AIHII.

Pertiwi, S. B. (2016). *Is ASEAN Unity in Danger of the South China Sea?* Retrieved September 28, 2018, from The Diplomat: https://thediplomat.com/2016/08/is-asean-unity-in-danger-from-the-south-china-sea/

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Perwita, A. A. (2004). Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerjasama Maritim Regionl di Asia Tenggara. *GLOBAL: Jurnal Politik Internasional, 7*(1), 35.

Reid, A. (. (2012). *Indonesia Rising: The Repositioning Asia's Third Giant.* Singapore: ISEAS.

Royal Australian Navy. (n.d.). *KAKADU 2018*. Retrieved May 2020, from Royal Australian Navy: https://www.navy.gov.au/operations-and-exercises/kakadu-2018

SIPRI. (n.d.). *SIPRI Military Expenditure Database*. Retrieved September 20, 2018, from SIPRI Databases: https://www.sipri.org/databases/milex

Sirmareza, T. (2017). Aplikasi Soft System Methodology dalam Analisis Diplomasi Angkatan Laut Indonesia Melalui Pengiriman Satgas Maritim TNI pada Misi UNIFIL MTF. *GLOBAL: Jurnal Politik Internasional, 19*(1), 58-76.

Smith, E. (2018). *Australia's largest maritime exercise underway with China participating for first time*. Retrieved May 2020, from ABC News: https://www.abc.net.au/news/2018-09-01/exercise-kakadu-hosts-china-south-china-sea-navy-maritime/10190856

Storey, I. (2018). *"US Conducts 6th South China Sea FONOP under Trump" by Ian Storey*. Retrieved September 27, 2018, from Yusof Ishak Institute: https://www.iseas.edu.sg/medias/commentaries/item/7200-us-conducts-6th-south-china-sea-fonop-under-trump-by-ian-storey

Supriyanto, R. A. (2012). Indonesia's Naval Modernisation: A Sea Change? *RSIS Commentaries, 020*.

Tamara, N. (2009). *Indonesia Rising: Islam, Democracy, and the Rise of Indonesia As A Major Power.* Singapore: Selected Books.

Thayer, C. A. (2012). ASEAN's Code of Conduct in the South China Sea: A Litmus Test for Community-Building? *The Asia Pacific Journal, 10*(34).

The Japan Times. (2019). *China's ties with Cambodia pay off*. Retrieved May 2020, from The Japan Times: https://www.japantimes.co.jp/opinion/2019/07/25/editorials/chinas-ties-cambodia-pay-off/#.XquZiS9h2u0

Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century (2nd Edition).* London: Routledge.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tim Jalasena. (2012). Jalan Terjal Menuju Kemerdekaan Maritim. *Majalan Jalasena*, pp. 6-12.

UNCTAD. (2019). *Review of Maritime Transport 2019.* Geneva: United Nations.

Upadhyaya, S. (2018). *Maritime Security Cooperation in the Indian Ocean Region: Assessment of India's Maritime Strategy to be the Regional "Net Security Provider".* Retrieved from Doctor of Philosophy thesis, Australian National Centre for Ocean Resources and Security, University of Wollongong: https://ro.uow.edu.au/ theses1/297

US Embassy & Consulates in Indonesia. (n.d.). *Fact Sheet: U.S. Building Maritime Capacity in Southeast Asia*. Retrieved April 2020, from US Embassy & Consulates in Indonesia: https://id.usembassy.gov/our-relationship/policy-history/embassy-fact-sheets/fact-sheet-u-s-building-maritime-capacity-in-southeast-asia/

World Bank. (n.d.). *GDP (Current US$)*. Retrieved September 21, 2018, from Data: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2016&start=1960

WTO. (2017). *World Trade Statistical Review 2017.* Geneva: WTO.

WTO. (2019). *World Trade Statistics 2019.* Geneva: WTO.

Xinhua. (2015). *China's Deep-Sea Sub Explores Indian Ocean Seabed*. Retrieved September 27, 2018, from Xinhuanet: http://www.xinhuanet.com/english/china/2015-01/02/c_133892691.htm

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Global: Jurnal Politik Internasional

Volume 7 | Number 1 Article 3

September 2004

Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional di Asia Tenggara

Anak Agung Banyu Perwita
President University, info@president.ac.id

Follow this and additional works at: https://scholarhub.ui.ac.id/global

Recommended Citation
Perwita, Anak Agung Banyu (2004) "Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional di Asia Tenggara," *Global: Jurnal Politik Internasional*: Vol. 7 : No. 1 , Article 3.
DOI: 10.7454/global.v7i1.231
Available at: https://scholarhub.ui.ac.id/global/vol7/iss1/3

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Social and Political Sciences at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Global: Jurnal Politik Internasional by an authorized editor of UI Scholars Hub.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional di Asia Tenggara

ANAK AGUNG BANYU PERWITA

Abstract

This article discusses the significance of Malacca Straits as one of the pivotal sea lines in the world. It argues that the security of Malacca Strait involves the nexus of external and internal maritime security and therefore it should be assessed by dual approach. This article emphasize the maritime security problems in the Malacca Straits and concludes by advocating a more comprehensive maritime security framework—particularly to Indonesia, ASEAN and other non-regional actors—in order to bring new approaches to the maritime security problems in the Malacca Straits.

"The control of the seas, and especially of strategically important waterways was crucial to great power status"[1]

(Alfred Thayer Mahan)

PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan (*archipelagic country*) yang terletak di antara dua samudera besar, Hindia dan Pasifik, Indonesia memiliki posisi geostragis yang sangat penting, baik dari sisi keamanan-pertahanan nasional, regional dan bahkan global.[2] Dalam konteks ini, aspek kelautan nasional memiliki konsekuensi bagi signifikansi pengembangan pertahanan keamanan matra laut melalui dua pendekatan (*dual approach*) yakni, secara eksternal melalui peningkatan kerja sama angkatan laut, baik bilateral maupun regional; dan secara internal dengan melakukan pembangunan kekuatan armada TNI Angkatan Laut (AL). Meminjam kerangka analisis keamanan yang diberikan Barry Buzan, tulisan ini menyoroti arti penting kerja sama regional maritim dan beberapa aspek terkait dengan perta-hanan maritim nasional. Selain itu, tulisan ini juga membahas *"nexus external-internal maritime security"*[3] (keterkaitan keamanan maritim internal dan eksternal) yang diha-dapi Indonesia.[4]

Tulisan ini dibagi menjadi beberapa bagian. Identifikasi persoalan gangguan keamanan maritim nasional dan regional yang melibatkan aktor negara dan terutama aktor nonnegara merupakan bagian pertama. Bagian kedua membahas kerja sama maritim regional sebagai suatu upaya bersama mengamankan perairan laut nasional dan regional. Bagian terakhir tulisan ini membahas kebutuhan terhadap pengembangan kekuatan TNI AL dan koordinasi antar-

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

lembaga di Indonesia dalam melindungi segala potensi kemaritiman yang dimiliki Indonesia.

Dari berbagai literatur mengenai kemaritiman dunia,[5] perairan (laut) nusantara (*archipelagic waters*) merupakan salah satu primadona di muka bumi. Dengan garis pantai sepanjang 81000 km dan landas kontinen yang terbentang begitu luas, perairan Indonesia mempunyai potensi sumber daya laut hayati dan nonhayati yang sangat besar. Dipandang dari segi estetika, perairan Indonesia memiliki nilai yang sangat tinggi bagi pariwisata bahari. Dari sisi ekonomi dan industri, perairan Indonesia sangat menguntungkan bagi alur transportasi laut dan daerah, penangkapan ikan, serta sumber daya laut lainnya yang sangat menjanjikan. Sementara, dari segi geografis, perairan Indonesia terletak pada posisi silang, lautan Pasifik dan Samudera Hindia. Konsekuensi logis dari sisi geografis ini, perairan Indonesia memiliki nilai politik dan strategi keamanan yang begitu penting, bukan saja bagi Indonesia melainkan juga bagi negara-negara lainnya, terutama negara-negara di kawasan Asia Pasifik.

GANGGUAN DAN TANTANGAN KEAMANAN MARITIM NASIONAL DAN REGIONAL

Tantangan keamanan maritim yang mengemuka dari kemungkinan konflik antarnegara (*inter-state conflict*) merupakan sebuah isu yang patut diperhatikan. *Inter-state conflict* ini merujuk pada tingkat kompetisi antarnegara untuk memperoleh sumber daya alam dan klaim terhadap batas-batas nasional dan teritorial.[6] Secara lebih spesifik, ada beberapa hal penting yang perlu segera dilakukan banyak negara di kawasan. Indonesia misalnya, perlu segera meneliti dan menyesuaikan kembali garis-garis (pangkal) pantai (*internal waters*) dan alur laut nusantara (*archipelagic sealanes*). Hal ini perlu dilakukan dengan segera guna mencegah klaim-klaim dari negara lain.[7] Pada saat ini, Indonesia masih memiliki beberapa *sea dispute border* dengan Singapura (Selat Philips), Vietnam (wilayah utara Kepulauan Natuna), dan masalah pengaturan kembali perairan Indonesia di sekitar kepulauan Timor setelah Timor Timur berpisah dari Indonesia.

Indonesia juga perlu dengan segera mengatur Zona Ekonomi Ekslusif (ZEE) dengan beberapa negara tetangga. Klaim tumpang tindih terhadap ZEE tentunya dapat mengakibatkan terjadinya friksi-friksi dan sengketa internasional yang dapat mengarah pada konflik internasional. Lebih jauh, posisi strategis wilayah perairan Indonesia bukan saja menjadi isu strategis nasional, namun melibatkan pula kepentingan-kepentingan strategis (militer dan ekonomi) dari berbagai negara di kawasan Asia Pasifik dan dunia internasional lainnya.

Hal ini dikarenakan wilayah perairan Indonesia dan sekitarnya mengandung kekayaan laut yang begitu besar termasuk minyak bumi dan gas alam. Di sekitar laut Cina Selatan (Natuna, kepulaun Paracel dan Spratley), misalnya, kandungan gas alam mencapai hampir 18 triliun ton atau terbesar di dunia setelah kandungan gas alam di Kuwait. Sementara itu, wilayah ini masih menjadi wilayah laut klaim tumpang tindih antara RRC, Taiwan, Filipina, Vietnam, Malaysia dan Brunie Darusalam. Sehingga tidaklah mengherankan wilayah laut ini

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

menjadi salah satu wilayah potensi konflik regional di Asia Pasifik[8].

Arti penting wilayah perairan Indonesia dan sekitarnya dapat digambarkan sebagai berikut:



Sumber: http://www.indonesia-house.org/dbindhouse/bm/Icw_bis-mil, diakses 9 Oktober 2004.

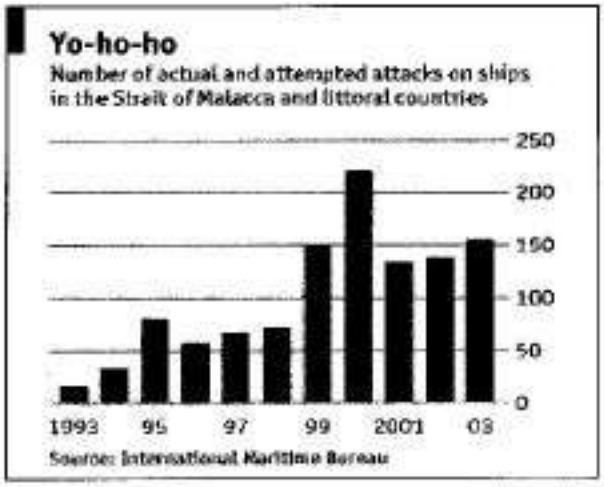
Sasaran berikutnya yang tidak kalah penting adalah pengelolaan lingkungan (keamanan) laut, terutama di perairan laut sempit namun memiliki tingkat lalu lintas laut yang ramai seperti Selat Malaka. Alur laut yang membentang sepanjang 800 km ini dilayari rata-rata 200 kapal dari berbagai tipe per harinya.[9] Selain itu, 72 persen tanker minyak juga melewati Selat ini dalam pelayarannya dari Samudera Hindia ke Samudera Pasifik. Dalam hal ini, pengelolaan lingkungan laut bukan saja berarti melindungi perairan dari pencemaran laut, seperti tumpahan minyak, namun juga meliputi koordinasi dengan pihak militer (TNI AL) agar perairan ini aman dari kemungkinan gangguan keamanan (perompakan laut, penyelundupan, dan pencurian ikan) yang sangat merugikan perekenomian dan pertahanan laut nasional. [10]

Dari aspek gangguan keamanan laut ini, Indonesia mengalami kerugian keuangan yang sangat besar. Data yang dikeluarkan Departemen Pertahanan misalnya, menunjukkan kerugian sebesar USD 2 milyar per tahunnya dari pencurian ikan, USD 1 miliar dari penyelundupan melalui alur laut nasional, Rp 2 triliun dari ekploitasi dan penggalian pasir gelap, dan Rp 30 triliun dari penjarahan hutan (*illegal logging*).[11]

Dari catatan yang dikeluarkan International Maritime Bureau (IMB), perompakan kapal di kawasan Selat Malaka misalnya, cenderung mengalami peningkatan yang sangat drastis sejak tahun 1999. Pada tahun 1999 saja, jumlah perompakan yang terjadi di Selat Malaka dalam wilayah laut Indonesia adalah 113 dari 285 kasus atau 39,6% dari jumlah total kasus yang dilaporkan. Sementara pada tahun 2000 terjadi peningkatan kasus perompakan menjadi 119 kasus. Risiko ini tentunya mengancam sekitar 90 % perdagangan laut di dunia, sehingga dapat dikatakan bahwa perompakan laut merupakan ancaman terhadap perdagangan global.[12]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IMB juga melaporkan adanya tingkat kekerasan yang semakin meningkat seiring dengan jumlah kasus perompakan laut. Pada paruh pertama tahun 2003 telah terjadi 64 dari 234 kasus kriminalitas laut (perompakan, pembajakan dan penyerangan) dengan 16 korban tewas, 20 orang dilaporkan hilang dan 52 lainnya luka-luka. Jumlah korban ini meningkat 37% bila dibandingkan kasus yang sama pada tahun 2002. Hal ini telah menempatkan Indonesia pada peringkat pertama dari semua kasus kriminalitas laut di seluruh dunia. Secara lebih spesifik, data mengenai tindakan kejahatan dan percobaan serangan terhadap kapal-kapal niaga di perairan Selat Malaka, dapat dilihat pada tabel berikut:



Sumber: The Economist, 28 Juni 2004.

Gambar di bawah ini menunjukkan pula lokasi berbagai tindakan kejahatan maritim di sekitar perairan Selat Malaka.



Sumber: The Economist, 28 Juni 2004.

Selain itu, IMB juga memperkuat data di atas dengan mengumumkan 'daerah hitam' di perairan Indonesia seperti Padang Bai, Balikpapan, Dumai, Pulau Laut dan wilayah sekitar perairan Bintan, serta memberi catatan khusus tentang kenaikan drastis jumlah kasus kekerasan di laut yang bersifat serius dan brutal.

Gangguan keamanan laut akan semakin tinggi tatkala isu terorisme maritim diperhitungkan pula sebagai salah satu ancaman keamanan maritim nasional dan internasional. IMO misalnya, merekomendasikan[13] bahwa masyarakat internasional patut pula mengklasifikasikan perompakan dan pembajakan laut sebagai bagian dari terorisme maritim dan oleh karenanya upaya pemberantasan perompakan laut merupakan *'the point of entry'* untuk memerangi terorisme maritim. Kendati pun hingga saat ini –sebagaimana diungkapkan Admiral Thomas Fargo,[14] Komandan Satuan Gugus Tugas Pasifik AS--belum ditemukan data atau bukti keterkaitan antara pembajakan kapal di Selat Malaka dengan jaringan terorisme

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

di Asia Tenggara, kewaspadaan terhadap kemungkinan kelompok teroris menggunakan alur laut sebagai target operasi terorisme patut dikedepankan.

KERJA SAMA MARITIM REGIONAL: WAHANA BAGI *"CROSS-SECTORAL SECURITY CONNECTIONS"* DI ASIA TENGGARA

Melihat berbagai kasus gangguan keamanan maritim di atas, Indonesia menghadapi beberapa ancaman maritim yang beragam.[15] Ancaman pertama berupa ancaman pertahanan dari kemungkinan agresi negara lain. Kedua, ancaman navigasi dikarenakan beberapa alur laut Indonesia menjadi titik penting perdagangan dunia. Ancaman berikutnya berupa ancaman lingkungan laut dari pencemaran dan kelangsungan sumber daya laut. Ancaman terhadap pelanggaran hukum merupakan ancaman berikutnya yang berasal dari tindakan pencurian ikan di wilayah laut Indonesia dan penyelundupan dari dan ke Indonesia.

Dengan kata lain, sektor keamanan maritim Indonesia melibatkan berbagai macam dimensi[16] dan aktor (negara dan nonnegara) yang saling terkait satu sama lain. Selain sumber ancaman (*sources of threat*) yang begitu beragam, derajat ancaman (*degree of threats*) di Selat Malaka ini juga sangat *critical*. Meminjam ungkapan Buzan, berbagai persoalan maritim baik yang terjadi di perairan domestik Indonesia (*internal waters*) dan atau di wilayah Asia Tenggara menunjukkan adanya *"cross-sectoral security connections"*[17] atau keterhubungan antarsektor keamanan (ekonomi, sosial, politik, lingkungan dan militer) yang memiliki bobot sekuritisasi yang sangat tinggi.[18]

Dalam konteks isu keamanan maritim di atas, sebagaimana yang diajukan Barry Buzan, pembahasan mengenai teori kompleks keamanan (maritim) sudah dan akan terus bergerak dari hal-hal klasik (militer) menuju suatu pembahasan yang lebih "baru" (nonmiliter).[19] Sementara itu, dari sisi perdebatan teoretis, kendati pun Neorealisme dan Neoliberal Institusionalisme memiliki beberapa asumsi yang berbeda tentang anarki, *power*, serta aspek keamanan dan ekonomi, kedua pendekatan ini juga memiliki kesamaan pandangan mengenai rezim sebagai instrumen dari aktor negara dalam melakukan kerja sama bilateral, regional dan multilateral. Konsepsi rezim ini secara khusus juga dapat digunakan dalam mencari upaya pengaturan bersama keamanan maritim di Selat Malaka.

Namun demikian, efektivitas suatu *regime* juga amat ditentukan oleh derajat kepatuhan terhadap aturan-aturan yang telah ditetapkan sebelumnya oleh para aktor negara. Lebih jauh, kedua pendekatan juga menyatakan bahwa *regime* untuk mengatur kerja sama dalam suatu bidang tidak selalu bermuara pada pembentukan institusi internasional yang bersifat ketat.

Bagi ASEAN sendiri misalnya, pembentukan suatu kawasan Asia Tenggara yang damai, bebas, dan netral (*Zone of Peace, Freedom and Neutrality*) telah membawa konsekuensi bagi terciptanya keamanan nasional dan regional. Arena utama dari pembentukan kawasan yang damai, bebas dan netral adalah Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Dalam konteks ini, Indonesia bersama anggota ASEAN lainnya patut pula mengembangkan kerangka kerja sama maritim sebagai sebuah rezim sebagaimana tertuang dalam usulan Indonesia berupa

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ASEAN Maritime Forum[20] dan kerangka kerja sama keamanan maritim (*cooperative maritime security frameworks*) di Selat Malaka.[21]

Sebagaimana dilaporkan oleh berbagai media, baik nasional maupun internasional beberapa waktu lalu, Amerika Serikat (AS) telah mengeluarkan *Regional Maritime Security Initiatives* (RMSI) di kawasan Asia Tenggara. Melalui inisiatif ini, sebagaimana diungkapkan Admiral Thomas Fargo, AS akan melibatkan kapal perangnya untuk melindungi perairan Selat Malaka dari kemungkinan serangan terorisme.[22]

Gagasan ini bukan saja telah mengejutkan negara-negara di kawasan tetapi juga telah mengundang berbagai protes dari Malaysia dan Indonesia. Lebih jauh, tindakan unilateral AS ini dipandang sebagai campur tangan AS terhadap kedaulatan teritorial negara-negara pantai di Selat Malaka. Sebenarnya, inisiatif AS ini hanya akan memfokuskan pada pertukaran informasi dan aktivitas penegakan hukum antara negara-negara yang berpartisipasi. Lebih jauh, Admiral Walter F. Doran, Komandan Armada Pasifik AS, mengungkapkan bahwa tujuan inisiatif ini *"would be to institutionalize contacts among the region's navies to better understand the nature of the traffic through sensitive waterways and mount a response to threats"*.[23] Namun, tampaknya terdapat kesalahpahaman dalam menuangkan gagasan ini ke dalam bentuk kerja sama keamanan maritim di Selat Malaka. Lebih lanjut, keinginan AS untuk menempatkan pasukannya di Selat Malaka dalam kerangka kerja sama keamanan bilateral de-ngan Singapura dan tekanan unilateral di Selat Malaka hanya akan mengancam kerja sama regional keamanan sebagaimana yang telah dirancang dan direncanakan ASEAN.[24]

Sementara itu, Singapura dan AS baru-baru ini merencanakan kerja sama keamanan dalam bentuk pakta pertahanan. Salah satu tujuan utama pakta pertahanan ini adalah pengamanan Selat Malaka dari berbagai kemungkinan ancaman militer.[25] Paling tidak rencana pembentukan keamanan ini memiliki beberapa konsekuensi penting terhadap kerja sama keamanan di Asia Tenggara. *Pertama,* rencana pembentukan pakta pertahanan antara Singapura dan AS masih menunjukkan tingginya *"Cold War mentality"* dari kedua negara. Padahal, ancaman-ancaman yang kini dihadapi berbagai negara di kawasan dan bahkan dunia tidak sepenuhnya dapat diatasi dengan mengadopsi mekanisme penyelesaian *a la* Perang Dingin yang menyandarkan pada pembentukan pakta pertahanan. *Kedua,* berbagai ancaman keamanan maritim pada era pasca-Perang Dingin ini juga tidak selalu dapat diatasi dengan membentuk model pakta pertahanan yang masih sangat mengacu pada semangat *"security against"*. Sebaliknya, untuk dapat mengatasi berbagai kemungkinan ancaman tersebut, kita perlu mengedepankan model *"security with"* yang melibatkan berbagai aktor negara lainnya secara bersama-sama. *Ketiga,* rencana pembentukan pakta pertahanan ini juga dapat mempengaruhi nasib perjalanan *ASEAN Regional Forum* (ARF) dan bahkan *ASEAN Security Community* di mana ASEAN secara organisasional merupakan aktor penggerak utama semua bentuk kerja sama keamanan di kawasan.

Dengan kata lain, isu keamanan maritim di Selat Malaka tidak akan dapat diatasi secara bilateral atau bahkan unilateral.[26] Se-

PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS ... REPUBLIK INDONESIA

baliknya, kebutuhan untuk memperkuat kerja sama (keamanan) maritim yang bersifat multilateral antaraktor negara (kekuatan angkatan laut regional, kepolisian, dan institusi intelijen antara negara-negara ASEAN) dan nonnegara dalam lingkup ASEAN dan non-ASEAN merupakan sebuah keharusan. Dalam pandangan Indonesia—sebagaimana diutarakan juru bicara Departemen Luar Negeri, Marty Natalegawa—kerja sama keamanan maritim ini dapat bersifat *coordinated patrols* dan di masa mendatang kerja sama ini juga dapat mengarah pada tingkat yang lebih tinggi seperti *coordinated join patrols* antarnegara di kawasan.[27]

Kerja sama (keamanan) maritim regional ini meliputi upaya-upaya untuk menciptakan keselamatan laut (*safety at sea*) dan penegakan hukum serta ketertiban di laut (*law and order at sea*) baik pada *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lanes of Transportation* (SLOT). Kerja sama ini secara eksplisit tertuang dalam Butir A.5 Bali Concord II, sebagai berikut:

> *"Maritime issues and concerns are transboundary in nature, and therefore shall be addressed regionally in holistic, integrated and comprehensive manner. Maritime cooperation between and among ASEAN member countries shall contribute to evolution of the ASEAN Security Community."*[28]

Dalam konteks ekstraregional, beberapa rekomendasi yang telah dihasilkan dari *ARF Meeting of Specialist Officials on Maritime Issues* (MSOM) yang diselenggarakan di Honolulu 1998 lalu, seperti pertukaran informasi mengenai armada laut, kemaritiman, ratifikasi konvensi kelautan, dan penegakan hukum laut internasional, perlu mendapat perhatian lebih serius dari berbagai negara-negara di kawasan Asia Pasifik. Dalam pertemuan *Intersessional Support Group (ISG) on CBMs* di Bangkok tahun 1999 lalu, kerja sama keamanan maritim regional juga menjadi salah satu fokus utama sebagai upaya untuk meningkatkan *mutilateral naval CBMs.*[29]

Sementara itu, beberapa upaya *'second track'* sebagaimana yang dilakukan oleh CSCAP (*Council for Security Cooperation in the Asia Pacific*) juga memiliki makna penting bagi kerja sama keamanan maritim regional. CSCAP, misalnya, telah membentuk sebuah kelompok kerja yang bertugas untuk meningkatkan kerja sama keamanan maritim regional. Salah satu kontribusi penting *CSCAP Maritime Cooperation Working Group* adalah *"Guidelines for Regional Maritime Cooperation"*[30] yang terdiri dari beberapa prinsip mendasar yang bersifat tidak mengikat untuk pemahaman bersama dan mengarahkan kerja sama keamanan maritim regional. Selain itu, *guidelines* ini juga memfokuskan beberapa kerja sama teknis dalam bidang keselamatan laut, *Search And Rescue*, sumber daya kelautan, penelitian kemaritiman, serta pendidikan dan pelatihan dalam bidang kelautan.

Kendati demikian, kerja sama regional di atas bukanlah tanpa kendala. Beberapa kendala utama yang dihadapi untuk meningkatkan kerja sama keamanan maritim regional adalah: (1) masih sangat terbatasnya dana operasional kemaritiman dari beberapa negara kawasan, khususnya Indonesia; (2) terbatasnya kesamaan doktrin kelautan dan peralatan kemaritiman yang memadai; (3) masih tingginya kesenjangan teknologi kemaritiman yang dimiliki nega-

ra-negara kawasan; (4) tingkat kecurigaan yang masih cukup tinggi di antara negara-negara kawasan; dan (5) wilayah cakupan geografi yang begitu luas.

Guna mengatasi beberapa persoalan penting di atas, *CSCAP Maritime Cooperation Working Group* dalam pertemuannya yang ke-13 di Manila, tanggal 6-7 September 2003 lalu telah mengeluarkan pernyataan bersama untuk meningkatkan *capacity building*, baik secara nasional maupun regional, bagi terciptanya *maritime security regime* di kawasan Asia Pasifik. Hal ini menjadi sangat krusial di tengah perubahan sifat ancaman keamanan regional yang semakin rumit. Oleh karenanya, peningkatan kerja sama keamanan maritim regional akan melibatkan pengaturan kerja sama yang bersifat multilevel (*multi level cooperative arrangements*).[31]

PENGEMBANGAN KEKUATAN PERTAHANAN TNI AL DAN KOORDINASI NASIONAL KEAMANAN MARITIM NASIONAL

Selain mendorong kerja sama pertahanan maritim di kawasan sebagaimana telah disinggung di atas, Indonesia juga memerlukan suatu armada pertahanan laut yang efektif, besar, dan canggih, dan oleh karenanya menuntut pula penyediaan fasilitas pertahanan laut yang memadai. Sebagaimana diungkapkan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, eksistensi Indonesia sebagai negara maritim hanya bisa ditunjukkan bila Indonesia memiliki armada angkatan laut yang besar dan kuat untuk menguasai dan mengamankan wilayah lautnya.[32]

Sebagaimana tertuang dalam doktrin TNI AL "Eka Sasana Jaya", kebesaran suatu bangsa atau negara maritim sangat ditentukan oleh kekuatan lautnya, baik berupa kekuatan armada niaga maupun kekuatan armada bersenjata yaitu Angkatan Laut.[33] Dengan demikian, kehadiran angkatan laut untuk memberikan jaminan keamanan di laut, sudah merupakan suatu *conditio sine qua non*.[34] Dengan kata lain, tulang punggung pertahanan nasional tidak lagi tertuju pada kekuatan angkatan darat (*continental oriented*), namun lebih difokuskan pada kekuatan angkatan laut (*maritime oriented*) dan udara. Oleh karena itu, orientasi utama pertahanan nasional harus diberikan kepada matra laut dan udara.

Sebagai perbandingan, tabel di bawah menggambarkan kekuatan armada pertahanan laut Indonesia dan beberapa negara lain di kawasan Asia Pasifik.

Tabel
Kekuatan Angkatan Laut Negara-Negara di Asia Pasifik

	Personil	Kapal selam	Armada laut utama	Pengawas pantai
India	53.000	16	26	40
Jepang	43.600	16	55	3
Korea Selatan	60.000	19	39	84
Filipina	20.500	-	1	67
RRC	230.000	71	53	676
Thailand	73.000	-	15	88
AS (Pasifik)	132.300	38	58	-

Sumber: diolah dari *The Military Balance 2003-2004*. London: Oxford University Press.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Dari tabel di atas, dapat ditarik pemahaman bahwa kekuatan armada laut Indonesia tidaklah begitu besar bila dibandingkan, misalnya dengan Thailand, sementara wilayah laut yang harus dijaga jauh lebih besar dibandingkan dengan Thailand. Bila dikomparasikan dengan Korea Utara, Korea Selatan, dan Taiwan, kekuatan armada laut Indonesia sangat jauh tertinggal. Wilayah laut Indonesia adalah yang terbesar di kawasan Asia Pasifik, sementara itu kekuatan armada laut utama di kawasan ini sangat didominasi oleh AS dan Republik Rakyat Cina. Kedua negara inilah yang kini menentukan pola interaksi regional.

Sementara dilihat dari sisi kecanggihan armada laut, seluruh armada laut RI telah berusia tua dengan rata-rata tahun pembuatan akhir 1960-an dan tahun rekondisi 1980-an. Sehingga dapat dikatakan bahwa sebagian besar alutsista (alat utama sistem persenjataan) laut Indonesia merupakan 'besi tua mengambang' dan tidak mampu melakukan tugas pengamanan dan pertahanan laut secara menyeluruh. Secara keseluruhan, TNI AL memiliki 113 kapal yang terdiri dari berbagai tipe[35] dengan rentang waktu pembuatan tahun 1967 dan 1990. Armada kapal buatan tahun 1967 direkondisikan kembali pada tahun 1986 hingga 1990-an. Guna melindungi keamanan laut nasional idealnya Indonesia membutuhkan 380 kapal perang.[36] Sementara itu, untuk mengawasi perairan Selat Malaka, TNI AL membutuhkan setidaknya 38 kapal patroli agar bisa melindungi keamanan selat sepanjang 613 mil.[37] Dari armada yang dimiliki TNI AL di atas, 39 kapal telah berusia lebih dari 30 tahun, 42 kapal berusia 21-30 tahun, 24 kapal berusia 11-20 tahun, dan hanya 8 kapal yang berusia kurang dari 10 tahun.[38]

Oleh karena itu, pengembangan dan pembangunan kekuatan pertahanan TNI AL, termasuk di dalam peningkatan operasional alutsista dan pengembangan doktrin TNI AL, pada dasarnya, dapat dikategorikan sebagai *"minimum defence requirement"*[39] yang harus dilakukan TNI AL dalam upayanya melindungi keamanan dan menjamin pertahanan laut Indonesia.

Kekuatan dan kondisi armada TNI Angkatan Laut RI (*navy ships*) dapat digambarkan dalam tabel berikut ini:

No	Tipe	Kelas	Keterangan
1	Kapal Selam (2 unit)	U-209 (buatan Jerman, 1981)	Kondisi riil 70 % dan belum pernah dilakukan overhal sejak 20 tahun terakhir
2	Fregat (6 unit)	Van Speijk (buatan Belanda)	Kondisi kurang bagus, kecepatan hanya 16 knot, boros bensin, persenjataan misil harpoon (6 unit, 2 unit telah kadaluwarsa, 4 unit kadaluwarsa th 2002)
3	Korvet (4 unit)	Buatan Belanda dan Yugoslavia, 1980	Armada paling modern yang dimiliki AL, memiliki 26 misil Exocet MM-38 tapi semua telah kadaluarsa.
4	Kapal parchim (16 unit)	Buatan Jerman Timur, 1980-an	Sistem propeler tidak dapat bekerja di wilayah tropis, suku cadang tidak dapat dipenuhi karena pabriknya di Rostock telah ditutup
5	Boat bermisil dan berkecepatan tinggi (4 unit)	Buatan Korea, 1979	Memiliki senjata utama misil Exocet MM-38 (semuanya telah kadaluwarsa), 1 unit dalam keadaan buruk, 3 unit dalam perawatan
6	Boat berkecepatan	Buatan PT PAL	Dalam kondisi baik dan siap operasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

	tinggi dengan torpedo (2 unit)		

Sumber: Pidato KSAL RI di depan Komisi I DPR RI, 2002.

Tabel di atas sekaligus juga menunjukkan implikasi eksternal dari prioritas internal bagi pengembangan potensi pertahanan laut nusantara. Seperti diketahui, di dunia internasional sedang terjadi pula perubahan-perubahan yang sangat besar, baik dalam bidang politik, ekonomi, dan pertahanan. Dalam bidang politik-keamanan misalnya, dinamika yang terjadi di kawasan Asia Pasifik telah memunculkan beberapa mekanisme pengaturan keamanan internasional yang akan memberikan pengaruh penting terhadap sosok politik luar negeri dan kebijakan pertahanan Indonesia.

Mengingat berbagai perkembangan positif dalam kerangka kerja sama kemaritiman regional di atas, terdapat beberapa kebijakan nasional yang perlu dipertimbangkan Indonesia. *Pertama,* perlu lebih memprioritaskan pembentukan pertahanan laut yang *credible* guna mengawasi dan menciptakan keamanan laut yang kondusif bagi semua negara yang berkepentingan terhadap kawasan.

Pengembangan kekuatan matra laut Indonesia yang tangguh juga diperlukan untuk mengantisipasi berbagai kemungkinan ancaman militer dan nonmiliter di perairan nusantara seperti pencurian ikan yang begitu merajalela di wilayah laut nasional, praktik-praktik penyelundupan, baik barang maupun manusia, serta berbagai kemungkinan gangguan militer dari beberapa *hot spot* di Laut Cina Selatan. Dengan kata lain, pengembangan kekuatan TNI AL lebih ditujukan untuk sarana pertahanan keamanan (*defense and security*) wilayah perairan nasional ketimbang sebagai kekuatan penyerang (*aggressive*).

Peningkatan kekuatan armada laut Indonesia secara signifikan tentu saja akan mengubah posisi strategis Indonesia di kawasan dan dengan demikian Indonesia akan turut menentukan pola hubungan antarnegara di Samudera Hindia dan khususnya di Samudera Pasifik.

Kedua, persoalan koordinasi antarinstitusi (pemerintah) nasional yang berkaitan dengan persoalan kemaritiman perlu pula mendapat perhatian yang lebih serius. Selama ini, terdapat kesan bahwa koordinasi antara TNI AL, TNI AU, Kepolisian dan departemen terkait (Departemen Kelautan, Departemen Luar Negeri (Deplu)), serta pengadilan dalam melindungi laut teritorial beserta segala isinya masih bersifat tumpang tindih dan *incomprehensive.*

Untuk itu, berbagai institusi di atas perlu secara reguler dan koordinatif menyelesaikan berbagai persoalan yang ada di antara mereka. Persoalan koordinasi ini menjadi semakin rumit tatkala beberapa provinsi seperti Papua, Riau dan Bangka Belitung, dengan semangat otonomi daerah, merencanakan pembelian kapal patroli guna mengamankan perairan laut mereka dari pencurian ikan. Isu pembelian kapal patroli ini menjadi kontroversi berkepanjangan antara berbagai institusi dalam negeri seperti pemerintah provinsi, Departemen Dalam Negeri, Departemen Pertahanan (Dephan) dan TNI AL. Hal ini terjadi akibat perbedaan penafsiran UU No. 3/2002 tentang Pertahanan Negara dan UU No. 22/1999 tentang Pemerintahan Daerah.[30]

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Koordinasi dan harmonisasi yang semakin baik antara berbagai institusi nasional (Deplu, Dephan, Markas Besar TNI dan beberapa institusi pemerintah lainnya) tentunya akan mengarah pada semakin tingginya kemampuan pengawasan kita terhadap keamanan alur laut nasional dan regional. Hal ini pada akhirnya akan menjadikan Indonesia sebagai negara besar di kawasan sebagaimana dinyatakan Alfred Thayer Mahan pada kutipan di awal tulisan ini. Namun tampaknya, selain membutuhkan alokasi dana yang cukup besar dan koordinasi kebijakan antarinstitusi yang cukup tinggi, upaya Indonesia untuk menjadi 'tuan' bagi keamanan maritim nasional akan memakan waktu yang cukup panjang.

PENUTUP

Dari uraian di atas, dapat ditarik sebuah pemahaman bahwasanya persoalan kemaritiman yang sedang dihadapi Indonesia bersifat multidimensional. Selain itu, sumber-sumber ancaman (*source of threats*) maritim yang dihadapi Indonesia juga beragam, baik dari dimensi militer maupun nonmiliter serta berasal dari lingkungan internal dan eksternal. Selain itu, derajat ancaman (*degree of threats*) keamanan maritim yang dihadapi Indonesia juga sangat tinggi. Sementara itu, kemampuan untuk melindungi keamanan maritim masih relatif sangat terbatas. Dengan kata lain, Indonesia memiliki *security deficit*[41] dalam melindungi keamanan maritimnya.

Oleh karenanya, Indonesia tidak dapat hanya menyandarkan keamanan maritimnya dari aspek pengembangan pertahanan laut semata. Indonesia juga membutuhkan suatu kerangka kerja sama yang lebih komprehensif dengan berbagai negara di sekitarnya. Dengan kata lain, Indonesia membutuhkan kerja sama dan koordinasi lintas sektoral, baik secara nasional maupun regional.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmad, Hamzah, Akira Ogawa, eds.. *Combating Piracy*. Tokyo: The Okazaki Institute.

Buzan, Barry, Ole Waever, Jaap de Wilde. 1998. *Security: A New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner.

Gompert, David C, Oliker, Olga, Timilsina, Anga. 2004. *Clean, Lean, and Able: A Strategy for Defence Development*. Santo Monica: RAND Corporation.

Kivimaki, Timo. 2002. *War or Peace in South China Sea*. Copenhagen: NIAS Press.

Ong, Graham Gerard. 2002. *Pre-Empting Maritime Terrorism in Southeast Asia*. Viewpoints 29 November, Singapore: ISEAS.

Till, Geofrey. 1984. *Maritime Strategy and the Nuclear Age*. London: MacMillan Academic.

Valencia, Mark J. 2003. *The US Position On Cooperative Maritime Security Frameworks*. Honolulu: East-West Center.

2001 Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships of the International Maritime Bureau.

Indonesia's Defence White Paper 2003. Jakarta: Department of Defence.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Kompas, 23 Juni 2004.

_____, 24 Juni 2004.

_____, 27 Juni 2004.

New York Times, 4 Juni 2004

Sinar Harapan, 15 April 2004.

The Jakarta Post, June 9, 2004.

The Strait Times, Singapore, June 7, 2004.

Tempo, 28 Juni-4 Juli 2004

http://coombs.anu.edu.au/Depts/AU.S.CSCAP/guideline_mcw.html.

www.tnial.mil.id/doktrin.php.

http://www.hazegray.org.

CATATAN BELAKANG

[1] Lihat Geofrey Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, (London: MacMillan Academic, 1984), hlm.1.

[2] Mengenai hal ini, lihat misalnya Indonesia's Defence White Paper 2003. Jakarta: Department of Defence, hlm. 35.

[3] Barry Buzan, Ole Waever, Jaap de Wilde, *Security: A New Framework for Analysis*, (London: Lynne Rienner, 1998).

[4] Lihat Geofrey Till, *Op. Cit.*, Bab I.

[5] *Ibid.*

[6] Lihat misalnya, Joshua Hi, *The Shifting of Maritime Power and the Implications for Maritime Security in East Asia. Working Papers No. 68*, (Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2004).

[7] Lihat misalnya "Selat Malaka dan Tanggung Jawab Pengamanannya", Tajuk Rencana KOMPAS, 24 Juni 2004.

[8] Lihat misalnya, Timo Kivimaki, *War or Peace in South China Sea*, (Copenhagen: NIAS Press, 2002), hlm. 54-60.

[9] Tajuk Rencana Kompas, 24 Juni 2004.

[10] Konsep ini didefinisikan sebagai *"any act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use of force in furtherance of the act."* Lihat *2001 Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships of the International Maritime Bureau*.

[11] Data diambil dari Indonesia's Defence White Paper: Defending the Country Entering the 21st Century. Jakarta: Department of Defence, hlm. 30.

[12] Lihat Jayant Abhyankar, "Shipping Robbery: A Crowing Menage", dalam Ahmad Hamzah, Ogawa Akira (eds.), *Combating Piracy*, (Tokyo: The Okazaki Institute, 2001), hlm. 23-24.

[13] Graham Gerard Ong, *Pre-Empting Maritime Terrorism in Southeast Asia*. Viewpoints 29 November, (Singapore: ISEAS, 2002).

[14] "Pembajakan di Selat Malaka Tak Terkait Jaringan Teror Asteng, KOMPAS, 24 Juni 2004.

[15] Lihat misalnya wawancara KOMPAS dengan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, KOMPAS 27 Juni 2004.

[16] Secara komprehensif, dimensi keamanan meliputi : militer, politik, ekonomi, sosial dan lingkungan. Lihat Buzan, Barry, Waever, Ole, de Wilde, Jaap (1998).

[17] *Ibid.* hlm. 167.

[18] *Ibid.* hlm. 165.

[19] *Ibid.* hlm. 15.

[20] Usulan *ASEAN Maritime Forum* ini merupakan hasil perumusan dari Forum Dialog 11 "Kerja sama Regional Maritim ASEAN, yang diselenggarakan Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan (BPPK) Deplu RI, di Hotel Grand Hyatt, Surabaya, 21-22 April 2004 di mana penulis juga menjadi salah seorang tim perumus forum dialog ini.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[21] Forum ini merupakan forum konsultasi antaraktor negara maupun non-negara yang membahas secara komprehensif berbagai isu maritim yang mungkin membawa dampak bagi kohesivitas kawasan.

[22] Sinar Harapan, 15 April 2004.

[23] Lihat "US Tries to Soothe Southeast Asia on Security Initiative", New York Times, 4 Juni 2004.

[24] Mohd. Roslan Saludin, "US Moves threatens ASEAN," dalam *The Jakarta Post*, June 9, 2004.

[25] Berbagai media cetak nasional seperti KOMPAS, The Jakarta Post, Sinar Harapan melansir berita ini pada 18 Agustus 2004.

[26] Lihat misalnya, "Security Issues in Straits of Malacca" sebagaimana diulas *The Strait Times*, Singapore, June 7, 2004.

[27] *Kompas*, 23 Juni 2004.

[28] Lihat Bali Concord II sebagaimana yang dihasilkan dari KTT ASEAN, 9 Oktober 2003 di Bali.

[29] Lihat Mark J Valencia, *The US Position On Cooperative Maritime Security Frameworks*, (Honolulu: East-West Center, 2003).

[30]Secara lebih detail, *guidelines* ini dapat dilihat dalam http://coombs.anu.edu.au/Depts/AU.S.CSCAP/guideline .mcw.html.

[31] Lihat *Joint Statement of The Maritime Cooperation Working Group of the Council For Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP) and participants from the PACIFIC Economic Cooperation Council* (PECC), Makati City, Philippines, 6-7 September 2003.

[32] Wawancara *Kompas* dengan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, KOMPAS, 27 Juni 2004.

[33] Lihat www.tnial.mil.id/doktrin.php, diakses 25 Juni 2004.

[34] *ibid.*

[35] Tipe kapal yang dimiliki TNI AL adalah kapal selam (2), Fregat (6), Fregat patroli (6), fregat latih (1), fregat ringan (3), korvet patroli (16), Kapal misil (4), penyapu ranjau (9), kapal patroli (19), kapal patroli ASW (4), kapal pendarat (22), penyapu ranjau pantai (2), kapal komando (1), kapal minyak (2), kapal tarik (2), kapal survey (2), kapal riset (6), kapal transpor pantai (3), kapal tanker (2). Sumber: Toppan, Andrew, *World Navies Today: Indonesia*, http://www.hazegray.org, diakses 14 April 2004.

[36]Wawancara *Kompas* dengan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, KOMPAS, 27 Juni 2004.

[37] Sebagaimana diungkapkan Panglima Armada Kawasan Barat TNI AL, Laksamana Muda Y. Didik Heru Purnomo dalam wawancaranya dengan *Tempo*, Edisi 28 Juni-4 Juli 2004.

[38] Jawaban tertulis KASAL terhadap pertanyaan anggota Komisi I DPR RI, 2002.

[39] Dalam kajian strategis, konsep ini mengacu pada dua peran utama, yaitu: *defence planning* dan *defence management*. Lihat misalnya, David C Gompert, Olga Oliker, Anga Timilsina, *Clean, Lean, and Able: A Strategy for Defence Development*, (Santo Monica: RAND Corporation, 2004), hlm. 5.

[40] "Kontroversi Pembelian kapal Patroli oleh Pemda: Saat Otonomi Menyentuh Keamanan Laut", *Kompas*, 24 Juni 2004.

[41] Konsep ini merujuk pada sebuah kondisi di mana ancaman jauh lebih besar dan beragam dibandingkan dengan kemampuan untuk mengatasi ancaman tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

JURNAL LITIGASI

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p.37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

STRATEGI PENGAMANAN ALKI-I DALAM PENEGAKAN KEDAULATAN HUKUM LAUT INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

Andi Darma
Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jl. Salemba Raya No. 4 Jakarta 10430,
Email: javkayandika@yahoo.co.id.

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara kepulauan telah meratifikasi *United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 82). Sebagai konsekuensinya Indonesia menetapkan tiga jalur ALKI (Utara – Selatan), yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III dengan tiga cabang titik Selatan III A,III B dan III C. Indonesia harus dapat mengendalikan dan mengamankan ALKI dengan menghadirkan kekuatan laut di sepanjang ALKI dalam rangka upaya penegakan kedaulatan dan hukum di laut. Dengan adanya keterbatasan jumlah dan sarana patroli laut dan udara, kemampuan pengawasan dan sarana *maritime surveillance* yang dimiliki oleh Koarmabar dalam pengamanan di ALKI-I (Perairan Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda), memberikan indikasi kuat akan kemungkinan terjadinya penyalahgunaan ALKI-I oleh kapal-kapal asing yang mengemban fungsi intelijen untuk melakukan survei dan kegiatan ilegal lainnya. Dengan berbagai tindak kejahatan yang terjadi di ALKI-I, diperlukan strategi pengamanan ALKI-I yang ideal dalam rangka penegakan kedaulatan dan hukum di laut, sehingga bebas dari gangguan dan ancaman. Strategi pengamanan ALKI-I yang ideal dilaksanakan melalui penggelaran kekuatan TNI Angkatan Laut secara permanen dengan mempertimbangkan dan memanfaatkan potensi yang dimiliki oleh pemerintah pusat maupun daerah, sedangkan penggelaran penindakan dilakukan melalui penempatan unsur-unsur di koordinat yang kemungkinan besar terjadi kejahatan dan pelanggaran di laut.

Kata Kunci: Strategi pengamanan ALKI-I, kedaulatan, Koarmabar.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

ABSTRACT

The Indonesian archipelago has ratified the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 82) through Act No. 17 of 1985. As a result, Indonesia has established three archipelagic sea lanes, or ALKI (North - South), namely ALKI I, ALKI II and ALKI III, where ALKI II has a three-pronged Southern point III A, III B and III C. Indonesia should be able to control and secure the ALKIs by protecting the ALKI waters in the framework of sovereignty and law enforcement at sea.Because ofthe limited number and means to conduct sea patrols and air surveillance by Koarmabarin ALKI-I (Natuna Sea, Karimata Strait, the Java Sea and the Sunda Strait), there are strong indications of foreign vessels conducting intelligence operations, illegal surveying and other illegal activities. Given the variety of crimes that occurred in ALKI-I, there is therefore a need for an ideal security strategy in ALKI-I in order to ensure the sovereignty and laws of the sea there to the extent it is free from harassment and threats. This ideal security strategy ALKII is implemented through the "deployment" of naval forces permanently to exploit the potential of the central government and local governments, while "employment" is implemented by placing sea units at places where felony and misdemeanor are most likely to occur in order to enforce laws at sea.

Keywords: *Security Strategy ALKI-I, Sovereignty, Koarmabar.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

I. PENDAHULUAN



Salah satu negara kepulauan yang ada di dunia adalah Indonesia, yang mana Indonesia dikenal dan diakui sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia terdiri dari kumpulan pulau-pulau besar dan kecil yang tersebar dari ujung barat sampai ke ujung timur, Perairan Indonesia ada di antara dan sekeliling 17.499 pulau besar dan kecil (R. Agoes, 2010). Luas wilayah Indonesia mencapai 7,9 juta km², 1,8 juta km² merupakan wilayah daratan, 0,3 juta km² merupakan laut teritorial, 2,9 juta km² perairan kepulauan dan wilayah hak berdaulat yaitu 2,9 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif/ZEE (Kusumastanto, 2003).

Kurang lebih dua pertiga atau 70% wilayahnya terdiri dari perairan laut, terletak di antara dua benua yaitu benua Australia dan Asia serta diapit dua samudera Pasifik dan Hindia (Kusumastanto, 2003), sehingga menempatkan Indonesia dalam posisi silang dunia yang digunakan sebagai *Sea Lines of Communication* atau SLOC dan *Sea Lines of Trade* atau SLOT (Analisadaily, 2016) serta menjadi salah satu wilayah paling strategis di kawasan Asia Pasifik selaku pusat pertumbuhan ekonomi/*Center Growth Economic* (Noer, John H; Gregory, 1996).

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) terbuka bagi semua kapal yang akan melintasi perairan Indonesia secara langsung dan terus-menerus berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 untuk keperluan melintas dari suatu bagian ZEE atau laut bebas ke bagian ZEE atau laut bebas lainnya, akan tetapi harus mematuhi hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan (Presiden, 2002).

Kepentingan nasional Indonesia di ALKI meliputi aspek politik, ekonomi dan pertahanan, juga sebagai manifestasi keinginan Bangsa Indonesia dalam merencanakan, mengatur dan mengelola tatanan ruang yang menyangkut kepentingan internasional. Sedangkan kepentingan internasional di ALKI adalah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

kelancaran Garis Perhubungan Laut (GPL) bagi pengguna ALKI, ditinjau dari segi militer maupun ekonomi.

Seluruh bangsa Indonesia memiliki kepentingan yang sama terhadap laut, yaitu terwujudnya kondisi laut yang aman dan terkendali dalam menjamin integritas wilayah guna menjamin kepentingan nasional. Guna mewujudkan kondisi keamanan di laut di perlukan adanya upaya penegakan kedaulatan dan hukum di laut khususnya di ALKI-I.

Ada beberapa hal yang mengancam keamanan Indonesia dilihat dari adanya ketentuan ALKI-I, yaitu (Mauna, 2012): pertama, diberlakukannya ALKI-I bagi pelayaran internasional yang melewati Perairan Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda telah menjadikan perairan tersebut memiliki nilai strategis baik secara politik maupun ekonomi. Kondisi tersebut menimbulkan kerawanan bagi Indonesia terutama yang datang dari luar negeri, sehingga dibutuhkan pengawasan secara *continue* dan berkesinambungan. Kedua, Pelanggaraan wilayah teritorial yang kerap terjadi di kawasan ALKI-I dan sekitarnya berpeluang terjadinya ancaman terhadap Indonesia sehingga dapat dimanfaatkan pihak asing untuk melakukan infiltrasi sebagai sarana kegiatan subversi di wilayah NKRI. Meningkatnya eskalasi konflik sengketa di Laut Cina Selatan telah menarik perhatian dunia, sehingga ALKI-I dapat dijadikan lalulintas kapal perang negara-negara di luar kawasan sengketa. Ketiga, ALKI-I sering dijadikan area penangkapan ikan oleh Kapal Ikan milik Asing (KIA) Thailand dan Cina. Trend perkembangan kegiatan nelayan asing dalam usaha penangkapan ikan secara illegal semakin meningkat dengan menggunakan alat tangkap jenis jaring *trawl*. Tingkat kehadiran nelayan ilegal asing di sekitar perairan ALKI-I yang datangnya secara berkelompok diduga sudah mengetahui kelemahan patroli yang dilaksanakan TNI Angkatan Laut. Keempat, dengan masih adanya daerah tumpang tindih yang belum terselesaikan dengan pihak Vietnam serta masih adanya wilayah yurisdiksi RI yang dimasukkan sebagai wilayah Tiongkok (*nine dase line*), di mana Tiongkok mengklaim kawasan Natuna masuk dalam wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

teritorialnya. Oleh karena itu diperlukan adanya upaya untuk tetap menjaga keamanan di sekitar wilayah ALKI-I dan Laut Natuna.

Berbagai tindak kejahatan yang terjadi di ALKI-I tersebut diperlukan strategi pengamanan ALKI-I yang mampu menjaga keamanan dan ketertiban wilayah ALKI-I. Armada RI Kawasan Barat menyelenggarakan Operasi Pengamanan ALKI-I dengan didukung oleh TNI Angkatan Udara. Dari uraian di atas tulisan ini bermaksud membahas pelaksanaan operasi pengamanan ALKI-I yang dilaksanakan oleh Koarmabar, strategi operasi pengamanan ALKI-I yang ideal dalam rangka penegakan kedaulatan dan hukum di Laut dan kerjasama satuan TNI, non TNI, Angkatan Laut sesama Negara Kawasan *(Interoperability)*.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Moleong, 1994).

A. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan secara normatif-empiris, yaitu (Soekanto, Soerjono; Mamudji, 2001):

> Metode penelitian hukum normatif empiris ini pada dasarnya merupakan penggabungan antara pendekatan hukum normatif dengan adanya penambahan berbagai unsur empiris. Metode penelitian normatif-empiris mengenai implementasi ketentuan hukum normatif (Undang-Undang) dalam aksinya pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam suatu masyarakat.

Norma-norma hukum dalam peraturan perundang-undangan yang menyangkut asas-asas hukum, pandangan-pandangan hukum, dan penerapan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

hukum *in concreto*, serta sistem hukum terkait dengan permasalahan pelaksanaan operasi pengamanan ALKI-I yang dilaksanakan oleh Koarmabardan strategi operasi pengamanan ALKI-I yang ideal dalam rangka penegakan kedaulatan negara dan hukum guna mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia.

B. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang peneliti gunakan adalah bersifat deskriptif-analisis, seperti yang diterangkan oleh Soerjono Soekanto bahwa penelitian yang bersifat deskriptif-analisis, dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala tertentu. Maksudnya adalah untuk mempertegas hipotesa, agar dapat memperkuat teori-teori lama atau di dalam kerangka menyusun teori-teori baru (Soekanto, 1986).

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif-analitis. Spesiikasi tersebut dimaksudkan untuk "menggambarkan" data yang seteliti mungkin tentang keadaan atau gejala-gejala lainnya dengan membatasi permasalahan sehingga mampu menjelaskan permasalahan dalam identifikasi masalah yang telah dibuat, dan juga agar mampu menjelaskan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut tentang pelaksanaan operasi pengamanan ALKI-I yang dilaksanakan oleh Koarmabardan strategi operasi pengamanan ALKI-I yang ideal dalam rangka penegakan kedaulatan dan hukum di laut guna mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan kata lain, penelitian ini bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan saat ini, dan melihat hubungan antar variabel-variabel yang ada.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dalam penelitian ini adalah satuan tertentu yang diperhitungkan sebagai subyek penelitian adalah Staf Operasi TNI (Sops TNI), Staf Operasi Angkatan Laut (Sopsal), Dinas Pembinaan Hukum Angkatan Laut (Diskumal), Sops Armabar, Sops Danguspurlabar, Diskum Armabar, dan Bakamla.

D. Sumber dan Jenis Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan orang-orang yang diwawancarai melalui penelitian lapangan (*field research*) terhadap para pejabat yang terkait dengan masalah pelaksanaan operasi pengamanan ALKI-I yang dilaksanakan oleh Koarmabardan strategi operasi pengamanan ALKI-I yang ideal guna penegakan kedaulatan dan hukum di laut dalam rangka mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia. Penelitian ini dilakukan dalam rangka memperoleh data primer yang diperlukan dalam penelitian guna menunjang data sekunder. Penelitian dilakukan di Kantor Sops TNI, Sopsal Mabesal, Diskumal Mabesal, Sops Armabar, Sops Guspurlabar, Diskum Armabar, dan Bakamla.

Sumber data sekunder diperoleh melalui studi atau penelitian kepustakaan *(library research)*, yaitu data yang diperoleh dari perpustakaan dan dokumen-dokumen resmi. Penelitian terhadap data sekunder yang teratur dan sistematis menyelenggarakan pengumpulan dan pengolahan bahan pustaka untuk disajikan dalam bentuk layanan yang bersifat edukatif, informatif, dan rekreatif kepada masyarakat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

E. Teknik Pengumpulan Data dan Pengolahan Data

1. Studi Dokumen

Dilakukan melalui penelaahan data yang dapat diperoleh dalam peraturan perundang-undangan, buku teks, jurnal, hasil penelitian, ensiklopedia, biografi, indeks komulatif, dan lain-lain (Cresswell, 2009). Pengumpulan dokumen-dokumen kualitatif, akan dilakukan terhadap laporan-laporan kantor yang berasal dari Sops TNI, Sopsal, Diskumal, Sops Armabar, Sops Guspurlabar, Diskum Armabar, dan Bakamla.

2. Wawancara

Wawancara yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan cara bertanya langsung kepada yang diwawancarai dengan maksud tertentu. Percakapan tersebut dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Cresswell, 2009).

F. Alat Pengumpulan Data

Alat penumpulan data yang digunakan untuk observasi adalah pencatatan di lapangan serta pedoman wawancara yang terstruktur dan alat yang digunakan adalah alat perekam suara (*voice recorder*) dan untuk dokumentasi alat yang digunakan adalah kamera digital.

G. Teknik Analisis Data

Setelah melakukan pengumpulan data, tahap berikutnya adalah menganalisis data. Prinsip utama dalam analisa data adalah bagaimana menjadikan data atau informasi yang telah dikumpulkan disajikan dalam bentuk uraian dan sekaligus memberikan makna atau interpretasi sehingga informasi tersebut memiliki signifikan ilmiah atau teoritis.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

III. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Pelaksanaan Operasi Pengamanan ALKI-I Yang Dilaksanakan oleh Koarmabar

TNI Angkatan Laut dalam hal ini Koarmabar bersama-sama dengan unsur penegak hukum lainnya secara terus menerus berupaya untuk mencegah dan menangkal setiap bentuk kejahatan dan pelanggaran di sepanjang ALKI-I dengan menggelar unsur dalam suatu operasi pada titik-titik yang dianggap rawan.

Kompleksnya permasalahan yang dihadapi dalam melaksanakan pengamanan di ALKI-I guna terlaksananya pengendalian laut, berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan pengamanan maka penulis membagi tulisan tesis ini dalam 3 (tiga) bagian hal yang perlu dibahas yaitu kemampuan pengawasan dan penindakan oleh Pangkalan dan KRI, Pesud dan gelar jaring koordinasi dengan instansi terkait.

Daerah operasi pengamanan ALKI-I yang dilaksanakan oleh Koarmabar, dimulai dari koordinat 06° 01′ 00"S - 104° 41'25" T dimulai daerah perairan Selat Sunda – Laut Jawa sampai dengan Selat Karimata – Laut Natuna dan diakhiri pada koordinat 03° 35' 00" U - 108° 51' 51" T di Laut Cina Selatan dengan radius 50 ML sepanjang 615 ML, yang terbagi dalam 6 (enam) sektor patroli.

B. Strategi Operasi Pengamanan ALKI-I Yang Ideal Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara dan Hukum.

Strategi penggunaan kekuatan TNI Angkatan Laut mempunyai dua hal pokok yaitu penyebaran kekuatan *(deployment)* dan pengerahan kekuatan *(employment)*. Penyebaran kekuatan atau *deployment* berkaitan dengan penempatan kekuatan pada titik-titik strategis secara permanen dalam rangka mendukung kebutuhan taktis dan strategis dari upaya pertahanan negara di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

laut. Pengerahan kekuatan atau employment berkaitan dengan penggunaan kekuatan pada periode waktu tertentu pada lokasi atau area strategis dalam rangka untuk mendapatkan keunggulan taktis dan strategis terhadap ancaman nyata dan potensial. Kondisi keterbatasan sarana prasarana pertahanan menuntut pemanfaatan dan kerjasama dari seluruh komponen pertahanan baik utama, cadangan maupun pendukung untuk mengoptimalkan kemampuan masing-masing dalam rangka menjamin keamanan dan penegakan hukum dan kedaulatan negara di laut. Penggelaran kekuatan TNI Angkatan Laut yang diharapkan pada dasarnya terbentuk dari dasar pertimbangan adanya ancaman yang diprediksi, serta berdasarkan kemampuan dan kekuatan ideal yang seyogyanya dimiliki TNI Angkatan Laut di masa depan.

Dalam rangka memberikan dampak penangkalan, penggelaran kekuatan harus dapat menunjukkan kehadiran sepanjang waktu di wilayah yang dikuasai atau dikendalikan tersebut. Kehadiran sepanjang waktu tersebut merupakan upaya komunikasi intensi secara langsung yang diharapkan mampu memberikan dampak penangkalan. Kehadiran unsur di laut yang terlihat oleh pengguna khususnya aktor-aktor pelaku pelanggaran yang berhasil ditindak oleh unsur-unsur TNI Angkatan Laut di laut tentu akan memberikan dampak penangkalan sehingga menekan atau menurunkan niat mereka untuk melakukan pelanggaran lagi di laut.

C. Kerjasama Satuan TNI, Non TNI, Angkatan Laut Sesama Negara Kawasan *(Interoperability)*

1. Kerjasama TNI Angkatan Laut dengan TNI Angkatan Udara serta TNI Angkatan Darat (Tri Matra Terpadu) .

Sesuai dengan teori kerja sama (*sinergi*) dari James F. Stoner, maka pelaksanaan Operasi Pengamanan ALKI-I diharapkan dapat tergelar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

secara sinergis antara TNI Angkatan Laut dengan TNI Angkatan Udara serta TNI Angkatan Darat dalam satu pola operasi yang terpadu sehingga operasi yang dilaksanakan mendapatkan hasil yang optimal dengan diberlakukannya buku petunjuk pelaksanaan operasi Pengamanan ALKI-I. Kendala di lapangan berupa sarana komunikasi diharapkan dapat diselaraskan dengan dilaksanakan penyamaan sistem dan jaring komunikasi antara satuan laut dan satuan intai udara serta adanya satu RO induk dari Mabes TNI yang selanjutnya dijabarkan oleh Kotama Ops TNI Angkatan Laut dengan TNI Angkatan Udara serta TNI Angkatan Darat.

2. Kerjasama dengan Instansi Lain.

Kerjasama yang dilakukan TNI Angkatan Laut dengan instansi lain diantaranya adalah instansi-instansi yang mempunyai kewenangan menangani masalah kemaritiman selama ini bertindak sesuai aturan sektoral yang mengatur tugasnya masing-masing dan belum terjalin sinergitas secara terpadu. Setidak-tidaknya akibat dari tidak adanya sinkronisasi kebijakan perundang-undangan yang terkait dengan pengelolaan potensi kekayaan laut nasional ini, sekarang ada 13 instansi (TNI Angkatan Laut, Polair, Bea Cukai, Ditjenhubla, DKP, Imigrasi, Kementerian Lingkungan Hidup, Kemhut, Kemdiknas, Kementerian SDM, Kementerian Pertanian, Kementerian Budpar dan Bakamla) yang beroperasi di laut berdasarkan 11 dasar hukum yang berbeda.

3. Kerjasama dengan Angkatan Laut negara-negara kawasan.

Salah satu upaya meningkatkan keamanan laut adalah dengan melakukan kerjasama dalam pelaksanaan operasi di laut, khususnya operasi yang dilaksanakan di wilayah perairan yang berbatasan langsung dengan negara tetangga. Konsep kerjasama dalam bentuk operasi bersama perlu ditingkatkan dan di benahi sistem pelaksanaannya agar hasil yang diperoleh mampu memberikan dampak penangkalan di wilayah perairan regional

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

serta mampu menciptakan kepercayaan bersama kawasan regional atau *Confidence Building Measures (CBM)*. Untuk menciptakan kerjasama yang terpadu perlu konsep *Interoperability* yang dapat memadukan dan mengintegrasikan sistem antar angkatan laut negara-negara yang melaksanakan kerjasama. Salah satunya adalah perlunya suatu aturan bersama dalam bentuk *Standard Operating Prosedure*, penggunaan referensi yang sama, doktrin operasi yang terpadu, serta didukung oleh sistem komunikasi yang terintegrasi. Dengan konsep kerjasama dalam bentuk *Interoperability* maka diharapkan dapat mengoptimalkan pelaksanaan kerjasama baik dalam operasi bersama maupun latihan bersama antara TNI Angkatan Laut dengan negara lain.

IV. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Penggelaran kekuatan TNI Angkatan Laut secara permanen *(deployment)* di ALKI-I yang disusun dengan mempertimbangkan faktor potensi yang dimiliki oleh pemerintah dan pemerintah daerah, akan dapat meningkatkan kemampuan pangkalan dan sarana yang ada dalam mendukung unsur TNI Angkatan Laut untuk melaksanakan operasi dalam penegakan kedaulatan dan hukum di laut. Sedangkan penggelaran penindakan *(employment)* yang dikosentrasikan untuk mencegah terjadinya potensi kejahatan dan pelanggaran berupa tindak pidana di laut dan pelanggaran wilayah yang timbul diperairan ALKI-I yang memiliki panjang 615 NM dan lebar 50 NM hanya di cover dengan tiga buah KRI (1 PK (Parchim), 1 FPB/KCR/PR, 1 PC dan 1 pesud patmar NC 212 serta Kogasud yang terdiri dari 2 *Flight Hawk* 109/209, 1 CN-235/CN-295 dan 1 SA-330/NAS-332/EC-120B). Dengan demikian alokasi jumlah unsur gelar operasi pengamanan ALKI-I

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

oleh Koarmabar dalam hal ini Guspurlabar belum memadai dihadapkan dengan luasnya wilayah operasi dan ancaman yang ada.

2. Strategi penggunaan kekuatan TNI Angkatan Laut mempunyai dua hal pokok yaitu penyebaran kekuatan *(deployment)* dan pengerahan kekuatan *(employment)*. Penyebaran kekuatan atau *deployment* berkaitan dengan penempatan kekuatan pada titik-titik strategis secara permanen dalam rangka mendukung kebutuhan taktis dan strategis dari upaya pertahanan negara di laut. Pengerahan kekuatan atau *employment* berkaitan dengan penggunaan kekuatan pada periode waktu tertentu pada lokasi atau area strategis dalam rangka untuk mendapatkan keunggulan taktis dan strategis terhadap ancaman nyata dan potensial.
3. Kerjasama (*interoperability*) dengan satuan dari TNI Angkatan Darat, TNI Angkatan Udara dan institusi maritim lain serta kekuatan militer negara tetangga melalui strategi dan upaya penggelaran kekuatan TNI Angkatan Laut diarahkan penempatan dan disposisi unsur dengan memanfaatkan pangkalan terdekat, menerapkan pola rotasi dan kombinasi penggunaan semua unsur pada titik-titik strategis, mendorong keterpaduan dengan institusi samping, dan meningkatkan profesionalisme prajurit. Kegiatan tersebut akan dapat berjalan secara efektif apabila dilakukan dengan perencanaan secara komprehensif, sehingga akan memberikan kontribusi dalam rangka penegakan kedaulatan dan hukum guna mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia.

B. Saran

1. Agar pemerintah dalam hal ini Kementerian Pertahanan untuk merealisasikan peningkatan kemampuan satuan TNI Angkatan Laut dalam penegakan kedaulatan dan hukum di Laut melalui pembentukan Armada wilayah (Barat, Tengah dan Timur), sehingga dapat mencegah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

tindak kejahatan dan pelanggaran di ALKI-I yang dilaksanakan oleh Koarmabar.

2. Perlu adanya peningkatan kerjasama (*interoperability*) dengan satuan dari TNI Angkatan Darat, TNI Angkatan Udara dan institusi maritim lain serta kekuatan militer negara tetangga melalui strategi dan upaya penggelaran kekuatan TNI Angkatan Laut yang diarahkan melalui penempatan dan disposisi unsur dengan memanfaatkan pangkalan terdekat, menerapkan pola rotasi dan kombinasi penggunaan semua unsur pada titik-titik strategis, mendorong keterpaduan dengan institusi samping, dan meningkatkan profesionalisme prajurit dan kemampuan satuan operasi.
3. Pengaturan hak dan kewajiban di ALKI (I, II, dan III) yang diatur dalam PP No 37 Tahun 2002 belum dapat diterapkan dalam penegakan hukum karena tidak ada ancaman hukumannya jika dilanggar. Oleh karena itu perlu di bentuknya UU tersendiri mengenai ALKI dan pengaturan penggunaan AIS di kapal-kapal niaga terutama bendera asing yang melintasi perairan Indonesia khususnya di ALKI-I, sehingga akan mudah dalam pengawasannya dan dapat menimbulkan efek *deterrence* (penangkalan).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (1), 2018, p. 37-51
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i1.1064

DAFTAR PUSTAKA

Analisadaily. (2016, February 20). Peran USU Membangun Masyarakat Maritim. *Harian Analisa*. Retrieved from http://www.analisadaily.com/news/read/2016/02/20/69342/

Cresswell, J. W. (2009). *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Kusumastanto, T. (2003). Pengembangan Sumber Daya Kelautan Dalam Memperkokoh Perekonomian Nasional Abad 21. *Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII Dengan Tema Penegakan Hukum Dalam Era Permbangunan Berkelanjutan*, 2–3. Denpasar: BPHN Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI.

Mauna, B. (2012). *Hukum Internasional, Pangertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: Alumni.

Moleong, L. J. (1994). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Noer, John H; Gregory, D. (1996). *Chokepoints: Maritime Economic Concern in Southeast Asia*. Washington DC: NDU Press & Center for Naval Analyses.

Presiden. *HAK DAN KEWAJIBAN KAPAL DAN PESAWAT UDARA ASING DALAM MELAKSANAKAN HAK LINTAS ALUR LAUT KEPULAUAN MELALUI ALUR LAUT KEPULAUAN YANG DITETAPKAN.* , (2002).

R. Agoes, E. (2010). *Konvensi Hukum Laut 1982*. Bandung: CV Abardin.

Soekanto, Soerjono; Mamudji, S. (2001). *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Soekanto, S. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

ISSN 2549-3922 EISSN 2549-3930
Journal of Regional and Rural Development Planning
Oktober 2018, 2 (3): 228-243
DOI: http://dx.doi.org/10.29244/jp2wd.2018.2.3.228-243

Strategi Pengembangan Industri Berbasis Maritim Berdasarkan Sumber Daya, Peran, dan Posisi Daerah (Studi Kasus: Kalimantan Utara)

Strategy of Maritime Industry Development Based on Regional Resources, Role, and Position (Case Study: North Kalimantan)

Boby Rahman[1*]

[1]Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Sultan Agung, Jalan Raya Kaligawe kilometer 4, Kota Semarang 50112, Indonesia; [*]Penulis Korespondensi. *e-mail:* bobyrahman@unissula.ac.id
(Diterima: 5 April 2018; Disetujui: 28 September 2018)

ABSTRACT

North Kalimantan is a new province, previously a part of East Kalimantan province, that has potential in the marine and fishery sector. The marine and fishery sector has potential to contribute to the regional economy and is expected to bring economic improvement throughout the region equally and evenly. Through SWOT analysis, this study examines to discover maritime-based industrial development strategies by considering existing resources, and location's potential in area role and position distribution. The result of analysis divides area development into two main concepts of maritime-based industrial development, which are maritime raw-material industry area development and product distribution industry area development, where if connected with an imaginary line will form a development area triangle.

Keywords: fishery resources, maritime development strategy, regional role and position

ABSTRAK

Kalimantan Utara merupakan provinsi pemekaran baru dari provinsi Kalimantan Timur yang memiliki potensi kelautan dan perikanan. Sektor keluatan dan perikanan berpotensi menjadi penyumbang ekonomi daerah diharapkan dapat membawa peningkatan ekonomi secara setara dan merata di setiap daerah. Penelitian ini mengkaji dengan analisis SWOT untuk menemukan strategi pengembangan industri berbasis maritim dengan memperhatikan aspek sumber daya yang dimiliki, potensi lokasi dalam pembagian peran dan posisi kawasan. Hasil analisis membagi pengembangan kawasan kedalam dua konsep utama pengembangan industri berbasis maritim yaitu konsep pengembangan kawasan industri bahan baku maritim dan konsep pengembangan kawasan industri distribusi produk, bila dihubungkan dengan garis imaginer maka akan membentuk segitiga kawasan pengembangan.

Kata kunci: strategi pengembangan maritim, sumber daya perikanan, peran dan posisi daerah

PENDAHULUAN

Indonesia, negara yang memiliki geografis kepulauan memilki salah satu visi Indonesia sebagai "Poros Maritim Dunia" menjadi salah satu tujuan pembangunan di tahun 2014 hingga 2019, tujuan pembangunan ini pun direspon dengan banyaknya perubahan-perubahan cara pandang dalan pengelolaan kawasan perikanan seperti peningkatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

produksi baik di kawasan hulu maupun di kawasan hilir perikanan. Sumber daya kelautan dan perikanan mempunyai potensi yang sangat besar di negara kepulauan seperti Indonesia yang 2/3 kawasannya adalah laut. Luasan laut yang luas memberikan potensi bahan baku dan peluang industri maritim yang sangat potensial untuk membantu menaikkan pendapatan asli daerah dan menumbuhkan aset (Manik, *et al*., 2014).

Pengembangan di bidang kelautan dan perikanan masih belum optimal secara sepenuhnya, padahal wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan lautan kepulauan Indonesia menyimpan potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal (Lasabuda, 2014). Pengembangan bidang kelauatan dan perikan juga sangat berkaitan erat dengan posisi dan peran masing-masing daerah. Daerah dengan keterbatasan lahan seperti pulau-pulau kecil akan berbeda pengembangannya dengan daerah yang memiliki ketersediaan lahan yang lebih luas atau berada di pulau induk (pulau besar). Kondisi tersebut di atas berdampak kepada strategi pengembangan perikanan budi daya. Pengembangan budi daya perikanan agar berkelanjutan harus memperhatikan beberapa faktor penting diantaranya: permintaan pasar, kondisi lingkungan, ketersediaan infrastruktur, kemampuan teknik, investasi, kondisi sumber daya manusia, dan dukungan institusi/pemerintah (Frankic dan Hershner, 2003).

Menuju pengembangan kawasan perikanan berkelanjutan, maka diperlukan langkah-langkah dalam melakukan pengembangan budi daya laut. Langkah yang menggambarkan bagaimana kawasan dapat meningkatkan hasil perikanan yang dapat berkontribusi optimal dalam pembangunan dan tetap lestari berkelanjutan pada aspek budi dayanya. Perikanan budi daya terdiri dari budi daya air tawar, budi daya air payau dan budi daya laut. Pengembangan budi daya laut harus memperhatikan tiga tahapan penting yaitu perencanaan yang meliputi kesesuaian dan potensi lahan, pelaksanaan budi daya yang meliputi input dalam sistem budi daya, serta pascapanen yang meliputi transportasi, pengolahan, dan pemasaran ke konsumen (Perera, 2013).

Secara administratif Provinsi Kalimantan Utara berbatasan dengan negara Malaysia tepatnya dengan negara bagian Sabah dan Serawak, Malaysia. Batas daerah daratan terdapat sekitar 1,038 km garis perbatasan antara Provinsi Kalimantan Utara dengan negara Malaysia. Posisi geografis Provinsi Kalimantan Utara yang berbatasan langsung dengan Malaysia membuat provinsi ini berada di lokasi strategis, terutama dalam pertahanan dan keamanan negara. Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2012 tentang Pembentukan Provinsi Kalimantan Utara, diketahui bahwa provinsi ini juga berada di jalur pelayaran internasional (Alur Laut Kepulauan Indonesia/*Archipelagic Sealand Passage*) dan merupakan pintu keluar/*outlet* ke Asia Pasifik.

Sektor pada bidang kemaritiman belum menjadi andalan yang dapat untuk memacu perkembangan sektor-sektor lain di Provinsi Kalimantan Utara ini. Dalam lima tahun terakhir, kontribusi sub-sektor kelautan dan perikanan di Provinsi Kalimantan Utara masih jauh di bawah sektor mineral dan pertambangan yang menjadi penyumbang utama PDRB Kalimantan Utara. BPS tahun 2016 mencatat kontribusi hanya mencapai 17%. Meskipun demikian, kontribusi sektor kelautan dan perikanan terhadap PDRB provinsi Kalimantan Utara terus meningkat sejak 2008 (PDRB dan Kalimantan Utara Dalam Angka 2017) dengan rerata 10% sampai dengan 15% setiap tahunnya. Peningkatan yang terjadi, menunjukan bahwa sub-sektor kelautan perikanan mempunyai potensi dimasa yang akan datang menjadi salah satu sub-sektor sebagai *prime mover* pembangunan di Provinsi Kalimantan Utara, mengingat potensi sumber daya ikan yang besar dan belum dimanfaatkan secara optimal. Potensi perairan baik laut maupun perairan umum, (sungai, rawa, dan danau) sementara ini belum dimanfaatkan. Peningkatan pemanfatan potesi sumber daya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

alam bisa menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi daerah (Tatali. *et al*., 2013) Maritim bukan hanya persoalan perikan dan kelautan, akan tetapi maritim adalah segala sesuatu kegiatan yang behubungan dengan kemaritiman/kelautan baik yang langsung maupun tidak langsung (Alexander, 1998). Sehingga dari definisi tersebut, industri maritim yang diteliti dalam penelitian ini merupakan kegiatan pemanfaatan potensi kemaratiman baik yang memiliki hubungan langsung (hasil perikanan laut dan budi daya perikanan) dan tidak langsung (pusat kegiatan pengumpulan, pengolahan dan lainnya). Tujuan penelitian ini bertujuan menganalisis dan menyusun strategi pengembangan potensi hasil maritim di Provinsi Kalimantan Utara berdasarkan sumber daya yang dimiliki, pembagian peran daerah. sesuai dengan potensi, serta pengembangan daerah berdasarkan posisi geografis masing-masing daerah dalam menunjang yang saling terhubung dan mendukung terhadap potensi maritim. Kondisi Provinsi Kalimantan Utara yang berbentuk simpul-simpul pertumbuhan antar pulau (pulau besar Kalimantan, Tarakan, Nunukan dan Sebatik) menimbulkan pertanyaan penelitiannya bagaimana pembagian peran dan posisi juga diharapkan dapat memunculkan pusat pertumbuhan baru dan pembangunan daerah yang merata. Pembagian peran dan posisi ini akan dikaji melalui teknik analisis *Strenghs Weaknesses, Opportunities, Threats* (SWOT) yang akan menganalisis berdasarkan potensi dan permasalahan yang ada di masing-masing daerah.

METODOLOGI

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif rasionalistik. "Gaya" penelitian kualitatif berusaha mengkonstruksi realitas dan memahami maknanya (Somantri, 2005). Hal ini menandakan bahwa penelitian kualitatif lebih bersifat pada analisis tematik yang akan diangkat. Sehingga hal ini sangat dipengaruhi kepada kondisi realitas pada aspek yang diteliti. Peneliti kualitatif, menjalin interaksi secara intens dengan realitas yang ditelitinya. Pengenalan kondisi realitas kawasan sangat diperlukan dalam penelitian kualitatif (Creswell, 2007).

Rasionalistik tidak hanya berakhir di angka-angka, tetapi juga menyajikan makna yang akan mengakibatkan sebab akibat di setiap fakta dapat dilihat keterikatannya dengan yang lain (Rahman, 2017). Aspek rasionalistik akan memberikan gambaran terkait hubungan sebab akibat dan kondisi eksisting yang terjadi di kawasan perencanaan. Aspek rasionalitas inilah yang kemudian akan ditransformasikan ke dalam teknik analisis SWOT. Strategi pengembangan industri berbasis maritim berdasarkan sumber daya, peran dan posisi kawasan akan dimunculkan dengan analisis SWOT. Analisis SWOT mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman. Artinya dalam analisis bagaimana caranya mengembangkan kekuatan yang dimiliki Kalimantan Utara, meminimalkan kelemahan yang dimiliki, kemudian menangkap peluang dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat wilayah perbatasan, dan menghilangkan ancaman dalam upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat (Mira. *et al*., 2013). Aspek yang menjadi dasar dalam analisis SWOT di kajian maritim ini adalah kondisi fisik kawasan, sumber daya, daya tarik investasi, sarana prasarana, dan lainnya. Metode pengumpulan data analisis SWOT dilakukan dengan pencarian data primer (pencarian isu permasalahan strategis) dengan cara wawancara instansi Dinas Pekerjaan Umum Kalimantan Utara, Bappeda Kalimantan Utara, Dinas Perindustrian Kalimantan Utara, Dinas Kelauatan Kalimantan Utara serta masyarakat setempat dan data sekunder (pengkajian literatur).

Analisis SWOT terbagi dalam dua kategori data analisis, yang pertama analisis faktor internal dan yang kedua adalah analisis faktor eksternal. Faktor internal merupakan aspek dari dalam yang mempengaruhi suatu organisasi dalam pengambilan suatu keputusan. Faktor eksternal merupakan aspek diluar organisasi yang mampu memberi pengaruh nyata terhadap proses penyusunan suatu

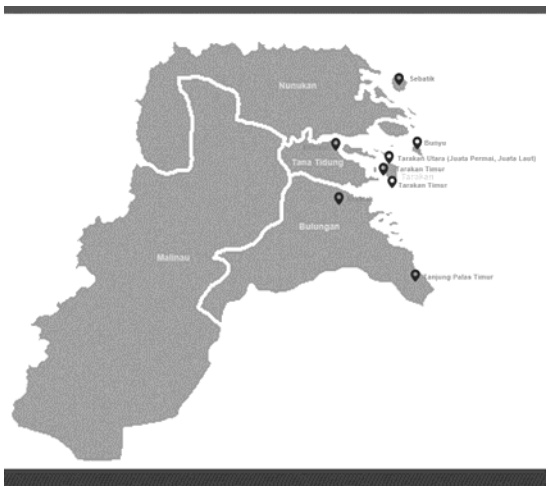
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kebijakan (Oetomo dan Ardini, 2012). Analisis SWOT merupakan salah satu analisis strategi bisnis yang paling populer dan umum digunakan untuk menghasilkan formulasi strategi bisnis dengan menganalisis kondisi lingkungan internal dan eksternal. Fokus yang digunakan dalam analisis SWOT adalah menganalisis kekuatan dan kelemahan internal untuk disesuaikan dengan peluang dan ancaman yang ada di pasar (Putri dan Widodo, 2015).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Provinsi Kalimantan Utara dengan panjang pantai 3,995 km atau 0.5% dari total panjang pantai di Indonesia, ternyata belum dapat memanfaatkan potensi tersebut untuk kegiatan budi daya perikanan baik perikanan darat, payau maupun laut secara optimal. Di Provinsi Kalimantan Utara secara umum produktivitas budi daya masih belum optimal. Contohnya produktivitas tambak udang di provinsi Kalimantan Utara masih sangat rendah, yaitu hanya 0.13 ton/ha/tahun. Padahal di Pulau Jawa, sekarang ini produktivitas tambak udang yang digunakan untuk budi daya udang vaname dapat mencapai 20 hingga 30 ton/ha/tahun atau bahkan lebih tinggi lagi khususnya yang menggunakan system budi daya secara intensif. Rendahnya budi daya perikanan di Provinsi Kalimantan Utara disebabkan oleh terbatasnya aksesibilitas dan sarana produksi (pakan, benur, obat-obatan), mengingat semua sarana produksi didatangkan baik dari Sulawesi Selatan maupun dari Pulau Jawa. Adanya permasalahan-permasalahan tesebut, menyebabkan pengembangan budi daya perikanan menjadi tidak optimal baik secara kuantitas maupun kualitasnya, hal ini dikarenakan sarana pendukung produksi yang tidak optimal sehingga mengurangi kapasitas produksi, maupun pemasaran produk yang tidak luas sehingga potensi penjualan kurang optimal.

Berdasarkan rencana pola ruang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten-Kota, maka kawasan industri tersebar di semua Kabupaten dan Kota. Ruang lingkup kegiatan maritim, maka kawasan yang menjadi sasaran pengembangan industri maritim adalah kawasan industri yang berada di pesisir atau muara sungai, hal ini bertujuan untuk mempermudah akses transportasi air yang menjadi komponen utama dalam pengembangan perikanan. Hasil kajian terhadap RTRW Provinsi maupun RTRW Kabupaten dan Kota tentang kawasan industri yang berada dipesisir, didapat 5 lokasi kawasan industri di Kota Tarakan, 3 lokasi kawasan industri di Kabupaten Bulungan, 1 lokasi industri di Kabupaten Tana Tidung dan Kabupaten Nunukan.



Gambar 1 Lokasi kawasan industri di kawasan Pesisir

Sumber: RTRW Provinsi Kalimantan Utara 2017 sampai dengan 2037, RTRW Kabupaten Nunukan, RTRW Kabupaten Tana Tidung, RTRW Kabupaten Bulungan dan RTRW Kota Tarakan 2012 sampai dengan 2023.

Potensi Pengembangan Kawasan

1. Kota Tarakan, sejak masih menjadi bagian dari Provinsi Kalimantan Timur telah menjadi pintu keluar bagi produk perikanan di provinsi tersebut. Pada tahun 2012 misalnya, data dari Dinas Kelautan dan Perikanan mencatat jumlah ikan yang keluar (ekspor dan antar pulau) mencapai 75.79% dari total ikan yang keluar dari Provinsi Kalimantan Utara dan Kalimantan Timur yang berupa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

udang beku (82.05%). Pada tahun 2015, jumlah produk perikanan (selain rumput laut) yang diekspor atau keluar provinsi melalui Tarakan adalah sebanyak 9,133 ton atau sebanyak 36.97% dari total produksi. Kegiatan pasca panen produk perikanan sampai sekarang baru dilakukan oleh 19 perusahaan yang semuanya berlokasi di Kota Tarakan. Dinas Kelautan dan Perikanan mencatat produksi rumput laut yang mencapai 327,473 ton juga dijual keluar daerah. Selain itu, rumput laut juga berusaha untuk diolah, yang terdapat di Kota Tarakan. Potensi yang ada dengan tingkat pemanfaatan yang masih rendah tersebut, di masa depan akan dibutuhkan unit pengolahan hasil perikanan yang lebih banyak dan tersebar di kabupaten-kabupaten yang ada.

2. Bahan baku perikanan tersedia, baik untuk perairan umum (sungai, rawa, dan danau) maupun laut cukup luas dan tersebar di semua kabupaten/kota. Data Dinas Kelautan dan Perikanan 2015, Provinsi Kalimantan Utara memiliki prosentase 12% dari total tambak di Indonesia. Masing-masing daerah mempunyai karakter bahan baku yang berbeda-beda, pada Kota Tarakan dengan komoditas udang Windu dan kepiting soka, Kabupaten Bulungan dengan komoditas perikanan bandeng, Kabupaten Nunukan dengan komoditas rumput laut yang produksinya memasok lebih dari 90% dari produksi rumput laut Kalimantan Utara atau produksi rumput laut dari kawasan ini bisa mencapai 3,000 ton perbulan (Radiarta *et al*., 2016), serta Kabupaten Tana Tidung yang memiliki komoditas udang galah dengan produksi rata-rata 20 ton per-dua minggunya (produksi udang galah Kalimantan Utara memiliki prosentase 15% dari produksi udang galah nasional).
3. Di Kabupaten Tana Tidung, Bulungan dan Nunukan, masih banyak terdapat tanah kosong yang belum terbangun yang berpotensi sebagai lahan pengembangan kawasan industri maritim. Status sebagai provinsi baru, menunjukkan bahwa kawasan Kalimantan Utara merupakan kawasan yang baru mulai berkembang dengan kepadatan bangunan yang masih rendah, akan tetapi berkembang cepat di beberapa spot utama pembangunan (seperti di Kabupaten Bulungan sebagai Ibu Kota Provinsi dan Kabupaten Nunukan sebagai kawasan Rencana Induk Pengembangan Industri Nasional atau RIPIN).

Permasalahan

1. Infrastruktur dasar yang belum memadai terutama akses listrik, pada kasus di lapangan Kota Tarakan yang merupakan daerah paling maju di Provinsi Kalimantan Utara juga mengalami kekurangan listrik di sektor industri. Berdasarkan kajian dari Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Tarakan masih baru memenuhi 30% kebutuhan listriknya, sehingga kondisi lapangan kegiatan industri maritim masih menggunakan mesin genset untuk memenuhi kebutuhan listrik, sehingga masyarakat membutuhkan ekstra *cost*. Di Kota Tarakan mempunyai industri pengolahan rumput laut dengan kapasitas 10 ton/hari, dengan kondisi ketersedian listrik eksisting produksi hanya 3 ton/hari.
2. Aksesibilitas kawasan, dengan konsep kelautan maka tingkat kedalaman laut menjadi faktor penting dalam aksesibilitas, pada Kabupaten Bulungan dan Kabupaten Tana Tidung rata-rata hanya memiliki kedalaman 0 sampai dengan 6 meter, jauh berada dibawah standar pelayaran dengan kedalaman minimal 12 meter. Kedalaman air ini mempengaruhi kapal dan lokasi sandar kapal, semakin jauh lokasi kedalaman optimal untuk dapat dicapai maka semakin tinggi *cost.* Aksesibilitas yang rendah menyebabkan harga produk menjadi tinggi (Johanson, 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Walaupun memiliki tambak yang luas, namun kegiatan budi daya perikanan yang berkembang (>90%) hanya ada di Kabupaten Nunukan, sedang di kabupaten lain belum berkembang. Pemanfaatan perairan umum menurut hasil survey menghadapi kendala akibat adanya penurunan mutu lingkunan air akibat adanya pembukaan lahan baru baik untuk perkebunan maupun untuk pertambangan. Hal ini ditandai dengan tingginya tingkat erosi yang menyebabkan pendangkalan sungai-sungai yang ada di Provinsi Kalimantan Utara. Produksi perikanan di provinsi ini lebih banyak untuk pemenuhan kebutuhan dalam provinsi (sekitar 64%), kecuali untuk produk udang dan rumput laut. Tahun 2017, konsumsi ikan di Provinsi Kalimantan Utara mencapai 42.74 kg/kap/tahun dan lebih tinggi dari rata-rata nasional, mengingat tingkat konsumsi penduduk akan ikan yang tinggi, pemasaran keluar daerah maupun ekspor terbuka lebar melalui pintu gerbang utama Kota Tarakan dan Pulau Nunukan serta potensi yang sangat besar. Sehingga sub-sektor kelautan dan perikanan diperkirakan akan dapat menjadi sub-sektor unggulan dimasa yang akan dapat sepanjang sarana dan prasarana serta SDM tersedia baik kuantitas maupun kualitasnya.
4. Kota Tarakan dan Pulau Sebatik (Kabupaten Nunukan) bersifat kepulauan sehingga daya tampung penduduk sebagai sumber tenaga industri menjadi terbatas. Mengembangkan industri pengolahan akan memancing masuknya tenaga kerja dari luar kawasan, dengan daya tampung pulau yang kecil tentunya ini akan mempengaruhi daya tampung lingkungan maupun penyedian sarana prasarana kawasan.
5. Kuota produksi eskpor yang masih jauh dari standar, standar ekspor ke luar negri minimal 1,000 peti kemas per satu kali pengiriman, namun *eksisting* Kalimantan Utara baru 70 peti kemas satu kali pengiriman.

Peluang Pengembangan Kawasan

1. Kota Tarakan dan Pulau Sebatik masuk dalam RIPIN (Rencana Induk Perindustrian Nasional) sebagai Wilayah Pengembangan Industri, hal ini memberikan dampak yang signifikan terhadap kedua daerah tersebut seperti Masuk dalam Kepmen Kementrian Kelautan dan Perikanan No. 73 Tahun 2016 sebagai kawasan perikanan terpadu yang diikuti dengan kawasan yang berada didalam Kepmen telah menjalin MoU dengan Perusahaan Listrik Negara (PLN) untuk pemenuhan kebutuhan listriknya.
2. Sektor perikanan sedang banyak diminati investor dari luar, hal ini dapat dilihat dari konfirmasi Kementrian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan permintaan perijinan industri.
3. Pembangunan *Hydro Power Energy*, tiga Kabupaten berbeda di Kalimantan Utara, yakni; Kabupaten Nunukan dari Sungai Sembakung dengan potensi 500 MW, Kabupaten Bulungan dari Sungai Kayan sebesar 9,000 MW), dan Kabupaten Malinau dari Sungai Mentarang sebesar 7,600 MW. Jika dapat direalisasikan, maka Kalimantan Utara akan menjadi kluster baru industri di Indonesia.
4. Perpindahan pusat kota dan pemerintahan di Kabupaten Bulungan dan Tana Tidung membuat potensi-potensi pusat pertumbuhan baru.

Potensi Ancaman

1. Pembangunan yang tidak seimbang, maka akan melanjutkan sentralisasi ekonomi Kalimantan Utara di Tarakan, sehingga berpotensi menimbulkan disparitas pembangunan antar daerah.
2. Berada berdekatan dengan Malaysia sehingga rawan penyelundupan hasil perikanan langsung.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Pada daerah kepulauan kawasan pesisir sangat erat hubungannya dengan kawasan lindung mangrove, sehingga akan menjadi konflik dengan lingkungan. Kota Tarakan dan Pulau Sebatik merupakan kawasan kepuluaan, sehingga fungsi mangrove sangat penting bagi kedua kawasan ini sebagai penahan abrasi dan mitigasi tsunami. Mangrove tidak hanya berperan pada sektor bencana, mangrove juga memiliki peranan dalam mengikat karbon sehingga menjadi jasa lingkungan yang bila dihitung secara pendekatan *green economic* seperti pengikat karbon, sumber daya hayati dan kemampuan mangrove dalam mereduksi gelombang dapat memberikan kontribusi ekonomi yang banyak bila dihitung secara uang konvensional (Kepel *et al*., 2017).
4. Beberapa lokasi harus melalui rute transportasi sungai-sungai sehinga berpotensi terganggu sedimentasi dan mengakibatkan abrasi dinding sungai.

Kondisi potensi, permasalahan, peluang dan ancaman yang ada secara makro provinsi ini akan menjadi dasar dalam memberikan tinjauan terkait potensi, permasalahan, peluang dan ancaman kabupaten dan kota. Kondisi potensi, permasalahan, peluang dan ancaman yang ada di kabupaten dan kota diturunkan berdasarkan kondisi provinsi dan kondisi perwilayahan di kabupaten dan kota masing-masing daerah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel potensi, permasalahan, peluang dan ancaman kabupaten dan kota.

Tabel 1 Inventarisasi SWOT masing-masing daerah

Kabupaten Tana Tidung	Kota Tarakan
Kekuatan • Bahan baku atau sumber daya alam berupa tambak udang galah terluas dengan produktifitas tertinggi di Kalimantan Utara untuk produk udang galah dan merupakan kabupaten dengan tambak terluas kedua se-Kalimantan Utara • Lahan kosong yang masih banyak	Kekuatan • Berada di kawasan industri dan di sekitar kegiatan industri perikanan yang telah beroperasi lama. • Sistem pasar dan koneksi sudah tercipta, dibarengi dengan banyaknya investasi dan ijin-ijin industri yang diajukan • Pusat simpul transportasi Kalimantan Utara dengan Bandara dan Pelabuhan.
Kelemahan • Ketersediaan fasilitas penunjang • Tidak langsung bersentuhan dengan laut, harus masuk kedalam sungai dulu	Kelemahan • Bersifat kepulauan sehingga daya tampung penduduk sebagai sumber tenaga industri menjadi terbatas. Daearah kepulauan juga mengakibatkan lahan terbatas sehingga harga lahan tinggi • Tergantung bahan baku dari daerah lain, karena lahan yang terbatas sehingga membatasi hasil produksi tambak • Ketersedian listrik masih kurang 30% sehingga akan mengurangi kapasitas produksi dan menambah *cost* biaya
Peluang • Perpindahan pusat kota dan pemerintahan • Peningkatan ruas jalan poros maritim dan pembangunan jalan Bulungan-KTT-Malinau • Pembangunan *Hydro Power Energy*	Peluang • Masuk dalam RIPIN sebagai Wilayah Pengembangan Industri, sehingga menjadi perhatian pemerintah pusat • Daerah yang ramai investasi • Pembangunan *Hydro Power Energy*
Ancaman • Melalui sungai-sungai sehinga berpotensi terganggu sedimentasi	Ancaman • Pulau Tarakan mayoritas dikelilingi oleh kawasan lindung mangrove • Melanjutkan sentralisasi ekonomi Kalimantan Utara di Tarakan, sehingga berpotensi menimbulkan kecemburan antar daerah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1 Lanjutan

Kabupaten Bulungan	Kabupaten Nunukan
Kekuatan • Bahan baku yang banyak, merupakan kabupaten dengan tambak terluas se Kalimantan Utara • Lahan kosong yang masih banyak	Kekuatan • Bahan baku, merupakan kabupaten penghasil rumput laut terbanyak di Kalimantan Utara. • Dekat dengan area potensial perikanan tangkap zona Kalimantan Utara. • Berdekatan dengan Malaysia, sehingga berpotensi untuk jalur Nunukan-Tawau-Eropa dan Asia.
Kelemahan • Ketersediaan fasilitas penunjang • Posisi aksesibilitas yang kurang baik sehingga menimbulkan *high cost* pada industri pengolahan	Kelemahan • Prasarana listrik yang masih kurang • Bersifat kepulauan sehingga daya tampung penduduk sebagai sumber tenaga industri menjadi terbatas
Peluang • Sebagai ibu kota provinsi, Kabupaten Bulungan akan terus berkembang secara lebih cepat • Pembangunan *Hydro Power Energy* • Pembangunan waduk sebagai sumber air baku	Peluang • Masuk dalam RIPIN sebagai Wilayah Pengembangan Industri • Masuk dalam Kepmen KKP sebagai kawasan perikanan terpadu • MoU Kementrian dengan PLN • Pembangunan *Hydro Power Energy*
Ancaman • Melalui sungai-sungai sehinga berpotensi terganggu sedimentasi	Ancaman • Berada diberdekatan dengan Malaysia, sehingga rawan penyelundupan langsung • Pulau Nunukan, bersifat kepulauan sehingga daya tampung penduduk sebagai sumber tenaga industri menjadi terbatas. Daearah kepulauan juga mengakibatkan lahan terbatas sehingga harga lahan tinggi

Sumber: Hasil analisis (2018)

Berdasarkan tabel potensi daerah dapat diketahui bahwa terdapat potensi, permasalahan, peluang dan ancaman yang sama antar kabupaten kota dan terdapat juga potensi, permasalahan, peluang dan ancaman yang berbeda di masing-masing kabupaten kota. Karena adanya perbedaan di potensi, permasalahan, peluang dan ancaman masing-masing kabupaten kota, maka akan dilakukan analisis SWOT di masing-masing kabupaten kota. Tujuannya untuk memetakan kondisi potensi, permasalahan, peluang dan ancaman dan hasil perumusan strategi masing-masing daerah yang mempunyai peran, permasalahan dan posisi wilayah yang berbeda-beda Hasil analisis SWOT kabupaten kota akan memberikan gambaran strategi dalam rencana pengembangan peran dan posisi kabupaten kota.

Peran masing-masing daerah dapat dilihat berdasarkan analisis SWOT di tiap-tiap daerah. Hasil SWOT Kabupaten Tana Tidung memberikan gambaran bahwa secara peran daerah ini dapat dikembangkan sebagai pengembangan pusat pengumpulan hasil produksi terutama berposisi sebagai industri pengumpul dan pengolahan skala kecil-menengah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2 Analisis SWOT Kabupaten Tana Tidung

	Kekuatan (S) Bahan baku masih banyak Lahan kosong yang masih banyak	Kelemahan (W) Ketersediaan fasilitas penunjang Tidak langsung bersentuhan dengan laut, harus masuk kedalam sungai dulu
Peluang (O) Perpindahan pusat kota dan pemerintahan akan memunculkan animo pertumbuhan baru Peningkatan ruas jalan poros maritim dan pembangunan jalan Bulungan-KTT-Malinau Pembangunan *Hydro Power Energy*	(SO) Pengembangan pusat pengumpulan hasil produksi (s1+s2+o1)	(WO) Pemanfaatan pembangunan infastruktur hydro power energy dan waduk sebagai sumber listrik kegiatan industri (w1+o2+o3)
Ancaman (T) Melalui sungai-sungai sehinga berpotensi terganggu sedimentasi	(ST) Pengembangan industri berbasis di daratan dan pemeliharaan sebagai akses transportasi (s1+s2+t)	(WT) Berposisi sebagai industri pengumpul dan pengolahan skala kecil-menengah (w2+t)

Sumber: Hasil analisis (2018)

Peran Kabupaten Bulungan, hampir sama dengan Kabupaten Tana Tidung, hal ini karena memiliki kemiripan posisi lokasi geografis daerah yang berada di pulau induk Kalimantan. Sebagai kota baru, Kabupaten Bulungan belum memiliki sarana dan pasar yang lengkap seperti di Kota Tarakan akan tetapi memiliki ketersedian lahan yang luas dibandingkan dengan Kota Tarakan yang berbentuk kepulauan. Sehingga peran dari daerah ini Berposisi sebagai industri pengumpul dan pengolahan Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Analisis SWOT Kabupaten Bulungan

	Kekuatan (S) Bahan baku masih banyak Lahan kosong yang masih banyak	Kelemahan (W) Ketersediaan fasilitas penunjang Posisi aksesibilitas yang kurang baik sehingga menimbulkan *high cost* pada pemasaran hasil industri
Peluang (O) Sebagai ibu kota provinsi, Kabupaten Bulungan akan terus berkembang secara lebih cepat Pembangunan *Hydro Power Energy* Pembangunan waduk sebagai sumber air baku	(SO) Pengembangan pusat pengumpulan hasil produksi (s1+s2+o1)	(WO) Pemanfaatan pembangunan infastruktur hydro power energy dan waduk sebagai sumber listrik dan air bersih untuk kegiatan industri (w1+o2+o3)
Ancaman (T) Kedalaman laut pinggiran yang kurang mendukung, sehingga perlu *extra cost* lebih untuk membuat pelabuhan industri besar	(ST) Pengembangan kawasan didarat seperti pengembangan basis stok penyimpanan dan pengolahan material (s1+s2+t)	(WT) Berposisi sebagai industri pengumpul dan pengolahan (w2+t)

Sumber: Hasil analisis (2018)

Kota Tarakan memiliki akses dan pasar perdagangan yang sudah ada sejak lama. Kota Tarakan mempunyai fasilitas transportasi yang lengkap mulai dari pelabuhan hingga bandara yang telah beroperasi sejak lama dan masih ramai hingga saat ini. Akan tetapi Kota Tarakan memiliki keterbatasan lahan karena merupakan daerah kepulauan. Sehingga peran pemasaran produk dengan memanfaatkan transportasi udara dan laut Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 4 Analisis SWOT Kota Tarakan

	Kekuatan (S) Berada di kawasan industri dan di sekitar kegiatan industri perikanan yang telah beroperasi lama. Sistem pasar dan koneksi sudah tercipta	Kelemahan (W) Tergantung bahan baku dari daerah lain. Bersifat kepulauan sehingga daya tampung dan daya dukung lahan terbatas
Peluang (O) Simpul utama transportasi udara dan laut, untuk Kalimantan bagian utara Masuk dalam RIPIN sebagai Wilayah Pengembangan Industri Daerah yang ramai investasi	(SO) Pengembangan pemasaran produk dengan memanfaatkan transportasi udara dan laut (s1+s2+o1)	(WO) Pengembangan kegiatan industri non masa pekerja (w1+w2+o2+o3) Pengembangan kawasan industri pusat distribusi produk (w1+w2+o2+o1)
Ancaman (T) Berada didekat kawasan lindung mangrove, mangrove berperan penting dalam daerah kepulauan sebagai mitigasi bencana gelombang pasang dan tsunami Melanjutkan sentralisasi ekonomi Kalimantan Utara di Tarakan, sehingga berpotensi menimbulkan kecemburuan antar daerah	(ST) Pengembangan industri yang berwawasan lingkungan (s1+s2+T1)	(WT) Membatasi pengembangan baru dan pembagian peran pada pengembangan pusat pertumbuhan baru (w1+w2+t2)

Sumber: Hasil analisis (2018)

Sebagian besar wilayah Kabupaten Nunukan berada di pulau induk Kalimantan, namun pusat kegiatan berada di dua daerah yang berbentuk kepulauan yaitu Pulau Nunukan dan Pulau Sebatik. Bentuk daerah kepulauan membuat daerah ini memiliki masalah ketersediaan lahan. Namun secara lokasi, Kabupaten Nunukan berada di perbatasan langsung dengan Negara Malaysia dan telah lama menjalin hubungan dagang dengan Malaysia sehingga peran daerah ini adalah Pengembangan pusat pengumpulan hasil produksi dan pusat pengiriman pemasaran hasil produksi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5 Analisis SWOT Kabupaten Nunukan

	Kekuatan (S) Mempunyai bahan baku yang banyak Dekat dengan area potensial perikanan tangkap Berdekatan dengan Malaysia, sehingga berpotensi untuk jalur Nunukan-Tawau-Eropa dan Asia.	Kelemahan (W) Prasarana listrik yang masih kurang Pulau Sebatik sebagai kawasan strategi, bersifat kepulauan sehingga daya tampung penduduk sebagai sumber tenaga industri menjadi terbatas
Peluang (O) Masuk dalam RIPIN sebagai Wilayah Pengembangan Industri Sebatik Masuk dalam Kepmen KKP sebagai kawasan perikanan terpadu Pembangunan *Hydro Power Energy* Daerah yang banyak menarik utk investor	(SO) Pengembangan pusat pengumpulan hasil produksi dan pengiriman pemasaran (s1+s2+o1)	(WO) Pemanfaatan pembangunan infastruktur hydro power energy dan waduk sebagai sumber listrik kegiatan industri (w1+o3+o4) Pengembangan kegiatan industri non massa di Pulua Sebatik seperti kegiatan distribusi produk (s3+o1)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 5 Lanjutan

Ancaman (T) Berada diberdekatan dengan Malaysia sehingga rawan penyelundupan langsung.	(ST) penciptaan pusat kegiatan ekonomi lokal yang berdaya saing di daerah perbatasan (s3+t)	(WT) Meningkatkan regulasi dan penegakannya dalam pengaturan distribusi keluar masuk hasil produk baik legal ataupun illegal (w2+t)

Sumber: Hasil snalisis (2018)

Analisis SWOT kabupaten kota menjadi gambaran terkait kondisi sumber daya dan permasalahan masing-masing daerah. Kondisi lokasi daerah akan dianalisis lebih lanjut untuk dapat mengetahui hubungan antar daerah, sehingga dapat memberikan masukan terkait peran yang dapat dijalankan oleh masing-masing lokasi antar daerah. Hasil dari analisis SWOT memberikan kajian kondisi perkembangan yang terbagi menjadi tiga aspek perencanaan yaitu aspek fisik, aspek perencanaan wilayah dan aspek ekonomi.

1. Aspek kondisi fisik kawasan, mempertimbangkan kondisi sumber daya alam sebagai bahan pokok dasar dalam industri berbasis maritim maupun industri pengolahan. Terkadang potensi sumber daya alam tidak sejalan dengan konsep lokasi industri maritim yang ada di kawasan pesisir. Beberapa hasil produksi perikanan seperti perudangan yang berada di perairan dangkal akan berbanding terbalik dengan kebutuhan lokasi industri maritim yang memerlukan standar kelautan kedalaman lebih dari 10 meter sehingga pada kawasan dangkal akan memerlukan *"Tresle dan Cause Way"* panjang menjorok ke laut yang berdampak pada besarnya biaya, jenis kapal masuk kawasan dan kurang efektifnya aksesibilitas kegiatan industri di pesisir.

   Aspek fisik kawasan lainnya yang sering menjadi perhatian pada kawasan yang mempunyai potensi sumber daya maritim adalah bentuk kawasan kepulauan. Kota Tarakan dan Pulau Sebatik menjadi kawasan berkembang dan berpotensi berkembang yang berbentuk kepulauan kecil yang ada di Kalimantan Utara. Kondisi ini tentunya akan mempengaruhi daya tampung lahan yang terbatas, karena berada di kepulauan kecil yang dikelilingi lautan sehingga ekspansi daratannya menjadi terbatas. Di sisi lain, keberadaan industri akan mendorong perubahan lahan dan pertambahan penduduk untuk memenuhi aktivitas kebutuhan industri. Hal inilah yang menjadi permasalahan di pengembangan kawasan industri di kepulauan kecil, karena selain untuk memenuhi kebutuhan industri, ekspansi penduduk kekawasan industri secara tidak langsung akan menuntut peningkatan sarana pelayanan masyarakat seperti perumahan, pendidik, kesehatan dan lainnya di saat ketersedian lahan memiliki keterbatas pada daerah di kepulauan kecil.
2. Konsep pengembangan ekonomi, seperti telah dibahas sebelumnya posisi Kabupaten Tana Tidung, Kabupaten Bulungan dan Kabupaten Nunukan yang berada bergabung dengan pulau besar Kalimantan membuat ketiga kabupaten ini memiliki sumber daya alam yang melimpah. Bukan hanya pada sektor perikanan tetapi juga pada sektor hasil perkebunan dan hutannya. Berada di pulau besar Kalimantan membuat kebutuhan ruang akan pengembangan lahan menjadi fleksibel dilakukan. Kondisi eksisting pada ketiga kabupaten ini belum didukung oleh sarana dan prasaran yang memadai dan dibatasi kondisi fisik seperti jalur pelayaran yang mengharuskan memasuki rute dalam sungai ataupun kedalaman air yang tidak memungkinkan untuk kegiatan industri di kawasan pesisir. Kondisi sumber daya yang banyak akan tetapi kondisi fisik kawasan dan saran prasarana yang kurang mendukung, maka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

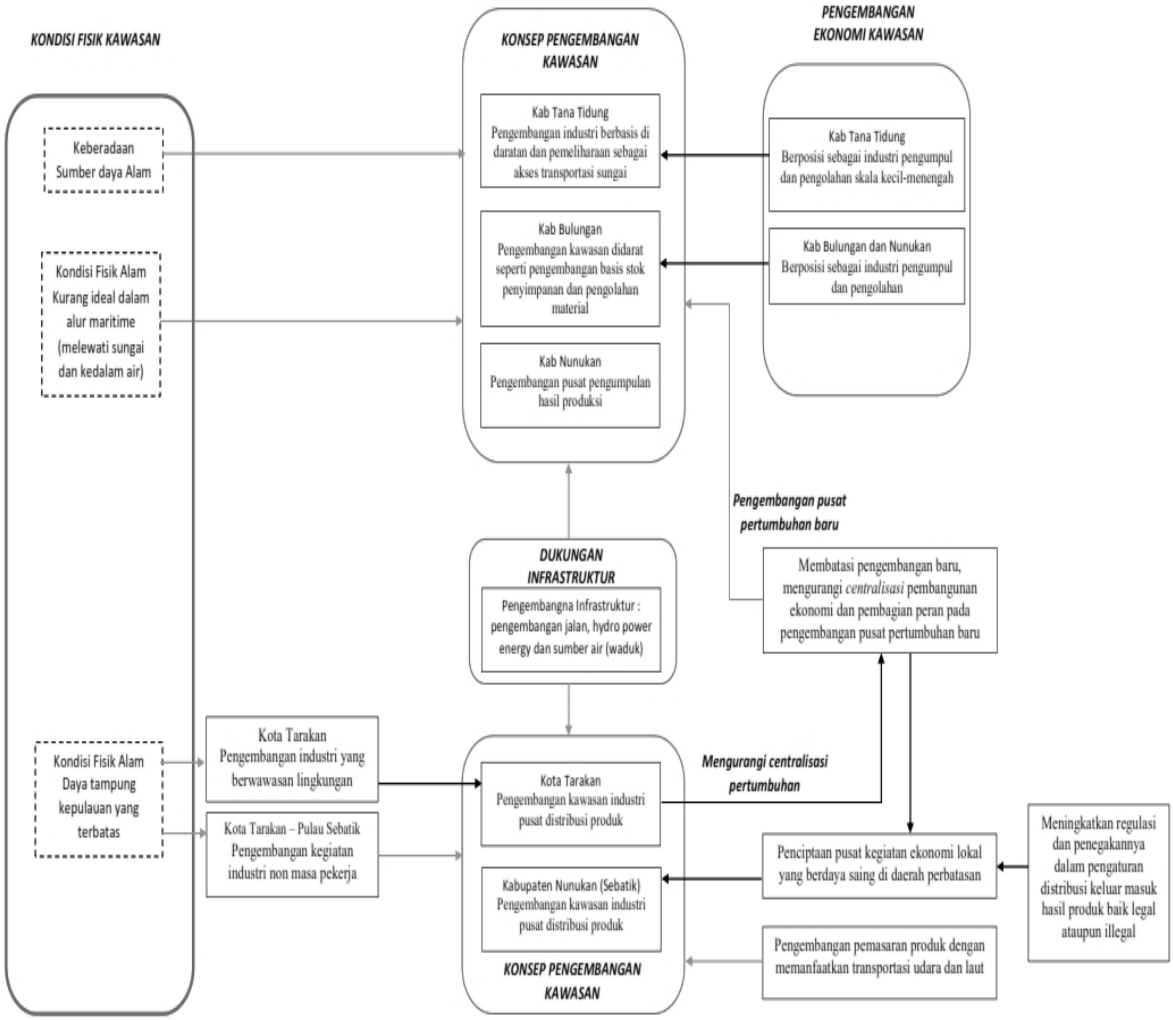
pengembangan sebagai industri pengumpul hasil produksi dapat menjadi pilihan.

Kota Tarakan mempunyai karakter yang berbeda dibanding tiga kabupaten sebelumnya, Tarakan menjadi simpul ekonomi yang berkembang pesat. Tidak hanya sebagai pusat strategis ekonomi Kalimantan, Kota Tarakan juga menjadi simpul transportasi di bagi daerah Kalimantan bagian utara dengan baik melalui transportasi utara (bandara internasional) dan transportasi lautnya yang tidak hanya melayani pulau Kalimantan namu juga pulau Sulawesi, Jawa dan Malaysia. Rute-rute perdagangan ekspor, sudah telah terjalin lama dan masih berjalan hingga saat ini di Kota Tarakan. Pertumbuhan Kota Tarakan yang sangat pesat dibandingkan kabupaten lainnya, membuat pembangunan dan pusat perekonomian di Kalimantan Utara tersentralisasi di kota ini. Untuk mengurangi sentralisasi pembangunan ekonomi dan pembagian peran pada pengembangan pusat pertumbuhan baru.

Salah satu kawasan yang memiliki potensi untuk dapat berkembang pesat seperti Kota Tarakan adalah Pulau Sebatik, mempunyai kemiripin kawasan seperti Kota Tarakan yaitu kepulauan, mempunyai sarana simpul transportasi udara dan transportasi. Akan tetapi secara lokasi Pulau Sebatik mempunyai potensi pengembangan yang sangat besar, berada dalam Kabupaten Nunukan membuat dekat dengan hasil sumber daya alam, dekat dengan zona pusat penangkapan ikan, menjadi kawasan perikanan terpadu yang telah ditetapkan dalam SK Kementrian Perikanan dan Kelautan dan berbatasan langsung dengan Malaysia. Dalam era globalisasi, kawasan perbatasan antar negara merupakan kawasan strategis. Kawasan yang berada pada perbatasan mempunyai potensi sebagai pusat pertumbuhan untuk perekonomian lokal maupun nasional. Walaupun terletak pada daerah perbatasan, memiliki kekayaan potensi alam akan tetapi mayoritas terbatasi oleh faktor aksesibilitas fisik kawasan (Giyarsih, 2014).

3. Konsep Pengembangan Kawasan, dengan melihat dua point kondisi kawasan diatas, maka dibuat analisis keterkaitan antara kondisi fisik kawasan dan konsep pengembangan ekonomi kawasan. Pada Kabupaten Tana Tidung, Bulungan dan Nunukan, dengan memiliki sumber bahan baku yang banyak akan tetapi kondisi sarana prasarana, fisik alam dan jaringan perdagangan, sehingga pengembangan industri pesisir dengan sifat industri pengolahan ataupun pengumpulan hasil produksi dengan skala kecil hingga sedang dan pemeliharaan sebagai akses transportasi sungai. Sebaliknya, Kota Tarakan dan Pulau Sebatik mempunyai sarana transportasi yang potensial seperti bandara dan pelabuhan, sehingga untuk memberikan fungsi dan peran yang seimbang agar tidak terjadi sentralisasi pembangunan maka konsep pengembangannya adalah sebagai Pengembangan kawasan industri pusat distribusi produk.

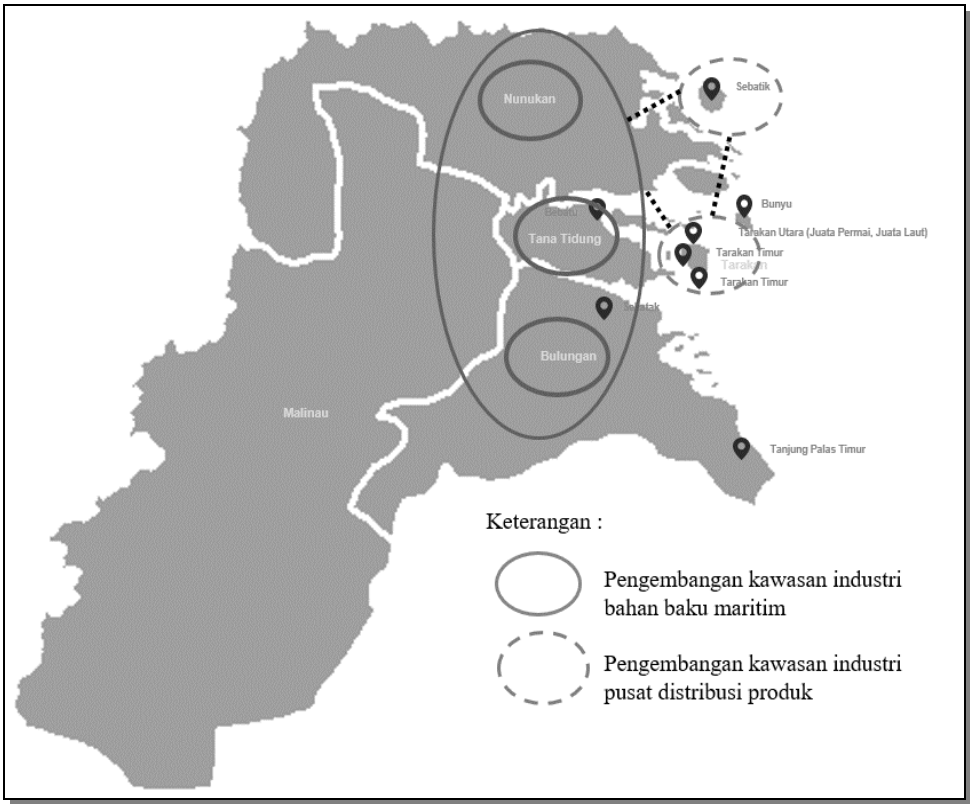
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2 Alur pikir konsep pengembangan kawasan
Sumber: Hasil analisis, 2018

Konsep hasil analisis SWOT, kemudian dijabarkan dalam peta sehingga tergambarkan bentuk pengembangan kawasan yang bila ditarik garis imaginer akan membentuk segitiga kawasan. Kabupaten Bulungan, Tana Tidung dan Nunukan dengan sumber daya bahan baku produk berupa perikanan tambak, perikanan laut, udang dan rumput laut menjadi penyuplai bahan dasar dan bahan olahan produk industri maritim. Pada Kota Tarakan, dengan potensi infrastruktur yang baik dan sistem alur distribusi barang yang sudah berjalan sejak lama, mempunyai potensi sebagai pusat distribusi produk, baik untuk bahan baku, setengah jadi maupun hasil produksi olahan. Pulau Sebatik yang berada di Kabupaten Nunukan, memiliki infrastruktur seperti bandara dan pelabuhan, berbatasan langsung dengan Malaysia dan berdekatan dengan pelabuhan internasional Tawau sehingga memiliki pengembangan peluang sebagai kawasan pusat distribusi produk.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3 Konsep pengembangan segitiga kawasan maritim di Kalimantan Utara
Sumber: Analisis, 2018

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

1. Kabupaten Bulungan, Nunukan dan Tana Tidung memiliki potensi sumber daya maritim atau bahan baku yang potensial. Kota Tarakan dan Pulau Sebatik yang mempunyai batasan fisik daya dukung lahan (karena bersifat kepulauan kecil) memilki potensi sumber daya buatan berupa infrastruktur sehingga arah pengembangan adalah sebagai kawasan distribusi produk. Permasalahan yang ada adalah sumber daya manusia, sebagai provinsi pemekaran baru maka jumlah sumber daya manusia masih terbatas sehingga pengembangan kawasan dengan konsep industri maritim akan berdampak pada masuknya migrasi penduduk ke provinsi Kalimantan Utara.
2. Konsep pembagian peran pengembangan kawasan juga akan memberikan peluang untuk pertumbuhan kawasan Kabupaten Bulungan, Nunukan, dan Tana Tidung dengan tetap saling ada keterhubungan antar kawasan dan Kota Tarakan. Selama ini stigma dalam masyarakat, sentralisasi pembangunan berada di Kota Tarakan yang memang jauh lebih maju dan berkembang di banding kabupaten lainnya yang ada di Kalimantan Utara. Konsep pengembangan yang setara, seimbang, merata dan berkelanjutan adalah dasar dalam pengembangan kawasan pemekaran baru sehingga dapat memberikan percepatan pembangunan daerah.

Rekomendasi

1. Perlunya pengembangan infrastruktur pendukung dasar industri seperti listrik, air bersih, dan jalan sangat diperlukan di Kalimantan Utara. Adapun rencana-rencana pengembangan infrastruktur yang telah ada, diharapkan dapat berjalan dengan cepat karena posisi infrastruktur

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sangat berperan penting terhadap produksi dan distribusi.

2. Pengembangan industri maritim akan memerlukan sumber daya manusia sehingga mengakibatkan migrasi masuknya penduduk dari luar daerah. Hal ini harus diantisipasi dengan pembagian jenis kegiatan industri maritim, pada kegiatan dengan masa karayawan yang banyak maka diarahkan pada Kabupaten Bulungan, Nunukan dan Tana Tidung, hal ini karena pada kawasan tersebut berada di pulau induk Kalimantan sehingga ketersedian atau pengembangan lahan masih sangat terbuka (masih banyak lahan kosong). Berbeda dengan Kota Tarakan dan Pulau Sebatik yang merupakan kawasan kepulauan sehingga memiliki keterbatasan pengembangan lahan sehingga industri yang dikembangkan diarahkan pada industri dengan jumlah pekerja yang tidak banyak
3. Pengembangan industri yang membutuhkan banyak pekerja harus dihindari di Kota Tarakan dan Pulau Sebatik, hal ini karena daya tampung daerah yang berupa kepulauan.
4. Dengan memperhatikan lokasi-lokasi kabupaten dan kota yang berbentuk kepulauan, maka perlu adanya simpul-simpul pertumbuhan di masing-masing pulau sesuai dengan potensi sumber dayanya, posisi lokasinya dan perannya sehingga dapat menciptakan pembangunan yang merata.

DAFTAR PUSTAKA

Alexander, P., (1998). The Naval Of The Perahu: Meaning and Values in The Maritime Trading Economy of a Butonese Village. *The Australian Journal of Anthropology*. *Eng., 9* (2), 242-248.

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Nunukan. (2013). *Rencana Tata Ruang Kabupaten Nunukan Tahun 2012-2032.*

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Tana Tidung. (2013). *Rencana Tata Ruang Kabupaten Tana Tidung Tahun 2012-2032.*

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Tarakan. (2013). *Rencana Tata Ruang Kota Tarakan Tahun 2012-2032.*

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Kalimantan Utara. (2017). *Rencana Tata Ruang Provinsi Kalimantan Utara Tahun 2017-2037.*

Dinas Perikanan dan Kelautan Provinsi Kalimantan Utara. (2016). *Rencana Zonasi Wilayah Pesisir & Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) Provinsi Kalimantan Utara Tahun 2016 – 2026.*

Dinas Pekerjaan Umum Penataan Ruang, Perumahan dan Kawasan Permukiman Provinsi Kalimantan Utara. (2017) *Masterplan dan FS Kawasan Ekonomi Berbasis Maritim di Bebatu Kabupaten Tana Tidung*.

Creswell, J. W (2007). *Qualitative Inquiry & Research Design*. Saga Publication, 36-41.

Giyarsih, S. R. (2014). Pengentasan Kemiskinan Yang Komprehensif Di Bagian Wilayah Terluar Indonesia - Kasus Kabupaten Nunukan. *Jurnal Manusia Dan Lingkungan*, *21* (2), 239–246.

Frankic*, A., &* Hershner, C. *(*2003). Sustainable Aquaculture: Developing. The Promise of Aquaculture. *Aquaculture International* 11: 517-530.

Johanson, D. (2016). Analisis Efisiensi Pola Distribusi Hasil Penangkapan Ikan Nelayan Kecamatan Kahayan Kuala Kabupaten Pulang Pisau. *Jurnal Sains Manajemen*, *V* (April), 81–93.

Kepel, T. L., Suryono, D. D., Ati, R. N., Lesmana, H., & Albertino, A. (2017). Nilai Penting dan Estimasi Nilai Ekonomi Simpanan Karbon Vegetasi Mangrove di Kema, Sulawesi Utara. *Kelautan Nasional*, *12* (1), 19–26.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Lasabuda, R. (2013). Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia. *Platax, 1* (2), 92-101.

Malik, T., & Sari, I. L., Analisis Pengaruh Industri Maritim Melalui Transportasi Perhubungan Laut, Pariwisata Bahari, Perikanan Tangkap Terhadap Pendapatan Asli Daerah Dan Pertumbuhan Aset (Studi di Propinsi KEPRI melalui Pendekatan Analisis Jalur). *Jemi, 5* (2), 1-15.

Mira, Solihin, A., & Tajerin. (2013). Strategi Peningkatan Ekonomi Wilayah Perbatasan Berbasis Kelautan Dan Perikanan (Studi Kasus di Nanusa, Natuna dan Nunukan). *Sosiokonsepsia*, *18* (3), 255–278.

Oetomo, H. W., & Ardini, L. (2012). Analisis SWOT dalam Manajemen Strategis: Studi Kasus pada Terminal Bus Purabaya. *Journal of Economics, Business, and Accountancy Ventura*, *15* (110), 171–186.

Perera, R.P. 2013. Public Sector Regulatory Systems for Ecosystems Based Management of Aquaculture: a Gap Analysis Tool. NACA, Bangkok, Thailand. *eng* 27-28.

Putri, M. D., & Widodo, M, T. (2015). Komparasi Analisis Swot Dan Space Dalam Menetapkan Strategi Bisnis Berdasarkan Kondisi Lingkungan Perusahaan Pada Perusahaan Outsourcing. *Riset Manajemen Dan Bisnis*, *10* (2), 201–222.

Radiarta, I. N., Haryadi, J., & Rosdiana, A. (2016). Analisis Pengembangan Budi daya Rumput Laut di Pulau Sebatik Kabupaten Nunukan Kalimantan Utara *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia*, *8* (21), 29–40.

Rahman, B. (2017). Correlation of Cultural Activity of River Bank to Tidal River Transportation Function. dalam *International Conference on Coastal and Delta Areas, 3*, 617–624.

Somantri, G R (2005). Memahami Metode Kualitatif. *Makara, Sosial Humaniora*, *9* (2), 57–65.

Tatali, A. A., Mantjoro, E., & Longdong, F. V. (2013). Perkembangan Ekonomi Subsektor Perikanan di Kabupaten Minahasa Selatan Provinsi Sulawesi Utara *Jurnal Ilmiah Platax*, *I* (2), 81–86.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Midship
ISSN: 2622 - 7592
Volume 1 ,Nomer1, Oktober2018, Halaman : 18- 24

Strategi Peningkatan Produksi di Galangan Kapal Kelas Menengah dalam Menunjang Tol Laut

Muhammad Riyadi,
Teknik Sistem Perkapalan, Fakultas Teknik dan Ilmu Kelautan, Universitas Hang Tuah, Indonesia
Email: muhammad.riyadi@hangtuah.ac.id

Abstract **–**Visi program "Tol Laut" adalah momentum untuk pengembangan industri galangan kapal nasional. Namun, rendahnya tingkat produktivitas dan kapasitas menyebabkan industri galangan kapal nasional tidak berdaya saing. Galangan kapalharus bekerjauntuk meminimalkanatau menghilangkan pemborosan dalam proyek dan proses produksi. Integrasi dengan rantai pasoksangat penting untuk mengembangkan *family-productinterim*. Pemetaan *value stream* yang digunakan untuk menganalisis dan meningkatkan aliran produksi. *Value Strem mapping (VSM)*, dirancang system pembangunan untuk mengikuti *one piece flow*, hal ini akan membawa perubahan dengan mengelompokkan pekerjaan untuk pengolahan material dalam satu *line*, sehingga proses akan bisa dilakukan secara kontinyu. Setelah melakukan *future Value strem maping* maka diperoleh hasil jika sebelumnya satu block dikerjakan dengan hasil *cycle time* sebesar 164.644 Jam, yang terdiri dari *Non Value added* (NVA) tercatat sebesar 5373.64 menit sementara *Value added* (VA) sebesar 4505 menit, dengan nilai JO sebesar 843, 59 Jam,menjadi nilai *cycle time*sebesar 147.933 Jam yang terdiri dari NVA sebesar 4371 menit sementara VA sebesar 4505 menit dengan JO sebesar 782.49 Jam, ini berarti memberikan 6.2 persen atau 6 hari lebih cepat dari proses sebelumnya , maka pengaruh pemanfaatan sumber daya dalam hal ini Jam Orang (JO) memberikan pengaruh yang cukup signifikan terhadap keseluruhan sistem produksi sebesar 67 persen, hal ini menunjukkan bahwa dengan penerapan *One piece Flow* memberikan perubahan yang cukup signifikan terhadap seluruh proses produksi kapal, karena dalam proses *improving* telah dilakukan *breakdown*.

Kata kunci: Tol Laut, Galangan Kelas Menengah, *Cycle Time*, *One Piece Flow, VSM*, JO

I. PENDAHULUAN

Visi program "Tol Laut" dan maritim untuk lima tahun ke depan adalah momentum untuk pengembangan industri galangan kapal nasional[1]. Perkembangan industri galangan nasional pada dua dekade terakhir sangat lambat bahkan beberapa mengalami stagnasi. Meskipun pemerintah telah memberikan insentif seperti bea masuk pembelian komponen dan tunjangan pajak dibayar oleh pemerintah, industri galangan kapal tetap tidak mencapai target dan belum efektif [2]. Rendahnya tingkat produktivitas dan kapasitas menyebabkan industri galangan kapal nasional tidak berdaya saing. Hal ini di alami industri galangan kapal di Surabaya dan sekitarnya khususnya galangan kapal kelas menengah. Sementara produktivitas galangan kapal diharapkan dapat mencapai 70 sampai 100 unit per tahun. Berkaitan dengan program Tol Laut saat ini, rencana pengadaan kapal tahun 2015 sampai 2019 meningkat dari segi jumlah maupun ukuran. Hal ini mengharuskan galangan kapal harus berbenah. Sebagai sebuah proses yang terintegrasi dengan berfokus pada pelanggan dan penerima manfaat, namun secara bersamaan mempunyai tujuan untuk melindungi dan meningkatkan kepuasan semua pemangku kepentingan[3]. Galangan kapal harus bekerja untuk meminimalkan atau menghilangkan pemborosan dalam proyek dan proses produksi. Integrasi dengan rantai pasok sangat penting untuk mengembangkan *family-product interim*. Produksi harus dibuat menggunakan standar proses kerjadengan cara yang sama setiap kali menggunakan peralatan yang sama [6]. Dengan melakukan penerapan system tarik (pull) dan menggunakan *one piece flow* pada proses produksi, maka jumlah inventori dapat diminimalisir, selain itu inventori dapat dikontrol seminimal mungkin berdasarkan kebutuhan dan menyesuaikan kebutuhan kapasitas produksi tiap bagian sehingga tidak ada penumpukan material dalam proses. Penggunaan system kanban akan sangat membantu proses produksi dengan penyesuain kapasitas produksi aktual dari bengkel produksi dan penjadwalan. Kanban adalah suatu kartu yang berisi catatan-catatan untuk mengendalikan arus produksi dalam pabrik, catatan ini menunjukkan instruksi bagi karyawan tentang apa yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN: 2622 - 7592
Volume 1 ,Nomer1, Oktober2018, Halaman : 18- 24

harus diproduksi, jumlahnya, dan kapan harus dikerjakan. Sistem Kanban digunakan untuk mengendalikan produksi dan akan lebih realistis dan dapat dipenuhi oleh pihak produksi. Dari riset [4] menunjukkan efisiensi inventori dengan menyatakan bahwa mengurangi proses pemesanan inventori dan mengurangi pemakaian ruang penyimpanan inventori dipemasok. Untuk mencapai ini dibutuhkan koordinasi, komunikasi, dan kehandalan sistem produksi dan pemesanan inventori yang tangguh. Hal ini dapat dilihat betapa pentingnya manajemen inventori dalam proses produksi, sehingga perlu adanya perhatian khusus. Dari permasalahan diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan tujuan memberikan strategi optimasi produksi dalam meningkatkan produktivitas industri galangan kapal dalam menunjang program pemerintah.

II. TINJAUAN PUSTAKA

II.1 *Value Stream Mapping* (VSM) Berbasis *Lean Manufacturing*

Hal yang dilakukan dalam membuat *Value Stream Mapping* adalah memetakan proses dan kemudian memetakan aliran informasi di atasnya yang memungkinkan terjadinya proses. *Value Stream Mapping* digunakan untuk untuk memperbaiki sebuah sistem dengan mengurangi *lead time*, meningkatkan kualitas produk, mengurangi pekerjaan yang berulang, mengurangi cacat, mengurangi jumlah persediaan, dan mengurangi buruh tidak langsung. Berikut merupakan langkah-langkah untuk menerapkan *value stream mapping* berbasis *lean production system* antara lain:

1. Identifikasi produk sejenis

Biasanya suatu perusahaan yang memproduksi produk-produk yang berbeda dalam volume dan berbagai sesuai lingkungan bisnis. Jadi langkah pertama adalah untuk mengidentifikasi produk sejenis dengan matriks yaitu untuk mengklasifikasikan produk ke dalam keseluruhan produk yang berbeda, yang merupakan dasar untuk menerapkan VSM. Umumnya, total pekerjaan konten untuk memproduksi satu bagian harus berada dalam 25 sampai 30 persen (kisaran) dari seluruh bagian berbeda dalam satu produk sejenis.

2. Menganalisa bisnis untuk memprioritaskan produk sejenis dan memilih satu jenis produk untuk di implementasikan pada *lean manufacturing.* Setelah mengidentifikasi produk yang sejenis, kita harus memprioritaskanproduk menurut ukuran produk tersebut, berbagi kontribusi bisnis lababersih, kritis untuk bisnis, posisi pasar, kemajuan teknologi, potensi untukmenguntungkan pertumbuhan, diharapkan memiliki dampak daripersyaratan lean dan sumber daya, dll. Kemudian kita pilih lini produkpada waktu untuk mengimplementasikan lean produksi sesuaiprioritaskan.

3. Menggambarkan peta aliran proses dan menganalisa proses untuk dilakukan perbaikan. Kita harus mengetahui setiap proses dalam suatu lantai produksi dan memperoleh informasi yang diperlukan untuk membuat value stream mapping yang baik dan efektif melakukan perampingan pada suatu proses produksi, kemudian harus mengetahui pada setiap elemen dari value stream mapping dan mulai menggambarkan kondisi awal proses produksi menggunakan value stream mapping dimulai dari:

a. Data mengenai pelanggan, permintaan berbentuk perhari/perminggu/ perbulan, setiap pengiriman kepada pelanggan berapa kuantitasnya dan berapa kali pelanggan datang dalam sehari untuk mengambil finish goods.
b. Data mengenai supplier, jumlah pemesanan, jenis material yang dipesan, jumlah pemesanan bahan baku, lead time pemesanan.

4. Menggambarkan peta aliran usulan Gambaran di peta aliran yang saat ini menunjukkan arah perbaikan, jadi perlu membuat persiapan untuk menggambarkan peta aliran produksi saat ini.

a. Menggabungkan langkah proses Produksi perampingan membutuhkan proses yang dilakukan dalam satu kegiatan oleh satu orang di satu tempat, atau bahkan lebih baik, pada satu waktu dengan ada campur tangan manusia. Ketika merancang suatu proses diperlukan satu operator yang bekerja didalamnya dan efisien melakukan segala elemen pekerjaan, kita harus menggabungkan langkah proses dengan menghindari aktivitas yang tidak dibutuhkan, meminimalkan penggunaan bahan baku dan informasi antara proses, menghilangkan proses yang berlebihan karena itu untuk mengurangi waktu siklus dan lead time.
b. Mengadopsi aliran secara terus-menerus untuk meningkatkan kecepatan produksi Berarti proses mengalir dengan lancar melalui semua operasi tanpa berhenti, yang meningkatkan kecepatan produksi.
c. Memikirkan tata letak yang tidak linear (sejajar) Ketika mempelajari tata letak aliran produksi, kita harus mempertimbangkan bangunan secara paralel untuk mewujudkan membuat bergerak-satu guna

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

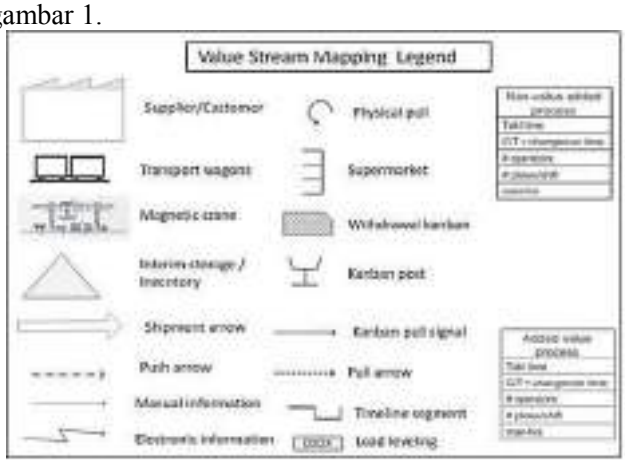
Jurnal Midship
ISSN: 2622 - 7592
Volume 1 ,Nomer1, Oktober2018, Halaman : 18- 24

menghemat ruangan dan menghilangkan limbah dari operator yang tidak diinginkan berjalan.

d. Mengurangi sumber daya yang bervariasi Metode ini untuk menghilangkan limbah yang terkait dengan menambahkan kapasitas yang sederhana dalam proses untuk mengurangi variasi dan meningkatkan efisiensi proses.

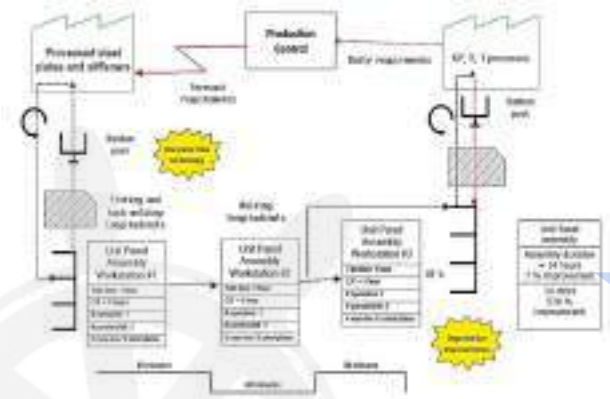
e. Merancang ulang proses untuk usulan perbaikan terhadap aliran proses dan memerlukan operator yang dapat menjalankan suatu aliran proses dan melihat proses produksi secara langsung. Mulai memikirkan perancangan terhadap aliran proses produksi. Kita harus berimajinasi,terhadap tingkatan sistem yang dapat melihat aliran total [7].

Setelah melakukan identifikasi terhadap aktifitas oleh perusahaan, selanjutnya aliran proses, material dan informasi digambarkan dalam big picture mapping menggunakan simbo-simbol yang terdapat pada gambar 1.



Gambar 1. simbol-simbol *Value Stream Mapping*

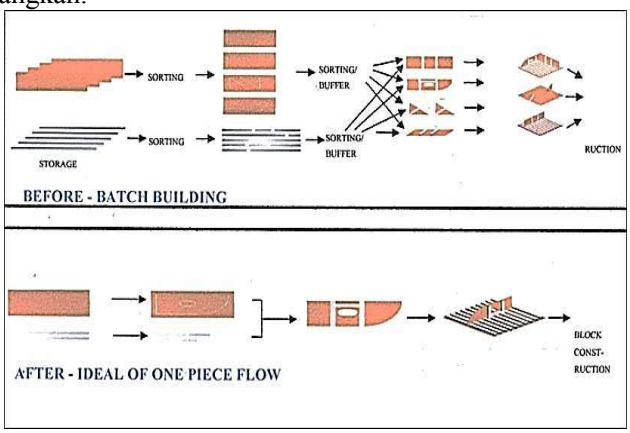
Berikut contoh gambar big picture mapping yang ditampilkan pada gambar 2.



Gambar 2. *Big Picture Mapping*

II.2 *OnePieceFlow*

Ideal untuk JIT adalah sebuah aliran produksi yakni *one-piece flow*. Untuk operasi produksi massal, fokus utama pembuatan perampingan adalah menciptakan *one-piece flow*. Ini berarti mengidentifikasi bagian yang masuk melalui set proses yang sama dan mendedikasikan jalur produksi untuk keluarga produk. Semua produk ditugaskan untuk satu jalur yang akan melalui operasi, dengan operasi satu bagian pada suatu waktu. Hal ini dimungkinkan untuk memiliki beberapa bagian melewatkan langkah sehingga tidak setiap bagian harus melalui setiap langkah.



Gambar 3. *Batch Processing vs One-piece Flow*

Gambar 3 menjelaskan batch sederhana terhadap *one-piece flow*. Hal ini dilakukan dalam batch besar, yang bergerak sebagai batch besar untuk dirakit menjadi produk interim. Bagian ini harus diurutkan sebelum berkumpul untuk menghindari terjadinya *Inventory*. Sedangkan pemotongan batch menyebabkan tumpukan besar persediaan yang harus dipindahkan untuk buffer dan kemudian memilah-milah untuk dibongkar,dan akhirnya *sub-assemblie* dipindahkan dan diurutkan untuk mendapatkan bagian yang dibutuhkan untuk membangun blok yang sebenarnya. Perhatikan berapa banyak *non added activity* yang ada di proses ini, dan penyimpanan, pemilahan yang merupakan murni pemborosan. Sehingga Ideal alternatif dari sudut pandang lean manufacturing adalah *one-piece flow*.

III. METHODOLOGY

Pemetaan *value stream* yang digunakan untuk menganalisis dan meningkatkan aliran produksi. Pada *Value Strem mapping*, dirancang system pembangunan untuk mengikuti *one piece flow*, hal ini akan membawa perubahan dengan mengelompokkan pekerjaan untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN: 2622 - 7592
Volume 1 ,Nomer1, Oktober2018, Halaman : 18- 24

pengolahan material dalam satu *line*, sehingga proses akan bisa dilakukan secara kontinyu.

Data primer dan sekunder yang digunakan dari galangan kapal kelas menengah di wilayah Surabaya diantaranya; PT. PAL, PT. Dumas, PT. Dok Perkapalan Surabaya dan PT. Adi Luhung Sarana Segara, dan studi kasus serta simulasi *one piece flow* dilakukan dibengkel produksi disalah satu galangan kelas menengah tersebut kemudian dilakukan pembagian menjadi 4 konpartemen utama . pembagian tersebut adalah *Cargo Hold, Fore Part, After Part,* dan *Engine Room*. Perhitungan rencana dan realisasi JO yang dimulai dari fabrikasi termasuk bengkel *Steel Stock House* sampai *Assembly* diklasifikasikan berdasarkan dua kategori, yaitu berdasarkan kalkulasi perblock dengan cara mengkalkulasikan keseluruhan JO dari start sampai fisinih berdasarkan aktifitas. Yaitu dengan cara mengkalkulasi JO dari LPP (Lembar Perintah Pekerjaan) per bengkel dengan operasi *microsof exel.*

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

IV. 1 Kondisi Galangan Saat Ini

One Piece Flow di industri galangan kapal sangat dibutuhkan dalam meminimalkan pemborosan waktu tertutama transportasi selama proses produksi. Dalam studi kasus ini dilakukan simulasi mulai dari tahap pergudangan sampai tahap perakitan blok. Produk yang akan di idnetifikasi sebagai objek penelitian dalam proses ini adalah banguna block konstruksi lambung bangunan kapal baru yang diproduksi oleh salah satu galangan kapal kelas menengah di wilayah Surabaya untuk salah satu produk kapal Perintis 1200 GT milik kementrian perhubungan proses pembangunan dimulai pada tahun 2017.

Kapal ini sendiri pada saat pengambilan data dengan progress baru mencapai 74.17 persen, pembangunan konstruksi kapal dibagi dalam bentuk blok. Proses produksi masih mengandalkan proses push, sehingga terjadi banyak penumpukan terutama pada proses assembly dan penumpukan terjadi pada proses fabrikasi dan sub assembly, sehingga bengkel konstruksi lambung kapal menjadi penuh dan sulit untuk melakukan handling material produksi, dimana penumpukan material terjadi pada dua inventory setelah proses fabrikasi dan proses *sub assembly*, nantinya akan didiskusikan secara menyeluruh untuk mengetahui penyebab pemborosan karena penumpukan material ini.

Dari hasil *Carrent Value stream Maping*yang merupakan tools yang sangat membantu dalam mengidentifikasi terjadinya waste, menvisualisasikan aliran fisik dan aliran informasi ataupun hubungan antara keduanya, yang disertai dengan nominal lead time pada tiap-tiap aktifitas.

Untuk membuat *Carrent Value stream Maping*pada proses produksi diperluakn informasi mengenai aliran fisik dan informasi pada proses produksi. Berdasarjan *Carrent Value stream Maping*diperoleh hasil *cycle time* sebesar 164.644 Jam, yang terdiri dari *Non Value added* (NVA) tercatat sebesar 5373.64 menit sementara *Value added* (VA) sebesar 4505 menit, dengan nilai JO sebesar 843, 59 Jam. Aliran fisik urutan proses pembuatan kapal dalam hal ini dibatasi pada aliran material plat dan profil dimulai dari proses persiapan, fabrikasi, sub assembly dan Assembly. Tahapan secara umum dapat dijelaskan sebagai beikut:

1. Aliran material dimulai dengan permintaan hull, seperti *steel plate*, *Holland profile*, da *flat bar*. Supplier berasal dari dalam dan luar negri, dan *lead time* pemesanannya juga tergantung pada perusahaan tempat pemesan.
2. Material yang datang diterima oleh panitia penerima material untuk dilakukan pemeriksaan dimensi, jumlah, jenis gradenya. Selanjutnya material disimpan di gudang logistic, untuk menunggu jika ada permintaan produk dari divisi kapal niaga.
3. Material yang akan diproduksi diambil dari gudang logistic dimana material yang masuk ke bengkel pergudangan harus sudah lengkap per block, serta pemberian kode grade harus sudah ada. Kemudian menunggu proses produksi.
4. Material mengalami proses shop blasting, dengan menggunakan conveyor atau tranverser, dengan tujuan menghilangkan karat, kemudian ke proses pengecatan. Sehingga diperlukan pemberian kode kembali.
5. Sebelum dilakuakan proses pemotongan dilakukan marking, yaitu pemindahan tanda dari gambar ke material.
6. Proses pemotongan dilakukan dengan otomatis, ataupun manual. Pemotongan otomatis menggunakan NC gas cutting, flame Planner, dan NC Plasma. Sedangkan proses manual menggunakan Skator.
7. Setelah proses pemotongan dilakukan kemudian material dilakukan proses bending,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN: 2622 - 7592
Volume 1 ,Nomer1, Oktober2018, Halaman : 18- 24

tidak semua material dibending. Khusus untuk bentuk-bentuk lengkung yang dibending . ada 2 jenis pembending yaitu frame bender dan three roller palte banding.

8. Jika porses bending kurang sempurna, maka dilakukan faring yang memanfaatkan sifat material mampu menyusut dan mengembang bila didinginakn atau dipanaskan
9. Jika material pada bengkel fabriakasi telah mencapai satu block, selanjutnya didistribusikann ke bengke sub assembly untuk dirakit menjadi panel-panel.

Berdasarkan *Carrent Value stream Maping* yang menjelaskan gambaran umum dari seluruh aktifitas, maka dapat diidentifiakasi segala jenis waste yang terjadi pada sistem produksi yang ada.

1. *Over production* : tidak terdapat jenis ini Karena proses pembangunan kapal dibuat berdasarkan pesanan
2. *Defect* : berasal dari proses welding, fitting, perbaikan design, dan proses-proses yang tidak sesuai dengan standrt kerja.
3. *Unnecessary inventory* : adanya buffer disepanjang proses produksi misalnya diantara proses fabrikasi dan *sub assembly* dan diantara proses *sub assembly* dengan assembly. Seharusnya terdapat proses line balancing pada proses tersebut. Sehingga sattu block diselesaikan dalam waktu yang sama. Selain itu bengkel pergudangan sering tidak muat (*over load*) menerima material, sehingga banyak material yang disimpan diluar gudang (*out door)* hal ini mengakibatkan material mudah mengalmi proses laminasi serta bentuk peletakan horizontal menyebabkan cacat pada material.
4. *Inappropriate proses* : terjadi pada aliran informs diamana gambar kerja yang diturunkan tidak sesuai dengan material yang diturunkan ke bengkel produksi. Hali ini mengakibatkan bengkaknya JO dibengkel produksi akibat proses material yang tidak mencapai 100 persen.
5. *Unnecessary transportation* : pada saat material selesai dialkaukan pengecatan, seharusnya material langsung di marking, tetapi karena proses marking masih sibuk, maka material dikembalikan di pergudangan, sehingga tercampur dengan material yang belum di cat. Pemindahan material menggunakan over head crane.
6. *Waiting* : akibat progress material yang tidak lengkap, terjadi saling menunggu dibengkel pengerjaan berikuntya.
7. *Unnessary Motion* : terlalu banyak aktifitas yang tidak dibutuhkan dalam beberapa proses produksi.

Perhitungan JO berdasarkan aktifitas adalah seluruh aktifitas produksi mulai dari pergudangan, bengkel Produksi, *Sub-Assembly* dan *Assembly*. Total proses, lead time proses di konstruksi lambung kapal diperoleh 149.75 jam dimulai dari proses kedatangan material hingga proses produksi dan menghasilkan blok kapal. Dengan tenaga kerja langsung yang bekerja 10 jam setiap harinya, di dapatkan waktu 12.71 hari untuk menyelesaikan satu blok kapal. Didapatkan gambaran umum waktu penyelesaian pekerjaan dalam bentuk hari dari statiun kerja yang ada, terlihat perbedaan waktu yang signifikan antara proses *grift blasting* dan *painting* dengan proses fabrikasi, proses *assembly* memiliki waktu proses yang paling lama dibandingkan dengan proses yang lain.

IV.2 Penerapan *One Piece Flow*

Identifikasi masalah menghasilkan rancangan baru dengan pendekatan *system tarik* atau pull system untuk mengurangi inventory, menciptakan dan melaksanakan pekerjaan sesuai butuhan dan kapasitas, hal ini memaksimalkan ketidak seimbangan waktu proses dari poros-poros produksi pembangunan konstruksi lambung kapal.

Future state mapping, dirancang system pembangunan untuk mengikuti *one piece flow*, hal ini akan membawa perubahan dengan mengelompokkan pekerjaan untuk pengolahan material dalam satu line, sehingga proses akan bisa dilakukan secara kontinyu.

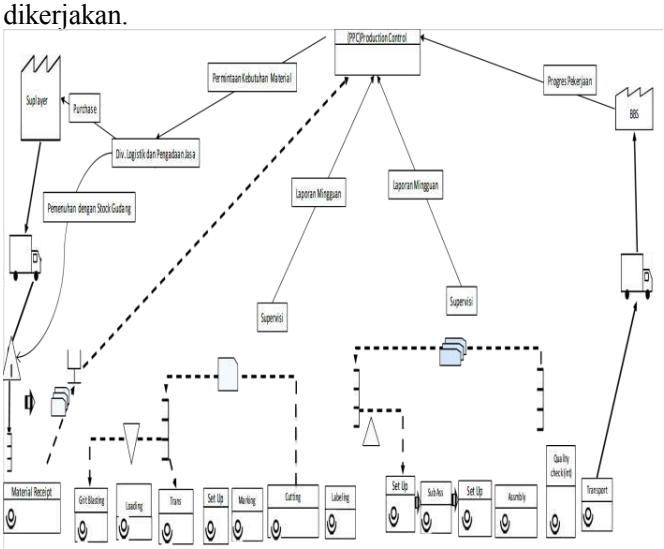
Hasil dari perencanaan dengan system tarik, akan didapatkan pengurangan jumlah inventory dari semula terjadi di 4 bagian menjadi hanya satu pos inventori atau penumpukan.

Penerapan system tarik (pull) dan menggunakan *one piece flow* pada proses produksi, maka jumlah inventori dapat diminimalisir, selain itu inventori dapat dikontrol berdasarkan kebutuhan dan menyesuaikan kebutuhan kapasitas produksi tiap bagian sehingga tidak ada penumpukan material dalam proses. Penggunaan system kanban akan sangat membantu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN: 2622 - 7592
Volume 1 ,Nomer1, Oktober2018, Halaman : 18- 24

proses produksi dengan penyesuain kapasitas produksi aktual dari bengkel produksi dan penjadwalan. Kanban adalah suatu kartu yang berisi catatan-catatan untuk mengendalikan arus produksi dalam pabrik, catatan ini menunjukkan instruksi bagi karyawan tentang apa yang harus diproduksi, jumlahnya, dan kapan harus dikerjakan.



Gambar 4. *future Value strem maping Metode One Piace flow*

Pernerapan *future Value strem maping* maka diperoleh hasil *cycle time* 147.933 Jam yang terdiri dari NVA sebesar 4371 menit sementara VA sebesar 4505 menit dengan JO sebesar 782.49 Jam. ini berarti memberikan 6.2 persen atau 6 hari lebih cepat dari proses sebelumnya, hal ini menunjukkan bahwa penerapan Penerapan system *one piece flow* berhasil dilakukan *breakdown* terhadap aktifitas *non valeue added activity* yakni *waiting time* terutama pada tahap pergudangan, dengan pengendalian awal yang telah dilakukan dalam melakukan perbaikan dalam proses produksi ini, mampu mengendalikan *inventory / buffer* yang terjadi disetiap tahap produksi sehingga memberikan dampak yang cukup signifikan, pada tahap-tahap sebelumnya terutama pada proses *sub-assembly* dan proses *Assembly*.

IV.3 Pembahasan

Penerapan proses produksi akan memunculkan risiko dan akan terakumulasi terhadap risiko secara keseluruhan. Jika risiko ini tidak diantisipasi, peluang terjadinya keterlambatan proses produksi akan semakin besar. Potensi terjadinya kerugian akibat risiko yang tidak diantisipasi dipengaruhi oleh faktor biaya akibat keterlambatan proses produksi.[8]. Kondisi galangan kelas menengah saat ini berdasarkan hasil penelitian menunjukkan dimana pemanfaatan sumber daya yang dimiliki kurang efisien, dalam artian ada penyerapan JO terhadap aktifitas yang bukan penambah nilai sehingga menyebabkan JO *Actual* selalu melebihi JO *Plane.* Oleh karena itu pihak perusahaan perlu terus mengupayakan perbaikan dalam proses produksinya karena hal ini akan berpengaruh terhadap produktifitas galangan tersebut. Ma'aruf [9], sulitnya industri galangan kapal nasional memanfaatkan peluang persaingan global disebabkan karena keterbatasan kapasitas dan tingkat produktivitasnya untuk memproduksi kapal dalam waktu singkat, mutu yang baik, dan harga yang bersaing. Di sejumlah negara yang sudah memiliki infrastruktur industri galangan yang kuat, Tingkat produktivitas menjadi kunci sukses daya saing bagi perusahaan-perusahaan galangannya [10]. Ma'aruf [9], menambahkan bahwa proses produksi akan semakin efisien jika kapal-kapal tersebut dibangun secara paralel dengan metode blok, dimana proses fabrikasi dan perakitan blok-blok badan kapal dapat dilakukan secara paralel. Selain itu, pembangunan kapal dengan tipe dan ukuran yang sama juga akan mendorong pengembangan *database* rancang bangun dan standar-standar produksi galangan. Prinsip proses produksi seperti ini perlu dikembangkan, sehingga produktivitas galangan nasional dapat terus meningkat. Hasil penelitian sebelumnya menyatakan bahwa; Galangan kapal yang menerapakan sistem PWBS akan lebih mudah menerima atau beradaptasi terhadap produksi mereka menuju *lean manufacturing*. Hasil analisisi dan evaluasi, dengan mengacu dari berbagai permasalahan diatas menunjukkan pentingnya penerapan *lean manufacturing* dengan pendekatan *One Piece Flow* ini diterapkan dalam industri kapal, dimana prinsip lean harus dibangun diatas pengertian yang kokoh tentang kebutuhan bisnis yang dihubungkan dengan paradigma dan proses operasi produksi. Riyadi[11], telah melakukan konfirmasi di salah satu galangan kelas menengah wilayah surabaya, dapat dinyatakan bahwa konsep *Just in Time* (JIT) di industri kapal, secara konsep dapat diterima dan tidak ada biaya untuk melakukan perubahan penyederhanaan dari aspek teknis. Sedangkan manfaat akibat penyederhanaan proses akan menyebabkan :

1. Terjadi penurunan lingkup pekerjaan desain maupun produksi sehingga terjadi penurunan Jam Orang sehingga akan menurunkan biaya produksi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN: 2622 - 7592
Volume 1 ,Nomer1, Oktober2018, Halaman : 18- 24

2. Mempercepat *Cycle Time* pembangunan kapal akan memenuhi persyaratan pelanggan dan menjamin kelancaran *cash flow*. Disisi lain memberi peluang penerimaan order baru.
3. Penentuan *Cycle Time* material pada tahap *Steel Stock House*, sehingga penetapan system JIT ini sangat efektif diterapkan kepada *supplier*, sehingga *cycle time* dapat sependek mungkin.
4. Dengan skenario MCE disetiap tahap proses produksi, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa penghapusan aktifitas yang tidak bernilai tambah berpengaruh cukup signifikan terhadap penurunan *cycle time*.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan di dalam proses produksi pembangunan konstruksi lambung kapal, dengan menggunakan simulasi *value stream maping* metode *One Piece Flow* didapat jenis *waste* yang paling mempengaruhi waktu proses produksi di di industri galangan kapal kelas menengah adalah terjadinya *buffer*, sehingga dengan kondisi saat ini dalam proses produksi block kapal terjadi keterlambatan. Hasil tersebut mendukung konsep JIT, *One piece flow* merupakan bagian dari JIT sangat memungkinkan diterapkan di galangan kelas menengah sehingga dapat meningkatkan produktivitas galangan kapal, dan mendukung program tol laut.

VI. UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) Universitas Hang Tuah Surabaya, yang telah mendanai penelitian internal tahun anggaran 2017/2018 dengan no surat;
No. B/423/UHT.BO.FTIK/XII/2017

DAFTAR PUSTAKA

[1] Manfaat, D. 2014. Kontribusi Iptek Transportasi Laut dalaMewujudkan Poros Maritim Dunia. Kontribusi Strategis Iptek Untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia. Jakarta: Dewan Riset Nasional.

[2] Roesdianto, T.Kembangkan Industri Galangan Perkapalan Indonesia Dengan Strategi Jitu. Retrieved from (2014).http://inspirasibangsa.com/kembangkan-industri-galangan-perkapalan- indonesia-dengan-strategi-jitu/.

[3] Darmawi,A.dkk.2018. Pengaruh Variabel Peningkatan Produktivitas , Penguasaan Teknologi Baru dan Pelatihan Terhadap Pengendalian Mutu Terpadu Karyawan Pada Industri Tekstil dan Garmen di Surakarta. Jurnal Manajemen Industri Dan Logistik Vol. 2 No.1, Mei 2018.

[4] Martono, R.V. 2018. Studi Kasus Penerapan Vendor Managed Inventory Pada Sistem Rantai Pasok. Jurnal Manajemen Industri Dan Logistik Vol. 2 No.1, Mei 2018.

[5] Kolic, Fafandjel, Zamarin, 2012. *Lean Manufacturing Methodology for shipyards*, Fakulty Of Engineering, University Of Rijeka.

[6] D.A. Moura, 2012, *Can a shipyard work towards lean shipbuilding or agile manufacturing*?. Taylor & Francis Group, London, ISBN 978-0-415-62081-9

[7] Chen Lixia , Bo Meng,2010. *Why Most Chinese Enterprises Fail in Deploying Lean Production*, Department of Industry Management, Changchun University of Science and Technology Changchun 130022, China

[8] Basuki, M., Manfaat, D., Nugroho., Dinariyana,2012. Improvement of the process of new business of Ship building industry. Journal of Economics, Business, and Accountancy Ventura. Volume 15, No. 2, pages 187 – 204.

[9] Ma'ruf. B. 2014. Inovasi Teknologi Untuk Mendukung Program Tol Laut dan Daya saing Industri kapal nasional, Seminar Nasional Sains dan Teknologi Terapan II, Insitut Teknologi Adi Tama, Surabaya

[10] Ma'ruf, B. 2014a. *Standarisasi Tipe dan Ukuran Kapal untuk Daya Saing Berkesimbungan bagi Industri Kapal Nasional*, Prosiding Pertemuan dan Presentasi Standarisasi Tahun 2014, Badan Standarisasi Nasional, Juni, Surabaya, 216-225.

[11] Riyadi, M. 2017. Pengaruh Non Value-Added Activity terhadap Manufacturing Cycle Effectiveness (MCE). Jurnal Saintek, Vol. 14. No. 2 Desember 2017: 106–110.

[12] Jeffrey, L.Thomas: *Lean Shipbuilding, paper presented at the 2001 Ship Production Symposium, June 13 - 15, 2001.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TINJAUAN HISTORIS JEPARA SEBAGAI KERAJAAN MARITIM DAN KOTA PELABUHAN

Agustinus Supriyono
Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro, Semarang
agust_supriyono@yahoo.com

ABSTRACT

This article aims to explain and to prove the maritime life and tradition of the Indonesian society, especially in Jepara during the pre-colonial period, which in turn can be one of means to evoke the maritime spirit of Indonesian society. The glory of maritime kingdom of Jepara, particularly during the reign of Queen Kalinyamat, was mainly supported by big and powerful naval force. It could be known from the naval military expedition undertaken twice by Queen Kalinyamat to expel the Portuguese in Malaka. However, since the arrival of the West in Indonesia in the 17th century, especially Dutch, the maritime world in the Archipelago declined gradually.

Key words: Jepara, maritime kingdom, harbor city

ABSTRAK

Artikel ini bertujuan untuk menjelaskan dan membuktikan kehidupan dan tradisi maritim masyarakat Indonesia, khususnya Jepara pada jaman pra-kolonial, yang pada gilirannya bisa menjadi salah satu sarana untuk membangkitkan semangat dan jiwa bahari masyarakat Indonesia. Kejayaan kerajaan maritim Jepara, khususnya pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat, terutama didukung oleh armada laut yang besar dan kuat. Hal itu dapat diketahui dari ekspedisi militer laut sebanyak dua kali yang dilakukan Ratu Kalinyamat untuk mengusir Portugis di Malaka. Akan tetapi, sejak kedatangan bangsa Barat di Indonesia pada abad 17, khususnya Belanda, dunia kemaritiman di Nusantara secara berangsur-angsur mengalami kemunduran.

Kata kunci: Jepara, kerajaan maritim, kota pelabuhan

PENDAHULUAN

Tulisan ini bertujuan untuk memberikan gambaran bagaimana Jepara pada jaman pra-kolonial pernah berjaya menjadi kota pelabuhan dan kerajaan maritim. Artinya bahwa kota dan juga kerajaan itu tidak mengutamakan pendapatannya dari eksploitasi tanah pertanian yang menjadi wilayah kekuasaannya, akan tetapi terutama dari aktivitas pelayaran dan perdagangan dengan daerah-daerah di luarnya atau daerah-daerah seberang.

Tidak dikatahui secara pasti sejak kapan Jepara muncul sebagai kota pelabuhan. Namun demikian, dari segi teoretis muncul dan berkembangnya suatu kota pelabuhan karena adanya saling hubungan dan dukungan daerah-daerah pedalaman atau *hinterland* sebagai daerah penyangga, dan hubungan perdagangan serta pelayaran dengan daerah-daerah atau negeri-negeri seberang (Singh, 1990, 231) Dengan demikian, pelabuhan bisa dianggap sebagai tempat tukar-menukar atau keluar-masuknya barang-barang komoditi antara *hinterland* (daerah pedalaman) dengan *foreland* atau daerah seberang (Van Wales, 1874: II, 427; S. De Graaf & D.G. Stibbe, 1919: 180). Daerah-daerah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pedalaman itu antara lain Juana, Kudus, Pati, Welahan dan barangkali sampai lebih ke dalam lagi seperti Purwodadi/ Grobogan dan sebagainya. seperti Juana, Kudus, Pati, Welahan dan barangkali sampai lebih ke dalam lagi seperti Purwodadi/Grobogan dan sebagainya.

Dengan demikian dilihat dari secara ekonomis, pelabuhan berfungsi sebagai tempat menampung surplus produk pertanian dari daerah-daerah hinterland untuk dipasarkan ke daerah-daerah lain di seberang lautan. Sebaliknya, pelabuhan seperti Jepara juga berfungsi menampung produk-produk dari daerah luar untuk selanjutnya didistribusikan atau diperdagangkan ke daerah-daerah *hinterland* yang membutuhkannya (Dh. Burger, 1962: 79) Dengan kata lain, kota pelabuhan atau pelabuhan juga merupakan pusat jaringan ekonomi bahkan kekuasaan antar daerah-daerah, kota-kota atau pelabuhan (kecil) di sekitarnya (Peter Reeves, Broeze, Mc. Pherson, 1989: 39).

Selanjutnya menurut pakar sejarah Maritim Indonesia yaitu A.B.Lapian menyatakan bahwa fungsi pelabuhan selalu berubah-ubah atau mengalami pasang surut, yaitu pada suatu masa suatu pelabuhan bisa berfungsi sebagai pelabuhan militer, sekadar tempat berlabuh yang aman bagi kapal-kapal, dan pada suatu masa berikutnya bisa berubah menjadi pusat perdagangan ekspor-impor yang besar (Lapian, 1991: 9).

Bahkan suatu saat pelabuhan bisa menjadi mati atau tidak berfungsi. Nampaknya demikian pulalah pelabuhan dan kota pelabuhan Jepara dalam perjalanan sejarahnya. Kerangka teoretis demikian itulah yang akan digunakan untuk menggambarkan sejarah Jepara sebagai kota pelabuhan.

METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan metode sejarah. Sesuai dengan permasalahan yang diteliti, yaitu sejarah kerajaan maritim Jepara abad ke-16, maka sumber-sumber primer yang bisa diperoleh sangat terbatas, yaitu dari laporan-laporan perjalanan para musafir Portugis dan Belanda, seperti Armando Cortesao, Fernando Mendez Pinto dan De Couto dan lain sebagainya.

Khusus mengenai sumber-sumber yang berisi informasi mengenai Jung Jepara, pertama-tama dapat diperoleh dari laporan perjalanan Mendez Pinto yang pernah bertemu dengan Ratu Kalinyamat di Banten dan datang di pelabuhan Jepara pada masa pemerintahan Sultan Trenggana di kerajaan Demak. Kedua informasi catatan perjalanan orang Belanda yang pertama kali datang di Malaka yang pertama kali melihat Jung Jawa (Jepara), yang sebagian juga dicatat dalam tulisan Tome Pires.

Di samping itu sumber Belanda yang berisi lukisan pelabuhan Jepara dengan kapal-kapalnya pada awal abad ke-17 juga dapat digunakan sebagai sumber pembanding dan pelengkap. Untuk sumber-sumber sekunder bisa berupa buku-buku penunjang (sejarah, babad, cerita rakyat dan sebagainya), majalah, koran, terbitan berkala dan sebagainya. Setelah sumber terkumpul, dilakukan verivikasi terhadap sumber, penafsiran dan penyajian informasi dan deskripsi dari data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Munculnya Kota Pelabuhan Jepara

Menurut C. Lekkerkerker, nama Jepara berasal dari kata *Ujungpara* yang kemudian berubah menjadi kata *Ujung*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mara, *Jumpara*, dan akhirnya menjadi *Jepara* atau *Japara* (Lekkerkerker, 1932: 27). Secara etimologis, kata *Ujungpara* berasal dari bahasa Jawa yang terdiri atas dua kata, yaitu *Ujung* dan *Para*. Kata *Ujung*, seperti halnya dalam bahasa Indonesia, berarti "bagian darat yang menjorok jauh ke laut" (Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1996: 1097), sedangkan kata *Para*, menurut Mardiwarsito berarti menunjukkan arah" (Mardiwarsito, 1986: 401). Dengan demikian, kedua kata tersebut jika digabung akan mempunyai arti "suatu daerah yang letaknya menjorok jauh ke laut".

Sumber dari hasil penelitian yang lain menyebutkan bahwa kata *Para* merupakan kependekan dari kata *pepara* yang berarti "*bebakulan mrana-mrana*", atau dalam bahasa Indonesia artinya "berdagang ke sana ke mari". Dengan demikian oleh peneliti terdahulu, maka kata *Ujung Para* itu diartikan sebagai "sebuah ujung tempat permukiman para pedagang yang berniaga ke berbagai daerah, dalam hal ini ada kemungkinan ke berbagai daerah pedalaman di kawasan Kabupaten Jepara dan sekitarnya"(Panitia Penyusunan Hari Jadi Jepara, 1988: 5). Kemungkinan pengertian ini tepat, karena sesuai dengan letaknya, daerah Jepara pada mulanya memang terletak di daerah semenanjung. Keberadaannya sebagai kota pelabuhan dan akhirnya menjadi tempat persinggahan para pedagang dari berbagai penjuru tentu karena letaknya yang strategis dan mudah dijngkau.

Dalam kumpulan berita Cina yang disusun oleh Groeneveldt (1960: 275), yang berisi data-data tentang Indonesia sejak abad VI hingga abad XV, belum disebutkan nama Jepara apalagi sebagai kota pelabuhan. Namun demikian, sumber yang lain ternyata memperkirakan bahwa sudah sejak zaman Hindu, Jepara menjadi pusat suatu kerajaan yaitu kerajaan Kalingga (618-906). Disamping itu Jepara pada zaman itu juga merupakan pelabuhan besar dengan letak yang aman yaitu di sebuah teluk yang terlindungi oleh beberapa pulau kecil di lepas pantai. Sementara itu menurut P.J.Veth, bahwa Japara, Jepara atau yang dalam bahasa Jawa halus diucapkan *Jepanten*, adalah salah satu kota tertua dan terkenal (Veth, 1878: 763).

Sejarawan yang lain yaitu De Graaf menjelaskan bawah "Jepara", "Jung Mara", atau Ujung Mara kemungkinan merupakan nama tempat yang lebih tua, yang disebutkan dalam cerita-cerita tutur Jawa dan dalam buku-buku cerita mengenai kisah sejarah legendaris kota pelabuhan itu. Dugaan ini tampaknya sesuai dengan sumber tradisional Jawa yaitu *Serat Pustaka Raja Purwara*, yang menyebutkan bahwa daerah Jepara dan Juwana merupakan daerah kekuasaan Sandang Garba, rajanya para pedagang (*koning der koopleiden*). Menurut De Graaf ia adalah anak kedua Suwela Cala, penguasa di "tanah-segala asal" yaitu Medang Kamulan (atau menurut orang-orang lain, cucu Kandi Awan, moyang mereka dalam alam mitos). Adiknya bernama Dandang Gendis, rajanya para kaum agama (*wong tapa*) dalam alam dewa-dewa, yang telah memerintah kerajaan Kuripan dan Jenggala , di delta Sungai Brantas (de Graaf dan Pigeaud, 1985: 124).

Melalui aktivitas perdagangannya itulah Sandang Garba mempunyai hubungan dengan raja-raja seberang laut, dan juga dengan orang-orang Spanyol. Akan tetapi di kota pelabuhannya sendiri, ia diserang dan dikalahkan oleh adik bungsunya, Dandang Gendis. Kemenangan ini telah dicapai oleh Dandang Gendis berkat bantuan orang-orang Cina. Tokoh Sandang Garba itu konon dimakamkan di Tayu. Selanjutnya penduduk Jung Mara dipindahkan ke Tuban dan hidup ditempat itu di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bawah kekuasaan Tisna Yuda, seorang penguasa keturunan dari bangsawan Blora.

Berdasarkan ingatan yang samar-samar tentang peristiwa-peristiwa sejarah dari zaman kuno, yaitu serangan Cina yang tiba-tiba pada tahun 1292, dapat diperkirakan bahwa kejayaan Jepara sebagai kota pelabuhan dapat dianggap setara dengan Tuban dan Kahuripan di delta Sungai Brantas, yang memang sudah terkenal sejak dulu. Belum disebutkannya Demak dalam legenda ini mungkin menunjukkan bahwa legenda ini berasal dari masa sebelum pengaruh Islam.

Di dalam daftar silsilah yang disusun di tanah pedalaman Jawa Tengah (*Salasilah ing Kadanurejan*, periksa Codex Lor, no. 6686; Pigeaud, *Literature*, jilid II, hlm. 408), Sendang Garba disebutkan sebagai Raja Jepara dan Juwana. Dua kota pelabuhan ini letaknya yang satu di sebelah barat Pegunungan Muria, dan yang lain di sebelah timur. Dalam buku jilid berikutnya De Graaf menyatakan bahwa informasi dari sumber tradisional Jawa itu sangat berharga, dan ia memperkirakan bahwa Jepara dan Juwana pada zaman itu merupakan kota pelabuhan (de Graaf, 1974:43-44).

Sumber Portugis yang berasal dari catatan perjalanan Tomè Pires menjelaskan bahwa pada tahun 1470 Jepara merupakan kota pantai yang dihuni oleh sekitar 90 sampai 100 orang di bawah pimpinan Aryo Timur (de Graaf, 1974: 43-44). Akan tetapi, di dalam sejarahnya Aryo Timur berhasil mengembangkan kota pantai yang dikelilingi oleh benteng kayu dan bambu itu menjadi bandar yang cukup besar. Kondisi fisik pelabuhan Jepara menurut ukuran waktu itu sangat baik, sehingga setiap pelaut dan pedagang yang datang ke Jawa atau akan melanjutkan perjalanan menuju Maluku selalu singgah di pelabuhan Jepara (Meilink-Roelofsz, 1962: 197). Bahkan disebutkan juga bahwa meskipun masih berada di bawah kekuasaan Majapahit (1293-1525), Arya Timur berhasil memperluas kekuasaannya sampai ke Bengkulu dan Tanjung Pura. Dengan demikian, dapat diperkirakan bahwa sebagai kota pelabuhan, Jepara lebih tua usianya daripada Demak. Lebih dari itu, perairan kota pelabuhan Jepara lebih aman untuk berlabuh dan berlindung kapal-kapal daripada pelabuhan Demak pada waktu itu. Mengenai pelabuhan Jepara, Tome Pires melukiskannya sebagai teluk dengan pelabuhannya yang indah, dan memujinya sebagai tempat berlabuh yang terbaik dari sekian banyak pelabuhan yang dikunjungi selama perjalanannya di abad ke-16. Pada waktu itu Jepara terletak di pantai barat pulau (gunung) Muria, terpisah dari daratan Jawa oleh selat Muria (Bemmelen, 1941: 79).

Pada tahun 1507, Aryo Timur digantikan oleh putranya yang bernama Pati Unus, yang dikenal sebagai pedagang dan pelaut militer yang pemberani. Oleh karena itu, disamping berhasil mengandalkan armada perang di laut ia juga mampu mengembangkan pelabuhan Jepara menjadi bandar perdagangan dan menjadi salah satu pusat perdagangan di pesisir utara Jawa bagian Tengah. Berita ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Van Wales, yang menyebutkan bahwa sudah sejak kira-kira tahun 1500-an atau bahkan jauh sebelumnya Jepara sudah merupakan kota dagang yang penting. Penduduknya banyak yang melakukan aktivitas perdagangan dengan orang-orang Maluku yang menjalin hubungan dagang dengan Malaka (Van Wales, 1874: 180).

Pada zaman Islam Jepara pernah tampil menjadi kota pelabuhan/ perdagangan yang sangat terkenal. Kemashuran itu terutama ketika Jepara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebagai kota pelabuhan dan kerajaan maritim diperintah oleh seorang ratu yaitu Kalinyamat, yang masih sangat dikenal oleh masyarakat Jawa sampai sekarang ini. Sementara pada zaman kolonial Belanda,Jepara merupakan ibukota kabupaten dan Karesidenan Jepara.

Jepara Pada Jaman Demak

Pada kejayaan Kasultanan Demak (1475-1568), Jepara merupakan bagian dari wilayah kasultanan itu. Oleh karena posisi kota pelabuhan Jepara di sebuah teluk yang lebih aman untuk berlindung kapal-kapal, maka pelabuhan Jepara juga berfungsi sebagai pusat perdagangan dan pelayaran bagi Kasultanan Demak. Lebih dari itu, pelabuhan Jepara juga merupakan pelabuhan militer dari Kasultanan Demak.

Konon, sebelum menjalankan ekspedisi militer ke Malaka dalam rangka mengusir Portugis dari tempat itu pada tahun 1512, Adipati Unus memerlukan perencanaan dan persiapan selama 5 tahun (de Graaf dan Pigeaud, 1974: 440). Di pelabuhan Jepara itulah armada atau perahu-perahu atau jung-jung Jawa dimodifikasi dan dipersenjatai sedemikian rupa sehingga menjadi armada perang. Hal itu bisa dimengerti karena bersama Rembang, Jepara yang memiliki banyak hutan jati di pedalaman memang terkenal dengan usaha galangan perahu (kapal, jung pribumi). Menurut Tome Pires para pedagang yang kaya dari berbagai daerah datang ke kedua tempat itu untuk membuat jung (Lombard, 1996: 54).

Selanjutnya sumber Portugis menyebutkan bahwa sebelum menyerang Pasuruhan yang masih dikuasai oleh raja yang beragama Hindu, Sultan Trenggana mengutus Ratu Kalinyamat untuk pergi ke Banten. Atas nama Sultan Demak, Ratu Kalinyamat memerintahkan dan menjemput Bupati Banten yang pada waktu itu juga merupakan vasal atau bawahan Demak, agar ikut membantu/bergabung dengan armada Demak. Oleh Mendez Pinto, Ratu Kalinyamat pada waktu itu disebutkan dengan nama Nyai Pamboya, dan digambarkan sebagai seorang wanita bangsawan yang berwibawa. Kepada Bupati Banten ia mengatakan bahwa dalam waktu setengah bulan armada Banten harus sudah tiba di Jepara. Pada waktu itu Bupati Banten dengan segera mempersiapkan armadanya yang terdiri dari 40 kapal dan 7.000 prajurit, dan pada tanggal 5 Januari 1546 bersama Ratu Kalinyamat berangkat ke Jepara. Ikut bersama dalam konvoi militer itu adalah rombongan orang-orang Portugis di bawah pimpinan Mendez Pinto, yang telah selama dua bulan berada di Banten dan merencanakan akan melanjutkan perjalanan ke Cina sambil menunggu tibanya angin musim. Setelah perjalanan selama 14 hari menyisir pantai utara Jawa, konvoi militer itu akhirnya tiba di pelabuhan Jepara (Veth, 1878: 242). Menurut berita laporan Mendez Pinto pada waktu itu di pelabuhan Jepara juga sudah dipersiapkan armada perang yang terdiri dari 1.700 kapal perang dan 800.000 prajurit (sumber yang lain menyebut 2.700 kapal). P.J. Veth kurang mempercayai laporan Mendez Pinto itu, khususnya yang menyangkut jumlah armada kapal dan awaknya yang dipersiapkan Sultan Demak di pelabuhan (Veth, 1878: 243).

Dari informasi mengenai persiapan Sultan Trenggana untuk menyerang Pasuruhan di atas terdapat dua hal penting yang menunjukkan kebesaran kota pelabuhan Jepara. *Pertama,* pelabuhan Jepara pada waktu itu selain sebagai pelabuhan dagang, juga merupakan pelabuhan militer atau pangkalan angkatan laut yang jauh lebih besar dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada pelabuhan di Demak. Jumlah yang sangat besar dari armada perang yang berlabuh di pelabuhan itu menunjukkan bahwa pelabuhan Jepara memang difasilitasi sebagai pelabuhan militer dengan teknologi yang maju menurut ukuran waktu itu. *Kedua*, Ratu Kalinyamat pada waktu itu merupakan salah satu panglima perang kasultanan Demak, khususnya sebagai panlima armada laut.

Ketika Sultan Trenggana meninggal dalam ekspesi militernya ke Pasuruhan pada tahun 1548, ternyata belum terdapat putra mahkota yang ditetapkan sultan sebagai calon pengganti. Oleh karena itu, para pembesar dengan segera berkumpul untuk membahas pemilihan raja yang baru. Untuk tugas ini diserahkan kepada delapan bupati. Akan tetapi setelah tujuh hari belum terjadi kesepakatan mengenai hal itu, maka di kota Demak terjadi kekacauan yang luar biasa sebagai akibat kevakuman jabatan Sultan.

Mendez Pinto melaporkan bahwa para prajurit yang baru pulang dari Pasuruhan menjadi tidak terkendalikan, sehingga melakukan penyerangan dan perampokan-perampokan terhadap kapal-kapal (dagang) yang bersandar di sana dan membunuh ratusan orang awak kapal dan pedagang. Menghadapi peristiwa itu, Bupati Panarukan yang berkedudukan sebagai laksmana laut Kasultanan Demak mengambil tidakan tegas dengan memerintahkan prajuritnya untuk menagkap para prajurit pemberontak/ perampok dan berandalan itu. Sekitar 80 di antara mereka berhasil ditangkap dan dijatuhi hukuman gantung sampai mati di pantai Jepara. Namun demikian, panglima perang kota Demak yaitu Kyai Sedah merasa dilanggar wewenangnya mengumpulkan beberapa ribu prajuritnya dan diperintahkan menyerang tempat penginapan (perkemahan) bupati Panarukan. Dalam penyerangan itu sekitar 40 orang prajurit yang sedang beristirahat terbunuh. Dengan dukungan prajurit yang jauh lebih besar, Bupati Panarukan pada malam harinya membalas serangan Kyai Sedah, dan melakukan pembakaran rumah-rumah di Kota Demak pada 10 sampai 12 kawasan. Menurut laporan Mendez Pinto jumlah rumah yang terbakar diperkirakan sekitar 100.000 rumah, dengan kerugian uang sebesar 100 juta dukaten, dan korban jiwa sebanyak 100.000 orang. Menurut sumber yang lain sebanyak 300.000 orang. Di samping itu banyak sekali penduduk yang ditangkap, dirantai dan diangkut ke kapal-kapal, selanjutnya dijual ke berbagai daerah sebagai budak (Veth, 1878: 247).

Pada waktu itu para pembesar kerajaan Demak, termasuk para bupati taklukan berkumpul di Jepara untuk melakukan perundingan guna memilih dan menetapkan raja baru (Veth, 1878: 248). Pemilihan Jepara sebagai tempat berunding itu dengan alasan keamanan, sehubungan dengan kekacauan yang terjadi kota Demak. Pemilihan kota Jepara sebagai tempat perundingan para pembesar dan bupati itu menunjukan bahwa Jepara lebih mampu mengendalikan dan menjamin stabilitas politik dan keamanan. Tentu saja hal itu didukung dengan kesiapan dan kemampuan prajurit Jepara yang solid.

Masa Kejayaan Jepara

Pada masa Kasultanan Demak, Jepara merupakan salah satu vasal Demak. Pada masa pemerintahan Sultan Trenggana, penguasa Jepara adalah Pangeran Hadiri (ada yang menyebut Hadirin atau Hadlirin). Ia adalah menantu Sultan Demak, yaitu sebagai suami Ratu Kalinyamat. Daerah kekuasaanya meliputi Jepara, Juwana, Pati dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rembang (Veth, 1878: 249). Nama Kalinyamat sesungguhnya julukan bagi Pangeran Hadiri, yaitu Susuhunan Kalinyamat, sebagai penguasa asli di Jepara. Sementara Ratu Kalinyamat, isterinya, mempunyai nama Ratu Pambayun atau Retna Kencana. Di perkirakan Kalinyamat adalah nama tempat sebagai pusat atau istana Pangeran Hadirin, yang terletak antara jalan Jepara menuju Kudus.

Pada tahun 1536 Raja Demak Sultan Trenggana, secara resmi menyerahkan kota pelabuhan Jepara kepada menantunya yaitu Pangeran Hadirin atau Susuhunan Kalinyamat. Akan tetapi sebagai akibat konflik perebutan tahta kasultanan Demak, Pangeran Hadirin ini mati terbunuh oleh Ario Penangsang, putra Terenggana yang berkuasa di daerah Jipang. Melalui persekutuan dengan Sultan Hadiwijaya dari kerajaan Pajang, Ratu Kalinyamat akhirnya bisa membalaskan dendam atas kematian suaminya.

Setelah kematian Ario Penangsang, Ratu Kalinyamat dilantik menjadi penguasa Jepara menggantikan suaminya. Penobatan ini terjadi dengan ditandai adanya sengkalan *Trus Karya Tataning Bumi*, yang diperhitungkan sama dengan tanggal 12 Rabiul Awal atu 10 April 1549. Selama masa kekuasaannya, Jepara semakin berkembang menjadi bandar terbesar di pantai utara Jawa, dan memiliki armada laut yang besar serta kuat (Meilink-Roelofsz, 1962: 102-117).

Kebesaran Ratu Kalinyamat pernah dilukiskan oleh Diego de Conto, bahwa ia merupakan *Rainha de Jepara senhora pederose e rica*, yang artinya Ratu Kalinyamat adalah seorang wanita yang sangat berkuasa. Di samping itu, selama 30 tahun kekuasaannya, ia berhasil membawa Jepara pada puncak kejayaannya. Dengan armadanya yang kuat, Ratu Kalinyamat juga pernah melakukan dua kali penyerangan kepada Portugis di Malaka, yaitu pada tahun 1551 dan tahun 1574. Kedua penyerangan itu dilakukan Ratu Kalinyamat dalam rangka membantu Sultan Johor dan Sultan Aceh untuk mengusir Portugis dari Malaka. Penyerangan pertama gagal, sedangkan pada penyerangan kedua, meskipun telah berhasil mengepung Malaka selama tiga bulan, ternyata pasukan Jepara ini tidak dapat memenangkan penyerangan dan terpaksa kembali ke Jawa (Veth, 1878: 249; Ricklefs, 1998: 58). Sumber lain menyebutkan bahwa ekspedisi militer oleh Ratu Kalinyamat itu dilakukan sebanyak tiga kali, yaitu tahun 1550, 1573 dan 1574 (Veth, 1878: 249).

Salah satu pemimpin ekspedisi militer ke Malaka pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat adalah Kyai Demang Laksamana (de Graaf dan Pigeaud, 1990: 273). Nama itu pada zaman sekarang setingkat dengan Laksamana Laut atau Jenderal. Hal itu menunjukkan bahwa sebagai penguasa bahari, Ratu Kalinyamat lebih mementingkan kekuatan laut daripada kekuatan angkatan darat. Meskipun demikian, tidak berarti bahwa Jepara tidak mempunyai pasukan atau prajurit angkatan darat. Dalam hal ini kekuatan darat Jepara lebih bersifat defensif, yaitu dengan dibangunnya benteng mengelilingi kota pelabuhan yang menghadap ke darat atau daerah pedalaman Jepara. Dengan demikian kota pelabuhan Jepara pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat merupakan salah satu kota atau kerajaan maritim dipantai utara Jawa yang kuat. Artinya bahwa pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat masyarakat Jepara telah tampil dalam panggung sejarah Nusantara sebagai masyarakat bahari. Ciri utama masyarakat bahari adalah di dalam kehidupan mereka, khususnya dalam memenuhi kebutuhan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sehari-hari diperoleh dari kegiatan atau pekerjaannya mengeksploitasi dan memanfaatkan sumber daya laut. Pada zaman itu, di samping berkehidupan sebagai nelayan, aktivitas pelayaran dan perdagangan adalah yang paling utama.

Bukti kejayaan Jepara pada zaman itu antara lain dapat diketahui dari armada laut yang besar dan kuat yang dimiliki Ratu Kalinyamat. Dalam ekspedisinya ke Malaka pada tahun 1574, Ratu Kalinyamat mampu menyiapkan dan mengirimkan 300 perahu (kapal perang), yang 80 di antaranya merupakan jung-jung dengan tonase 400 ton (Veth, 1878: 249). Hal itu merupakan indikasi bahwa Jepara pada masa itu merupakan kota pelabuhan yang besar dan kaya. Usaha melanjutkan cita-cita Adipati Yunus untuk mengusir Portugis dari Malaka, menunjukkan bahwa Malaka merupakan salah satu titik jaringan perdagangan kota pelabuhan Jepara yang mulai mendunia. Sumber Portugis juga menjelaskan bahwa pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat, Jepara juga menjalin hubungan dengan para pedagang di Ambon. Beberapa kali para pemimpin pelaut dan pedagang Ambon di Hitu meminta bantuan pertolongan kepada Ratu Kalinyamat untuk melawan orang-orang Portugis maupun dengan suku lain yang masih seketurunan, yaitu orang-orang Hative. Hal ini merupakan indikasi bahwa Jepara juga mempunyai jaringan perdagangan dengan Ambon (de Graaf dan Pigeaud, 1990: 273).

P.J. Veth menggambarkan bahwa masyarakat Jawa abad ke-16, khususnya orang-orang Jepara, mempunyai kelebihan yang luar biasa seperti halnya pada zaman Majapahit. Mereka pada umumnya beraktivitas sebagai masyarakat bahari, yaitu sebagai pedagang dan pelaut yang pemberani, perantau dengan mendirikan koloni-koloni tanpa rasa takut. Namun demikian Veth juga memberikan penilaian negative pada mereka yaitu mudah tersinggung, terlalu percaya diri dan haus darah (Veth, 1878: 249). Penilaian negatif terhadap orang Jawa/Jepara yang sedemikian itu barangkali ada benarnya.Akan tetapi, barangkali ketika dalam situasi perang. Seperti diketahui bahwa tulisan Veth khususnya mengenai Demak dan Jepara adalah berdasarkan laporan orang Portugis yaitu Mendez Pinto, yang mengikuti ekspedisi militer Sultan Trenggana ke Pasuruhan, dan menyaksikan kerusuhan dan pemberontakan di kota Demak sesudah gagalnya ekspedisi tertsebut.

Diperkirakan selama menjadi penguasa di Jepara, Ratu Kalinyamat tidak tinggal di Kalinyamat, akan tetapi menetap di suatu tempat semacam istana di kota pelabuhan Jepara. Sumber-sumber Belanda pada awal abad XVII menyebutkan bahwa di kota pelabuhan terdapat semacam istana raja, (*koninghof*) (de Graaf dan Pigeaud, 1990: 105). Hal ini berarti bahwa sebagai tokoh masyarakat bahari atau ratunya para pelaut dan pedagang, Ratu Kalinyamat memang harus tinggal di kota pelabuhan, sementara daerah Kalinyamat hanya dijadikan sebagai tempat peristirahatan. Kalinyamat kira-kira terletak 18 km dari Jepara masuk ke pedalaman, tepi jalan ke Kudus. Menurut de Graaf, kota ini menjadi tempat kedudukan raja-raja kota pelabuhan itu.

Reruntuhan keraton Kalinyamat untuk sementara telah dilukiskan oleh Bosch, berdasarkan keterangan Th. C. Leeuwendaal bahwa di daerah itu terdapat tempat-tempat yang bernama Kriyan, Pacinan, Kauman, dan Sitinggil. Pada bulan September 1678, Antonio Hurt, waktu ia mengadakan ekspedisi dari Jepara ke Kediri, ia melihat kolam dengan banyak kura-kura jinak di dalamnya, di dekat Kalinyamat. Sejak za-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

man dahulu, kolam dengan kura-kura mrupakan bagian dari taman istana kerajaan Jawa (Graaf dan Pigeaud, 1990: 125). Tidak diketahui kapan Ratu Kalinyamat meninggal. Namun hal yangpasti adalah bahwa ia dimakamkan di dekat suaminya (Pangeran Hadirin) di Pemakaman Mantingan. Dalam mihrab masjid yang terdapat dalam makam Kalinyamat ditemukan *candra sengkala* yang berbunyi "rupa *brahmana warna sari*" yang yang bisa ditafsirkan sebagai tahun 1481 saka atau 1559 Masehi (Leeuwendal, 1930: 52).

Kemerosotan Jepara

Pengganti Ratu Kalinyamat adalah Pangeran Japara yang berkuasa dari tahun 1579 sampai tahun 1599. Menurut cerita *Babad Tanah Jawi*, ia adalah anak angkat Ratu Kalinyamat. Sementara itu sumber *Sejarah Banten* menyebutkan bahwa putra mahkota itu, yang bernama Pangeran Aria atau Pangeran Jepara adalah memang anak angkat Ratu Kalinyamat, putra Raja Hasanudin, Raja Banten. Pada masa inilah peranan Jepara sebagai kota pelabuhan yang penting mulai mengalami masa kemerosotannya. Hal itu nampaknya ada kaitannya dengan meninggalnya Sultan Trenggono pada tahun 1546, dan munculnya pusat kekuasaan baru di Jawa menggantikan Demak yaitu Kasultanan Pajang.

Pada waktu Jepara masih diperintah oleh Ratu Kalinyamat, Sultan Pajang membiarkan Jepara sebagai kerajaan pantai (maritim) yang berdiri sendiri. Hal itu mudah dimengerti karena Ratu Kalinyamat adalah sekutu Sultan Pajang yaitu Hadiwijaya dalam menghadapi dan menyingkirkan Aria Penagsang. Akan tetapi, setelah meninggalnya Ratu Kalinyamat, Sultan Pajang diperkirakan sudah merasa tidak terikat lagi dalam hubungan persekutuan dengan Jepara. Di samping itu Sultan Pajang yang sudah semakin mapan kedudukannya mempunyai ambisi untuk memperluas wilayah kekuasaannya, terutama ke daerah-daerah atau kota-kota pelabuhan sepanjang pantai utara Jawa. Motivasi utamanya adalah untuk menguasai perdagangan ekspor-impor Jawa dengan daerah-daerah sebarang melalui kota-kota pelabuhan tersebut.

Untuk mewujudkan cita-citanya itu, Sultan Pajang mulai melakukan ekspedisi militer atau penyerangan-penyerangan. Dalam ekspedisi militer itu Kudus dan Demak sebagai korban pertamanya. Baru pada tahun 1599 Jepara dengan susah payah berhasil ditundukkan. Daya tahan Jepara pada waktu itu, seperti telah disebutkan di muka, adalah benteng yang mengelilingi pelabuhan kota yang menghadap ke pedalaman dan dijaga ketat oleh prajurit Jepara. Dengan jatuhnya Jepara maka berakhirlah pemerintahan kerajaan maritim atau kota pelabuhan Jepara yang merdeka atau berdiri sendiri.

Walaupun telah mengalami kemerosotan bukan berarti bahwa pelabuhan Jepara tidak berfungsi lagi, dan peranan Jepara sebagai kota dan pelabuhan perdagangan menjadi sama sekali terhenti. Pelaut Belanda yang pertama kali datang ke Jepara menggambarkan Jepara masih berfungsi sebagai pelabuhan ekspor yang terpenting dari kerajaan Mataram di pedalaman yang semakin besar. Disamping orang-orang Jawa,juga banyak bangsa lain yang berdagang di pelabuhan Jepara antara lain Persia, Arab, melayu, Cina, Aceh, Gujarat, Koramandel, Pegu dan lain sebagainya (Van Wales, 1874: 428; De Graaf & Stibbe, 1918: 182).

Pada tahun 1613 Gubernur Jendral VOC, Jan Pieter Both, mendirikan kantor VOC di Jepara. Pendirian kantor di Jepara itu dengan alasan karena kantor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VOC di Gresik selalu mendapat gangguan dari para pedagang Islam yang tinggal berdagang di sana, akan tetapi menentang sistem politik dagang monopoli dari VOC (Van Wales, 1874: 429).

Pada tahun 1615, VOC diberi izin oleh raja Mataram, Sultan Agung, untuk mendirikan sebuah loji di Jepara, sebagai perwakilan perdagangan VOC di daerah itu (de Graaf, 1974: 56). Loji itu selesai dibangun pada tahun 1618. Pada tahun 1619 Gubernur Jendral VOC J. P. Coen mengirim ekspedisi militer ke Jepara, untuk memberi pelajaran (menghukum) para pelaut dan pedagang yang melakukan penyerangan/ pembakaran terhadap kota pelabuhan Jepara dan perahu-perahu Belanda yang berlabuh di pelabuhan itu. Peristiwa itu terjadi sebanyak dua kali yaitu pada tahun 1618 dan 1619. Diperkirakan mereka adalah para pelaut dan pedagang muslim baik yang berasal dari Jepara sendiri maupun dari daerah-daerah atau pulau-pulau yang lain, yang merasa dirugikan oleh kehadiran Belanda VOC dengan lojinya dan sistem monopolinya (De Graaf & D.G. Stibbe, 1918: 183)

Pada tahun 1680-an VOC memperoleh konsesi dalam bentuk sewa (gadai) dari raja Mataram untuk mendirikan benteng di pelabuhan Jepara (Stapel, 1936 : 224; Liem Thian Joe, 1951: 13). Konsesi itu diberikan oleh Amangkurat II, sebagai imbalan jasa atas bantuan kompeni dalam menumpas pemberontakan Trunajaya. Pelabuhan-pelabuhan lain yang diserahkan oleh Amangkurat II antara lain Tegal, pelabuhan Kaligawe dan Semarang di Semarang, Rembang, Surabaya dan lain-lain. Dengan dibangunnya benteng di Jepara, VOC menempatkan kota pelabuhan itu sebagai pusat kekuasaannya di wilayah Pantai Timur Jawa. Sesudah itu VOC juga membangun benteng-benteng di kota-kota pelabuhan sepanjang pantai utara Jawa. Disamping sebagai kantor dagang, benteng-benteng tersebut juga berfungsi sebagai pertahanan terhadap serangan dari laut baik oleh pelaut-pelaut Nusantara maupun pelaut-pelaut Eropa lainnya, dan sebagai tempat tinggal masyarakat Eropa. Demikianlah di kota-kota pelabuhan dimana didirikan benteng VOC disebut dengan istilah sebagai kota-kota benteng (Nagtegaal, 1996: 94).

Pemilihan Jepara sebagai salah satu pusat kekuasaan VOC disamping Batavia pada waktu itu tentu saja atas dasar pertimbangan-petimbangan yang menguntungkan. *Pertama*, VOC tentu tinggal mewarisi sarana dan prasarana kota pelabuhan, termasuk pelabuhannya yang strategis, yang telah dibangun dan dikembangkan pada masa kejayaan Jepara khususnnya pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat. *Kedua*, Jepara pada saat itu masih memiliki daerah-daerah pedalaman yang banyak menghasilkan produk pertanian khususnya beras. Artinya, walaupun dengan pemain yang berbeda, Jepara pada waktu itu masih merupakan kota pelabuhan yang penting.

Sebagai bukti masih tetap eksisnya Jepara sebagai kota pelabuhan adalah munculnya pemimpin atau penguasa baru di kota pelabuhan Jepara yang bernama Kyai Demang Laksamana. Seperti telah dijelaskan di muka bahwa kyai Demang Laksamana adalah panglima armada laut Ratu Kalinyamat yang memimpin ekspedisi militer untuk mengusir Portugis dari Malaka. Di samping itu, juga terdapat pejabat yang bertugas mengawasi semua kantor pabean dan berkuasa di semua pelabuhan-pelabuhan kecil di muara sungai, yaitu syahbandar, yang pada waktu itu di Jepara disebut dengan nama *pecat tanda*. Seorang syahbandar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pelabuhan Jepara yang pernah menemui kapal-kapal Belanda pada tahun 1616 dan 1619 ternyata seorang keturunan Cina yang bernama Ince Muda.

Pada tahun 1697, pelabuhan Semarang mulai menggantikan kedudukan pelabuhan Jepara yang tidak mampu lagi mempertahankan fungsinya sebagai pelabuhan ekspor produk-produk pertanian khususnya beras (Nas, 1986, 13). Dalam hal itu terdapat informasi yang menyebutkan bahwa pelabuhan Jepara telah mengalami pendangkalan yang serius sebagai akibat sedimentasi (pengendapan) lumpur yang dibawa oleh arus sungai. Binatang karang yang semakin berkembang juga mempercepat pendangkalan dan kerusakan perairan di pelabuhan. Sementara itu sungai Jepara, terutama di bagian muaranya mulai tertutup oleh tanah beting (*gosong*), sedangkan tonggak-tonggak pembatas utama dermaga pelabuhan juga telah terkubur oleh endapan Lumpur. Lagi pula pulau-pulau kecil yaitu pulau Panjang dan Kelor yang secara alamiah berfungsi melindungi pelabuhan terhadap angin barat dan angin barat daya telah hilang tenggelam dalam laut (Veth, 1878: 764).

Oleh karena itu, sejak tahun 1700-an pelabuhan Jepara sudah tidak aman lagi untuk berlabuh, khususnya bagi kapal-kapal besar yang datang dari seberang laut atau kapal-kapal milik VOC. Sebagai akibat lebih lanjut adalah terhentinya ekspor kopi, gula dan beras yang dihasilkan oleh pedalaman Jepara ke daerah-daerah lain.

Terdapat sumber lain yang menyebutkan bahwa munculnya pelabuhan Semarang menggantikan pelabuhan VOC di Jepara juga disebabkan atau dengan pertimbangan pelabuhan Semarang memiliki keunggulan dalam akses atau hubungannya dengan daerah-daerah pedalaman yang lebih luas, yaitu ke wilayah Vorstenlanden (kerajaan Surakarta dan Yogyakarta). Barangkali dengan kedua alasan atau pertimbangan itu pada tahun 1707 secara resmi VOC memindahkan pusat kekuasaannya dari benteng di Jepara ke Semarang. Pemindahan itu berdasarkan persetujuan perjanjian antara VOC dengan raja Mataram Paku Buwana pada 31 Oktober 1707 **(***Corpus Dilomaticum Neerlando-Indicus***:** 270-271; Nas, 1986: 3). Sejak itu pula Semarang semakin berkembang sebagai kota pelabuhan yang terbesar di Jawa Tengah sampai berakhirnya pemerintahan kolonial Belanda (Stevens, 1987: 18; Nas, 1986, 3).

Pada tahun 1743, Raja Mataram Kartasura yaitu Paku Buwana II menyerahkan hampir seluruh kota-kota pelabuhan milik Mataram dari Brebes sampai Pasuruhan (termasuk Jepara) kepada Kompeni. Penyerahan itu sebagai imbalan jasa terhadap Kompeni yang telah membantu Paku Buwana merebut istana Mataram dari Sunan Kuning atau Mas Garendi, pemimpin pemberontak dalam "perang Pacina". Perang Pacina atau geger Pacina semula terjadi di Batavia sebagai akibat pembunuhan masal yang dilakukan Kompeni (dibawah GG Valkenier) kepada orang-orang Cina, sehingga mereka terpaksa melawan.

Pemberontak Cina dibawah pimpinan Tai Wan Sui pada waktu itu berhasil membunuh pimpinan pasukan Belanda yang bernama van Velsen. Bahkan pemberontak Cina dibawah pimpinan Mas Garendi pada 30 juni 1742 berhasil menduduki kraton Kartasura. Ia diangkat menjadi raja dengan gelar Sunan Amangkurat Amral atau Sunan Kuning. Sedangkan raja (Paku Buwana II menyingkir ke luar istana (Ponorogo). Oleh karena Kompeni Belanda telah membantu PB II merebut Kartasura pemberontak pimpinan Sunan Kuning atau Mas Garendi,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maka hampir seluruh wilayah pasisiran Mataram diserahkan kepada Kompeni melalui perjanjian 11 November 1743 dan 18 Mei 1746. Dalam Perjanjian I Sunan termasuk menyerahkan daerah2 Gresik, panarukan dan sekitarnya, Surabaya, Rembang dan Semarang. Sedangkan berdasarkan perjanjian II Sunan harus menyerahkan seluruh daerah pasisir Jawa yaitu Brebes, Tegal, Pemalang, Pekalongan, Batang, Kendal, Demak, Juwana, Kudus, Pati, Tuban, Sedayu, Gresik, Lamongan, Sidoharjo, Bangil, Pasuruhan, seperempat daerah malang, Semarang, Jepara, Rembang, Surabaya, dan Madura (Nitinegoro, 1982: 24). Sebuah disertasi yang membahas secara khusus mengenai Perang Pacina adalah yang ditulis oleh Willem Remmelink, *The Chinese War and the Collapse of the Javanese State*, 1725-1743. Leiden: KITLV Press, 1994 (Remmelink, 1994)

Hal penting yang perlu diketahui dalam hubungannya dengan hal itu adalah bahwa sejak saat itu jaringan perdagangan masyarakat Jawa pada umumnya yang berpusat di kota-kota pantai atau pelabuhan pantai utara Jawa, termasuk Jepara telah jatuh ke tangan orang-orang Eropa. Lebih dari itu penguasaan VOC atas kota-kota pelabuhan Jawa secara berangsur-angsur telah mematikan aktivitas pelayaran dan perdagangan antar pulau dari masyarakat pribumi. Hal ini sangat berkaitan erat dengan sifat eksploitasi VOC yaitu (Nagtegaal, 1996: 123) Penggunaan cara paksaan dalam hubungan ekonomi dengan penduduk pribumi, dan membuat mereka tergantung kepada VOC. Komoditi ekspor cenderung bergeser kepada bahan-bahan mentah (*deindustrialization*), sehingga semakin memerosotnya nilai tambah produk-produk masyarakat pribumi.

SIMPULAN

Kehidupan kemaritiman merupakan aspek yang sangat vital dalam perjalanan sejarah bangsa Indonesia sejak zaman raja-raja pra-kolonial. Pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat, pengaruh kekuasaan Jepara di sepanjang pantai utara Jawa, di samping karena posisi politiknya juga karena harta kekayaannya yang melimpah yang bersumber pada pelayaran dan perdagangan dengan daerah seberang sangat menguntungkan. Kejayaan kerajaan maritim Jepara pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat didukung oleh armada laut yang besar dan kuat. Hal itu dapat diketahui dari ekspedisi militer laut sebanyak dua kali yang dilakukan Ratu Kalinyamat untuk mengusir Portugis. Akan tetapi, sejak kedatangan bangsa Barat di Indonesia pada abad ke-17, khususnya Belanda dunia kemaritiman di Nusantara secara berangsur-angsur mengalami kemunduran.

DAFTAR PUSTAKA

Bemmelen, R.W. 1941. *Geologische Kaart van Java, toelichting bij de bladen 73 (Semarang) en 74 (Ungaran), dienst van de Mijnbouw in Nederlandsch Indie*, ,Den Haag: W.P. van Stockum en Zoon

Burger Dh. 1962. *Sejarah Ekonomis Sosiologis.* Terjemahan Prajudi. Djakarta: Negara Pradnjaparamita.

Graaf De & D.G. Stibbe. 1918. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indië*. tweede deel, 'S Gravenhage: Martinus Nijhof, Leiden, N.V. v/h E.J. Brill.

Graaf H.J. de. 1974. "Tomè Pires: Suma Oriental en het tijdperk van Godsdienst overgang". *BKI*, 108.

Graaf, H.J. de & Th.G.Th. Pigeaud. 1974. *De Eerste Moeslimse Vorstendommen Op Java.* S Gravenhage: Martinus Nijhoff.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Graaf H.J. de. 1990. *Puncak Kekuasaan Mataram. Politik Ekspansi Sultan Agung*, (seri terjemahan Javanologi). Jakarta: Pustaka Utama Grafiti.

Graaf H.J. de dan Th.G.Th. Pigeaud, 1960, *De Eerste Moeslimse Vorstendommen op Java*, 's Gravenhage: Martinus Nijhoff

———. 1985. *Kerajaan-Kerajaan Islam di Jawa: Peralihan dari Majapahit ke Mataram*, seri terjemahan Javanologi, cetakan pertama, Jakarta: PT Temprint.

Groeneveldt W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources*. Jakarta: Bhratara.

Lapian A.B. 1991. "Dunia Maritim Asia Tenggara", *makalah* disampaikan dalam ceramah dalam rangka Penelitian kembali Karya-karya Utama Sejarawan asing tentang Sejarah Indonesia (Jakarta, 23 Agustus 1991) hlm. 9.

Lekkerkerker C. 1932. "Javaansche geographies namen als Spiegel va de omgeving en de denkwijze van het volk", I, *de Indishe Gids*, 1932, hlm. 27.

Leeuwendal Th. C. 1930. *Oudheidkundig Verslag*

Lombaerd, Denys. 1996. *Nusa Jawa: Silang Budaya*. jilid 2. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Mardiwarsito L. 1986. *Kamus Jawa kuna Indonesia*. Cetakan ke-3. Ende: Nusa Indah.

Nagtegaal, Luc. 1996. *Riding The Dutch Tiger, The Dutch east Indies and the Northeast coast of Java, 1680-1743.* Leiden: KITLV Press.Pigeaud.

Nas J.M. Peter. 1986. "The Indonesian City Studies Urban Development and Planning, Dordrecht-Holland; Foris Publications Publication. 1986, dalam terbitan berkala *KITLV*, 1986, hal 3.

Nitinegoro, Soemardjo. 1982. *Berdirinya Ngayogyakarta Hadiningrat*. Yogyakarta: Yayasan pendidikan Tinggi Putra Jaya.

Panitia Penyusunan Hari Jadi Jepara 1988. *Sejarah dan Hari Jadi Jepara*. Jepara: Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Jepara.

Reeves, Peter dkk. 1989. "Studying the Asian port city" dalam Frank Broeze (ed.). *Brides of the Sea. Port Cities of Asia the 16th-20th Centuties*), Kensington: New South Wales University Press

Remmelink, Willem. 1984. *The Chinese War and the Collapse of the Javanese State. 1725-1743*. Leiden: KITLV

Ricklefs, M.C. 1998. *Sejarah Indonesia Modern*. terjemahan Drs. Dharmono Hardjowidjono. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Singh, D.S. Ranjit. 1990. "Brunai and the Hinterland of Sabah: Commercial and economic Relations with Special reference of the second half of nineteenth century". dalam J. Kathirithamby-Wells 7 John Viliers (ed) , *The Southeast Asian Port And Polity, Rise and Demise*. Singapore: Singapore University press.

Stapel F. W. (ed.). 1936. *Geschiedenis van Nederlandsch Indie*. Amsterdam: Joost van Vondel.

Stevens, Theo. 1987. "Semarang, central Java and the world market 1870-1900" (paper).

Thian Joe, Liem. 1951. *Riwayat Semarang*, Batavia: Boekhandel Ho Kim Yoe.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa. 1996. *Kamus Besar Bahasa Indonesia.* edisi kedua, Jakarta: Balai Pustaka.

Veth P. J.. 1878. *Java, Geographisch, Etnologisch, Historisch*. jilid II, Haarlem: De Erven F.Bohn

Wales Van, 1874 . "Jepara" dalam *T.v.N.I,* ,1874, II, hlm. 427

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Republik Indonesia

(*Solving Problems of Indonesian Maritime Border*)

MAHENDRA PUTRA KURNIA
Dosen Fakultas Hukum Universitas Mulawarman
Jln. Ki Hajar Dewantara Kampus Gunung Kelua Samarinda 75123
0541 – 7095092 / mp_sheva@yahoo.com

ABSTRACT

Like most maritime countries, Indonesia has some problems concerning the maritime borders with its neighbouring states. As we know, Indonesia borders on 10 states, both on sea and land. Until now, there are some problems of border, especially maritime borders which have not yet been finished. If these problems are not immediately finished, they will generate problems in the future. As a solution, Indonesian Government can try using a preventive and repressive means. With both efforts, problems of border can be solved.

Key words: perbatasan laut (*maritime border*), preventif (*preventive*), represif (*repressive*).

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembentukan suatu negara diperlukan adanya beberapa unsur secara kumulatif. Unsur-unsur tersebut adalah : (a) Penduduk tetap; (b) Wilayah tertentu; (c) Pemerintah; dan (d) Kemampuan untuk melakukan hubungan-hubungan dengan negara-negara lain. (J.G Starke, 2001; 127) Mengenai syarat (b), suatu wilayah tertentu bukan merupakan hal yang esensial untuk adanya negara dengan ketentuan bahwa terdapat pengakuan tertentu mengenai apa yang dikarakteristikkan sebagai "ketetapan" (*consistency*) dari wilayah terkait dan penduduknya, meskipun dalam kenyataannya semua negara modern berada dalam batas-batas teritorial. Demikian pula dengan perubahan-perubahan yang terjadi, baik menambah atau mengurangi luasnya wilayah tertentu, tidak dengan sendirinya mengubah identitas negara tersebut. Wilayah tersebut juga tidak perlu merupakan kesatuan geografis; suatu negara mungkin terdiri dari beberapa wilayah teritorial yang kurang berhubungan atau saling berjauhan satu sama lain.

Negara Republik Indonesia adalah negara pantai (*coastal state*) yang komponen wilayah nasionalnya terdiri atas daratan, lautan (perairan), dan ruang udara (*air space*), duapertiga dari keseluruhan wilayah Indonesia adalah berupa lautan, Indonesia bisa juga disebut sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*), struktur pulau-pulaunya tersebar luas dalam jumlah lebih dari 17.000 buah pulau kecil dan besar dengan garis pantai yang panjangnya sekitar 81.000 km. Kurang lebih 6 juta km2 wilayah Indonesia berupa laut yang sangat mempengaruhi iklim dan cuaca seluruh wilayah. Dipandang dari sifat alami, maka lingkungan laut Indonesia memperlihatkan sifat integral antara unsur laut (air) dan darat (tanah). Secara ekologis, hal ini merupakan dasar ilmiah dan alami pula bagi konsep Wawasan Nusantara sebagai perwujudan kesatuan geografis, yang menjadi dasar kesatuan politis, ekonomi, budaya, pertahanan dan keamanan (M.Kusumaatmadja, 1978; 78).

Sehubungan dengan wilayah suatu negara, hal ini menarik untuk dibahas secara ilmiah, dikarenakan aspek kewilayahan suatu negara menyangkut kedaulatan dan hak berdaulat suatu negara secara nyata terhadap wilayah negaranya. Sewajarnya sebuah negara

pasti memiliki batas – batas sejauh mana sebuah negara berdaulat dan memiliki hak berdaulat terhadap wilayahnya. Hal ini bisa dilihat dari perbatasan wilayah sebuah negara dengan negara lain, baik perbatasan darat maupun laut.

Wilayah perbatasan sebagai batas kedaulatan suatu negara secara universal memiliki peran strategis dalam penentuan kebijakan pemerintah baik untuk kepentingan nasional maupun hubungan antar negera (internasional). Negara Indonesia adalah negara kepulauan yang diapit oleh dua benua dan dua samudra. Sehubungan dengan itu, Indonesia berbatasan langsung baik darat maupun laut dengan beberapa negara sekitarnya, antara lain berbatasan laut dengan Australia, Filipina, India, Malaysia, Palau, Papua New Guinea, Singapura, Timor Leste, Thailand, Vietnam. perbatasan darat meliputi negara-negara Malaysia, Papua New Guinea dan Timor Leste. Dengan banyaknya negara yang berbatasan langsung, hal ini bisa menimbulkan konflik perbatasan seperti pada kasus sengketa Pulau Sipadan-Ligitan dan sengketa Blok Ambalat.

Kondisi saat ini, pengelolaan batas wilayah negara baik batas di darat maupun di laut belum tuntas sepenuhnya. Berbagai faktor tentunya menyebabkan penanganan perbatasan negara ini tidak mudah untuk bisa diatasi oleh satu atau dua institusi saja, namun masih harus dituntaskan secara lintas sektoral (*interdep*). Setiap negara mempunyai kewenangan untuk menetapkan sendiri batas-batas wilayahnya. Namun mengingat batas terluar wilayah negara senantiasa berbatasan dengan wilayah atau perairan kedaulatan (yurisdiksi) otoritas negara lain, maka penetapan tersebut harus memperhatikan kewenangan otoritas negara lain sehingga perlu ada suatu kerjasama (Juni Suburi, 2003).

Permasalahan yang dihadapi Pemerintah Indonesia terkait dengan penanganan masalahan perbatasan wilayah dan yurisdiksi antar negara di laut adalah (Etty R.Agoes, 2003; 11) :

1. Belum adanya landasan hukum penetapan atau pengukuran batas-batas terluar wilayah dan yurisdiksi negara di laut.
2. Belum didaftarkannya daftar koordinat goegrafis koordinat titik-titik pangkal pada Sekretaris Jenderal PBB.
3. Masih adanya garis-garis batas dengan negara tetangga yang bermasalah.
4. Kurangnya kesadaran akan kesatuan wilayah Indonesia sebagai satu negara kepulauan.

Dalam kaitan dengan hal tersebut, khusus mengenai permasalahan perbatasan antara negara tercatat antara lain (Etty R.Agoes, 2003; 11) :

1. Secara yuridis belum ada pegangan dan pengaturan yang jelas dan menyeluruh.
2. Penyelesaian permasalahan yang timbul sangat tergantung pada pola untung rugi serta bergantung pada kemampuan juru runding yang ditunjuk.
3. Kondisi masyarakat wilayah perbatasan yang masih sangat marginal, membuka peluang untuk dimanfaatkan oleh pihak lain yang berkepentingan
4. Acuan-acuan teknis survey dan pemetaan batas negara masih bersifat parsial, sehingga memerlukan koordinasi yang panjang dan berbelit.
5. Pemecahan masalah masih bersifat insidensil dan situasional.
6. Banyaknya instansi yang bidang tugasnya bertalian erat dengan masalah perbatasan negara dan menyulitkan pengintegrasiannya.

B. Perumusan Masalah

Menghadapi permasalahan yang disebutkan diatas, Pemerintah Indonesia harus segera melakukan upaya-upaya hukum untuk melindungi dan mempertahankan wilayah negara. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengkaji mengenai upaya – upaya apa sajakah yang dapat ditempuh oleh Pemerintah Indonesia dalam rangka penanganan permasalahan perbatasan maritim (laut) Republik Indonesia ?

PEMBAHASAN

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan

Sebelum membahas lebih dalam mengenai penanganan permasalahan perbatasan, perlu terlebih dahulu dikaji mengenai definisi perbatasan negara. Dalam bahasa Inggris perbatasan sering disebut dengan kata *border, boundary atau frontier.*

Perbatasan merupakan salah satu manifestasi penting dalam suatu negara dan bukan hanya suatu garis imajiner diatas permukaan bumi, melainkan suatu garis yang memisahkan satu daerah dengan daerah lainnya (J.G. Starke, 1972; 95).

Martin I. Glassner memberikan pengertian perbatasan baik *boundary* maupun *frontier. Boundary* tampak pada peta sebagai garis-garis tipis yang menandai batas kedaulatan suatu negara. Sebenarnya *boundary* bukan sebuah garis, melainkan sebuah bidang tegak lurus yang memotong melalui udara, tanah dan lapisan bawah tanah dari dua negara berdekatan. Bidang ini tampak pada permukaan bumi karena memotong permukaan dan ditandai pada tempat-tempat yang dilewati. Pemotongan lapisan bawah tanah menandai batas operasi penambangan lapisan biji dari dua negara berdekatan, sedangkan lapisan udara menandai batas yang menjaga dengan hati-hati ruang udara mereka. Sedangkan *frontier* digambarkan sebagai daerah geografi politik dan kedalamnya perluasan negara dapat dilakukan. *Frontier* merupakan sebuah daerah, walau tidak selalu daerah yang memisahkan dua negara atau lebih (Martin I Glassner, 1993, 73 – 75).

A.E. Moodie menyatakan bahwa *boundary* adalah garis-garis yang mendemarkasikan batas terluar dari suatu negara. Dinamakan *boundary* karena berfungsi mengikat (*bound*) suatu unit politik. Sedangkan *frontier* mewujudkan jalur-jalur (zona) dengan lebar beraneka yang memisahkan dua wilayah berbeda negara. Pengaturan perbatasan harus ada supaya tidak timbul kekalutan, karena perbatasan merupakan tempat berakhirnya fungsi kedaulatan suatu negara dan berlakunya kedaulatan negara lain. Dinamakan *frontier* karena terletak didepan (*front*) suatu negara (N. Djaljoeni, 1990, 141).

Dalam terminologi tentang masalah perbatasan ada suatu perbedaan yang ditetapkan secara tegas antara perbatasan alamiah dan buatan. Perbatasan alamiah terdiri atas gunung-gunung, sungai-sungai, pesisir pantai, hutan-hutan, danau-danau dan gurun, dimana hal-hal tersebut membagi wilayah dua negara atau lebih. Tetapi yang dipakai dalam pengertian politis, istilah perbatasan alamiah memiliki suatu arti yang jauh lebih penting. Perbatasan alamiah menunjukkan garis yang ditentukan oleh alam, sampai garis mana suatu negara dianggap diperluas atau dibatasi dari, atau sebagai perlindungan terhadap negara lain. Perbatasan-perbatasan buatan terdiri dari baik tanda-tanda yang ditujukan untuk mengindikasi garis perbatasan imajiner, atau paralel dengan garis bujur atau garis lintang (J.G Starke, 1972; 246 – 247).

Dari uraian diatas, walaupun terdapat perbedaan pendapat mengenai definisi dari *boundary* dan *frontier*, tetapi dapat diambil inti sarinya. *Boundary* menunjukkan garis yang menandai batas terluar dari sebuah negara. Garis ini berfungsi sebagai batas negara. Sedangkan *frontier* atau *border* menunjukkan daerah yang membatasi wilayah kedaulatan suatu negara yang berfungsi sebagai pemisah kedua negara tersebut. Perbatasan dari suatu negara tersebut berbentuk perbatasan alami dan perbatasan buatan.

Setelah membahas definisi perbatasan, selanjutnya penting juga untuk dibahas mengenai bentuk kebijakan negara untuk mempertahankan wilayahnya. Hukum internasional memberikan hak dan kewenangan sepenuhnya untuk mengatur masalah dalam negerinya sendiri, tegasnya hal-hal yang ada atau terjadi di dalam batas-batas wilayahnya. (I Wayan Parthiana, 1990; 317) Kebijakan negara berhubungan langsung dengan kedaulatan suatu negara, karena kedaulatan ialah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya, asal kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Boer Mauna, 2000; 24) Dan kebijakan termasuk didalamnya.

Boer Mauna (2000; 24) juga menyebutkan bahwa kedaulatan memiliki tiga aspek utama, yaitu:

a. Aspek ekstern kedaulatan; yaitu hak bagi setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai negara atau kelompok-kelompok lain tanpa kekangan, tekanan atau pengawasan dari negara lain.
b. Aspek intern kedaulatan; yaitu hak atau wewenang ekslusif suatu negara untuk menentukan bentuk lembaga-lembaganya, cara kerja lembaga-lembaga tersebut dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkannya serta tindakan-tindakan untuk mematuhi.
c. Aspek teritorial kedaulatan; berarti kekuasaan penuh dan ekslusif yang dimiliki oleh negara-negara atas individu-individu dan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut.

Aspek ekstern bisa dikatakan sebagai kebijakan atau tindakan pemerintah yang bersifat bilateral (dua negara) atau multilateral (lebih dari dua negara), sedangkan aspek intern merupakan kebijakan atau tindakan pemerintah yang bersifat unilateral (sepihak atau 1 negara saja).

Dalam kepustakaan dan praktek internasional dikenal adanya dua strategi dasar yang dapat ditempuh oleh sesuatu negara dengan mana ia berusaha menjamin kepentingan nasional masing-masing negara, melalui *unilateral actions* dan *actions in combination with and through colaboration with other states*. Strategi dasar yang disebut pertama, adalah aktivitas negara tertentu yang didalam hukum internasional dikenal sebagai tindakan yang bersifat sepihak (unilateral). Sedangkan yang disebut terakhir dapat berupa tindakan-tindakan yang dilakukan bersama-sama dengan dua negara saja (binasional) atau lebih dari dua negara (multi nasional).

Wujud nyata dari aktivitas-aktivitas yang bersifat unilateral dapat berupa perundang-undangan, pengumuman pemerintah, deklarasi, dekrit kepala negara dan lain-lain. Sedangkan bentuk utama transaksi antar negara yang bersifat binasional atau multi nasional adalah perjanjian internasional.

Starke juga berpendapat bahwa salah satu syarat yang harus dimiliki oleh negara sebagai pribadi adalah kemampuan untuk melakukan hubungan-hubungan dengan negara lain (J.G Starke, 2001; 133). Hal ini juga didukung oleh konsep Politik Luar Negeri Indonesia yang tercantum dalam Pasal 1 ayat 2 Undang-undang Nomor 37 tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri, yang menyatakan: "Politik Luar Negeri adalah kebijakan, sikap, dan langkah Pemerintah Republik Indonesia yang diambil dalam melakukan hubungan dengan negara lain, organisasi internasional, dan subyek hukum internasional lainnya dalam rangka menghadapi masalah internasional guna mencapai tujuan nasional"

Dari uraian diatas maka dapat disimpulkan, kebijakan Republik Indonesia ada yang berbentuk kebijakan unilateral, dengan pengertian kebijakan unilateral dibuat oleh Pemerintah Republik Indonesia sendiri dan untuk kepentingan ke dalam (intern) bangsa Indonesia, dan kebijakan yang berbentuk kebijakan bilateral dengan pengertian dibuat oleh dua negara untuk kepentingan kedua negara tersebut, serta kebijakan multilateral dengan pengertian dibuat oleh lebih dari dua negara untuk kepentingan yang terlibat. Termasuk juga didalamnya kebijakan-kebijakan Pemerintah Republik Indonesia dalam mempertahankan wilayahnya.

Adapun upaya hukum yang bisa dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam penanganan permasalahan perbatasan maritime berupa upaya hukum preventif dan represif.

A. Upaya Preventif

Pemerintah Indonesia sejauh ini telah banyak melakukan upaya-upaya preventif guna melindungi dan mempertahankan wilayah negara, khususnya yang berhubungan dengan perbatasan negara.

Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan

Sejak *United Nations Convention on the Law of The Sea* 1982 (UNCLOS 1982) ditetapkan sebagai pengaturan hukum laut internasional, yang mana dalam konvensi tersebut, konsep kewilayahan Indonesia yang mengatur tentang negara kepulauan, mendapatkan pengakuan dari dunia internasional. Berkenaan dengan itu, Pemerintah Indonesia meratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 dengan mengeluarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan atas UNCLOS. Dengan dasar itu pula, Indonesia sebagai negara kepulauan berhak untuk menetapkan batas-batas terluar dari berbagai zona maritim.

Menindaklanjuti Undang- Undang nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS dan sebagai pengganti UU No. 4 PRP. 1960, Pemerintah Indonesia kembali mengeluarkan Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Undang-undang ini dibuat dengan maksud untuk mempertegas batas-batas terluar (*outer limit*) kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia di laut dan memberikan dasar yuridis dalam penetapan garis batas dengan negara-negara tetangga.

UU Nomor 6 tahun 1996 dilengkapi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 1998 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-titik Pangkal Kepulauan Indonesia disekitar Kepulauan Natuna, yang kemudian dicabut dan digantikan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Akan tetapi Peraturan Pemerintah perlu segera diadakan perubahan, karena memasukkan Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan sebagai titik-titik pangkal. Padahal sebagaimana kita ketahui bersama, kedua pulau tersebut telah menjadi milik Malaysia berdasarkan putusan Mahkamah Internasional 17 Desember 2002. Ditambahkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah diharapkan juga bisa membantu melindungi dan mempertahankan wilayah negara. Undang-undang ini dalam Pasal 18 memberikan kewenangan kepada daerah (yang memiliki wilayah laut) untuk mengelola wilayah laut (sumber daya). Kewenangan tersebut meliputi :

a. Explorasi, exploitasi, konservasi dan pengelolaan kekayaan laut ;
b. Pengaturan administratif ;
c. Pengaturan tata ruang ;
d. Penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh Pemerintah ;
e. Ikut serta dalam pemeliharaan keamanan ; dan
f. Ikut serta dalam pertahanan kedaulatan negara.

Termasuk didalamnya, jarak wilayah laut, teknis pengelolaan antar daerah dan kewenangan daerah untuk mengelola pulau-pulau di wilayahnya serta kepastian dalam pengelolaan sumberdaya alam yang ada.

Selain itu, sebagai upaya preventif agar kasus Sipadan-Ligitan tidak terulang lagi, maka Pemerintah Indonesia perlu untuk memberi perhatian kepada pulau-pulau yang menjadi titik terluar perbatasan negara. Bentuk perhatian itu bisa diwujudkan dengan melakukan pembangunan, pengelolaan dan pengembangan kawasan tersebut. Karena selama ini keadaan pulau-pulau tersebut tidak terjangkau oleh pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia, keadaan itu bisa dimanfaatkan oleh pihak-pihak lain yang berupaya untuk menguasai pulau tersebut. Pengelolaan pulau – pulau kecil terluar perlu dilakukan dengan tujuan (Kartiko Purnomo, 2006; 3) :

1. Menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, keamanan nasional, pertahanan negara dan bangsa serta menciptakan stabilitas kawasan;
2. Memanfaatkan sumberdaya alam dalam rangka pembangunan yang berkelanjutan;

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Memberdayakan masyarakat dalam rangka peningkatan kesejahteraan.

Serta tidak lupa untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di kawasan pulau perbatasan yang sudah berpenghuni, sehingga secara sosial psikologis ada bukti kepemilikan nyata dari Pemerintah Indonesia.

Pengawasan terhadap kawasan perbatasan juga perlu ditingkatkan, agar situasi dan kondisi kawasan perbatasan dapat selalu diketahui yang berguna untuk menentukan kebijakan atau langkah-langkah selanjutnya yang perlu diambil terhadap kawasan perbatasan tersebut.

Mengenai peraturan pelaksanaan yang perlu ditindaklanjuti sebagai upaya preventif dari Undang-undang nomor 17 tahun 1985 yang merupakan ratifikasi dari Konvensi Hukum Laut 1982 adalah pada Bab II tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan, karena bab tersebut bisa dijadikan dasar yuridis bagi Pemerintah Indonesia untuk menentukan perbatasan wilayah antar negara. Hal ini dikuatkan lagi dengan diterimanya konsep negara kepulauan oleh konvensi yang dituangkan dalam Bab IV tentang Negara Kepulauan. Sebagai negara kepulauan, hal ini bisa dijadikan sebagai dasar yuridis bagi Pemerintah Indonesia untuk menarik titik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering kepulauan itu seperti yang diatur dalam pasal 47 Konvensi Hukum Laut 1982.

Peraturan-peraturan yang bersifat pengelolaan, pengembangan dan perlindungan kawasan laut juga perlu ditindaklanjuti, karena bisa mendatangkan keuntungan secara ekonomi bagi Indonesia. Peraturan mengenai hak-hak dan kewajiban negara pantai terhadap segala sesuatu yang terjadi di wilayah laut teritorialnya atau laut bebas merupakan dasar yuridis bagi negara pantai untuk mengambil tindakan-tindakan yang dirasa perlu untuk melindungi kedaulatan negara. Hal yang perlu diperhatikan dalam merumuskan kebijakan atau peraturan mengenai pengelolaan, pengembangan dan perlindungan kawasan laut, khususnya yang menyangkut pulau – pulau terluar harus memenuhi semua kriteriua pembangunan berkelanjutan yakni secara ekonomi efisien dan optimal (*economically sound*), secara sosial budaya berkeadilan dan dapat diterima (*socio-culturally accepted and just*), secara ekologis tidak melampaui daya dukung lingkungan (*environmentally friendly*). Kebijakan tersebut juga harus berorientasi kepada kepentingan umum, bukan kepentingan perorangan atau golongan, apalagi untuk kepentingan pejabat birokrasi (Kartiko Purnomo, 2006; 8).

Untuk memenuhi kebutuhan tersebut diatas maka sebagai upaya preventif (antisipasi) awal terhadap ancaman yang mungkin terjadi terhadap kedaulatan negara pada tanggal 29 Desember 2005 telah dikeluarkan Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Pulau – pulau Kecil Terluar.

Pemanfaatan kecanggihan teknologi juga bisa dijadikan salah satu upaya preventif. Selama ini untuk memantau kondisi wilayah perbatasan atau pulau – pulau terluar menggunakan satelit. Baru – baru ini dikembangkan sebuah teknologi alternatif selain satelit untuk membantu pengawasan wilayah perbatasan, Institut Teknologi Bandung (ITB) mengembangkan sejenis pesawat udara mata-mata tanpa awak (UAV). Berdasarkan keterangan, pesawat ini mempunyai beberapa kelebihan antara lain ketepatan dan kecepatan pengiriman data atau gambar lokasi yang diinginkan, biaya lebih murah dan beberapa kelebihan lainnya. Dijelaskan lebih lanjut, bahwa pesawat tanpa awak yang telah diuji coba di Sungai Citarum dan perairan Tanjung Naga ini dapat membantu pengawasan dan patroli laut di perairan dan memantau kondisi pulau-pulau kecil atau pulau-pulau terluar.

Menarik pula untuk dikaji sebagai salah satu upaya untuk mempertahankan wilayah. Adalah seperti yang termakna didalam buku yang ditulis oleh M.Dimyati Hartono, pada Bab IV beliau menuliskan “belajar dari kesalahan masa lalu dalam menyongsong masa depan, perlu ada ‘reorientasi’ atas pembangunan yang dijalankan. Bila pada masa lalu orientasi diarahkan kepada daratan,

sedangkan negara kita adalah Negara Kepulauan yang dilingkari oleh lautan, maka perubahan orientasi tidak dari *land base oriented* menjadi *sea base oriented*, karena perubahan orientasi demikian juga dapat menimbulkan kesenjangan diantara masing-masing dimensi wilayah. Tetapi reorientasi pembangunan tersebut adalah dari *land base oriented* menjadi *archipelagic base oriented*, berorientasi ke Negara Kepulauan, yang menjadi *comparative advantage* dan *competitive advantage* bagi NKRI. Dengan demikian maka seluruh dimensi wilayah NKRI yang berupa darat, laut dan udara mendapat perhatian dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunan secara proporsional dan fungsional (Dimyati Hartono, 2005; 24).

Membaca konsep perubahan orientasi yang diajukan oleh Dimyati Hartono diatas, maka dapat kita lihat bahwa sejarah bangsa Indonesia yang dahulu terkenal dengan sebutan negara maritim atau negara bahari perlu untuk "dibangkitkan" kembali untuk menuju negara maritim yang besar dan kuat. Perubahan orientasi ini ada benarnya, karena selama ini pembangunan di Indonesia difokuskan di daratan, masih lekat dalam ingatan kita bahwa dasar putusan Mahkamah Internasional dalam sengketa kepemilikan Pulau Sipadan-Ligitan dengan Malaysia.adalah karena asas efektifitas, hal ini dikarenakan Malaysia secara efektif melakukan penguasaan terhadap Pulau Sipadan-Ligitan. Hal ini mencerminkan bahwa Pemerintah Indonesia terfokus pada pembangunan wilayah daratan sehingga kurang memperhatikan kondisi pulau-pulau terluar, oleh karena itulah Dimyati Hartono dalam bukunya memberikan sebuah konsep pembangunan *archipelagic base oriented* dengan tujuan agar semua dimensi wilayah (darat, laut dan udara) mendapatkan perhatian yang sama khususnya untuk wilayah laut yang memiliki faktor vital sebagai bagi pertahanan dan keamanan untuk menjaga integritas nasional Indonesia sebagai Negara Kepulauan dan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merdeka dan berdaulat.

B. Upaya Represif

Pada prakteknya, upaya represif dilakukan setelah muncul suatu permasalahan. Sebagai negara yang dikelilingi oleh beberapa negara yang berbatasan secara langsung, baik darat atau laut, sudah pasti terdapat beberapa permasalahan yang berhubungan dengan perbatasan wilayah, seperti yang telah disebutkan sebelumnya.

Dalam rangka menangani hal tersebut, Pemerintah Indonesia melakukan upaya yang lazim disebut dengan *border diplomacy*. *Border diplomacy* bisa diartikan sebagai pelaksanaan politik luar negeri dalam rangka penanganan masalah perbatasan yang mencakup penetapan batas wilayah negara darat – laut serta pengelolaan berbagai masalah perbatasan yang berdimensi internasional (Arif Havas Oegroseno, 2006, 13).

Adapun *border diplomacy* ini mempunyai 3 elemen utama, yaitu (disarikan dari Arif Havas Oegroseno, 2006; 14 – 15) :

1. Dengan persetujuan (*by agreement*) : dilakukan melalui negosiasi, yang mana negosiasi adalah sebuah kewajiban hukum yang diatur dalam hukum nasional dan hukum internasional serta dalam hal ini perang bukan sebuah opsi.
2. Berdasarkan hukum internasional : maksudnya adalah bahwa dalam *border diplomacy* hukum internasional dijadikan sebagai dasar dalam penetapan perbatasan. Hukum internasional ini dapat berupa konvensi – konvensi yang relevan, putusan hakim, putusan arbitrasi dan opinio juris.
3. Mencapai *"equitable result*" : maksudnya adalah bahwa hasil penetapan perbatasan akan memberikan dampak *just, impartial and fair*.

Untuk saat ini, Indonesia telah mempunyai 15 instrumen hukum atau perjanjian perbatasan maritim dengan negara tetangga (2 belum berlaku karena belum diratifikasi). Di sisi lain, Indonesia masih memiliki beberapa "pekerjaan rumah" penentuan batas maritim dengan beberapa negara tetangga, seperti misalnya batas laut

PERPUSTAKAAN MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

teritorial di Laut Sulawesi dengan Malaysia, batas laut teritorial di Selat Singapura dengan Malaysia dan Singapura, batas Zona Ekonomi Ekslusif dan Landas Kontinen di Laut Sulawesi dengan Malaysia dan Filipina serta beberapa batas maritim lainnya.

Melihat kenyataan bahwa belum semua masalah perbatasan terselesaikan, Pemerintah Indonesia membentuk lembaga-lembaga khusus untuk menangani permasalahan yang timbul. Lembaga-lembaga itu antara lain (Etty R. Agoes, 2003;11):

1. Perbatasan Indonesia-Malaysia, ditangani oleh tiga lembaga, yaitu :
   a) General Border Committee (GBC) Republik Indonesia-Malaysia, dikoordinasikan oleh MABES TNI.
   b) Joint Commission Meeting (JCM) Republik Indonesia-Malaysia, dikoordinasikan oleh Departemen Luar Negeri.
   c) Sub Komisi Teknis Survey dan Demarkasi (untuk batas darat Republik Indonesia-Malaysia), dikoordinasikan oleh Departemen Dalam Negeri.
2. Perbatasan Indonesia-Papua Nugini, ditangani dua lembaga, yaitu :
   a) Joint Border Committee (JBC) Republik Indonesia-Papua New Guinea, dikoordinasikan oleh Departemen Dalam Negeri.
   b) Sub Komisi teknis Survey Penegasan dan Penetapan batas Republik Indonesia-Papua New Guinea, dikoordinasikan oleh MABES TNI.
3. Perbatasan Indonesia-Timor Leste, ditangani oleh dua lembaga, yaitu :
   a) Joint Border Committee (JBC) Republik Indonesia-Republik Demokratik Timor Leste, dikoordinasikan oleh Departemen Dalam Negeri.
   b) Sub Komisi Teknis Border Demarcation and Regulation Republik Indonesia- Republik Demokratik Timor Leste, dikoordinasikan oleh MABES TNI dan BAKORSURTANAL.
4. Batas Landas Kontinen, ditangani oleh : Sub Komisi Teknis Batas Landas Kontinen, dikoordinasikan oleh Departemen Energi dan Sumberdaya Mineral Republik Indonesia.

Upaya represif ini dimaksudkan untuk menyelesaikan permasalahan perbatasan dengan negara tetangga, yang tentunya penyelesaian sengketa tetap dalam jalur perdamaian. Diharapkan lembaga-lembaga yang telah dibentuk dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, dalam rangka menegakkan kedaulatan negara dan mempertahankan wilayah negara Republik Indonesia. Serta lembaga-lembaga tersebut tetap untuk menempuh upaya penyelesaian secara politis dan tidak tergesa-gesa untuk menempuh penyelesaian secara yurisdiksional. Mengenai efektifitas dari lembaga-lembaga yang telah dibentuk, dapat kita katakan bahwa mereka telah melaksanakan tugasnya dengan baik, hal ini terbukti dari aktifnya mereka menggelar perundingan-perundingan diplomatik dengan negara-negara tetangga dalam rangka mencari penyelesaian terhadap garis batas wilayah yang belum jelas. Aktivitas lembaga-lembaga tersebut akan bertambah lancar dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang dilengkapi Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia, yang bisa digunakan sebagai dasar yuridis untuk menentukan garis batas wilayah negara Indonesia.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian terhadap upaya Pemerintah Republik Indonesia dalam mempertahankan wilayah negaranya serta upaya Pemerintah Indonesia untuk mempertahankan wilayah di masa sekarang dan mendatang, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah Upaya hukum yang dilakukan Pemerintah Indonesia dalam mempertahankan wilayah di masa sekarang dan masa mendatang adalah dengan upaya preventif dan upaya

PERPUSTAKAAN MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

represif. Dengan kedua upaya itu, diharapkan agar Indonesia bisa menyelesaikan masalah perbatasan dengan beberapa negara tetangga.

B. Saran

Mengingat Indonesia masih memiliki beberapa permasalahan dengan negara tetangga yang berkaitan dengan perbatasan negara, saran yang dapat diberikan agar kejadian serupa tidak terjadi di masa mendatang antara lain :

1. Perlu segera dibuat peraturan kewilayahan yang jelas dan bersifat menyeluruh baik wilayah darat, udara maupun laut, termasuk peraturan mengenai penetapan batas wilayah dan segera merevisi Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia (karena memasukkan Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan). Hal tersebut perlu dilaporkan pada PBB, agar diketahui oleh dunia internasional. Disamping itu, diperlukan langkah untuk melakukan inventarisasi dan memberikan nama resmi terhadap pulau-pulau yang berada dalam wilayah Indonesia, untuk kemudian dikodifikasi dan dipublikasikan secara resmi yang berguna sebagai pedoman bagi pakar sosial-ekonomi, statistik, petugas sensus, perencana, pembuat peta serta masyarakat nasional dan internasional.
2. Pemerintah Indonesia agar lebih memperhatikan keadaan pulau-pulau terluar yang menjadi titik pangkal batas wilayah, dengan melaksanakan pembangunan, pengelolaan, dan pengawasan di wilayah tersebut serta memperhatikan keamanan dan kesejahteraan masyarakat wilayah perbatasan.
3. Penyelesaian masalah perbatasan yang sekarang terjadi dengan beberapa negara tetangga, tetap dilakukan dengan metode *border diplomacy* dan apabila terjadi sengketa maka hendaknya tetap dalam jalur penyelesaian sengketa secara damai dan diusahakan tetap menggunakan upaya penyelesaian sengketa secara non-yurisdiksional untuk melindungi kedaulatan negara.

DAFTAR PUSTAKA

A. Literatur

Agoes, Etty, R., 2003, *Makalah: Batas Wilayah Laut Ditinjau Dari Segi Hukum dan Kelembagaan.*

Djaljoeni, N, 1990, *Dasar-dasar Geografi*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Glassner, Martin, I, 1993, *Political Geography*, John Wiley & Sons inc., New York.

Hartono, Dimyati, 2005, *Pola dan Rencana Pembangunan Negara Kesatuan Republik Indonesia (Polenbang NKRI) - Zaman Restorasi - Menuju : Negara Maritim Yang Besar Dan Kuat Di Dunia*, Lembaga Ekonomi Tanah Air, Jakarta.

Kusumaatmadja, Mochtar, 1978, Bunga Rampai Hukum Laut**,** Bina Cipta, Jakarta.

Mauna, Boer, 2000, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Alumni, , Bandung.

----------, 2005, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global Edisi Ke-2*, Alumni, , Bandung.

Purnomo, Kartiko, 2006, Makalah : Kebijaksanaan Pengelolaan Pulau-pulau Kecil Terluar Dan Permasalahnnya. Departemen Dalam Negeri RI.

Starke, J.G, 1972, *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Bandung,

_____, 2001, *Pengantar Hukum Internasional I edisi kesepuluh*, Sinar Grafika, Jakarta.

_____, 2000, *Pengantar Hukum Internasional II edisi kesepuluh*, Sinar Grafika, Jakarta.

Oegroseno, Arif Havas, 2006. Makalah : Kebijakan Dasar Indonesia Dalam Penetapan Perbatasan Maritim, Departemen Luar Negeri RI.

B. Peraturan Perundang - undangan

Undang-undang Nomor 37 tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri

Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

C. Lain - lain

www.deplu.go.id.

www.dephan.go.id.

www.depdagri.go.id

www.tniad.go.id

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesian Journal of International Law

Volume 15
Number 1 *Maritime Affairs IV*

Article 2

10-31-2017

Urgency of Boundary Maritime Management: Strategies to Prevent Conflicts

Josina Augustina Yvonne Wattimena

Follow this and additional works at: https://scholarhub.ui.ac.id/ijil

Recommended Citation
Wattimena, Josina Augustina Yvonne (2017) "Urgency of Boundary Maritime Management: Strategies to Prevent Conflicts," *Indonesian Journal of International Law*: Vol. 15 : No. 1 , Article 2.
DOI: 10.17304/ijil.vol15.1.740
Available at: https://scholarhub.ui.ac.id/ijil/vol15/iss1/2

This Article is brought to you for free and open access by UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Indonesian Journal of International Law by an authorized editor of UI Scholars Hub.

Indonesian Journal of International Law (2017), Vol. 15 No. 1, pp. 11 - 28
http://dx.doi.org/10.17304/ijil.vol15.1.717

THE LEGALITY OF INTERVENTION FOR PROTECTION OF NATIONAL ABROAD IN ORDER TO SOLVE PIRACY AND HOSTAGE

(A Study of Law Concerning the Possible Use of Armed Force to Release Hostages Detained by Abu Sayyaf Armed Group)

Syofirman Syofyan*

*The Department of International Law, Faculty of Law, Andalas University
Correspondence: syofirman_syofyan@yahoo.com

Abstract

Until now hijacking or taking crew as hostage including the people who have Indonesian nationality has been repeatedly done by a group of suspected Abu Sayyaf rebel group. The use of non-violent efforts as negotiations have been conducted. There were failure and it resulted in the execution of the hostages. But some of them were successful to release the hostages allegedly after approving the fulfillment of the demands of the hostage-takers i.e. paying the ransom. However this did not stop the subsequent hostage-taking incident. This is clearly an injury for the country of origin of the crew or people who are taken hostage. When the non-violent efforts failed to stop acts of piracy and hostage then the use of force is logically expected to be used for such purposes. Yet international law prohibits this intervention as contrary to Article 2 para 4 of the UN Charter and does not meet the criteria of Article 51 of the UN Charter. Despite that this intervention can still be legalized if they meet the concept of R to P which can be adjusted or modified with this intervention and it is accepted by the people of ASEAN. Besides that these interventions also fulfill the qualification of necessity and proportionality.

Keywords: *hijacking, hostage-taking, Intervention for Protection of National Abroad, the use of force, territorial sovereignty and human rights.*

Submitted: 30 May 2016 | Revised: 25 October 2016 | Accepted: 24 May 2017

I. INTRODUCTION

In the middle of this year, there has been a series of hijacking and hostage Indonesian citizens who are carried out by Abu Sayyaf armed group. This incident started on March 26, 2016 when a group of armed men hijacked tugboat Brahma 12 and Barge Anand 12 as well as took 10 Indonesian crew as hostages,[1] (confirmed by a video broadcasting announcement by the Indonesian Foreign Minister Retno Marsudi). Through negotiating with the alleged payment of ransom to the pirates,

[1] This news was confirmed in a video broadcasting announcements on piracy by Indonesian Foreign Minister Retno Marsudi in "Indonesia Khawatir Perairan Filipina Jadi Somalia Baru", online at http://www.dw.com/id/indonesia-khawatir-perairan-filipina-selatan-jadi-somalia-baru/a-19202911

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

but the Indonesian government has denied this allegation, the hostages were eventually released on May 1, 2016.[2] On April 2016 15th the group took the same action against tugboat Henry and Barge Christy and 4 Indonesian crews. By negotiating with the alleged payment of ransom to the pirates for 100 Million Pesos the hostages were released on May 11, 2016.[3] Like the people who are addicted, on June 20th 2016, the group did the third hijack against its victims i.e. tugboat Charles 001 and barge Robby 152 in the Sulu Sea followed by hostaging of 7 Indonesian crews.[4] Two of the hostages was successful to escape and the others have been being still sought a peaceful release until now.[5] Most recently, on July 9, 2016, the group hijacked a ship in the waters of Lahad Datu, part of Malaysian Borneo, and took 3 Indonesian crews as hostage.[6] The release of five other hostages has been being pursued by peaceful means until now.

The frequent repetition of these accidents and the ongoing hostage of 8 Indonesian citizens shows that peaceful means chosen are not able to prevent or solve the piracy problem permanently. Therefore it is interesting to discuss "whether forceful action such as intervention for protection of national abroad can prevent and overcome piracy and hostage permanently (no longer repeatedly) and whether this intervention has legality, especially in efforts to prevent and overcome

[2] The police chief of Ulu province, Inspector Wilfredo Cayat. As quoted by Philippine Daily Inquirer, declared that the liberation of the crew Brahma was caused by the ransom was paid on 29 April 2016 and then by Patria Maritime Lines, the company where the crews work, amounting to US $ 1 million ("Culik WNI Lagi, Abu Sayyaf Coba Pecundangi Indonesia" online at http://fokus.news.viva.co.id/news/read/790427-culik-wni-lagi-abu-sayyaf-coba-pecundangi-indonesia

[3] See "Menhan tak tahu soal uang Rp 28 miliar untuk tebus 4 WNI" online at https://www.merdeka.com/peristiwa/menhan-tak-tahu-soal-uang-rp-28-miliar-untuk-tebus-4-wni.html) see also "Setahun Tiga Kali WNI Disandera Abu Sayyaf, Artinya??" Online at http://www.jejaktapak.com/2016/06/24/setahun-tiga-kali-wni-disandera-abu-sayyaf-artinya/

[4] These events are also reported in a video broadcasting the announcement of Indonesian Foreign Minister Retno Marsudi about this event, (see "7 Indonesian crew of the Abu Sayyaf kidnapped", online at http://www.dw.com/id/lagi-7-awak-kapal-Indonesia-gray-Sayyaf kidnapped / a-19352586)

[5] "Menteri Retno: 2 WNI Telah Bebas dari Abu Sayyaf" online at http://news.liputan6.com/read/2580279/menteri-retno-2-wni-telah-bebas-dari-abu-sayyaf

[6] "Indonesia Benarkan Pelautnya Diculik lagi Oleh Abu Sayyaf" online at http://www.dw.com/id/indonesia-benarkan-pelautnya-diculik-lagi-oleh-abu-sayyaf/a-19392731

REPUBLIK INDONESIA

this matter."

II. THE ADVANTAGE OF INTERVENTION FOR PROTECTION OF NATIONAL ABROAD IN RELATION TO THE EFFORT OF PREVENTING AND OVERCOMING PIRACY

In accordance with its title, Intervention for Protection of National Abroad is the use of armed force intended to rescue the citizens of the state which intervenes from the danger being faced in the country where they are. Based on some cases happened the danger include, among other, containment, hijacking, hostage-taking, torture and killing of them.[7] Particularly with regard to piracy which is followed by hostage, it is known in Mayaguez Incident (1975), The Entebbe Raid (1976) and The Larnaca Incident (1978).[8]

The rescue means that the nationals are released from danger. The release can be done with or without crippling the personnel harmful, depending on the current situation. For example if the citizens of the country are under heavy guard, then inevitably the guard personnel should be incapacitated. Furthermore, the citizens saved must be moved from the territory of the country where their life was endangered.[9] The restrictions of the intervention goal, i.e. to move the citizens, is also accepted by countries like Belgium in its intervention in Zaire in 1978 and France in its intervention in Chad in 1992.[10] Achieving this goal is going to save the lives and property of the citizens from the dangers.

The next advantage of this intervention is to prevent the recurrence of the acts that could endanger the citizens. The existence of the right to carry out this intervention will cause the perpetrators of the crime to

---

[7] See T. C. Wingfield, J. E. Meyen (eds), "Lillich on the Forcible Protection of Nationals Abroad". International Law Studies. Vol 77. Newport, Rhode Island: U.S. Naval War College 2002 , p. 51.

[8] See Mari Alavare, "The Use of Armed Force and Protecting Nationals Abroad in Light of The Crimean Crisis", Master's Thesis, Tartu, 2015, pp. 31-33.online at http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/47781/alavere_mari.pdf?sequence=1&isAllowed=y

[9] See Anthony Clark Arend and Robert J Beck,1993. "International Law and the use of force", Routledge, London, p 94.

[10] Christine Gray, "International Law and the Use of Force", Third Edition, Oxford University Press, 2008, p. 89

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

think long to perform the actions that endanger the citizens because he can no longer hide behind the shield of the sovereignty of their state. The endangering actions that they commit, which is not unwilling or unable to halt by their state, can be terminated by the actions of the armed forces of the original country of the citizens endangered and the state sovereignty can not become an obstacle for the entry of foreign troops.

Another advantage of this intervention is that it can be realized the responsibility of state to protect its citizens when other means fail to use. Each country has a responsibility to protect people wherever he is. When the citizens are in the territory of another country, the responsibility to protect them is in the hands of the another country , but if the country is unable or unwilling to carry out its responsibility to protect, then the responsibility should be ideally re-run by the country of origin of such citizens ,

In the context of piracy and hostage citizens of Indonesia above, Intervention For Protection of National Abroad means that the use of military forces are to the region Philippines, where the armed group has been hostage, the citizens, to save them, either with or without crippling their personnel guard, and move out from the Philippine territory. This is expected to give deterrent effect to the armed gangs and at same time realizing the state's responsibility of Indonesia to protect its citizens.

III.LEGALITY INTERVENTION FOR PROTECTION OF NATIONAL ABROAD

Despite this intervention has advantages, it should be taken into account the aspects of its legality assessed based on the relevant international law. Article 2 paragraph 4 of UN Charter expressly forbids the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of other countries. Furthermore, Article 51 of the UN Charter says that "Nothing in the present Charter shall impair the inherent right of individual or collective self-defense if an armed attack Occurs against a Member of the United Nations.

There are two understandings that could arise from these two

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

chapters. Firstly, Article 51 is an exception of Article 2 paragraph 4 and secondly, article 51 is not an exception of Article 2 paragraph 4 because there is no relationship between the two articles. If Article 51 is said as the exception of Article 2 paragraph 4, the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of other countries are allowed provided that for self-defense. Consequently armed attack Occurs a member of the United Nations may be considered to occur in the territory of other countries and the use of armed force may be carried out in the territory of the country concerned. as the subsequent result, intervention for protection of national abroad may be called self defense. Conversely, if it is said that Article 51 is not an exception to Article 2 paragraph 4 that this would be that the use of armed force only in the territory of the country concerned, not in the territory of other countries, and armed attack is something that happens in or enter into the territory of the country concerned.

Unfortunately, there are no words in this charter which states that Article 51 is the exception of Article 2 para 4 of the Charter. Therefore, to determine the understanding which is used, it needs to know first what is meant by the armed attack as the cause of self-defense, to what of the affected countries (whether just the region, the people, the government or its sovereignty or all of them) the attack is committed, where it happened, and who was the actor..

Article 51 of the UN Charter has no further instructions regarding the armed attack except that the victim is a state (UN members). Therefore we need to refer to other legal sources, i.e.

A. CAROLINE INCIDENT WHICH THEN CONSIDERED BECOMING INTERNATIONAL CUSTOMARY LAW (1837)

This event is related to the British attack against the steamboat of United States (US) “Caroline” which was moored in the US territory on the night of December 29th to 30th 1837. The attack was carried out because previously a group of US citizens who support the Canadian rebels in their battle against the rulers of Canada which is under British colonial domination at that time had repeatedly sent weapons and manpower for the rebels. They were sent by steamboat “Caroline”

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

from US to Canada territory. The boat was allegedly going to retry the same support in the future. To stop it, British conducted an attack to destroy the boat and its personnel including insurgents and weapons that existed on it. Such actions was called by the British as self-defense. US Secretary of State, Daniel Webster, only respont by asking for proof of this by saying;

> *"It will be for it to show, Also, that the local authorities of Canada, ..., did nothing unreasonable or excessive; since the act justified by the necessity of self defense, must be limited by that necessity, and kept Cleary within it."*[11]

When such an event repeatedly carried out by a handful of specific countries, like the US and Israel, and is recognized as self-defense, it is considered then raising customary international law i.e. that self-defense includes the use of armed force against another party (including non-state actors) in the territory of the another countries to stop the armed attack which is believed that it will soon arrive because of being a part of the series of previous attacks. This action that is more accurately described as a preemptive action shows that the definition of armed attacks include attacks committed by non-state actors that will soon arrive from outside of the country into the territory of the country doing self-defense. Based on these events, it is showed that armed attacks was aimed at the British authorities who control Canadian. Whether this definition of armed attacks is acceptable or not, will depend on the extent to which the international community actually recognizes customary international law that accepts this.

B. THE 1974 UNGA RESOLUTION ON AGGRESSION

In the Article 1 of the Definition of Aggression adopted by the Sixth (Legal) Committee, and adopted by the General Assembly by consensus on 14 December 1974 in Resolution 3314 (XXIX), aggression is defined as follows;

> *"Aggression is the use of armed force by a State against the sovereignty,*

[11] Parliamentary Papers (1842), Vol. LXI in British and Foreign State Papers Vol. 30. p. 201

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

territorial integrity or political independence of another State or in any other manner inconsistent with the Charter of the United Nations".

The use of armed force which is aggression includes, according to article 3 of this resolution;

(a) The invasion or attack by the armed forces of a State of the territory of another State, or any military occupation, however temporary, the resulting from such invasion or attack, or any annexation by the use of force of the territory of another State or part thereof,
(b) Bombardment by the armed forces of a State against the territory of another State or the use of any weapons by a State against the territory of another State;
(c) The blockade of the ports or coasts of a State by the armed forces of another State;
(d) An attack by the armed forces of a State on the land, sea or air forces, or marine and air fleets of another State;
(e) The use of armed forces of one State roomates are within the territory of another State with the agreement of the receiving State, in contravention of the conditions Provided for in the agreement or any extension of Reviews their presence in such territory beyond the termination of the agreement;
(f) The action of a State in allowing its territory, the which it has placed at the disposal of another State, to be used by that other State for perpetrating an act of aggression against a third State;
(g) The sending by or on behalf of a State of armed bands, groups, irregulars or mercenaries, the which carry out acts of armed force against another State of such gravity as to amount to the acts listed above, or its substantial involvement Therein.

It is clear that none of the indications showing that aggression, something that at least armed attack is a part of it, does not include the use of armed force by a State against the citizen of another state abroad as an aggression.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

C. CASE CONCERNING MILITARY AND PARAMILITARY ACTIVITIES IN AND AGAINST NICARAGUA (NICARAGUA CASE), 1986.

This cases is related to the attacks by the United States to the region of Nicaragua that caused Nicaragua submitted a claim against US to the ICJ. US defends its actions as legitimate on the grounds of self-defense because It considered that there was armed attacks from Nicaragua to the territory of its allies, El-Salvador. Concerning the definition of armed attack, the court stated that;

> *"An armed attack must be understood as Including not Merely action by regular armed forces across an international border, but also the sending by or on behalf of a State of armed bands, groups, irregulars or mercenaries, the which carry out acts of armed force against another State of such gravity as to amount to (inter alia) an actual armed attack conducted by regular forces, or its substantial involvement therein."*[12]

This statement indicates that an armed attack occurs if;

i. There is an entry of the armed forces of other countries or armed groups sent by or on behalf of another country into the territory of a country doing self-defense. This understanding is in accordance with what Christine Gray said i.e. the armed attack is clearly patterned on "an invasion by the regular armed force of one state into the territory of another state."[13]
ii. The actor of attack is the regular armed forces or attacking state or armed groups sent by or on behalf of the attacker into the territory of a country that doing self-defense.

Thus, armed attacks is the use of armed force coming from the outside into the territory of the parties conducting self-defense. The use of armed force against elements of the state like citizens residing abroad is not included in the meaning of armed attack. Therefore the use of the reason of self-defense to legalize intervention for protection of national abroad is unacceptable and it becomes part of the ban on the use of force which is governed by Article 2 paragraph 4 of UN Charter.

---

[12] ICJ, "Case Concerning Military and Para Military Activities in and Against Nicaragua, Nicaragua v United States Of America", Judgment of 27 June 1986, para 195 online at http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6503.pdf

[13] Christine Gray, Op cit. p. 128.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Before the idea that intervention for protection of national abroad is regarded as self-defense, this intervention is considered as a part of self-help. In 1949 there was a case i.e. the Corfu Channel Case, which indicates that the Self Help is not accepted as legal by the ICJ. The British action which enters the waters of Albania and minesweeping by its warship without permits was issued as self-help, but the court rejected the validity of this action by saying;

The Court can only regard the alleged right of intervention as the manifestation of a policy of force, such as has in the past given rise to most serious abuses and such as cannot, whatever be the present defects in international organization, find a place in international law.[14]

With the rejection of self-help by ICJ, then the intervention for protection of national abroad, as an act recognized as part of self-help, is also rejected. But there is something a bit different in this case i.e. if the cause of self-help is a violation of the rights of innocent passage of Britain by landmines spread by Albania, the cause of intervention for the protection of national abroad is a danger to the soul and body of citizens. The cause of the latter is clearly more sensitive and humanitarian nature. Therefore it is necessary to review the legality of this intervention from the side of humanity.

From the human side, the legality of this intervention may be analyzed from the perspective of human rights from which there is a state's responsibility to protect. In this issue there are two countries that have the possibility to be responsible for protecting the human rights of foreign nationals abroad i.e. the country where they are located and the country of origin. Therefore, first of all it must be seen whether the danger being experienced by citizens abroad can be categorized as human rights violations.

The Legality of the intervention from the human side may arise, because there is a recognition and respect for human rights in some of the rules of international law and then the development of the concept of responsibility to protect (R to P) in the international community at this time especially to increase the legality of humanitarian intervention. The Recognition and respect for human rights can be found, among others;

[14] [1949] I.C.J. 28 at 35

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The United Nations Charter (UN Charter), the Universal Declaration of Human Rights and several other International instruments of human rights and also the instrument related to ASEAN such as the ASEAN Charter of 2007 and the ASEAN Human Rights Declaration (AHRD) 2012

D. UN CHARTER

In the UN Charter, as previously mentioned, article 2 paragraph 4 prohibits the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of another country. This prohibition is reinforced by UN General Assembly Resolution No. 2625 issued on 24 October 1970. This prohibition is in fact also a manifestation of a very high respect towards the sovereignty of a country in its region. But it should be remembered that this ban is very concerned to maintain international peace and security as mentioned in article 1 paragraph 1 UN Charter.

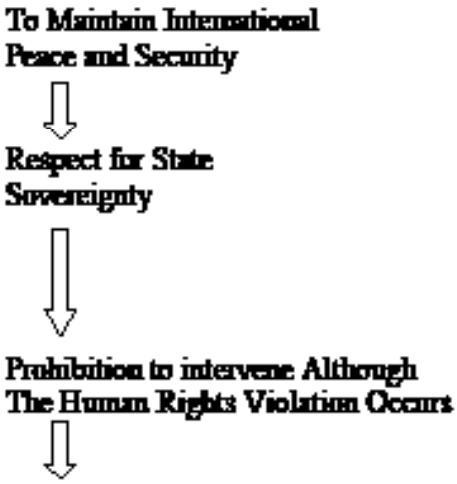
In addition to the goal of maintaining international peace and security, there is another purpose in article I paragraph 3 the UN Charter i.e.; "*to achieve international co-operation in .... promoting and encouraging respect for human rights ....*" The core of this goal is to create respect for or protection of Human Rights by the international community. This goal is reinforced by the emergence of several international instruments that regulate and protect human rights. For instance, the Universal Declaration of Human Rights, its Article 3 recognizes the right of every person to life, liberty and security. Its article 5 acknowledges that everyone should be free from torture, degrading punishment or treatment, inhuman and cruel.

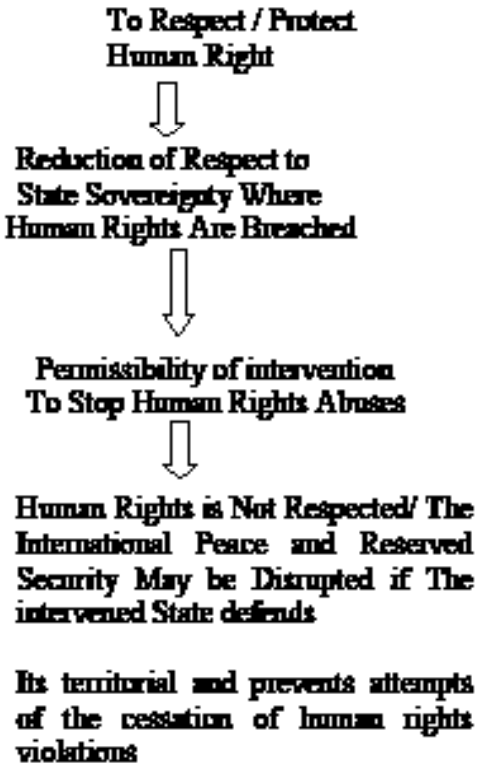
In a given situation, it is very possible that the two goals collide, causing a dilemma, for example, massive violations of human rights violations occurs in a country, and the government is unwilling or unable to cope. But the armed force of another country would be shut out to address human rights violations because of the ban on entering the territory of another country and respect for the territorial sovereignty of the country. Conversely, if it is not entered then the respect for human rights protection will be blocked.

Thus it became the fight between the respects for state sovereignty on the one hand and the respect for human rights on the other hand, as

REPUBLIK INDONESIA

depicted in the two tables below.





E. ASEAN CHARTER OF 2007

Article 1 of the charter mentions 10 goals, two of them are;

a. To maintain and enhance peace, security and stability and further strengthen peace-oriented values in the region; (Para 1)
b. To strengthen democracy, enhance good governance and the rule of law, and to promote and protect human rights and fundamental freedoms, with due regard to the rights and responsibilities of the Member States of ASEAN; (Para 7)

It is somewhat similar with the UN Charter because two purposes above are also contended in the UN Charter. But the elaboration of these objectives into principles is different. In chapter 2 it is mentioned some of the principles that outline the first goal, including renunciation of aggression and the threat or use of force or other actions in the form of anything that is contrary to international law (paragraph (c), but unlike the UN charter which does not mention the principle outlines the objectives relating to respect for human rights, the ASEAN Charter

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

precisely describes the purpose of promoting and protecting human rights in a principle i.e. the principle of respect for fundamental freedoms, the promotion and protection of human rights, and the promotion of social justice (Article 2 para (i)).

The aim of maintaining and enhancing peace, security and stability of ASEAN is supported by the existence of the 1971 Zone of Peace, Freedom and Neutrality Declaration and the Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia, as Amended by the First Protocol amending the Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia, 1987, the Second Protocol amending the Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia, in 1998 and the third Protocol amending the Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia, in 2010, both of which prohibit any intervention by outside parties (paragraph 1 The 1971 ZOPFAN, and article 2 of the Treaty of Amity). On the other hand, the aim of respecting or protecting human rights is supported by the ASEAN Human Rights Declaration (ahrd) 2012 in which the Member States of ASEAN recognizes that every person has the right to life (paragraph 11), the right to liberty and security of person (paragraph 12) and the right to be free from torture or to cruel, inhuman or degrading treatment or punishment (paragraph 14). If the rules on human rights in ASEAN is not a lip service or a complement, it is also a fight between the maintenance of peace and security or respect for state sovereignty on the one side and respect for human rights on the other side in the region.

To be able to promote human rights, today the concept of Responsibility to Protect (R to P) is being developed. This concept is originated from Francis Deng's theory of responsibility in relation to sovereignty.[15] According to him if a country is not able to determine its internal policies in accordance with international standards recognized, the other countries have the right and also responsibility to intervene.[16]

---

[15] See Lesza Leonardo Lombok, "Kedaulatan Negara Vis a Vis Keistimewaan dan Kekebalan Hukum Organisasi Internasional Dalam Sebuah Intervensi Kemanusiaan", in Denny Ramdhany at al, "Konteks dan Perspektif Politik Terkait Hukum Humaniter Internasional Kontemporer," PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2015, hal. 36

[16] Francis Deng et al, "Sovereignty as Responsibility: Conflict Management in Africa", 1996, in Amitai Etzioni, 2005, "Sovereignty as Responsibility", Foreign Policy Research Institute, Elsevier Limited, p. 71 online at https://www.gwu.edu/~ccps/etzi-

MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA

Deng et al say that the government who does not fulfill their responsibilities to the people loses their sovereignty. As a result, the definition of sovereignty should be changed to be the responsibility to protect its people in a particular region.[17]

This concept was then elaborated by the report of the International Commission on Intervention and State Sovereignty (ICISS), The Responsibility to Protect is issued in August 2001, in response to Millienium Report of the UN Secretary General.[18] The report was further reformulated by the International Commission on Intervention and State Sovereignty, 2001, which states that there are three meanings of sovereignty as responsibility namely; First, the state authorities are responsible for the function of protecting the safety and the life of citizens and the promotion of their welfare; second, The nationally political authority is accountable to the citizens internally and to the international community through the UN and; third, the state agency is responsible for their actions either an execution or omission.[19]

The Accountability for the failure to carry out the functions of protection of people shakes the sovereignty held by government authorities so that they can invite outside intervention to restore protection for these people. Therefore, the Commission supports an intervention for human protection purposes, when a great danger to civilians is occurred or visible immediately, and the state authorities are unable or unwilling to end it or they themselves become the culprit.[20]

Based on the explanation above, this concept clearly puts forward the matter of respect for and protection of human rights and reduces the respect for the sovereignty when it is not used as a responsibility to protect the people but misused to condone or participate in human rights abuses against its people. The reduction of the sovereignty causes the intervention to restore the protection of people became legal.

---

oni/.../A347a-SoverigntyasResponsibility-orbis.pdf

[17] Ibid

[18] Ibid

[19] International Commission on Intervention and State Sovereignty, "The Responsibility to Protect", Report of the International Commission on Intervention and State Sovereignty, the International Development Research Centre, Ottawa, 2001,p. 13, Online at http://responsibilitytoprotect.org/ICISS%20Report.pdf

[20] Ibid p. 16

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The concept of R to P is basically aimed to stop the massive violation of human rights which is manifested as an international crime, and is aimed to legalize humanitarian intervention. To be able to apply the intervention for the protection of national abroad, the concept must be modified, by way of proving that the danger to citizens abroad is a violations of human rights.

The violation of Human rights is different from ordinary crimes. Violation of human rights is an extraordinary crime that is typically marked with special characteristics namely the existence of the following elements;

1. The involvement of state or government.

   The involvement of Government is recognized by Muladi by stating that in essence the violations of human rights have a special nuance i.e. the abuse of power, in the sense that the perpetrator acts in the context of government and the action is facilitated by the government.[21] The involvement of Government is confirmed by Thomas Buergenthal who said that;

   International human rights law is the law that offer section with the protection of individuals and groups against violations by government of internationally Guaranted Reviews their rights and with the promotion of Reviews These rights.[22]

2. The involvement of government is a violation of the obligation to meet international human rights norms.

   It is like Victor Conde said;

   Violation (of a norm / treaty): a failure of a conduct of another party legally obligated to comply with international human rights norms. Failure to fulfill an obligation is a violation of that obligation. A violation Gives rises to domestic or international remedies for such state conduct ".[23]

---

[21] Muladi, "Demokrasi, Hak Asasi Manusia dan Reformasi Hukum Indonesia", The Habibie Center, 2002, as quoted in Andrey Sujatmoko, "Hukum HAM dan Hukum Humaniter", RajaGrafindo Persada, Jakarta, hal. 31

[22] Thomas Buergenthal, "International Human Rights", West Publishing Co., St. Pul Minn, 1995, p. 1

[23] H. Victor Conde, "A Handbook of International Human Rights Terminology", Lincoln NE: University of Nebraska Press, 1999, p.156.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. The involvement of state or government can be actively or passively. The active involvement can occur when;
   a. Government officials act based on the decision of government (either executive and legislative) or judicial bodies, or
   b. Non-state apparatus act on the order of state or to exercise the authority given by state or government.

The passive involvement arises when the omission of the violation conducted by state officials and non-state apparatus occurs. The omission can be in the sense of failing to prevent or halt the violations or punish the perpetrators of these violations whether committed by officials or non-state apparatus. The omission occurred because the state is unwilling or unable to prevent or stop the human rights violations or to punish the perpetrators of such violations.

If the violations of human rights and the involvement of government above happens, the country fails to carry out its responsibility to protect citizens including foreign nationals in its territory. The failure causes the intervention can be allowed to be done.

In relation to the hostage incident suffered by Indonesian nationals in Philippines, the Indonesian government should certainly be looking for certainty whether there has been a violation of human rights to its citizens hijacked and taken hostage or simply just a regular crime. Philippines is a member of the United Nations which means that the state accepts the United Nations Charter, including the goal of promoting and encouraging respect for human rights as stipulated in article 1 of the Charter. Besides that, the Philippines is also a member of the United Nations General Assembly accepting the Universal Declaration of Human Rights on December 10, 1948 by resolution 217 A (III). The Philippines is also bound by the International Covenant on Civil and Political Rights adopted and opened for signature, ratification and accession by General Assembly resolution 2200A (XXI) of 16 December 1966 as well as several other international treaties that contain about the protection of human rights including, for example, the ASEAN Human Rights Declaration and the ASEAN Charter. Therefore, Philippines has the international responsibility and right to protect human rights in the territory of his country, both the human rights of its citizens and the

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

human rights of foreign nationals because the responsibility applies to all mankind.

Especially in relation to foreign nationals, the obligation to protect their human rights means that the Philippines, besides may not order its apparatus or non-apparatus to commit human rights violations against foreign nationals, also should not let them to perform actions that violate the human rights of the foreign nationals .If Philippines lets them, either being unable or unwilling to prevent or stop or punish such violations, then foreign countries, especially countries whose nationals are harmed can ideally act to intervene for saving the endangered citizens. These are the things that must be considered by the Indonesian government as to whether the Philippines has let the piracy or hostage, either because they were unable or unwilling to prevent or stop or punish the perpetrators. If it is proven, based on the concept of R to P, there is a gap for Indonesia to pass intervention for protection of its national abroad. However, it must be noted that the intervention must fulfill two conditions namely necessity and proportionality.

Necessity means that intervention is a last resort because other efforts such as negotiations with the captors for the release of those taken hostage were fruitless so that the lives of hostages threatened. Proportionality means; First, interventions must be solely aimed at saving and evacuate the citizens as soon as possible from the country's territory together with the rescue troops; second, the intervention must not result in casualties of innocent enemy civilians, because it is unfair to save the lives of its own citizens by sacrificing the lives of innocent civilians from other countries.

IV. CONCLUSION

Based on the explanation above it can be said that the intervention for the protection of national abroad is helpful to save the citizens and could prevent the repetition of the crime by a deterrent effect for the perpetrators. But legality is still in question because the intervention is prohibited by the UN Charter and is not included within the meaning of self-defense. Nevertheless, these interventions can be legalized by the concept of R to P which has been specially modified for this intervention

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

and the majority of the international community to accept it.

In connection with the hijacking and taking Indonesian citizens as hostage by Abu Sayyaf armed group, it can be said that the intervention for protection of national abroad can provide advantage in the release of the remaining hostages and the prevention of repetition of these crimes. In terms of legality, these interventions can be legalized if the concept of R to P modified is fulfilled in the sense that the hijacking and hostage-taking is considered a human rights violation that is if the Philippine government is proved not to protect human rights of Indonesian citizens hijacked and taken hostage. The meaning of not protecting is that the Philippine government ordered its officials or non-apparatus to commit human rights violations against the Indonesian citizens or let its apparatus or non-apparatus (the perpetrators of piracy and hostage) to commit the acts violating the human rights of Indonesian citizens because of unable or unwilling to prevent or stop the violation or punish the actors. Beside the reasons above, the legality of interventions is also determined by the condition namely whether the principles of necessity and proportionality is fulfilled so as to minimize the evil effect of the intervention, especially against innocent civilians.

REFERENCES

Alayare, Mari. "The Use of Armed Force and Protecting Nationals Abroad in Light of The Crimean Crisis", Master's Thesis, Tartu, 2015. Available at http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/47781/alavere_mari.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Anonim, "Indonesia Khawatir Perairan Filipina Jadi Somalia Baru", online at http://www.dw.com/id/indonesia-khawatir-perairan-filipina-selatan-jadi-somalia-baru/a-19202911

_____"Culik WNI Lagi, Abu Sayyaf Coba Pecundangi Indonesia" online at http://fokus.news.viva.co.id/news/read/790427-culik-wni-lagi-abu-sayyaf-coba-pecundangi-indonesia

_____ "Menhan tak tahu soal uang Rp 28 miliar untuk tebus 4 WNI" online at https://www.merdeka.com/peristiwa/menhan-tak-tahu-soal-uang-rp-28-miliar-untuk-tebus-4-wni.html) see also "Setahun Tiga Kali WNI Disandera Abu Sayyaf, Artinya??" Online at http://www.jejaktapak.com/2016/06/24/setahun-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tiga-kali-wni-disandera-abu-sayyaf-artinya/

_____ "7 Indonesian crew of the Abu Sayyaf kidnapped", online at http://www.dw.com/id/lagi-7-awak-kapal -Indonesia-gray-Sayyaf kidnapped / a-19352586)

_____ "Menteri Retno: 2 WNI Telah Bebas dari Abu Sayyaf" online at http://news.liputan6.com/read/2580279/menteri-retno-2-wni-telah-bebas-dari-abu-sayyaf

_____"Indonesia Benarkan Pelautnya Diculik lagi Oleh Abu Sayyaf" online at http://www.dw.com/id/indonesia-benarkan-pelautnya-diculik-lagi-oleh-abu-sayyaf/a-19392731

Arend, Anthony Clark and Robert J Beck. *International Law and The Use of Force*. Routledge. 1993.

Buergenthal, Thomas. *International Human Rights*. West Publishing Co., St. Pul Minn. 1995.

Ramdhany, Denny, *et al*., *Konteks dan Perspektif Politik Terkait Hukum Humaniter Internasional Kontemporer*. PT. RajaGrafindo Persada. 2015.

Etzioni, Amitai. *Sovereignty as Responsibility*, Foreign Policy Research Institute, Elsevier Limited. 2005. Available at https://www.gwu.edu/~ccps/etzioni/.../A347a-SoverigntyasResponsibility-orbis.pdf

Gray, Christine. *International Law and the Use of Force*. Oxford University Press. 2008.

Conde, H. Victor, "A Handbook of International Human Rights Terminology". Lincoln NE: University of Nebraska Press. 1999.

International Court of Justice. *Case Concerning Military and Para Military Activities in and Against Nicaragua, Nicaragua v United States Of America. Judgment of 27 June 1986*. Availabe at http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6503.pdf

Parliamentary Papers. Vol. LXI in British and Foreign State Papers Vol. 30. 1842.

Sujatmoko, Andrey. *Hukum HAM dan Hukum Humaniter*. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.

Wingfield, T.C and J. E. Meyen (eds), "Lillich on the Forcible Protection of Nationals Abroad". *International Law Studies*. Vol 77.: U.S. Naval War College.2002.

The International Commission on Intervention and State Sovereignty, "The Responsibility to Protect", *Report of the International Commission on Intervention and State Sovereignty*. The International Development Research Centre. 2001. Available at http://responsibilitytoprotect.org/ICISS%20Report.pdf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Paramita: Historical Studies Journal, 27 (1), 2017: 113-126
ISSN: 0854-0039, E-ISSN: 2407-5825
DOI: http://dx.doi.org/10.15294/paramita.v27i1.9190

URGENSI DAN RELEVANSI PEMBELAJARAN SEJARAH MARITIM UNTUK WILAYAH PEDALAMAN

Tsabit Azinar Ahmad
Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang

ABSTRACT

Maritime aspect is becoming a national priority. Nevertheless, its application in educational domain, especially in the history learning is still constrained. Therefore, the article focused to (1) analyze the urgency and relevance of the maritime history teaching in the history learning curriculum; (2) identify the problems and obstacles encountered in the implementation of maritime history teaching; (3) formulate ideas and strategies recommended in implementing the maritime history teaching in the inland areas that are not based maritime. Maritime history can not be separated from the overall national history, so its presence in the teaching of history becomes an inherent factor. However, learning maritime history will face cultural and pedagogical problems when delivered in areas do not pertain directly to the maritime aspect. Therefore, it needs contextualization strategies in learning of maritime history. First attempts to do is implement a linking and bridging strategies. Thus, the strengthening of maritime vision can be applied anywhere and contextual in a diverse cultural environment.

Keywords: maritime history, history learning, inland areas.

ABSTRAK

Aspek kemaritiman saat ini tengah menjadi isu nasional. Akan tetapi penerapannya dalam ranah pendidikan, khususnya pembelajaran sejarah masih terkendala. Oleh karena itu, tulisan fokus pada upaya untuk (1) menganalisis urgensi dan relevansi terhadap pembelajaran sejarah maritim dalam kurikulum mata pelajaran sejarah; (2) mengidentifikasi permasalahan dan kendala yang dihadapi dalam implementasi pembelajaran sejarah maritim; (3) merumuskan gagasan dan strategi yang direkomendasikan dalam menerapkan pembelajaran sejarah maritim di wilayah yang tidak berbasis maritim. Sejarah maritim tidak dapat dilepaskan dari sejarah nasional secara keseluruhan, sehingga keberadaannya dalam pembelajaran sejarah menjadi faktor yang melekat. Akan tetapi, pembelajaran sejarah maritim akan mengalami kendala ketika disampaikan pada wilayah-wilayah yang tidak bersinggungan langsung dengan aspek kemaritiman. Oleh karena itu, perlu ada strategi kontekstualisasi dalam pembelajaran sejarah maritim. Upaya pertama yang perlu dilakukan adalah melakukan strategi *linking* dan *bridging* dalam pembelajaran sejarah. Dengan demikian, diharapkan penguatan visi maritim dapat dilakukan di manapun dan kontekstual dalam lingkungan budaya yang beraneka ragam.

Kata Kunci: sejarah maritim, pembelajaran sejarah, wilayah pedalaman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Author correspondence
Email: **azinarahmad@mail.unnes.ac.id.**
Available online at http://journal.unnes.ac.id/nju/index.php/paramita

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terluas di dunia. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, Indonesia memiliki 17.504 pulau dan 12.827 desa tepi laut atau sekitar 15,6% dari seluruh desa/kelurahan yang ada. (*Statistik Indonesia*, 2016:3-4). Hal ini mendorong pemerintah fokus dalam pengembangan aspek kemaritiman dan penguatan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Pilar pertama yang dikuatkan dalam pengembangan poros maritim dunia adalah membangun kembali budaya maritim Indonesia ("Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", 2014).

Upaya membangun kembali budaya maritim bertujuan agar masyarakat Indonesia memiliki landasan budaya dan nilai bahari yang kuat sebagai dasar pembangunan negara maritim (Sulistiyono, 2009). Salah satu bentuk penguatan budaya maritim adalah dengan menghadirkan perspektif historis tentang berbagai kehidupan maritim masyarakat. Aspek maritim dalam masyarakat berhubungan dengan interaksi manusia dan laut. Interaksi tersebut mencakup berbagai aspek seperti perdagangan, pelayaran, perkapalan, tradisi bahari, mitologi laut, perompakan, perikanan, hukum laut (Asnan, 2007:4).

Kehidupan maritim Indonesia dalam perspektif sejarah menjadi kajian yang perlu untuk diulas karena perkembangan masyarakat kita banyak berhubungan dengan laut. Laut pulalah yang membawa berbagai pengaruh peradaban besar ke kawasan Indonesia, sehingga mempengaruhi corak kehidupan masyarakat sampai saat ini. Pentingnya kemaritiman dalam kajian sejarah pernah diungkapkan oleh AB Lapian (1992:3) dalam pidato pengukuhannya sebagai guru besar. Ia mengungkapkan bahwa laut adalah pembuka sejarah bangsa Indonesia. Aktivitas kehidupan masyarakat sejak awal penyebarannya bahkan terjadi di laut (Utomo, 2014:4). Oleh karena itu, memperkuat budaya maritim tidak dapat dipisahkan dari kajian sejarah maritim yang ada di Indonesia.

Salah satu upaya memperkuat budaya maritim adalah melalui pendidikan. Dalam hal ini, sejarah maritim perlu disampaikan melalui pendidikan sejarah, baik di jalur formal di sekolah, jalur informal di keluarga, maupun jalur nonformal di masyarakat. Namun demikian, tulisan ini tidak akan menjelaskan seluruh jalur, tetapi fokus pada pembelajaran sejarah yang diterapkan di sekolah. Jalur formal di sekolah dipilih karena melalui jalur ini, pemerintah memiliki kewenangan penuh untuk menentukan kebijakan dan arah tujuan pendidikan sejarah. Selain itu, dalam pendidikan formal terdapat standarisasi yang menjadi acuan, yakni kurikulum. Kurikulum berfungi sebagai arahan sekaligus landasan pijak untuk terjaminnya kesinambungan materi dengan tujuan pendidikan nasional.

Upaya menguatkan budaya maritim dalam pendidikan dilakukan melalui pembelajaran sejarah maritim. Pembelajaran sejarah maritim merupakan upaya terintegrasi untuk mengenalkan sejarah maritim secara luas di kalangan peserta didik. Melalui pembelajaran sejarah maritim, diharapkan terwujud kesepahaman terhadap identitas bersama sebagai bangsa bahari. Selain itu, pembelajaran sejarah maritim bermaksud agar masyarakat Indonesia memiliki kesadaran bahwa laut berperan sebagai variabel dependen terhadap perkembangan masyarakat. Untuk itu, isu-isu yang menjadi *concern* dalam sejarah maritim menjadi kajian yang diintegrasikan dalam pembelajaran sejarah. Dengan demikian, diharapkan masyarakat mampu mengambil makna tentang arti penting laut dan perairan dalam perkembangan sejarah Indonesia, sehingga penguatan budaya bahari dapat diterapkan.

Penerapan pembelajaran sejarah maritim tidaklah tanpa permasalahan. Walaupun Indonesia adalah negara kepulauan, tidaklah berarti budaya yang dimilikinya bersifat homogen. Susanto Zuhdi (2006:4) mengungkapkan bahwa perkembangan kerajaan-kerajan awal di Asia Tenggara mengarah pada dua karakteristik. *Pertama*, negara-negara persungaian/

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pesisir, meliputi kepulauan Indonesia, semenanjung Malaya, dan Filipina. *Kedua*, negara-negara persawahan di dataran rendah, seperti Burma, Thailand, Kamboja, Laos, Vietnam, dan Jawa. Dua pola kerajaan ini juga ditemukan di Indonesia, di mana pola persungaian/pesisir mewariskan corak kehidupan maritim. Sementara itu, pola persawahan mewariskan corak kehidupan agraris (Zuhdi, 2006:7). Perbedaan ini kemudian bermuara pada munculnya istilah wilayah pesisir dan wilayah pedalaman.

Dalam konteks Jawa, daerah pesisir merujuk pada kawasan yang ada di daerah pantai utara Jawa, seperti Surabaya, Semarang, Tegal, Rembang, Pati. Sementara daerah daerah pedalaman merujuk pada kawasan mancanegara, seperti daerah Kediri, Pacitan, Ngawi, Kebumen, Wonosobo, Banjarnegara, serta Banyumas (Thohir, 1999; Wasino, 18-19).

Perbedaan karakteristik masyarakat karena faktor budaya dan geografis inilah yang menjadi tantangan utama pelaksanaan pembelajaran sejarah maritim. Pembelajaran sejarah maritim akan mengalami kendala ketika disampaikan pada wilayah-wilayah yang tidak bersinggungan langsung dengan aspek kemaritiman. Hal ini menyebabkan pembelajaran sejarah maritim seolah menjadi sesuatu yang "asing" dan *out of context* ketika disampaikan. Akan tetapi, hal ini tidak seketika memunculkan alasan bahwa pembelajaran sejarah maritim tidak perlu diajarkan di daerah pedalaman.

Pembelajaran sejarah maritim tetap perlu disampaikan untuk memberikan pemahaman secara menyeluruh terhadap realitas sejarah di Indonesia yang tidak dapat lepas dari laut. Pembelajaran sejarah maritim juga berpotensi memperkenalkan keragaman sejarah dan budaya bagi peserta didik yang tidak secara langsung bersentuhan dengan aspek kemaritiman. Dengan demikian, diharapkan tumbuh sikap saling memahami dan menghargai perbedaan sejarah dan kebudayaan masyarakat. Oleh karena itu, berdasarkan pada pemikiran di atas, tulisan ini terfokus pada upaya menerapkan pembelajaran sejarah maritim, terutama di wilayah pedalaman yang tidak bersinggungan langsung dengan aktivitas kemaritiman.

URGENSI & RELEVANSI PEMBELAJARAN SEJARAH MARITIM

Kehidupan maritim dalam sejarah dunia menempati posisi yang istimewa. Lincoln Paine (2013) mencatat sektor maritim telah mampu menjadi penggerak sejarah umat manusia. Ia berpendapat bahwa nenek moyang manusia telah mampu melakukan adaptasi teknologi dan sosial agar mampu hidup di kawasan perairan, seperti perdagangan, peperangan, eksplorasi, dan migrasi. Ia mengambil contoh dari persebaran Islam yang sangat dipengaruhi oleh penjelajahan samudera.

Ada pula kajian Fernand Braudel (1972:276) yang mengkaji tentang arti penting laut bagi masyarakat di kawasan Mediterania. Menurut Braudel, laut turut serta membentuk manusia di sana. Laut juga menyediakan sarana untuk mempersatukan masyarakat yang tersebar di berbagai titik, serta menjadi sarana pengangkutan dan perdagangan. Laut pulalah yang menyediakan tantangan sehingga mengharuskan masyarakat untuk menaklukannya. Hal ini berlaku pula untuk Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Laut telah membentuk sejarah Indonesia sejak ribuan tahun yang silam sampai saat ini.

Kajian kemaritiman dalam perspektif sejarah memiliki arti strategis dalam membangun budaya bahari Indonesia. Singgih Tri Sulistiyono dkk. (2005:2-3) mencatat ada beberapa arti penting kajian atas sejarah maritim. *Pertama*, didukung dengan kondisi geografis sebagai negara kepulauan terbesar, terdapat berbagai kelompok etnik yang selama berabad-abad telah menggunakan laut sebagai wahana untuk saling berkomunikasi. Sejarah maritim menjadi wahana untuk membangkitkan kesadaran sebagai sebuah bangsa.

Kedua, aspek maritim yang telah melekat di masyarakat Indonesia selama ribuan tahun. Dengan demikian, telah terbentuk seperangkat nilai yang mampu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjaga eksistensi dan kontinuitas masyarakat. Dengan demikian, sejarah maritim berperan sebagai media sosialisasi dan enkulturasi nilai-nilai budaya bahari bagi masyarakat. Berbagai nilai tersebut sangat berperan dalam menumbuhkan kearifan masyarakat terhadap pengelolaan bahari.

Ketiga, masyarakat maritim yang bekembang di kepulauan Indonesia telah menjalin hubungan selama berabad-abad. Di sini, sejarah maritim mampu memberikan contoh nyata tentang komunikasi lintas budaya (*cross-cultural communication*) antara satu komunitas dengan komunitas yang lain sebagai dasar integrasi di kalangan masyarakat. Di sini dicontohkan tentang nilai egaliter dan keterbukaan sebagai prasyarat terbentuknya integrasi (Sulistiyono dkk., 2005:3).

Pembelajaran sejarah maritim yang diberikan di sekolah bermanfaat agar kehidupan manusia di masa lalu dapat dipahami secara utuh dan menyeluruh. Hal ini berfungsi agar peserta didik mampu menghargai arti penting laut dan perairan dalam perkembangan masyarakat Indonesia. Penghargaan atas eksistensi dan kontribusi laut dalam membentuk kebudayaan Indonesia menjadi satu prasyarat terwujudnya kelestarian budaya dan lingkungan di masa kini dan mendatang. Namun demikian, apakah hal ini berlaku untuk wilayah pedalaman?

Bagi daerah di pedalaman, pembelajaran sejarah maritim juga memiliki peran untuk melihat interaksi dan resiprositas antara masyarakat pesisir dan pedalaman. Hal ini karena baik masyarakat yang tinggal di pesisir maupun di pedalaman ternyata hidup dalam sebuah ketergantungan akan laut (Utomo, 2014:3). Ke dua kelompok masyarakat tersebut hidup dalam kondisi hubungan yang resiprokal, bahkan pada titik tertentu ada hasrat untuk saling mengendalikan. Oleh karena itu, pembelajaran sejarah maritim juga berperan untuk untuk melihat seberapa penting peran laut bagi masyarakat pedalaman. Hal ini bermuara pada penguatan tentang kontribusi laut dalam kehidupan masyarakat secara keseluruhan.

Pentingnya aspek kemaritiman dalam masyarakat Indonesia yang tertuang dalam sejarah maritim pada dasarnya memiliki relevansi dalam pelajaran sejarah di sekolah. Beberapa aspek dominan dari kajian maritim yang terintegrasi dengan struktur kurikulum terutama dalam aspek (1) perniagaan, (2) pelayaran dan eksplorasi, (3) persilangan budaya dan inkorporasi gagasan, (4) peperangan dan perlawanan, dan (5) penguasaan wilayah dan politik kelautan.

Pertama, aspek perniagaan berhubungan dengan dengan kepemilikan modal, sistem perdagangan, komoditas-komoditas perdagangan, sumber-sumber penghasil barang, serta perkembangan pelabuhan (Lapian, 2008:59-88). *Kedua*, aspek pelayaran dan eksplorasi berhubungan dengan teknologi pelayaran, jenis-jenis kapal, serta jalur-jalur pelayaran (Lapian, 2008:1-40). *Ketiga*, aspek persilangan budaya dan inkorporasi gagasan berhubungan dengan pengaruh dunia luar terhadap perkembangan gagasan, ideologi, agama, dan budaya yang tersebar melalui lautan. *Keempat*, aspek peperangan dan perlawanan berhubungan dengan *naval power* atau kekuatan armada laut dan konflik yang terjadi di lautan (Hamid, 2015:27). *Kelima*, aspek penguasaan wilayah dan politik kelautan berhubungan dengan *sea power* atau penguasaan atas wilayah laut atau untuk menjamin kelancaran pelayaran dan perdagangan, serta kebijakan politik tentang laut (Hamid, 2015:27). Aspek-aspek tersebut relevan dengan kompetensi dasar untuk SMA yang ada dalam kurikulum 2013 berdasarkan Permendikbud Nomor 24 tahun 2016. Hal ini dapat dilihat dalam tabel 1.

Tabel 1 menunjukkan bahwa di setiap jenjang, terdapat aspek kemaritiman yang menjadi wahana memperkuat pemahaman tentang arti penting laut. Hal ini tampak dari adanya beberapa KD yang memiliki kesesuaian dengan aspek-aspek kemaritiman. Dengan demikian kurikulum 2013 sebenarnya sudah mengakomodasi materi-materi sejarah maritim. Ditinjau dari aspek penguatan budaya maritim, hal ini merupakan potensi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Kompetensi Dasar SMA pada Kurikulum 2013 dan Kesesuaian Aspek Kemaritiman

Kls	Kompetensi Dasar		Aspek Kemaritiman	Materi yang sesuai
X	3.3	Menganalisis kehidupan manusia purba dan asal-usul nenek moyang bangsa Indonesia (melanesoid, proto, dan deutero melayu)	Persilangan budaya dan inkorporasi gagasan	Persebarnan proto dan deutro melayu.
	3.5	Menganalisis berbagai teori tentang proses masuknya agama dan kebudayaan Hindu dan Buddha ke Indonesia	(1) Perniagaan, (2) Persilangan budaya dan inkorporasi gagasan	Proses Indianisasi
	3.6	Menganalisis perkembangan kehidupan masyarakat, pemerintahan, dan budaya pada masa kerajaan-kerajaan Hindu dan Buddha di Indonesia serta menunjukkan contoh bukti-bukti yang masih berlaku pada kehidupan masyarakat Indonesia masa kini	(1) Perniagaan, (2) Peperangan dan perlawanan, (3) Penguasaan wilayah dan politik kelautan	Sriwijaya sebagai negara maritim
	3.7	Menganalisis berbagai teori tentang proses masuknya agama dan kebudayaan Islam ke Indonesia	(1) Perniagaan, (2) Persilangan budaya dan inkorporasi gagasan	Proses Islamisasi
	3.8	Menganalisis perkembangan kehidupan masyarakat, pemerintahan, dan budaya pada masa kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia serta menunjukkan contoh bukti-bukti yang masih berlaku pada kehidupan masyarakat Indonesia masa kini	(1) Perniagaan, (2) Peperangan dan perlawanan, (3) Penguasaan wilayah dan politik kelautan	Kerajaan-kerajaan Islam: Banten, Ternate, Tidore, Gowa.
XI	3.1	Menganalisis proses masuk dan perkembangan penjajahan bangsa Eropa (Portugis, Spanyol, Belanda, Inggris) ke Indonesia	(1) Perniagaan, (2) Pelayaran dan eksplorasi, (3) Persilangan budaya dan inkorporasi gagasan, (4) Pe-guasaan wilayah dan politik kelautan.	Komoditas perdagangan; jalur pelayaran portugis dan spanyol; proses Kristenisasi; VOC; tanam paksa; pelayarna masa kolonial
	3.2	Menganalisis strategi perlawanan bangsa Indonesia terhadap penjajahan bangsa Eropa (Portugis, Spanyol, Belanda, Inggris) sampai dengan abad ke-20	Peperangan dan perlawanan	Perlawanan terhadap kolonialisme
	3.7	Menganalisis peristiwa proklamasi kemerdekaan dan maknanya bagi kehidupan sosial, budaya, ekonomi, politik, dan pendidikan bangsa Indonesia	(1) Peperangan dan perlawanan, (2) Penguasaan wilayah dan politik kelautan.	Perang Dunia II dan Pendudukan Jepang
XII	3.3	Menganalisis perkembangan kehidupan politik dan ekonomi Bangsa Indonesia pada masa awal kemerdekaan sampai masa Demokrasi Liberal	Penguasaan wilayah dan politik kelautan	Deklarasi Djuanda dan konsep wawasan nusantara
	3.4	Menganalisis perkembangan kehidupan politik dan ekonomi bangsa Indonesia pada masa Demokrasi Terpimpin	Peperangan dan perlawanan	Pertempuran laut Aru

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sekaligus peluang yang dapat dimanfaatkan untuk memperkuat pondasi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

HAMBATAN PEMBELAJARAN SEJARAH MARITIM

Pelaksanaan pembelajaran sejarah maritim tidaklah tanpa hambatan. Ada beberapa permasalahan yang sampai saat ini menjadi pekerjaan rumah agar segera diselesaikan. Untuk memudahkan analisis, hambatan dapat ditinjau dari tiga aspek: historiografis, pedagogis, dan geografis.

Pertama, ditinjau dari aspek historiografis, Singgih Tri Sulistiyono (2009:14) menjelaskan bahwa

> Penulisan sejarah maritim Nusantara masih ketinggalan jika dibandingkan dengan penulisan jenis sejarah yang lain seperti sejarah pedesaan dan agraria, sejarah politik, sejarah ekonomi, dan sebagainya. Ketertinggalan itu juga semakin terasa jika dibandingkan dengan kemajuan penulisan sejarah maritim di negara-negara lain." Ketertinggalan ini berkaitan dengan belum tereksplorasinya tema-tema yang berhubungan dengan aspek kemaritiman.

Ketertinggalan dalam aspek penulisan sejarah semakin menguat ketika dihadapkan pada realitas hubungan antara pesisir dan pedalaman. Dari berbagai referensi tentang sejarah maritim Indonesia yang ada pada saat ini, hubungan antara daerah pesisir dan pedalaman masih mendapatkan porsi yang sedikit. Sedikitnya kajian yang menghubungkan antara daerah pesisir dan pedalaman berdampak pada terbatasnya akses guru di daerah pedalaman untuk membangun kontekstualisasi atas sejarah maritim.

Kedua, aspek yang menjadi hambatan pelaksanaan pembelajaran sejarah maritim adalah faktor pedagogis. Keterbatasan aspek pedagogis meliputi beberapa komponen, seperti (1) faktor kebijakan, (2) faktor guru-guru sejarah, (3) faktor media dan sumber belajar; (4) faktor siswa. Ditinjau dari faktor kebijakan, walaupun konten sejarah maritim telah terintegrasi di dalam materi yang diajarkan, belum ada upaya terintegrasi dalam penyampaiannya. Aspek maritim selama ini hanya melekat dalam materi yang lain. Artinya, belum ada kajian khusus tentang aspek kemaritiman yang ada pada tiap periode. Sampai saat ini, masih ada sekolah yang belum menerapkan kurikulum 2013. Akibatnya, pada jenjang Sekolah Menengah Kejuruan sama sekali tidak ada mata pelajaran sejarah. Di SMK yang masih menerapkan kurikulum 2006, yang tersedia hanyalah mata pelajaran IPS, di mana materi kesejarahan hanya membahas pergerakan nasional (Wawancara Azizah Ariani, S.Pd.Gr, 9 September 2016).

Ditinjau dari faktor guru, pembelajaran sejarah maritim pada dasarnya bukanlah kajian yang sama sekali baru. Namun demikian, bekal teoretis tentang aspek kemaritiman masih belum maksimal. Lemahnya aspek teoretis dan konseptual tentang sejarah maritim disebabkan perkembangan historiografi yang masih belum maksimal. Pengembangan mata kuliah sejarah maritim di beberapa perguruan tinggi keguruan bagi calon guru dianggap belum menjadi prioritas. Belum dimasukkannya mata kuliah khusus tentang kemaritiman dilatarbelakangi oleh permasalahan relevansi kajian dengan konteks lokalitas yang berkembang. Namun demikian, ketika saat ini aspek kemaritiman tengah menjadi prioritas nasional, perubahan atas kurikulum di perguruan tinggi keguruan sepatutnya menjadi kebutuhan.

Ketersediaan media pembelajaran dan sumber belajar tentang aspek kemaritiman menjadi komponen yang berpengaruh terhadap kesuksesan pembelajaran. Di sini, media dan sumber belajar berperan dalam menumbuhkan visualisasi guru dan peserta didik terhadap berbagai aktivitas kebaharian. Namun demikian, ternyata akses bagi guru dan siswa tentang media pembelajaran dan sumber belajar yang kredibel masih terkendala (wawancara Sri Utari, S.Pd., 9 September 2016). Guru-guru mengaku masih mengalami hambatan untuk mencari referensi yang lengkap tentang kehidupan maritim di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masa lalu yang bersifat komprehensif.

Ditinjau dari faktor siswa, ada permasalahan budaya menjadi penghambat ketercapaian tujuan pembelajaran sejarah maritim secara optimal. Bagi siswa yang berasal dari wilayah pedalaman, wawasan terhadap budaya dan kearifan lokal kemaritiman nyaris tidak ada (Wawancara Arifin Suryo Nugroho, S.Pd, M.Pd., 9 September 2016). Selain itu, gambaran kehidupan bahari seperti aktivitas pelayaran dan pelabuhan masih bersifat abstrak (Wawancara Heni Purwono, S.Pd, M.Pd., 9 September 2016).

Namun demikian, permasalahan tentang tidak akrabnya siswa dengan budaya maritim tidak hanya terjadi di wilayah pedalaman. Di wilayah yang masih tergolong pesisir, masih terdapat pemahaman yang rendah terkait sejarah maritim. Penelitian Nur Achmad Haryanto (2010) terhadap masyarakat Desa Bajing Meduro, Desa Babaktulong, dan Desa Dasun, yang mewakili sebagian besar karakteristik masyarakat Rembang menunjukkan tingkat kesadaran sejarah kemaritiman yang rendah dan cukup memprihatinkan. Faktor-faktor yang turut mempengaruhi rendahnya kesadaran sejarah masyarakat pesisir terhadap aspek kemaritiman diduga karena tidak adanya tradisi tutur yang berkembang pada masyarakat Rembang, sehingga sejarah lokal yang dimiliki para generasi pendahulunya tidak dapat diwariskan ke generasi berikutnya. Di satu sisi, belum ada muatan lokal khusus sejarah tentang kemaritiman di wilayah Rembang pada kurikulum pendidikan dan minimnya sosialisasi tentang sejarah kemaritiman di Rembang.

Selain aspek historiografis dan pedagogis, ada pula hambatan ditinjau dari aspek geografis. Hambatan ini terutama terjadi pada kawasan yang secara geografis dan kultural memiliki perbedaan dengan wilayah pesisir yang berbasis maritim. Perbedaan ini mengakibatkan permasalahan untuk membangun kontekstualisasi dan visualisasi. Permasalahan dalam membangun kontekstualisasi meliputi ketidakmampuan menghubungkan salingketerkaitan antara wilayah pesisir dan pedalaman. Hal ini sangat mungkin terjadi karena tidak tersedia contoh-contoh di sekitar lingkungan tempat tinggal siswa atau sekolah yang dapat dijadikan sebagai *best practices*. Ketika pembelajaran terhambat untuk dapat mengaitkan konteks lokalitas sekitar dengan aspek kemaritiman, akibatnya muncul permasalahan dalam membangun visualisasi atas aktivitas masyarakat di masa lalu yang berhubungan dengan bahari.

Permasalahan-permasalahan di atas turut menjadi faktor yang perlu dibenahi agar pembelajaran sejarah maritim mampu berperan sebagai wahana penumbuhan budaya maritim yang kokoh di masyarakat.

MENGGAGAS PEMBELAJARAN SEJARAH MARITIM DI PEDALAMAN

Pengembangan sejarah maritim, terutama untuk wilayah pedalaman dapat ditinjau dari dua segi. *Pertama*, pengembangan dari aspek konten. Pada aspek ini, strategi utama yang dilakukan adalah *linking*, yakni mencari keterhubungan, kesinambungan, dan resiprositas antara wilayah pesisir dan wilayah pedalaman. Secara teknis, aspek ini mencakup perumusan dari segi tujuan pembelajaran, materi, dan sumber-sumber yang mendukung pengajaran sejarah maritim.

Kedua, pengembangan dari aspek konteks. Pada aspek ini, strategi utama yang diketengahkan adalah *bridging*. Strategi *bridging* merupakan upaya untuk menjembatani perbedaan budaya antara wilayah pesisir dan pedalaman melalui upaya "menghadirkan" suasana kemaritiman ke dalam kelas. Pada aspek ini, secara teknis dilakukan penguatan atas faktor guru, strategi pembelajaran, dan fasilitas penunjang. Penguatan dua aspek ini menjadi prasyarat mutlak dalam pengembangan pembelajaran sejarah maritim.

Sebelum menerapkan pembelajaran sejarah maritim, ada beberapa tujuan yang patut untuk dipertimbangkan. Hasan (2016) merumuskan beberapa tujuan untuk pendidikan sejarah maritim, yaitu:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> (1) memahami karakteristik kerajaan maritim Indonesia; (2) Memahami faktor-faktor pendukung kegiatan kerajaan maritim Indonesia; (3) Menganalisis keterkaitan antara kekayaan agraris dengan kemaritiman pada masa kerajaan maritim Indonesia; (4) Menganalisis fungsi kemaritiman dalam mempersatukan bangsa Indonesia; (5) Mengevaluasi kebesaran bangsa Indonesia di bidang maritim dan pengaruhnya pada kehidupan bangsa Indonesia masa kini; (6) mengidentifikasi nilai-nilai kemaritiman di masyarakat dan pengembangan nilai-nilai kemaritiman yang masih hilang tapi masih dilanjutkan (relevan) untuk kehidupan masa kini. (Hasan, 2016:3-4)

Linking*: Pengembangan Aspek *Content

Pengembangan pertama dengan menerapkan strategi *linking* menekankan aspek *content* atau esensi pembelajaran. Pada aspek ini pertama-tama perlu dirumuskan kesepahaman terhadap relevansi sejarah maritim dalam pembelajaran di pedalaman. Asumsi dasar yang dikembangkan adalah "tidak ada peristiwa sejarah yang berjalan sendiri." Artinya, akan selalu ada keterkaitan antarperistiwa pada kurun waktu yang sama.

Pembelajaran ditekankan untuk mencari hubungan antara peristiwa di peisisir dan pedalaman, serta bagaimana kontribusi wilayah pedalaman terhadap aktivitas di pesisir. Asumsi ini kemudian diturunkan dan dikonsepsikan dalam tujuan pembelajaran. Tujuan yang hendak dicapai secara umum adalah pengetahuan, kesadaran, dan perilaku yang bijak terhadap laut yang memiliki kontribusi terhadap perkembangan bangsa Indonesia secara keseluruhan, baik di pesisir maupun di pedalaman. Dengan demikian, laut sebagai pemersatu tidak hanya menjadi slogan semata, tetapi juga bisa berdampak dan dirasakan kehadirannya.

Upaya memperkuat asumsi bahwa selalu ada keterhubungan antarperistiwa sejarah yang ada di wilayah pedalaman dan pesisir adalah dengan menghadirkan keduanya secara bersama-sama. Untuk itu, perlu dihadirkan fakta yang memperkuat bahwa ke dua wilayah tersebut tidaklah dapat dipisahkan.

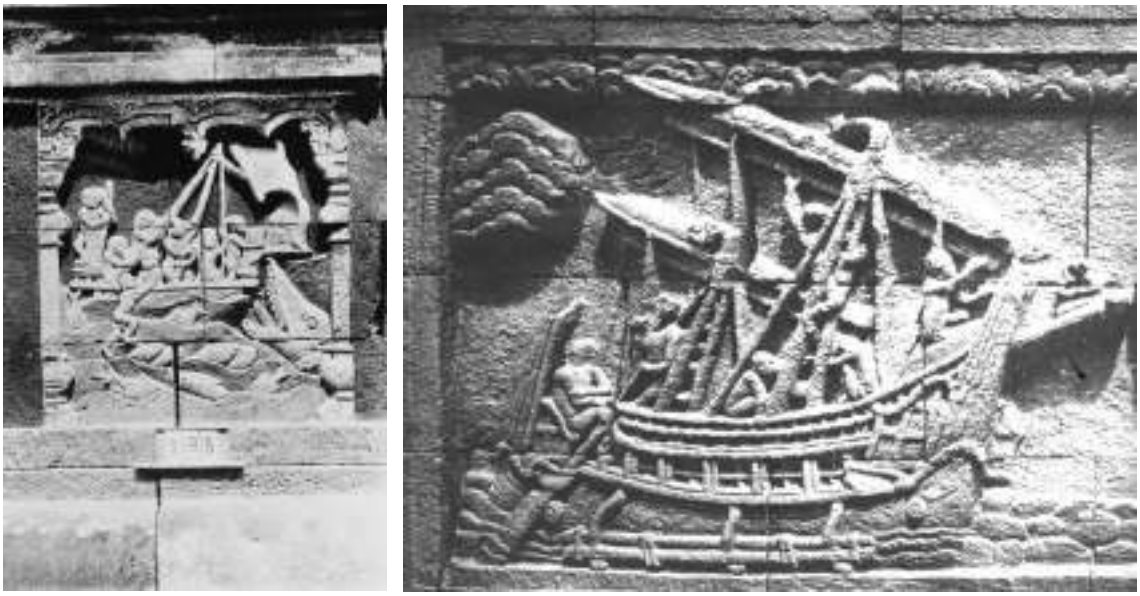
Fakta pertama adalah "laut merupakan pintu gerbang perubahan". Melalui lautan, wilayah-wilayah pedalaman mendapatkan sentuhan-sentuhan baru seperti masuknya kepercayaan-kepercayaan dari luar: Hindu, Budha, Islam, maupun Kristen. Salah satu bukti yang memperkuat ini adalah bahwa peninggalan-peninggalan candi yang tertua di Jawa justru terdapat di wilayah pegunungan Dieng pada awal abad VIII (Raharjo, 2002:259). Hal ini sangat dimungkinkan karena wilayah pedalaman yang berupa pegunungan menjadi tempat yang sesuai dalam pembangunan bangunan suci.

Oleh karenanya, perkembangan wilayah pedalaman menjadi sangat dimungkinkan. Lincoln Paine mengungkapkan bahwa adalah hal yang luar biasa Indonesia saat ini adalah negara dengan pemeluk Islam terbesar di dunia. Islam sebagai agama yang muncul dari wilayah gurun tersebar secara luas justru menjadi agama mayoritas di wilayah kepulauan (Paine, 2013).

Fakta kedua yang perlu diperkuat adalah "selalu terdapat keterkaitan antara laut, daerah pesisir, dan daerah pedalaman". Fakta ini penting untuk disampaikan agar masyarakat dan peserta didik di daerah pedalaman memahami bahwa laut menjadi bagian yang turut mempengaruhi kehidupan mereka. Upaya menguatkan fakta ini dilakukan dengan menghadirkan data dalam aspek perniagaan terdapat beberapa jaringan perdagangan, yakni (1) perdagangan antara daerah pantai dan pedalaman, (2) perdagangan antardaerah pantai, (3) perdagangan dengan pulau-pulau lepas pantai; (4) perdagangan dengan seberang laut (Asnan, 2007: 143).

Hubungan dagang yang terjalin antara daerah pedalaman dan pesisir disebabkan beberapa komoditas penting yang diperjualbelikan di pasar internasional adalah barang-barang yang berasal dari pedalaman, seperti *benzoin* (bahan kemenyan), kamfer, kayu dan hasil-hasil hutan, barang-barang tambang, serta beras

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



(a) (b)

Keterangan
Foto relief tentang aktivitas pelayaran
Foto relief perahu bercadik di Borobudur

Gambar 1. Salah satu relief di Borobudur tentang aktivitas kemaritiman
(Sumber: kitlv.nl)

dan bahan-bahan makanan (Asnan, 2007:144-151; Lapian, 2008: 79-95; Kartodirdjo, 2014:10-12, 145). Sementara itu, komoditas yang dibawa dari pesisir ke pedalaman antara lain kain, garam, tembakau Cina, opium, dan berbagai barang besi. Di sini sungai memiliki peran yang menghubungkan antara pesisir dan pedalaman.

Daerah pedalaman menjadi penopang daerah penghasil rempah. Hal ini terjadi karena di daerah penghasil rempah prioritas masyarakat lebih cenderung untuk tidak menanam tanaman pangan. Oleh karenanya, tanaman pangan didatangkan dari daerah lain, termasuk daerah pedalaman. Dengan demikian, daerah pedalaman berperan menjaga siklus produksi masyarakat di daerah penghasil rempah yang menjadi faktor penarik perdagangan dan pelayaran samudera.

Selain upaya saling memenuhi kebutuhan antara daerah pedalaman dan pesisir, ada pula bukti yang menguatkan bahwa aspek kemaritiman telah dikenal di daerah pedalaman. Hal ini tampak dari adanya relief yang menceritakan aktivitas kemaritiman di Borobdur. Selain itu, dalam prasasti bertanggal 17 Mei 827 yang ditemukan di kaki Gunung Sumbing (Temanggung, Jawa Tengah) disebutkan adanya jabatan nahkoda kapal (*Daŋ Puhāwaŋ Glis*) dari Sumatera yang memberikan persembahan kepada *sīma*-nya (Utomo, 2014:15).

Lekatnya laut dalam masyarakat pedalaman dapat pula dilihat dari adanya mitologi tentang Nyai Lara Kidul. Eksistensi laut memiliki keterkaitan dengan pendirian kerajaan Mataram yang ada di pedalaman. Upaya itu dilakukan oleh Sutawijaya atau Panembahan Senapati yang memiliki hubungan gaib dengan penguasa pantai selatan Jawa. Sartono Kartodirdjo menafsirkan bahwa hubungan ini ditafsirkan sebagai "dwi tunggal antara daratan dan laut" (Kartodirdjo, 2014:149). Hal ini menjadi faktor yang memperkuat konsepsi tentang tanah air.

Di tiap periode ada beberapa materi yang memiliki kesamaan tema. Materi-materi tersebut bertema: (1) perniagaan, (2) pelayaran dan eksplorasi, (3) persilangan budaya dan inkorporasi gagasan,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(4) peperangan dan perlawanan, dan (5) penguasaan wilayah dan politik kelautan. Ke lima materi ini dapat dikembangkan secara fleksibel pada tiap periodisasi dan diintegrasikan pada tiap kompetensi dasar.

Pengembangan materi perlu didukung dengan sumber-sumber yang memadai. Pada pengembangan sumber, ada beberapa buku yang layak direkomendasikan. Buku yang direkomendasikan meliputi: (1) konsep-konsep sejarah maritim dan (2) aspek-aspek kemaritiman dalam perspektif sejarah. Kajian atas konsepsi sejarah maritim dilakukan untuk mengetahui aspek teoretis tentang arti penting laut dan perairan bagi kehidupan masyarakat. Beberapa referensi yang dapat digunakan adalah buku *Sejarah Maritim Indonesia* karya Abd Rahman Hamid (2015). Selain itu, bahkan ada referensi-yang dapat diakses secara *online* seperti *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa* yang diterbitkan oleh Universitas Dipnegoro dan Departemen Kelautan dan Perikanan (Supangat, [ed], 2003).

Referensi tentang aspek kemaritiman dalam perspektif sejarah sebenarnya dapat diperoleh dari beberapa sumber yang sudah ada. Beberapa sumber tersebut adalah *Sejarah Nasional Indonesia* edisi pemutakhiran yang terbit pada 2008, terutama pada jilid II (Zaman Kuno), jilid III (Zaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan Islam di Indonesia), dan jilid IV (Kemunculan Penjajahan di Indonesia). Selain itu dapat pula digunakan *Indonesia dalam Arus Sejarah* terbitan tahun 2012 pada jilid II (Kerajaan Hindu Buddha), jilid III (Kedatangan dan Peradaban Islam), dan jilid IV (Kolonisasi dan Perlawanan). Akan tetapi, di kalangan guru sumber pokok ini masih terbatas, sehingga perlu adanya upaya untuk mengadakan sumber-sumber ini di perpustakaan-perpustakaan sekolah.

Bridging*: Pengembangan Aspek *Context

Pengembangan kedua ditinjau dari aspek konteks. Aspek ini menyangkut sistem pelaksanaan pembelajaran sejarah maritim. Pada aspek ini, minimal terdapat tiga pilar penopang, yaitu (1) guru, (2) strategi pembelajaran, dan (3) fasilitas penunjang. Dalam pembelajaran sejarah maritim, guru memiliki posisi penting. Guru sejarah berperan sebagai penransmisi pengetahuan kesejarahan dan pendorong siswa untuk membangun pengetahuan mereka sendiri (Grant, 2003). Dalam konteks pembelajaran sejarah maritim, pengenalan aspek-aspek kemaritiman perlu diberikan pada guru-guru sejarah. Ini karena dalam pembelajaran sejarah maritim banyak diulas aspek-aspek kemaritiman kemaritiman. Oleh karena itu, pengembangan pengetahuan guru tentang isu-isu aspek-aspek kemaritiman manjadi prasyarat pelaksanaan pembelajaran sejarah maritim.

Pengembangan pengetahuan guru sejarah tentang sejarah maritim dilakukan dengan tiga pendekatan. *Pertama*, menyediakan fasilitas dan akses bagi guru untuk mempelajari konsep kemaritiman dan sejarah maritim. *Kedua*, memacu guru untuk secara aktif mencari referensi di berbagai sumber. *Ketiga*, pendampingan terhadap guru dalam pengembangan pengetahuan tentang sejarah maritim. Ke tiga pendekatan tersebut tidak hanya menjadi tugas guru, tetapi juga melibatkan peran serta *stakeholders* sebagai pendamping guru sejarah.

Di dalam proses pendampingan, beberapa pihak memiliki peran untuk menambah pengetahuan dan pemahaman guru (Ahmad, 2013). *Pertama*, pemerintah berperan dalam hal kebijakan dan penyediaan fasilitas penunjang. *Kedua*, sejarawan berperan dalam pengembangan historiografi sejarah maritim Indonesia. Saat ini sudah banyak muncul sejarawan yang mengembangkan penelitian dalam bidang sejarah maritim. Namun demikian, kajian tentang hubungan pedalaman dan pesisir masih belum banyak diulas. Oleh karena itu, perlu satu gerakan yang mendorong sejarawan mengembangkan kajian sejarah maritim yang dihubungkan dengan wilayah pedalaman.

Ketiga, LPTK (Lembaga Pendidikan Tenaga Kependidikan) berperan dalam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menyiapkan calon guru sejarah yang mampu mengembangkan pembelajaran sejarah maritim. Caranya adalah dengan memberikan pendidikan, pelatihan, dan pendampingan bagi guru dan calon guru sejarah. Salah satu upaya yang dapat dikembangkan oleh LPTK adalah pengembangan mata kuliah Sejarah Maritim. *Keempat*, MGMP (Musyawarah Guru Mata Pelajaran). MGMP berperan sebagai komunitas yang saling menguatkan dan mendukung pengembangan sejarah maritim. *Kelima*, media massa. Media massa berperan sebagai sarana publikasi hasil kajian tentang sejarah maritim dan isu-isu terkait dengan kemaritiman.

Pilar kedua dalam aspek pengembangan konteks adalah strategi pembelajaran. Hasan (2016) mengungkapkan ada beberapa pendekatan yang direkomendasikan dalam pembelajaran sejarah maritim. Untuk wilayah pesisir, guru dapat mengaitkan antara peninggalan kemaritiman di sekitar lingkungan sekolah menjadi sumber belajar. Untuk wilayah pedalaman ada beberapa langkah yang direkomendasikan (1) memperkenalkan laut dan kemaritiman sebagai lingkungan kehidupan bangsa; (2) memperkenalkan jalur perdagangan dan barang dagangan; (3) mengidentifikasi barang-barang dagangan yang berasal dari daerahnya dan berasal dari wilayah lain yang dibawa menyeberang laut (Hasan, 2016:8).

Dalam pengembangan pilar strategi ditawarkan tiga pendekatan dalam pembelajaran (Ahmad, 2013). Pendekatan tersebut adalah (1) pendekatan kronologis-integratif, (2) pendekatan kapita selekta, (3) pendekatan tematis-kronologis.

Pendekatan yang paling sederhana dalam pengembangan pembelajaran sejarah maritim adalah kronologis-integratif. Pada pendekatan ini, materi-materi terkait sejarah maritim Indonesia menjadi bagian dari materi yang telah ada. Tiap mendiskusikan materi tertentu. Selain itu, didiskusikan juga aspek-aspek kemaritiman yang terjadi pada periode tersebut. Konsekuensi dari pendekatan ini adalah perlunya pencarian terhadap aspek-aspek kemaritiman yang terjadi dalam setiap periode.

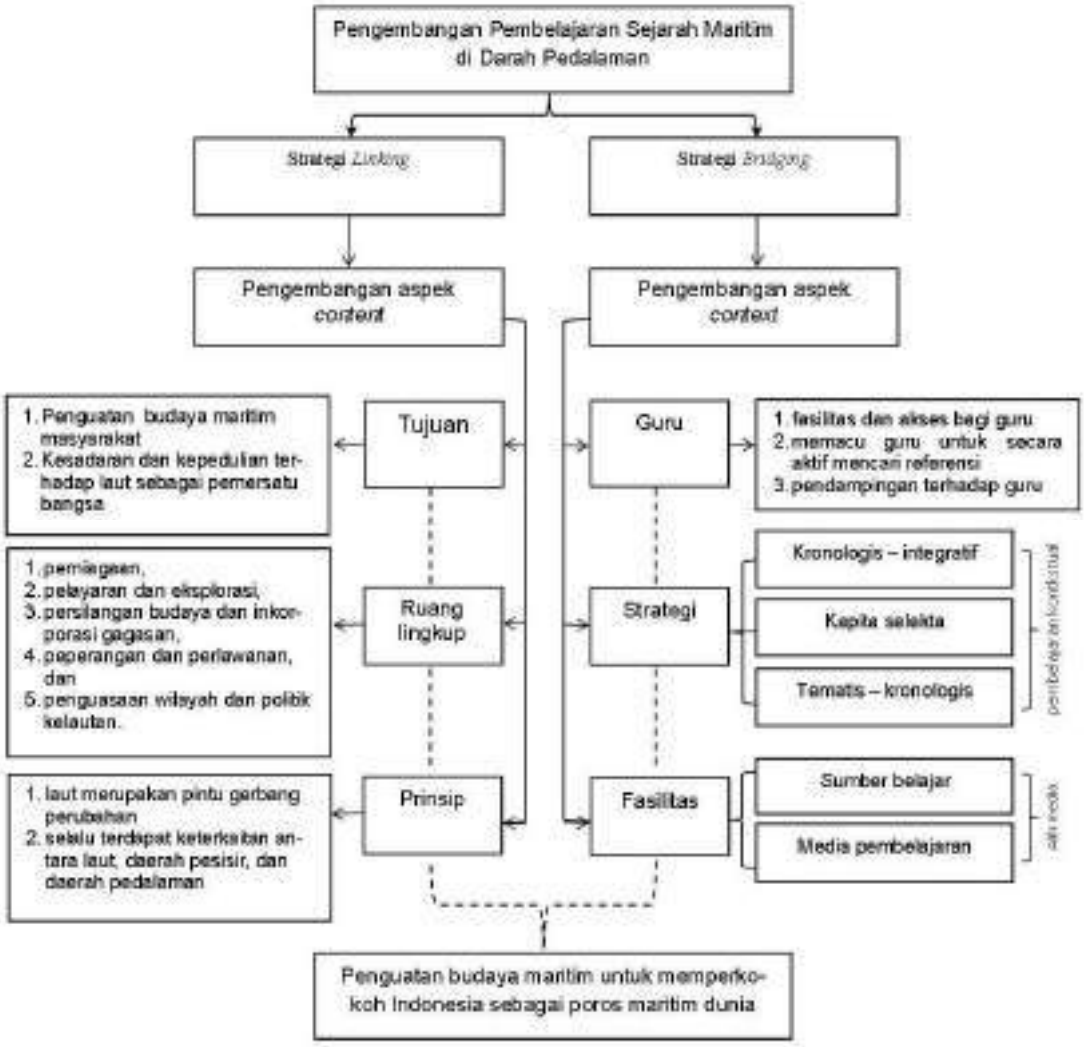
Pendekatan kedua dalam pengembangan pembelajaran sejarah maritim adalah kapita selekta. Berbeda dengan pendekatan pertama yang mengintegrasikan aspek kemaritiman dalam materi yang telah tersedia, pendekatan ini lebih bersifat mandiri. Dalam hal ini perlu dikembangkan satu materi khusus yang menjelaskan perkembangan sejarah maritim dalam berbagai tema untuk setiap periode. Dengan demikian, ada alokasi khusus yang dirancang untuk menjelaskan perkembangan berbagai isu lingkungan. Misalnya adalah ada materi pokok khusus yang menjelaskan tentang sejarah maritim di Indonesia. Materi tersebut berisikan beberapa tema penting yang diambil dari beberapa periode sejarah, mulai prasejarah sampai kontemporer.

Pendekatan ketiga dalam pengembangan pembelajaran sejarah maritim adalah tematis-kronologis (Ahmad, 2013). Secara ideal, pendekatan ini mengulas beberapa tema penting secara terperinci. Tema-tema sejarah maritim dibicarakan dalam beberapa pertemuan khusus. Namun demikian, pengembangan kompetensi dasar baru memerlukan kebijakan baru dalam kurikulum. Pendekatan ini lebih kompleks daripada pendekatan pertama dan kedua. Ini karena pendekatan tematis-kronologis menuntut adanya satu kompetensi dasar khusus yang dialokasikan untuk mendiskusikan tema-tema dalam sejarah maritim.

Ke tiga pendekatan pembelajaran sejarah maritim dapat diimplementasikan melalui berbagai pendekatan dan strategi. Guru dapat memilih berbagai pendekatan, model, dan metode yang disesuaikan dengan karekteristik materi.

Untuk mewujudkan kebermaknaan dalam pembelajaran sejarah maritim, perlu pengaitan materi dengan konteks yang terjadi di sekitar siswa. Konteks mencakup fenomena di masyarakat, peristiwa aktual, permasalahan sosial, isu hangat yang tengah berkembang, jiwa zaman, dan perkembangan keilmuan mutakhir (Ahmad, 2013). Pada daerah berbasis maritim, konteks yang dapat dikem-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Pengembangan Pembelajaran Sejarah Maritim di Daerah Pedalaman

bangkan misalnya berbagai tradisi yang berhubungan dengan laut, seperti sedekah laut. Selain itu, konteks dapat dilihat dari aktivitas nelayan dan pelabuhan yang ada. Akan tetapi permasalahan muncul ketika pembelajaran diterapkan di daerah pedalaman. Konteks yang hendak dikaitkan sangatlah terbatas. Namun demikian, ada alternatif yang dapat dipilih berupa kondisi kekinian yang berhubungan dengan perdagangan, seperti komoditas perniagaan yang berasal dari daerah pesisir yang diperdagangkan di pasar. Apabila memungkinkan, dapat pula dikaitkan antara sungai dan laut sebagai bagian yang terintegrasi. Di sini guru perlu bekerja keras dalam mengaitkan realitas perdagangan saat ini dengan aspek kemaritiman dilihat dari perspektif sejarah.

Pilar ketiga dalam aspek konteks adalah ketersediaan fasilitas belajar. Fasilitas belajar meliputi ketersediaan sumber dan media yang menunjang pembelajaran. Dalam pembelajaran sejarah maritim, sumber belajar yang paling mudah diakses adalah aktivitas terkait aspek kemaritiman yang tengah terjadi saat ini. Guru dapat memanfaatkan internet untuk mendapatkan sumber-sumber mutakhir terkait aspek kemaritiman. Penggunaan media sangat penting untuk mewujudkan atmosfer pembelajaran yang sesuai. Dalam hal ini perlu ada upaya untuk "membawa kehidupan maritim ke dalam kelas" dengan memanfaatkan berbagai media. Media yang dapat dimanfaatkan dalam pemblajaran

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sejarah maritim antara lain gambar-gambar tentang aktivitas dan peninggalan kemaritiman, poster, video dokumenter, dan berbagai media yang dapat diakses dari internet.

SIMPULAN

Pembelajaran sejarah maritim memiliki arti strategis dalam menopang visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Melalui pembelajaran sejarah maritim, penguatan aspek budaya maritim menjadi dimungkinkan. Hal ini dilakukan dengan menganalisis berbagai praktik yang dilakukan oleh masyarakat di masa lalu berhubungan dengan kemaritiman. Namun demikian, pelaksanaan pembelajaran sejarah maritim terkendala ketika disampaikan pada daerah yang tidak berbasis maritim. Untuk itu, perlu ada pendekatan khusus yang dilakukan dalam pembelajaran sejarah maritim. Pendekatan ini difokuskan untuk membangun pemahaman tentang arti penting laut dan perairan dalam sejarah umat manusia. Upaya untuk mewujudkan keterkaitan antara daerah pesisir dan pedalaman dilakukan dengan berdasarkan pada peremis utama bahwa "laut merupakan pintu gerbang perubahan" dan "selalu terdapat keterkaitan antara laut, daerah pesisir, dan daerah pedalaman". Dengan pengembangan fokus tersebut diharapkan tidak ada lagi kesenjangan antara kawasan pedalaman dan pesisir dalam melihat potensi laut sebagai pemersatu bangsa.

UCAPAN TERIMA KASIH

Naskah ini dikembangkan kembali dari makalah berjudul "Menguatkan Visi Kemaritiman melalui Pembelajaran di Wilayah Pedalaman" yang dipresentasikan dalam Konferensi Nasional Sejarah (KNS) X di Jakarta pada 7-10 November 2016. Penulis berterima kasih kepada Prof. Dr. Said Hamid Hasan, M.A., Dr. Saleh As'ad Djamhari, Dr. Umasih, M.Hum., serta seluruh panelis dan peserta KNS yang telah memberikan masukan untuk perbaikan tulisan ini.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmad, Tsabit Azinar. 2013. "Pembelajaran Sejarah berwawasan Lingkungan." *Indonesian Journal of Conservation*, 2(1): 74-83.

Asnan, Gusti. 2007. *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Braudel, Fernand. 1972. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II.* Volume I. Diterjemahkan ke bahasa Inggris oleh Sian Reynolds. New York: Harper & Row.

Grant, S.G.. 2003. *History Lessons: Teaching, Learning, and Testing in U.S. High School Classrooms.* New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.

Hamid. Abd Rahman 2015. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Haryanto, Nur Achmad. 2010. "Kesadaran Masyarakat dan Siswa Sekolah Dasar terhadap Sejarah Maritim di Kabupaten Rembang." *Skripsi*. Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Semarang.

Hasan, Said Hamid. 2016. "Pendidikan Sejarah Maritim." *Makalah*. Disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah (KNS) X di Jakarta 7-10 November 2016.

Kartodirdjo, Sartono. 2014. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium.* Yogyakarta: Penerbit Ombak. Hlm. 10-12, 145.

Lapian, A.B. 1992. "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari". *Pidato Pengukuhan*. Diucapkan pada upacara penerimaan jabatan guru besar luar biasa Fakultas Sastra Univesitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992.

Lapian, A.B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara abad ke-16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu.

Paine, Lincoln. 2013. *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*. New York: Alfred. A. Knopf.

Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2016 Tentang Kompetensi Inti dan Kompetensi Dasar Pelajaran pada Kurikulum 2013 pada Pendidikan Dasar dan Pendidikan Menengah

Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. 2014. Diakses 1 Oktober 2016 dalam http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx.

Raharjo, Supratikno. 2002. *Peradaban Jawa Dinamika Pranata Politik, Agama, dan Ekonomi Jawa Kuno*. Depok: Komunitas Bambu. Hlm. 259.

Statistik Indonesia 2016. Jakarta: Diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik

Sulistiyono, Singgih Tri. 2009. "Historiografi Maritim Indonesia: Prospek dan Tantangan." *Makalah* dipresentasikan pada Seminar Nasional Musyawarah Wilayah II DIY – Jateng yang diselenggarakan oleh Keluarga Mahasiswa Jurusan Sejarah Universitas Negeri Yogyakarta, 8 Mei 2009.

Sulistiyono, Singgih Tri. dkk. 2005. "Model Sosialisasi dan Enkulturasi Nilai-Nilai Kebaharian untuk Memperkuat Integrasi Indonesia sebagai Negara Maritim melalui Pengajaran Sejarah dan Budaya Maritim Nusantara di Sekolah Dasar." *Laporan Penelitian*. Fakultas Sastra Universitas Diponegoro.

Supangat, Agus (Ed). 2003. *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa*. Jakarta: Diterbitkan Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro Semarang dan Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati Departemen Kelautan dan Perikanan.

Thohir, Mudjahirin. 1999. *Wacana Masyarakat dan Kebudayaan Jawa Pesisiran*. Semarang: Penerbit Bendera.

Utomo, Bambang Budi. 2014. "Awal Perjalanan Sejarah menuju Negara Kepulauan." Dalam Dorothea Rosa Herliany, dkk (ed). *Arus Balik Memori Rempah dan Bahari Nusantara Kolonial dan Poskolonial.* Yogyakarta: Penerbit Ombak. Hlm. 1-43

Wasino. 2005. Tanah, *Desa, dan Penguasa: Sejarah Pemilikan dan Penguasaan Tanah di Pedesaan Jawa.* Semarang: Unnes Press.

Zuhdi, Susanto. 2006. "Laut, Sungai dan Perkembangan Peradaban: Dunia Maritim Asia Tenggara, Indonesia dan Metodologi Strukturis." *Makalah*. Disampaikan dalam Konferensi Nasional Sejarah VIII, Jakarta 14-16 November 2006.

Informan

Arifin Suryo Nugroho, M.Pd. Ketua Prodi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Muhammadiyah Purwokerto, korespondensi elektronik pada 9 September 2016.

Azizah Ariani, S.Pd.Gr., Guru IPS di SMK Mandiraja, Banjarnegara, korespondensi elektronik pada 9 September 2016.

Heni Purwono, M.Pd., Guru Sejarah SMA N 1 Sigaluh Banjarnegara sekaligus Ketua MGMP Sejarah Kabupaten Banjarnegara, korespondensi elektronik pada 9 September 2016.

Sri Utari, S.Pd, Guru Sejarah di SMA N 1 Banjarnegara, korespondensi elektronik pada 9 September 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL
MEDIA HUKUM
VOL.24 NO.1 / JUNI 2017

DOI: 10.18196/jmh.2017.0085.14-23

Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional di Indonesia

Dhiana Puspitawati, Kristiyanto

DATA NASKAH
Masuk: 2 Februari 2017
Diterima: 24 Maret 2017
Terbit: 1 Juni 2017

KORESPONDEN PENULIS:
Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
Jl. MT. Haryono 169 Malang 65145,
Telp. (0341) 553898 Fax. (0341) 566505
E-mail: dhiana@ub.ac.id

ABSTRACT

Located between two continents and two oceans, Indonesia is vulnerable to various transnational crimes. Hence, the concept of maritime security emerged. This paper focuses on three crucial matters, maritime delimitation, IUU Fishing as well as piracy and armed robbery at sea. This research aims to analyze the urgency of national maritime security legal framework in Indonesia. This research uses normative method with statute approach and comparative approach. It is submitted that although regional dan international cooperation is important to address maritime threats, national legal instrument is also necessary. Unfortunately, Indonesia still does not have comprehensive national legal instrument in place. Thus, it is argued that Indonesia should formulate specific policy and national legal frameworks in addressing maritime threats completed with certain measures for each threats as well as point out which institutions competent in handling each threats.

Keywords: Maritime Security, Sovereignty, IUU Fishing, Piracy, Armed Robbery at sea

ABSTRAK

Penelitian ini memfokuskan pada kajian urgensi pengaturan keamanan maritim nasional di Indonesia, yang memfokuskan pada tiga hal, yaitu perbatasan wilayah laut, *IUU Fishing*, serta perbuatan perompakan dan kekerasan bersenjata di laut. Penelitian ini bertujuan menganalisa urgensi penetapan kerangka hukum nasional dalam keamanan maritime, dan metode yang digunakan adalah normatif dengan pendekatan perundang-undangan serta studi komparasi. Hasil studi yang telah dilakukan yaitu: meskipun kerjasama internasional dan regional sangat penting dalam keamanan maritim, ketersediaan instrumen hukum nasional tentang keamanan maritim sangat diperlukan. Sayangnya, Indonesia belum memiliki instrumen hukum tersebut. Oleh karena itu, disarankan agar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia merumuskan intrumen hukum yang mengatur akan ancaman maritim dengan mekanisme penanganan masing-masing dan institusi penegak hukum masing-masing.
Keywords: Keamanan Maritim, Kedaulatan, IUU Fishing, Perompakan, Kekerasan Bersenjata di laut

I. PENDAHULUAN

Pada era globalisasi, meskipun *paperless transaction* lebih disukai, proses perdagangan internasional tetap membutuhkan pengiriman barang ke tempat tujuan (Dhiana dan Nurdin, 2014:239). Walaupun tersedia setidaknya enam macam moda transportasi dalam mendukung terselenggaranya perdagangan internasional, transportasi laut masih menjadi pilihan utama para pelaku perdagangan internasional. Berdasarkan *time utility* dan *cost utility* transportasi laut menjanjikan kapasitas dan kualitas yang tinggi. Walaupun biaya tetap *(fix cost)* cukup tinggi, biaya ikutan *(variable cost)* sangatlah rendah. Hal inilah yang menyebabkan 90% perdagangan internasional dilaksanakan melalui laut dengan menggunakan kapal sebagai alat pengangkutan barang. Meskipun demikian, dari sudut pandang keamanan, lingkungan maritim sangatlah rentan akan tindakan kejahatan terutama kejatahan lintas negara (*transnational crime*). Dari sinilah muncul konsep keamanan maritim atau biasa dikenal dengan *maritime security*.

Meskipun belum ada definisi universal tentang keamanan maritim, konsep keamanan maritim masih terus berkembang mencari bentuknya baik di ranah internasional maupun nasional (Keliat, 2009:2). Bautista mengatakan bahwa pengertian sempit *maritime security* mencakup perlindungan terhadap integritas wilayah suatu negara (Bautista, 2013). Dalam perkembangannya, *maritime security* meliputi ancaman maritim yang mencakup *traditional maritime security,* seperti: bajak laut (*piracy*) dan perampokan bersenjata di laut *(armed robbery at sea)*, peredaran obat-obat terlarang *(drug trafficking)* (Bateman, 2006:28), perdagangan manusia *(people smuggling) (*Andreas Schloenhardt, 2003); *terorisme* (Bateman, 2006:77), dan kejahatan lintas negara lainnya. *Maritime security* terus berkembang dan mencakup juga ancaman terhadap lingkungan laut dalam kaitannya dengan polusi laut, baik polusi yang berasal dari aktifitas di daratan maupun polusi akibat pengoperasian kapal (David, 2006), meningkatnya lalu lintas pelayaran (Joon, 2003:61), *illegal unreported unregulated (IUU) fishing (*OECD, 2004), dan juga perubahan iklim *(climate change)* (Melinda, 2007:1).

Letak geografis Indonesia pada posisi silang, yaitu antara dua benua, Australia dan Asia serta antara dua samudra, Hindia dan Pasifik membuat perairan Indonesia sebagai pusat pelayaran internasional dalam rangka perdagangan internasional dan juga menjadikan perairan Indonesia rentan akan berbagai macam ancaman keamanan sebagaimana disebutkan di atas. Dengan demikian sangat diperlukan pengaturan hukum dalam menghadapi berbagai ancaman keamanan maritim. Akan tetapi, tidak semua negara mempunyai kerangka hukum secara nasional yang spesifik mengatur tentang ancaman terhadap keamanan maritim ini. Indonesia belum mempunyai kerangka hukum/ aturan hukum nasional yang secara spesifik mengatur penegakan hukum terhadap ancaman maritim yang menyeluruh, baik secara susbstansi maupun mekanisme. Hal ini berbeda dengan Australia yang sudah mempunyai kerangka hukum/ aturan hukum nasional yang secara spesifik mengatur penegakan hukum terhadap ancaman maritim yang menyeluruh, yang biasa dikenal dengan GAMSA (*Guide to Australian Maritime Security Arrangement*). Selama melakukan penegakan hukum di laut, Indonesia (dalam hal ini TNI-AL) hanya berpegang pada Peraturan KSAL No. 32 Tahun 2009 tentang Prosedur Tetap Penegakan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Wilayah Laut Yurisdiksi Nasional oleh TNI-AL (PerKSAL No 32 Tahun 2009). Tentunya ketentuan semacam ini hanya berlaku sebagai pegangan intern TNI-AL saja.

Untuk itu, penelitian ini fokus pada urgensi pengaturan keamanan maritim secara nasional *(maritime security arrangement)* dan mengusulkan bentuk aturan hukum yang sesuai dengan Indonesia guna menghadapi ancaman terhadap keamanan maritim. Dari uraian sebagaimana dikemukakan pada latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: (1) apa urgensi pengaturan keamanan maritim nasional *(national maritime security arrangement)* di Indonesia?, dan (2) apakah instrument hukum tentang keamanan maritime di Indonesia sudah cukup memadai untuk menghadapi ancaman maritime yang ada?.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

II. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan studi komparasi. Inisiasi-inisiasi serta kerjasama-kerjasama yang sudah dilakukan Indonesia baik internasional maupun regional dalam menghadapi berbagai ancaman maritim dan akibat hukumnya terhadap keamanan maritim di Indonesia akan dianalisa. Selanjutnya, penelitian ini akan mengadakan studi komparasi dengan Australia, sebagai negara pantai terdekat yang sudah mempunyai aturan secara nasional yang secara spesifik mengatur tentang keamanan maritim.

III. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim

Keamanan maritim mencakup berbagai tindakan yang bervariasi yang meliputi baik kejahatan maupun kegiatan ilegal yang dilakukan di laut sampai permasalahan mengenai sengketa batas wilayah laut. Keamanan maritim *(maritime security)* acapkali dianggap sebagai konsep yang tidak definitif. Dalam perkembangannya, keamanan maritim meliputi berbagai sektor, baik sektor publik, privat, nasional, internasional guna tercapainya ketertiban di laut. Meskipun tidak ada keseragaman dalam mendefinisikan keamanan maritim, sebagaimana dijelaskan sebelumnya, keamanan maritim (CSDP, 2010) harus dibedakan dari keselamatan maritim. Tercapainya keamanan maritim dan keselamatan maritim akan mewujudkan suatu kesiagapan maritim yang baik yang biasa disebut dengan *Maritime Domain Awareness*. Goward selanjutnya menggambarkan suatu tabel untuk menunjukkan aspek-aspek apa sajakah yang harus ada untuk mewujudkan *Maritime Domain Awareness* (MDA) yang baik sebagai berikut (Goward, 2006):

Selanjutnya Wibawa (2016) mengatakan setidaknya ada 3 isu utama dalam keamanan maritim, yaitu permasalahan perbatasan wilayah laut, *Illegal, Unregulated and Unreported Fishing (IUU Fishing)* serta pembajakan dan tindak kekerasaan di laut *(piracy and armed robbery at sea).* Dengan ketidakjelasan perbatasan wilayah laut, maka dalam pelaksanaannya akan terjadi insiden *IUU Fishing* karena tidak jelasnya wilayah laut tersebut merupakan wilayah laut negara mana. Sementara itu, *piracy* dan *armed robbery at sea* merupakan tindak kejahatan yang sudah ada sejak lama di wilayah laut. Keamanan maritim yang dimaksud dalam penelitian ini hanya fokus pada tiga hal tersebut, yakni perbatasan wilayah laut, *IUU Fishing* serta pembajakan dan tindakan kekerasan di laut.

Tabel 1.
Aspek-aspek yang harus diperhatikan untuk mewujudkan MDA

Keselamatan	• Keselamatan Maritim • *Search and Rescue*
Keamanan	• Kesiapan pertahanan • Keamanan Pelabuhan, Alur laut dan Pesisir • Larangan perdagangan obat terlarang • Larangan *illegal migration* • Penegakan Hukum yang lainnya
Stewardship	• Perlindungan Lingkungan Laut • Perlindungan sumber daya kelautan • Rambu-rambu Navigasi • *Ice Operations*

Sumber: D.A. Goward, Maritime Domain Awareness Integration Challenges, SLAAD 2008

1. Isu Keamanan Maritim di Perairan Indonesia

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar berbatasan wilayah laut dengan 10 negara tetangga, yaitu Malaysia, Singapore, Thailand, Vietnam, Filipina, Timor Leste, Australia, India, Palau dan Papua Nugini. Dengan demikian, untuk menghadapi ancaman maritim yang ada perbatasan wilayah laut yang jelas sangat penting. Meskipun beberapa perbatasan wilayah laut sudah diselesaikan, masih banyak juga perbatasan wilayah laut yang belum disepakati, yang menyebabkan terjadinya insiden-insiden *IUU Fishing* karena perbedaan persepsi atas wilayah laut, terutama di wilayah perbatasan laut antara Indonesia dan Malaysia serta Indonesia dan Singapura.

Masih adanya perbatasan laut yang belum disepakati, menimbulkan rawan konflik dengan negara yang berbatasan, kejahatan internasional merupakan salah satu ancaman bagi Indonesia. Perbatasan wiayah laut antara Indonesia dan negara tetangga pada umumnya saling bersinggungan di ZEE dan landas kontinen. Batas wilayah laut yang sudah selesai dilakukan dan disepakati di semua segmen hanya batas wilayah laut antara Indonesia dan Singapura serta dengan Papua Nugini. Sementara batas wilayah laut, dalam hal ini batas ZEE dan landas kontinen antara Indonesia dengan Malaysia, Filipina, India, Thailand, Vietnam dan Palau

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

belum ada selesai. Meskipun beberapa perundingan sudah dilakukan dan sudah disepakati di beberapa titik, sementara dengan Australia juga telah dilakukan perjanjian batas wilayah laut lengkap dengan perjanjian kerjasama baik dalam hal kedaulatan dan pengelolaan sumber daya laut. Sedangkan dengan Timor Leste akan dimulai perundingan batas wilayah laut dengan segera, mengingat sebelumnya hanya dilakukan perjanjian pada batas wilayah darat.

Dengan demikian sudah tentu perairan di daerah perbatasan yang masih belum disepakati akan berpotensi terhadap munculnya berbagai ancaman maritime seperti *IUU Fishing, Illegal logging, Smuggling, Human Trafficking* dan sejenisnya. Garis batas yang belum disepakati juga akan mengakibatkan keragu-raguan bagi penegak hukum di laut dalam upaya penegakan hukum di laut. Belum adanya kesepakatan pada titik-titik wilayah perbatasan laut tertentu inilah yang menyebabkan banyak insiden *IUU Fishing*. Pada tahun 2014 tercatat lebih dari 100 kapal ikan asing yang melakukan *IUU Fishing* di Indonesia yang menyebabkan kerugian Indonesia sekitar 24 milyar Dollar (Steve, "Indonesia Declares War on Illegal Foreign Fishing Vessels", diakses di <http://www.voanews.com/content/indonesia-declares-war-on-illegal-foreign-fishing-vessels/2570346.html>, pada14 July 2016).

Selanjutnya, tentang pembajakan dan kekerasan di laut atau *piracy and armed robbery at sea*, kawasan perairan di Asia Tenggara menduduki peringkat kedua di dunia untuk kawasan paling rawan pembajakan dalam kurun waktu 2008-2012 (ICC IMB, 2012). Sementara itu, di antara negara-negara di Asia Tenggara, perairan Indonesia merupakan perairan paling berbahaya dikarenakan angka terjadinya *piracy and armed robbery at sea* paling tinggi ditemukan di perairan Indonesia, terutama di Selat Malaka. Angka ini semakin hari semakin meningkat dan perairan Indonesia tetap menempati peringkat pertama. Data yang diambil pada tahun 2015 malah menunjukkan perairan Indonesia yang menduduki peringkat pertama dalam kawasan paling rawan *piracy dan armed robbery at sea*, mengalahkan Nigeria. Meskipun keamanan maritim pada umumnya memerlukan kerjasama regional maupun internasional, namun tersedianya hukum nasional juga diperlukan terutama dalam mendukung upaya penegakan hukum terhadap ancaman-ancaman maritim yang ada. Sebelum menganalisa kerangka hukum nasional, kerjasama regional yang sudah ada akan dianalisa terlebih dahulu.

2. Respon secara Regional dan Nasional

Pada tingkat regional, sudah banyak dilakukan kerjasama-kerjasama dalam penanggulangan terhadap semua ancaman maritim yang terjadi (Johnson, 2005: 202). Sebenarnya kerjasama regional yang dilakukan tidak melulu karena kedekatan letak geografis negara akan tetapi lebih kepada fungsi dari kerjasama tersebut. Hal ini dapat dilihat dari pengaturan secara regional yang disebut *Regional Cooperation Agreement against Piracy and Armed Robbery (ReCAAP)* yang dimotori oleh AS, Jepang dan Singapore sebagai satu instrumen dalam mencegah dan menekan pembajakan dan perampokan bersenjata di Asia, sayangnya Malaysia dan Indonesia tidak turut serta dalam perjanjian tersebut.

Sebagai organisasi regional di kawasan Asia Tenggara, ASEAN tidak tinggal diam akan ancaman maritim yang terjadi di perairan Asia Tenggara. ASEAN telah membentuk beberapa forum diantaranya ASEAN *Maritime Forum* (AMF), ASEAN *Regional Forum Inter-Sessional Meeting* (ARF-ISM) *on Maritime Security* dan *Maritime Security Expert Working Group* (MSEWG) (Bateman, 2013:16). Sayangnya mekanisme yang dimiliki ASEAN belum sampai pada implementasi di lapangan dalam mencegah dan menanggulangi ancaman terhadap keamanan maritim, akan tetapi masih dalam tataran dialog kebijakan dan norma berupa seminar-seminar serta *workshop* dan *roundtable meeting* saja. Upaya-upaya tersebut masih dalam batasan dialog kebijakan dan perumusan-perumusan kerjasama lanjutan.

Keliat (2009) mengatakan bahwa sulitnya implementasi kerjasama tersebut dalam tataran operasional adalah enggannya suatu negara melibatkan pihak luar dalam melakukan pengamanan wilayah lautnya. Hal ini mengingat adanya prinsip kedaulatan negara yang absolut dan eksklusif. Meskipun demikian, sebenarnya mekanisme yang dilakukan ASEAN cakupannya lebih luas daripada konsep *maritime security* yang dirumuskan oleh PBB. Hal ini dikarenakan konsep *maritime security* yang dirumuskan oleh ASEAN sudah mencakup lingkungan laut dan kegiatan penangkapan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ikan illegal. Sayangnya apa yang dihasilkan ARF tidak mengikat hanya pada tataran kebijakan yang mengutamakan *Community Based Management* yang kurang efektif untuk tataran operasional.

Selanjutnya, secara nasional, upaya Indonesia dalam menanggulangi *IUU Fishing* adalah dikeluarkannya kebijakan 'penenggelaman kapal' yang terlibat dalam IUU Fishing khususnya untuk kapal berbendera asing (Jokowi, "Tenggelamkan Kapal Pencuri Ikan!", <http://nasional.kompas.com/read/2014/11/18/13004411/Jokowi. Tenggelamkan.Kapal.Pencuri.Ikan>, diakses pada 14 Juli 2016). Kebijakan penenggelaman kapal tersebut dituangkan dalam Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, namun kebijakan ini tentu saja bertentangan dengan ketentuan UNCLOS 1982.

Sementara itu, dalam hal menanggulangi *piracy and armed robbery at sea* Indonesia belum melakukan upaya untuk membentuk hukum nasional maupun menyesuaikan hukum nasional yang sudah ada dengan ketentuan-ketentuan internasional yang ada. Selain UNCLOS 1982, instrumen Hukum Internasional yang mengatur *piracy and armed robbery at sea* lainnya adalah *Convention for the Suppresion of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (Konvensi SUA) tahun 1988 dan protokolnya. Konvensi ini merupakan salah satu instrumen hukum yang digunakan untuk memerangi tindakan-tindakan ilegal yang dilakukan di laut termasuk pembajakan terhadap kapal. Berbeda dengan Pasal 101 UNCLOS 1982, Konvensi SUA ini tidak mempertimbangkan motif dibalik tindakan pembajakan yang dilakuan (Supriyanto, 2012:28). Tidak seperti pengaturan dalam UNCLOS 1982 yang mensyaratkan adanya dua kapal serta harus terjadi di laut bebas untuk ruang lingkup tindakan pembajakan, Konvensi SUA berlaku pula pada serangan yang dilakukan di kapal yang mana kapal tersebut berlayar atau dijadwalkan berlayar menuju, melalui atau dari perairan diluar batas laut teritorial dari negara pantai; atau berlaku ketika pelaku penyerangan/yang diduga sebagai pelaku ditemukan di dalam wilayah dari negara peserta.

Pasal 10 ayat (1) Konvensi SUA menguraikan bahwa negara bertanggung jawab untuk mengadili atau mengekstradisi pelaku yang melakukan salah satu atau lebih dari kejahatan yang tercantum dalam pasal 3 Konvensi ini. Lebih lanjut, Pasal 11 ayat (1) Konvensi SUA menjelaskan bahwa dalam Pasal 3 yang dapat di ekstradisi berdasarkan perjanjian ekstradisi antara negara-negara. Pada kasus negara yang tidak memiliki perjanjian ekstradisi, maka konvensi melalui Pasal 11 ayat (2) memungkinkan negara untuk menggunakan Konvensi SUA sebagai dasar hukum ekstradisi (Harrelson, 2010:313). Sayangnya, negara-negara di kawasan Asia Tenggara masih banyak yang belum meratifikasi konvensi dan protokol tambahan dari *The SUA Convention* ini. Indonesia, Malaysia dan Thailand yang merupakan negara dimana perairan yurisdiksinya banyak terjadi kasus pembajakan dengan jumlah yang cukup signifikan.

B. Ketentuan Hukum Nasional tentang Keamanan Maritim

1. Keamanan Maritim di Indonesia

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa belum disepakatinya beberapa wilayah laut sebagai perbatasan wilayah laut antara Indonesia dan negara-negara tetangga dapat menimbulkan konflik serta semakin rentannya perairan Indonesia akan ancaman maritim seperti *IUU Fishing* serta *piracy and armed robbery at sea.* Ketidakpastian perbatasan wilayah laut juga merupakan salah satu sebab sulitnya penegakan hukum yang dilakukan apabila terjadi insiden-insiden yang terkait dengan perbatasan wilayah laut. Meskipun demikian, bukan berarti Indonesia tidak berpegang pada suatu peta resmi dalam penegakan hukum di laut. Untuk wilayah laut yang belum disepakati, maka masing-masing pihak akan mengeluarkan peta klaim sepihak terhadap wilayah tersebut dan secara bersama-sama melakukan *joint-patrol* di wilayah tersebut. Tentu saja akan terjadi banyak konflik terutama di wilayah yang belum disepakati, terutama jika menyangkut pemanfaatan sumber daya laut.

Selanjutnya, dalam masalah pemanfaatan wilayah laut di ZEE Bab V UNCLOS 1982 menayatakan bahwa negara pantai diberi hak berdaulat untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam. Negara pantai diperbolehkan untuk membuat aturan hukum sendiri dan dapat diberlakukan di ZEE, khusus tentang eksplorasi dan eksploitasi sumber daya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

alam. Inilah yang disebut dengan hak berdaulat negara pantai di ZEE, yaitu hak eksklusif negara untuk memberlakukan hukumnya dalam bidang tertentu di wilayah yang bukan wilayah kedaulatannya. Pasal 73 UNCLOS 1982 juga memberikan hak kepada negara pantai dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan negara lain di ZEE, yang meliputi melakukan pemeriksaan kapal yang dicurigai dengan cara menaiki kapal dan memeriksa dokumen kelengkapan kapal serta melakukan penangkapan, jika diperlukan. Meskipun demikian, terdapat batasan terhadap penegakan hukum yang dilakukan Negara pantai, yaitu tidak mengenakan hukuman penahanan ataupun hukuman badan lainnya terhadap pelaku (UNCLOS, 1982). Pasal 73 UNCLOS 1982 mengatur bahwa terhadap pelnggaran yang terjadi di ZEE negara pantai tidak boleh mengenakan suatu *'corporal punishment'* atau hukuman badan terhadap pelaku pelanggaran. Dalam hal ini, meskipun tidak diatur siapa yang disebut pelaku pelanggaran, penenggelaman kapal tetap bisa dikatakan sebagai hukuman badan atau *'corporal punishment'*.

Dalam pengaturan hukum nasional, permasalahan perikanan di atur dalam Undang-Undang No.45 Tahun 2009 (UU No. 45/ 2009). Dalam salah satu ketentuannya yaitu Pasal 69 UU No.45/2009 dikatakan bahwa pihak yang berwenang dapat melakukan penelnggelaman kapal atas kapal yang sudah terbukti melakukan *IUU Fishing*. Selanjutnya Pasal 76 (A) UU No. 45/ 2009 menyebutkan bahwa penenggelaman kapal dapat dilakukan sesudah ada penetapan atau persetujuan pengadilan. Meskipun terdapat dasar hukum dalam penenggelaman kapal, akan tetapi hal ini harus dilihat kesesuaiannya dengan ketentuan UNCLOS 1982. Meskipun UNCLOS memberikan hak kepada negara pantai untuk merumuskan dan memberlakukan hukumnya sendiri dalam hal eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam, Pasal 73 UNCLOS 1982 dengan jelas mengatakan bahwa hukuman yang diberikan kepada pelaku pelanggaran di ZEE tidak boleh berupa penahanan atau hukuman badan lainnya.

Pembakaran kapal sebagai hukuman dapat dikatakan merupakan hukuman badan, kapal dalam hal ini bukan saja berfungsi sebagai alat bukti belaka. Sayangnya, tidak ada ketentuan secara eksplisit siapa yang disebut sebagai pelaku dalam pelanggaran yang dilakukan di ZEE, apakah para nelayan yang melakukan *IUU Fishing* atau kapal yang digunakan, mengingat dalam hukum maritim kapal dianggap sebagai subyek hukum (Bjunme dan Catherine, 2007), karena pada dasarnya hukum maritim mengatur segala sesuatu yang berhubungan dengan kapal dan pengoperasiannya. Hukum maritim merupakan hukum yang fokus utamanya adalah kapal. Dengan demikian, sangat penting jikalau Indonesia harus memikirkan kembali tentang kesesuaian UU No. 45/ 2009 dengan ketentuan dalam UNCLOS 1982 terutama ketentuan mengenai ZEE.

Selanjutnya, dalam hal *piracy and armed robbery at sea* satu-satunya peraturan perundangan tentang pembajakan dapat ditemukan dalam hukum Pidana Indonesia yaitu dalam Kitab Undang-Undang Hokum Pidana (KUHP). Akan tetapi ketentuan tentang pembajakan yang diatur dalam KUHP sudah tidak sesuai lagi. KUHP merupakan produk peninggalan pemerintah Belanda yang berlaku berdasarkan asas konkordansi. Saat ini ketentuan Belanda yang dituangkan dalam KUHP sudah tidak berlaku lagi di Belanda, sementara itu ketentuan-ketentuan dalam KUHP masih tetap berlaku di Indonesia. Ketentuan masalah pembajakan diatur dalam Bab XXIX KUHP yang dikategorikan sebagai kejahatan pelayaran. Disamping itu, ketentuan tentang pembajakan yang diatur dalam KUHP tidak sesuai dengan definisi pembajakan atau piracy yang diatur dalam UNCLOS 1982. Pasal 101 UNCLOS 1982 secara eksplisit menyebutkan bahwa tindakan piracy adalah tindakan kekerasan yang dilakukan di laut bebas, bukan berarti tindakan tersebut bebas dari hukum. Hal ini diatur dalam Pasal 105 UNCLOS 1982 tentang diberlakukannya asas jurisdiksi universal terhadap *piracy*, sehingga semua Negara bisa menegakkan jurisdiksinya atas *piracy*. Sebaliknya, Pasal 438 KUHP mengatur bahwa pembajakan atau tindakan bajak laut adalah tindakan kekerasan yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia dan bukan di laut bebas.

Selanjutnya Pasal 439 dan 440 KUHP mengatur tentang *locus delicti piracy* dan *armed robbery at sea*. Menurut KUHP *piracy* dan *armed robbery at sea* merupakan kejahatan yang dilakukan di perairan pedalaman, seperti sungai serta perairan Indonesia. Selanjutnya menurut KUHP yang dimaksud dengan perairan Indonesia adalah perairan Indo-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nesia sebagaimana dimaksud oleh *Territorial zee en Maritieme Kringen Ordonantie 1939 (TZMKO 1939)*, yang hanya memberikan negara pantai laut territorial seluas 3 mil laut saja. Sementara itu, sejak Indonesia merdeka TZMKO 1939 sudah dinyatakan tidak berlaku lagi dan diganti dengan UU No.4/Prp/ 1960 tentang perairan Indonesia dan yang sudah diganti lagi dengan UU No. 6 Tahun 1996 tentang hal yang sama. UU No. 6 Tahun 1996 telah mengadopsi zona-zona maritim yang diatur dalam UNCLOS 1982, yang mana suatu negara pantai diberikan hak beberapa zona maritim dengan kewenangannya masing-masing. Dengan demikian, aturan KUHP tentang pembajakan di laut sudah tidak relevan lagi dengan perkembangan jaman dan dengan demikian bisa dikatakan hal tersebut tidak dapat berlaku lagi. Dengan kata lain, Indonesia tidak dapat mengadili pelaku *piracy* maupun *armed robbery at sea* karena memang tidak ada hukum nasional untuk itu. KUHP Bab XXIX tidak dapat dijadikan dasar hukum dalam memeriksa perkara *piracy* dan *armed robbery at sea.*

Ketentuan hukum lainnya yang relevan dengan masalah tersebut adalah UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini dikatakan sebagai *Indonesian Maritime Act*, namun UU No. 17/ 2008 tidak mengatur tentang keamanan maritim dan tidak juga mengatur tentang pembajakan dan tindakan kekerasan di laut. Dengan demikian bisa dikatakan bahwa secara nasional Indonesia tidak mempunyai kerangka hukum yang spesifik tentang keamanan maritim, yang mencakup semua ancaman maritim yang ada. Meskipun demikian, bukan berarti Indonesia tidak melakukan apapun untuk menghadapi ancaman maritim, khususnya *piracy*. Disamping aktif dalam kerjasama regional maupun internasional dalam menghadapi ancaman maritime, Indonesia mempunyai aturan teknis tentang bagaimana menghadapi ancaman maritim, yaitu Peraturan KSAL Nomor PerKSAL/32/V/2009 tanggal 4 Mei 2009 tentang Prosedur Tetap Penegakan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Wilayah Laut Yurisdiksi Nasional oleh TNI AL. PerKSAL ini dibuat sebagai peraturan pelaksana dari PAsal 9 UU No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia. Namun, PerKSAL ini hanya merupakan pedoman teknis bagi TNI-AL (KSAL, 2009) dalam melakukan penegakan hukum di laut dan tidak bisa dikatakan sebagai kebijakan nasional maupun ketentuan hukum Indonesia tentang keamanan maritim. Disamping itu, PerKSAL ini hanya digunakan oleh TNI-AL, padahal institusi penegak hukum di laut bukan hanya TNI-AL, dan PerKSAL ini tidak dapat digunakan oleh institusi penegak hukum di laut non TNI-AL.

2. Perbandingan dengan Australia

Guna memperoleh gambaran akan kerangka hukum yang komprehensif untuk keamanan maritim yang mencakup semua jenis ancaman maritim, maka studi perbandingan harus dilakukan. Dalam hal ini perbandingan dilakukan dengan melihat kerangka hukum yang dimiliki oleh Australia. Hal ini disebabkan karena Australia merupakan negara terdekat dari Indonesia yang sudah mempunyai kerangka hukum yang komprehensif yang mencakup semua jenis ancaman maritim dalam suatu dokumen yang disebut *Guide to Australian Security Arrangement* (GAMSA). GAMSA merupakan dokumen *multi-egency* yang berfungi sebagai kerangka keamanan maritime Australia. Dokumen ini mengatur secara detail tentag berbagai jenis ancaman maritim lengkap dengan masing-masing institusi penegak hukumnya untuk jenis ancaman maritime yang berbeda. Misalnya, institusi yang mempunyai kewenangan untuk mengatsai *IUU Fishing* akan berbeda dengan institusi yang akan menangani pembajakan di laut, pengaturan semacam ini tidak ditemukan di Indonesia.

GAMSA memisahkan antara institusi primer dan sekunder. Institusi primer bertanggungjawab dalam mengatur terhadap ancaman maritime tertentu, sedangkan institusi sekunder bertanggungjawab memberikan nasehat/ kebijakan terhadap ancaman maritim yang ada. Tiap Bab dalam GAMSA mengatur dengan detail masing-masing ancaman maritim lengkap dengan institusi mana yang bertanggung jawab. Tidak seperti PerKSAL, GAMSA dapat diterapkan secara nasional, bukan hanya digunakan dikalangan Angkatan Laut saja. Dengan demikian ada keseragaman dalam menghadapi ancaman maritim guna menegakkan keamanan maritim, tanpa adanya tumpang tindih kewenangan, khususnya dalam penegakan hukum di laut. Model seperti inilah yang seharusnya di adopsi oleh Indonesia sehingga ada keseragaman dalam menghadapi ancaman maritim dan dalam melakukan penegakan hukum di laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

GAMSA juga mengatur secara detail para *stakeholder* terkait dengan pengamanan-pengamanan maritim yang harus dilakukan dan peran apa yang bisa mereka lakukan dalam menghadapi berbagai ancaman maritim yang ada. Disamping itu, mekanisme teknis penegakan hukum, GAMSA juga mengatur aspek administrasi dan hukum dari masing-masing ancaman maritim yang timbul. Dalam GAMSA juga diuraikan kerjasama apa yang sudah dilakukan Australia baik secara internasional maupun nasional dalam mengatasi ancaman maritime dan bagaimana hukum nasionalnya harus menyesuaiakn dengan kesepakatan-kesepakatan yang sudah dibuat oleh Australia dengan negara lain. Dalam GAMSA juga dirumuskan definisi maupun ruang lingkup dari masing-masing ancaman maritim sehingga dalam penegakan hukumnya secara nasional sudah ada kesamaan persepsi seluruh pihak yang berwenang dalam penegakan hukum akan suatu tindakan ancaman maritime tertentu. Daerah-daerah dimana merupakan *Marine Protected Areas* (MPA) juga diurutkan secara sitematik lengkap dengan mekanisme perlindungan dan pengawasannya serta institusi yang bertanggungjawab, demikian juga dengan masing-masing ancaman maritim yang ada.

Hal yang dapat diambil untuk diterpakan di Indonesia adalah model pengaturan institusi yang berwenang dalam penanganan ancaman maritim. Dipisahkannya antara institusi primer dan sekunder mungkin bisa mengantisipasi tumpang tindihnya kewenangan dalam penegakan hukum, khususnya penegakan hukum di laut. Meskipun Indonesia telah mempunyai Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla) akan tetapi mekanisme kerja dari Bakamla dan institusi penegak hukum lainnya belum terintegrasi sehingga menyebabkan kesulitan dalam praktek di lapangan. Model dari GAMSA dapat diadopsi Indonesia sehingga Indonesia mempunyai *legal framework* yang dapat diberlakukan dan dapat dijadikan pegangan bagi semua instansi penegak hukum di laut bukan hanya Angkatan Laut saja.

Definisi dan ruang lingkup dari setiap ancaman maritim yang ada juga harus dituangkan dalam bentuk kerangka hukum yang terintegrasi sehingga tidak terjadi perbedaan intepretasi dalam menentukan suatu ancaman maritim. Dengan adanya kerangka hukum yang terintegrasi lengkap dengan institusi yang berwenang, penegakan hukum akan berbagai ancaman maritime akan dapat mudah dilakukan oleh seluruh penegak hukum di laut.

Selanjutnya, bervariasinya ancaman maritim yang ada mendorong suatu negara untuk mempunyai suatu pengaturan yang komprehensif dan *multy-agency* tentang mekanisme menghadapi ancaman maritim dalam suatu kerangka hukum. Indonesia dapat mengadopsi praktek yang dilakukan oleh Australia yang telah memiliki *legal framework* yang baik dalam mengatur keamanan maritim negaranya. Sehingga sudah saatnya Indonesia merumuskan ketentuan hukum nasional yang mengatur tentang semua ancaman maritime dalam suatu ketentuan hukum yang komprehensif. Revisi terhadap ketentuan hukum yang ada yang relevan dengan keamanan maritim juga harus dilakukan, baik menyesuaikannya dengan ketentuan internasional maupun menyesuaikannya dengan perkembangan hukum nasional yang relevan lainnya.

IV. KESIMPULAN

Dari analisa dan uraian yang dilakukan pada bab pembahasan dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Letak geografis Indonesia telah menjadikan Indonesia sebagai salah satu *rute* terpenting bagi perdagangan internasional lewat laut. Meskipun demikian, kondisi tersebut menjadikan perairan Indonesia sangat rentan akan berbagai ancaman kejahatan, terutama kejahatan transnational. Perairan Indonesia yang merupakan perairan yang paling berbahaya dimana paling sering terjadi berbagai ancaman maritim menyebabkan munculnya urgensi pengaturan keamanan maritim nasional. Meskipun kerjasama internasional dan regional penting dalam menghadapi ancaman maritime, instrumen hukum nasional yang baik akan mendukung implementasi kerjasama internasional dan regional yang ada.
2. Dari analisa di atas, hukum nasional Indonesia masih belum sesuai dengan ketentuan internasional serta hukum nasional yang ada juga sudah *out of date*. Dengan demikian pengaturan secara nasional tentang keamanan maritim sangat diperlukan, guna mengatasi ancaman maritim, kerangka hukum nasional yang komprehensif sangat diperlukan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Bjune, 2007, Catherine, *Introduction to Maritime Law*, Norwegia

D. Johnson, E. Pladder and M Valencia, J., 2005, "Introduction: Research on Southeast Asian Piracy" in D. Johnson, E. Pladdet and M Valencia, J. (eds), *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, ISEAS, Singapore

Hassan, David, 2006, *Protecting the Marine Environment from Land-based Sources of Pollution: Towards Effective International Cooperation*

H. Lowen and A. Boedenmuller, 2011, ""Straits of Malacca' in Stefan Mair (ed), *Piracy and Maritime Security: Regional Characteristics and political, military, legal and economic implications*, Stiftung Wissenschaft und Politik, Australia

Ibrahim, Jhony, 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta

Kimble, Melinda, 2007, 'Climate Change: Emerging Insecurities' in Felix Dodds and Tim Pippard (eds), *Human and Environmental Security* (2005) 103 -114. Asian Development Bank, *A Regional Review of the Economics of Climate Change in Southeast Asia*

Kusumaatmadja, Mochtar, *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta, 1999

Organisation for Economic Co-operation and Development, *Fish Piracy: Combatting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, USA, (2004)

Schloenhardt, Andreas *Migrant Smuggling: Illegal Migration and Organised Crime in Australia and the Asia Pacific Region*, Melbourne, (2003)

Smith, Paul J, *Terrorism and Violence in Southeast Asia: Transnational Challenges to States and Regional Stability*, London, (2004)

Starke, J.G, *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta: Sinar Grafika, 1992

Jurnal

Barrios, Erik 'Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia' (2005) 28 *Boston College International and Comparative Law Review* 149

Bateman, Sam 'Regional Responses to Enhance Maritime Security in East Asia ' (2006) 18(2) *Korean Journal of Defense Analysis* 25

Barrios, Erick, *'Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia'* (2005) 28 *Boston College International and Comparative Law Review* 149

Bateman, Sam 'Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region' (2006) 2 *Security Challenges*, 77

Bateman, Sam, *'Regional Responses to Enhance Maritime Security in East Asia '* (2006) 18(2) *Korean Journal of Defense Analysis* 25 at 28 -30.

Bautista, Lowell dan Puspitawati, Dhiana, *International Legal Implications of Archipelagic State Status on Maritime Security in Souteast Asia (A Comparison between the Practice of Indonesia and the Philippines)*, Laporan Penelitian yang belum dipublikasikan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013

Beckman, Robert C, 'Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward' (2002) 33 *Ocean Development & International Law* 317

Buzan, Barry, Weaver, Ole and de Wilde, Jaap, *Security: A New Framework for Analyses*, Lynne Rienner Publisher, Colorado

Chalk, Peter 'Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia' (1998) 21 *Studies in Conflict & Terrorism* 87

Feldt, Ludtz, Roell, Peter and Thiele, Ralph D, *'Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach'*, ISPSW Strategy Series, n. 22, 2013.

Jon, Joon-Soo *'East Asian Shipping Ownership'* in Andrew Forbes (ed), *The Strategic Importance of Seaborn Trade and Shipping* (2003), 61.

Keliat, Makmur, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, v13, n1, Juli 2009

Kimble, Melinda *'Climate Change: Emerging Insecurities'* in Felix Dodds and Tim Pippard (eds), *Human and Environmental Security* (2005) 103 -114. Asian Development Bank, *A Regional Review of the Economics of Climate Change in Southeast Asia* (2007), 1 – 2.

Lis Gindarsah and Adhi Priamarizki, 'Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns', *RSIS Publication*, 2014, available at <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/.../PR150409_Indonesias-Maritime-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Doctrine.pdf>, accessed 14 July 2016.
Lizee, Piere and Peou, Sorpong, *'Cooperative Security and the Emerging Security Agenda in Southeast Asia: The Challenges and Opportunities of Peace in Cambodia'*, *YCISS Ocassional Paper No. 21*, Toronto, Centre for International and Strategic Studies, York University, 1993.
Ong, Graham Gerard *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits* (2006)
Organisation for Economic Co-operation and Development, *Fish Piracy: Combatting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (2004)
Puspitawati, Dhiana, "Hukum Laut atau Hukum Maritim?", *Jawapos* (Surabaya), 22 May 2006
Puspitawati, Dhiana, 'Coordinate Transnational Security over ASEAN Waters on 21st Era', Paper presented at International Conference *Harmonizing Legal Principles Toward Asean Community*, Surabaya, 2nd – 4th April 2012, Joint Collaboration Utrecht University School of Law and Airlangga University Faculty of Law
Raymond, Catherine Zara 'Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues and Responses' (2005) 9 *Harvard Asia Quarterly*
Ruolngul, James R, *'Security, Politics and Regional Integration'* on-line http://www.articlesbase.com/politics-articles/security-politics-and-regional-integration-asean-mercosur-and-sadc-836206.html
Schloenhardt, Andreas *Migrant Smuggling: Illegal Migration and Organised Crime in Australia and the Asia Pacific Region* (2003).
Smith, Paul J. *Terrorism and Violence in Southeast Asia: Transnational Challenges to States and Regional Stability* (2004).
Soeharto, "Address by the President of the Republic of Indonesia", *Regionalism in Souteast Asia*, Centre for Strategic and International Studies, 1975
The Present addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63)
Werner vom Busch and Tobias Rettig (eds), *Covering Maritime Piracy in Southeast Asia* (2006)
Wibawa, A.C., "Toward Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Legal Analyses on Maritime Security Framework", Centre for Defence and Strategic Studies, Australia, Unpublished paper, 2016.
Young, Adam J. *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies* (2007)

Konvensi Internasional

International Maritime Organization Convention 1948
United Nations Convention on the Law of the Sea 1982
International Convention on the Life at Sea 1974 (SOLAS 1974)
Guide to Australian Maritime Security Arrangement (GAMSA)

Peraturan Perundang Undangan

Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran
Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan
Undang-Undang No 32 Tahun 2014 tentang Kelauatn
Peraturan KSAL No. 32 tahun 2009 tentang Prosedur Tetap Penegakan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Wilayah Laut Yurisdiksi Nasional oleh TNI-AL

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Wacana Politik - Jurnal Ilmiah Departemen Ilmu Politik
ISSN 2502 - 9185
Vol. 1, No. 1, Maret 2016: 1 - 8

WACANA NEGARA MARITIM DAN REIMAJINASI NASIONALISME INDONESIA

Caroline Paskarina
Departemen Ilmu Politik FISIPUniversitas Padjadjaran
E-mail: caroline.paskarina@unpad.ac.id

ABSTRACT

Although Indonesia is an archipelagic state, but the discourse on maritime state is not yet become the main discourse in the construction of nation and state of Indonesia. This discourse is re-emerged when President Joko Widodo make it as one of the main strategic agenda of his administration. The re-emerging of this maritime nation discourse is interesting to be studied in terms of nationalism, as an attempt to reconstructing the Indonesian national identity imagination. By tracking the dynamics of the arguments that enliven the discourse in Indonesian politics, this paper wants to uncover why this discourse re-emerged and what is the political interests behind the reimagination of Indonesian nationalism.

Keywords: *maritime state, reimagination of identity, nationalism*

ABSTRAK

Kendati Indonesia merupakan negara kepulauan, tapi wacana tentang negara maritim bukan wacana utama dalam konstruksi kebangsaan dan kenegaraan Indonesia. Wacana ini baru muncul kembali ketika Presiden Joko Widodo menjadikannya sebagai salahsatu agenda strategis dalam pemerintahannya. Kemunculan kembali wacana negara maritim ini menarik untuk dikaji dari sisi nasionalisme, sebagai sebuah upaya untuk membentuk kembali imajinasi identitas kebangsaan Indonesia.Dengan melacak dinamika argumentasi yang mewarnai perjalanan wacana negara maritim dalam politik Indonesia, tulisan ini ingin mengungkap mengapa wacana negara maritim muncul dan kepentingan di balik reimajinasi nasionalisme Indonesia tersebut.

Kata kunci: negara maritim, reimajinasi identitas, nasionalisme

PENDAHULUAN

Janji yang diucapkan Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim memicu kembalinya wacana ini dalam agenda politik Negara Indonesia. Perdebatan yang kemudian menyertainya segera muncul, seperti apakah janji itu realistik, mengingat telah sekian lama negara ini bergantung pada sistem transportasi darat. Kalaupun secara geografis Indonesia adalah negara kepulauan, tetapi keberadaan laut lebih banyak dianggap sebagai penghambat mobilitas, sehingga kebijakan yang dibuat cenderung berpihak pada transportasi berbasis daratan, antara lain dengan membangun jembatan yang menghubungkan antarpulau. Bayangan tentang negara maritim mungkin hanya akan menjadi ingatan sejarah yang dipelajari ketika masa sekolah, di mana kerajaan-kerajaan besar di Nusantara dituliskan dalam buku sejarah sebagai kerajaan maritim yang gagah perkasa. Kejayaan nenek moyang bangsa Indonesia sebagai bangsa pelaut pun diceritakan turun-temurun melalui buku-buku sejarah, peninggalan sejarah, bahkan lagu anak-anak. Tetapi, seperti apa sebenarnya negara maritim tidak berkembang menjadi perdebatan, apalagi agenda kebijakan. Imajinasi negara maritim tampaknya terhenti sebagai bagian dari kejayaan masa lampau Indonesia. Cerita tentang kejayaan negara maritim yang sarat dengan romantisme ini tidak pelak menjadi instrumen yang ampuh untuk membentuk rasa kebangsaan dan kebanggaan sebagai bangsa yang mewarisi sejarah peradaban.

Kembalinya wacana negara maritim yang diinisiasi oleh Presiden Joko Widodo menarik untuk dikaji dari sisi nasionalisme, sebagai sebuah upaya untuk membentuk kembali imajinasi identitas kebangsaan Indonesia. Dengan melacak dinamika argumentasi yang mewarnai perjalanan wacana negara maritim dalam politik Indonesia,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tulisan ini ingin mengungkap mengapa wacana negara maritim muncul dan kepentingan di balik reimajinasi nasionalisme Indonesia tersebut.

Pembicaraan tentang nasionalisme di Indonesia tidak dapat dilepaskan dari heroisme sejarah perlawanan untuk meraih kemerdekaan. Dalam konteks tersebut, nasionalisme diartikan sebagai paham yang mempersatukan berbagai suku bangsa di Indonesia untuk bersama-sama melawan kolonialisme. Kesamaan tujuan untuk menjadi bangsa yang merdeka inilah yang kemudian mendasari pergerakan rakyat saat itu untuk melawan penjajahan. Makna heroik ini yang kemudian dipakai untuk membangun rasa kebersamaan yang bersifat lintas etnis dan melampaui ikatan-ikatan primordial. Bahkan setelah Indonesia merdeka, pemahaman tentang nasionalisme selalu dikaitkan dengan entitas ke-nasional-an, yang merupakan penggabungan dari ragam identitas lokal atas nama persatuan dan kesatuan. Nasionalisme untuk kepentingan melawan penjajahan, dibentuk sebagai instrumen pemersatu bangsa. Sentimen nasionalisme, karena itu, senantiasa dihasilkan dari mobilisasi perasaan atau imajinasi masyarakat sebagai entitas yang berbeda dengan entitas lain yang dibentuk sebagai musuh bersama yang harus dilawan. Rasa persatuan dibentuk dengan dasar argumen kesamaan latar belakang historis dan kebersamaan dalam menjalani perjalanan historis tersebut. Seperti halnya dalam perjuangan melawan penjajah, nasionalisme dilekatkan dengan jargon 'senasib sepenanggungan', demikian pula setelah kemerdekaan, nasionalisme adalah 'persatuan dan kesatuan'.

Dengan demikian, nasionalisme merupakan konstruksi sosial yang dilakukan untuk kepentingan tertentu. Ketika pembangunan nasionalisme tersebut dilakukan oleh negara, maka nasionalisme menjadi basis legitimasi untuk membangun loyalitas terhadap negara. Pada masa perjuangan melawan penjajah, nasionalisme dibangun di atas tujuan bersama untuk meraih kemerdekaan, sehingga kendati ada beragam ideologi yang berkembang saat itu tapi loyalitasnya tetap pada tujuan bersama tersebut. Demikian pula, pada masa setelah kemerdekaan, nasionalisme direkonstruksi dengan makna baru yang tujuannya tetap memberikan legitimasi terhadap kepentingan negara. Masa Orde Lama di bawah kepemimpinan Soekarno mengemas nasionalisme sebagai dasar bagi revolusi melawan kekuatan-kekuatan neokolonialisme dan neoimperialisme, sedangkan masa Orde Baru di bawah kepemimpinan Suharto mengaitkan nasionalisme dengan pembangunan. Nasionalisme pada masa Orde Baru adalah ketika bangsa Indonesia patuh pada ideologi pembangunan dan berpartisipasi dalam pembangunan. Pemaknaan ini direproduksi oleh negara melalui institusi-institusi pendidikan, organisasi kemasyarakatan, dan partai politik, serta organisasi komunitas di level grass root seperti RT, RW, Karang Taruna, Dharma Wanita, yang semuanya mengarahkan pembentukan identitas nasionalisme sebagai identitas dari orang-orang yang berpartisipasi dalam pembangunan.

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

Kondisi ini berubah ketika pemerintahan Jokowi membangkitkan kembali ide tentang nasionalisme yang dibangun dari kedaulatan di laut. Pada masa kejayaan kerajaan-kerajaan di Nusantara, kedaulatan laut menjadi salahsatu kebanggaan bahkan identitas dari banyak kerajaan besar Nusantara, seperti Sriwijaya dan Majapahit. Tapi identitas sebagai bangsa bahari ini seolah-olah lenyap karena selama rentang panjang masa awal kemerdekaan hingga sekarang, nasionalisme yang dibangun adalah nasionalisme yang berbasis daratan. Kendati Indonesia adalah negara kepulauan, tapi sentralisasi sumber daya menyebabkan pembangunan hanya berlangsung di pulau-pulau besar yang tidak saling terkoneksi dengan baik, seolah-olah masing-masing

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

pulau mengejar pertumbuhan ekonominya sendiri. Pusat-pusat pertumbuhan ekonomi tetap berbasis pada pengembangan potensi daratan bukan pergerakan sumber daya melalui laut di antara pulau-pulau tersebut. Ini adalah konsekuensi dari ideologi pembangunan yang orientasinya pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi hanya bisa dicapai dengan cepat melalui akumulasi kapital. Kapital akan berputar dengan cepat jika ada produktivitas dan industrialisasi menjadi strategi utama untuk menciptakan produktivitas ini. Industrialisasi untuk menciptakan produktivitas yang tinggi akan bisa dicapai melalui transportasi darat dan udara. Karena itu tidak ada kepentingan untuk mengembangkan nasionalisme berbasis maritim. Laut bahkan kemudian dipandang sebagai penghalang, sehingga strategi pembangunan infrastruktur yang marak diterapkan saat itu adalah membangun sebanyak mungkin jembatan, bukan mendayagunakan pelabuhan-pelabuhan yang tersedia.

Pemerintahan Jokowi menawarkan perubahan cara pandang dari nasionalisme daratan menjadi nasionalisme maritim. Indonesia jelas adalah negara kepulauan, laut seharusnya menjadi sumber kekuatan yang sangat strategis. Tidak hanya untuk perputaran sumber daya, juga untuk pertahanan. Simbol kedaulatan terbesar yang seharusnya dimiliki Indonesia adalah kedaulatan di laut karena Indonesia adalah negara kepulauan. Cara pandang inilah yang kemudian dipakai Jokowi untuk membangkitkan kembali nasionalisme maritim. Langkah pertama yang dilakukan adalah mengembalikan kepercayaan publik bahwa Indonesia punya kedaulatan di laut. Upaya ini misalnya, dilakukan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan untuk menunjukkan bahwa Indonesia punya keberanian untuk melawan para pelaku illegal fishing. Tapi, ini tidak cukup untuk menguatkan nasionalisme maritim. Nasionalisme adalah rekayasa politik, sehingga reimajinasi tentang identitas bangsa perlu dibangun melalui perubahan sistematis dalam mengelola laut, diawali dari membentuk kembali cara pandang masyarakat terhadap laut hingga merumuskan desain kebijakan yang jelas mengenai pengelolaan laut.

PASANG SURUT IDENTITAS BAHARI

Nasionalisme bukanlah sesuatu yang alamiah dan statis, melainkan dibentuk dan dinamis. Dalam perjalanan sejarah, nasionalisme Indonesia adalah nilai-nilai yang dibentuk untuk melawan dominasi kolonialisme oleh sekelompok masyarakat yang sebelumnya memiliki identitas masing-masing yang terpisah. Sebagai sebuah identitas kebangsaan, Indonesia baru terbentuk pada awal abad ke-20, ketika ada kesepakatan untuk mendeklarasikan identitas baru yang melampaui identitas berbasis etnis yang sebelumnya digunakan. Identitas sebagai bangsa Indonesia ini kemudian mencapai puncaknya ketika Indonesia diproklamasikan sebagai negara yang merdeka.

Kahin (1952) menggunakan beragam perspektif untuk menjelaskan bangkitnya nasionalisme Indonesia, antara lain ekonomi politik runtuhnya (kekuasaan) kolonial; perubahan-perubahan sosio-psikologis dan distorsi hubungan sosial yang ditimbulkan oleh kolonialisme; tumbuhnya kesadaran politik nasional akibat kebijakan pendidikan kolonial Belanda yang ditujukan kepada golongan penduduk pribumi tertentu Hindia Belanda. Akan tetapi, dalam mencari asal usul nasionalisme Indonesia, Kahin juga mengajukan adanya faktor lain dari timbulnya nasionalisme tersebut, yakni batas-batas teritorial Hindia Timur Belanda yang secara kasar bersesuaian dengan teritori dua kerajaan besar 'Indonesia' dari abad ke-9 dan ke-15, yakni Sriwijaya dan Majapahit (dalam Philpott, 2001).

Asumsi Kahin tersebut memberikan nilai penting pada aspek ruang dalam perkembangan kesadaran nasional Indonesia. Sriwijaya dan Majapahit muncul sebagai hasil penaklukan oleh para penduduk Jawa, sementara Hindia Belanda muncul sebagai hasil penaklukan Jawa dan bagian-bagian 'Indonesia' lainnya oleh Belanda (Philpott, 2001). Perbedaan ini menunjukkan bahwa penentu identitas kebangsaan bukanlah pengaturan persoalan sosial, melainkan ruang atau wilayah yang menjadi batas-batas Hindia Belanda, Sriwijaya, dan Majapahit. Deskripsi tentang Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit yang kemudian seringkali dipakai untuk membangun kebanggaan sebagai pewaris dari kejayaan kerajaan-kerajaan tersebut lebih merupakan upaya untuk menunjukkan bahwa negara Indonesia memiliki hubungan yang linier dan kontinyu dengan masyarakat-masyarakat sebelumnya dan 'bangsa Indonesia'adalah identitas yang inheren dalam sejarah, yang dibawa ke permukaan oleh kemunculan sebuah negara baru (Kahin dalam Philpott, 2001).

Merujuk pada pendapat Kahin di atas, dimensi ruang memang berperan penting dalam pembentukan identitas kebangsaan tapi ternyata kejayaan Sriwijaya dan Majapahit tidak serta merta membentuk identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari. Keterputusan ini diakibatkan oleh pertarungan ekonomi politik antara Timur dan Barat yang berlangsung dalam abad ke-15 sampai ke-17 di wilayah laut Asia Tenggara (Reid, 2004). Posisi strategis wilayah laut di Asia Tenggara membuat interaksi Timur dan Barat berlangsung sangat dinamis di kawasan ini. Kenneth R. Hall (1985) bahkan menyatakan bahwa sudah terbentuk pusat-pusat kekuasaan dalam bentuk negara-negara dengan dua karakteristik utama di wilayah ini, yakni negara-negara persungaian atau pesisir, seperti Kepulauan Indonesia, Semenanjung Malaya, dan Filipina serta negara-negara persawahan di dataran rendah di daratan Asia Tenggara, seperti Burma, Thailand, Kamboja, Laos, Vietnam, dan Jawa. Kegagalan Asia Tenggara menghadapi hegemoni kapitalisme dalam abad ke-9 menyebabkan pusat-pusat kekuasaan ini berubah posisi dari 'pusat' menjadi 'pinggiran' (Zuhdi, 2014). Wilayah Asia Tenggara menjadi penyedia sumber daya bagi negara-negara kolonial, sementara kemakmuran lebih banyak dinikmati oleh negara-negara kolonial itu. Keberlanjutan jaringan pelayaran di Asia Tenggara juga mengalami keterputusan, sehingga dunia bahari yang identik dengan dunia Melayu pun perlahan memudar.

Pada abad ke-19, laut menjadi wilayah persaingan antara kapitalisme Belanda dan Inggris, yang berakibat pada permasalahan batas-batas wilayah kolonial keduanya. Pemerintah Kolonial Belanda lebih khawatir tentang daerah perbatasannya dibandingkan Inggris karena kebijakan perdagangan Belanda yang cenderung monopolistik dan juga karena Belanda menghadapi perlawanan dari kaum pribumi di sepanjang perbatasan (Zuhdi, 2014). Persaingan ini kemudian melahirkan pembagian wilayah baru yang tegas mengenai wilayah perbatasan, tidak hanya sebagai wilayah perdagangan tapi juga wilayah budaya. Penguasaan Belanda dan Inggris atas wilayah Asia Tenggara telah berdampak pada memudarnya tradisi maritim yang menjadi ciri dari budaya Melayu.

Keruntuhan Majapahit dan munculnya Mataram (abad ke-16 sampai 19) makin menegaskan struktur kekuasaan yang memusat di keraton dan berorientasi ke pedalaman dengan didukung pertanian agraris (Zuhdi, 2014). Perubahan ini turut menggeser identitas kebaharian menjadi identitas agraris. Dikotomi ini tidak lagi sekedar menyangkut dimensi ruang, tapi juga budaya, sosial, dan politik, termasuk dalam pola pengelolaan sumber daya yang semakin mengarah pada pola konsentrik sehingga laut justru menjadi bagian luar dari wilayah kekuasaan.Sampai awal abad ke-20, peran laut semakin lemah ketika kota dan industrialisasi perkebunan menjadi potensi eksploitasi yang menjanjikan bagi pemerintah kolonial. Kota-kota baru tumbuh dengan membelakangi air. Sungai dan laut menjadi tempat limbah atau pembuangan perkebunan. Permukiman penduduk di bantaran sungai dan tepi laut identik dengankondisi yang kumuh dan kotor. Masa kolonial merupakan mimpi buruk bagi maritim nusantara dan proses tersebut dilanjutkan setelah kemerdekaan, dengan strategi pembangunan yang justru makin meminggirkan potensi kelautan.

Dalam konsepsi nasionalisme sebagai konstruksi sosial, ada persoalan besar untuk membentuk nasionalisme dari identitas maritim karena keterputusan identitas tersebut. Meskipun demikian, ingatan tentang kejayaan kerajaan-kerajaan maritim masih tetap menghidupkan mimpi untuk mengembalikan identitas tersebut. Deklarasi Juanda pada 13 Desember 1957 yang menyatakan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang terintegrasi menjadi salahsatu tonggak penting yang menunjukkan bahwa wacana negara maritim tidak pernah padam.

REIMAJINASI INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM

Wacana negara maritim yang kembali muncul di masa reformasi merupakan reaksi terhadap pelanggaran kedaulatan yang terjadi di wilayah laut Indonesia. Kasus-kasus penangkapan ikan secara ilegal, sengketa pulau-pulau terdepan, dan konflik perbatasan dengan negara tetangga menjadi pemicu kebangkitan nasionalisme demi mempertahankan harga diri bangsa dan negara. Di sisi lain, masyarakat yang bermukim di wilayah pesisir dan perbatasan laut juga menghadapi persoalan kemiskinan. Semua permasalahan ini sangat berbeda dengan ingatan kolektif tentang kejayaan laut dan budaya bahari

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

yang pernah menjadi pusat kebudayaan di masa lampau.

Keterputusan identitas bahari menyebabkan laut dan pulau-pulau kecil dimarginalkan, antara lain tampak dari penyebutan 'pulau terluar' yang mengandung makna seolah-olah pulau-pulau tersebut berada di luar wilayah Indonesia. Pandangan ini bertentangan dengan prinsip laut sebagai sistem yang mengintegrasikan pulau-pulau. Tidak dapat dipungkiri bahwa secara geografis, ada kesulitan untuk dapat menjangkau semua pulau yang ada di wilayah terdepan dari batas teritorial Indonesia, tapi ketiadaan sarana transportasi yang menghubungkannya menjadi indikasi bagaimana persoalan ini ditangani. Alih-alih menjadi penghubung, laut kemudian menjadi pemisah dan penghambat kesejahteraan.

Kondisi laut di masa sekarang sangat berbeda dengan pada masa kejayaan kerajaan-kerajaan maritim di nusantara. Karena itu, bangkitnya kembali wacana negara maritim menjadi hal menarik karena kemunculannya didasari oleh penyebab yang berbeda dengan identitas di masa lampau. Jika di masa lampau identitas negara maritim muncul karena kejayaan di laut, seperti terungkap dalam semboyan Jalesveva Jayamahe, sekarang wacana negara maritim bangkit justru karena keterpurukan. Di masa lampau, identitas kejayaan ini menjadi simbol perlawanan terhadap kolonialisme dan imperialisme, sebaliknya di masa sekarang, kemiskinan dan keterpurukan menjadi simbol perlawanan terhadap kemiskinan.

Reimajinasi negara maritim Indonesia di masa kini dibangun di atas semangat perlawanan terhadap mode pengaturan lama yang memarginalkan laut. Pada ranah global, terjadi pergeseran konteks kekuasaan dalam hal hubungan perdagangan antarnegara yang kembali menempatkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik sebagai dua jalur pelayaran penting. Negara-negara kawasan Asia tumbuh sangat cepat, sementara perekonomian negara-negara Eropa dan Amerika Serikat sedang mengalami kejenuhan. Situasi ini mampu semakin menggeser arus perdagangan dari dan menuju Asia, yang sebagian besar melalui wilayah laut di Indonesia. Seiring potensi peningkatan volume perdagangan yang pesat dengan diberlakukannya pasar bebas dan potensi semakin meningkatnya produktivitas perekonomian Cina, maka hal ini menjadi sebagai sebuah tantangan pengembangan wilayah laut Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Dalam Focus Group Discussion APEC yang diselenggarakan April 2013, konektivitas maritim menjadi agenda penting yang dibahas. Demikian pula ASEAN telah mengembangkan rencana sistem transportasi laut untuk menghubungkan rute-rute pelayaran di perairan Asia Tenggara sebagai bagian dari rencana induk ASEAN Connectivity. Tidak hanya terkait dengan kepentingan ekonomi, isu keamanan juga menjadi hal penting yang turut menguatkan kembalinya wacana negara maritim. Apalagi jika dikaitkan dengan perubahan global yang kembali memandang penting jalur perdagangan melalui wilayah perairan, maka isu keamanan menjadi penting bagi Indonesia untuk mempertahankan kedaulatannya di laut. Meningkatnya aktivitas militer di perairan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta konflik di Laut Cina Selatan terkait dengan klaim Cina atas Kepulauan Natuna menjadi isu-isu penting bagi keamanan maritim Indonesia. Tidak hanya menegaskan tentang lemahnya infrastruktur pertahanan maritim Indonesia, isu-isu tersebut juga membangkitkan kesadaran bahwa ada anomali dalam kebijakan pertahanan Indonesia yang selama ini terlampau berorientasi pada daratan, padahal bentukwilayah Indonesia adalah negara kepulauan.

Perubahan yang terjadi di ranah global ini memberi peluang bagi reimajinasi nasionalisme maritim, yang dikonstruksi dari kepentingan ekonomi dan keamanan untuk melawan kemiskinan dan marginalisasi laut. Imajinasi yang muncul dari kesadaran bahwa Indonesia memerlukan armada yang kuat untuk melawan ancaman-ancaman eksternal dan mengamankan wilayah pesisir, pulau-pulau, kawasan strategis, pusat-pusat perdagangan antarpulau, dan Zona Ekonomi Eksklusif yang merupakan aset Indonesia. Mempertahankan aset-aset ini tidak bisa sekedar dengan pendekatan keamanan, tapi juga dengan menghadirkan negara di sana. Nasionalisme, dengan begitu, dibuktikan melalui kehadiran negara untuk menjamin keamanan wilayah perairan sekaligus mensejahterakan warga masyarakat yang ada di sana.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

GAGASAN POROS MARITIM DUNIA: MEMADUKAN KESEJAHTERAAN DAN KEAMANAN

Salahsatu kebijakan negara maritim yang dirumuskan pemerintahan Jokowi adalah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang menghubungkan jalur transportasi antarpulau dan meningkatkan daya dukung dari pelabuhan-pelabuhan yang ada di wilayah-wilayah pesisir Indonesia. Gagasan poros maritim dunia ingin menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim yang diperhitungkan di antara dua benua (Asia dan Australia) serta antara dua samudra (Hindia dan Pasifik). Samudra Hindia akan berada pada posisi geostrategis yang penting, sehingga harus dijamin agar tidak menjadi arena pertarungan di antara negara-negara di sekitarnya. Indonesia memiliki wilayah perbatasan maritim sepanjang hampir 1300 km di Samudra Hindia, berbatasan dengan Australia, India, Malaysia, dan Thailand. Selain itu, Indonesia juga memiliki Zone Ekonomi Eksklusif sejauh 1,5 juta km2 di bagian timur Samudra Hindia. Dengan kondisi ini, Samudra Hindia telah menjadi kawasan yang penting bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia, sekaligus juga menjadi sumber kerentanan dalam hal keamanan bagi Indonesia. Tapi, di sisi lain juga berpeluang untuk mengembangkan kerjasama regional yang saling menguntungkan.

Gagasan poros maritim dunia merupakan respon Indonesia terhadap perubahan ekonomi dan konstelasi kekuasaan yang terjadi di ranah global. Pergeseran pusat perekonomian dunia ke kawasan Asia Pasifik yang mayoritas negara-negara di dalamnya adalah negara kepulauan, telah menghasilkan peta pertarungan kepentingan baru di antara negara-negara di kawasan tersebut. Pertarungan ini bukan lagi terjadi di daratan (continent), tetapi berpindah ke persaingan dalam penguasaan laut atau samudera. Fenomena sengketa maritim di Laut China Selatan merupakan bukti dari pertarungan kepentingan tersebut.

Di sisi lain, hadirnya kepentingan-kepentingan negara besar di kawasan Asia Pasifik juga mencerminkan pertarungan ideologis untuk memperebutkan sumber daya alam di negara-negara sekitar kawasan Asia Pasifik, termasuk Indonesia. Secara eksplisit berarti pertarungan ideologis antara kekuatan neo-liberal AS, dengan Kapitalisme Cina dan Rusia dalam berebut pengaruh untuk menguasai sumber daya alam. Dengan demikian konflik Laut China Selatan juga menjadi cerminan pertarungan kepentingan antara Cina dan AS yang berpeluang melebar ke kawasan dan negara-negara sekitarnya.

Dinamika politik dan ekonomi internasional di kawasan Asia Pasifik ini merupakan momentum yang jika dimanfaatkan dengan cermat dan tepat dapat memberikan peluang yang baik bagi Indonesia. Berbasis pada potensi dan tantangan yang dimiliki Indonesia sebagai konsekuensi dari perubahan yang terjadi di ranah global, kebijakan pembangunan diarahkan menuju pengembangan perekonomian maritim yang terintegrasi dengan pembangunan wilayah darat. Melalui integrasi ini, pembangunan maritim pada akhirnya akan membantu peningkatan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian yang berkembang di wilayah darat.

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

Tujuan utama dari realisasi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah kesejahteraan rakyat melalui pembangunan infrastruktur maritim seperti pelabuhan, menghidupkan lalu lintas laut sehingga distribusi barang dapat sampai ke pelosok dengan harga yang seimbang,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

memperoleh sebesar-besarnya manfaat dari laut tidak hanya bagi nelayan tetapi juga bagi seluruh rakyat Indonesia. Dengan mempertimbangkan bahwa 90% transaksi perekonomian dunia terjadi di atas laut, yang mana 40% dari angka tersebut melalui Indonesia, tapi hanya 40% transportasi laut domestik dilakukan oleh orang Indonesia, dengan sekitar 5% dari ekspor dilakukan oleh kapal domestik, sedangkan sisanya yaitu 95% oleh kapal asing (Pratama, 2015). Dengan kondisi seperti ini, menjadikan Indonesia sebagai negara maritim perlu diimbangi dengan kebijakan-kebijakan pendukung terkait dengan pengelolaan wilayah laut dan perbatasan Indonesia. Reimajinasi sebagai negara maritim mengharuskan perubahan cara pandang untuk menjadikan laut sebagai beranda depan, sehingga kebanggaan sebagai negara maritim tidak lagi didasarkan pada romantisme kejayaan masa lampau, tapi oleh kesejahteraan yang dinikmati oleh warga negara yang bermukim di pulau-pulau terdepan dan perbatasan Indonesia.

PENUTUP

Nasionalisme adalah konstruksi yang dinamis sebagai respon terhadap tantangan zaman. Demikian pula dengan bangkitnya identitas negara maritim, sesungguhnya merupakan konstruksi nasionalisme baru yang memadukan antara mimpi kedaulatan teritorial dan kesejahteraan. Ketertinggalan pembangunan daerah-daerah di wilayah perairan justru menjadi pemicu bangkitnya nasionalisme maritim ketika berhadapan dengan ancaman perdagangan bebas dan perebutan penguasaan sumber daya alam di perairan lepas Indonesia. Perwujudan nasionalisme maritim melalui gagasan poros maritim dunia, di tengah dinamika kawasan Asia Pasifik saat ini, menjanjikan peluang bagi Indonesia untuk dapat bangkit sebagai bangsa yang maju, kuat, dan memiliki posisi tawar di kawasan sebagai bangsa maritim. Di sisi lain, jika pemerintah tidak mewujudkan gagasan ini dengan kebijakan yang komprehensif, maka momentum ini akan menjadi ancaman karena wilayah laut Indonesia akan menjadi ajang perebutan penguasaan sumber daya alam oleh negara-negara besar. Lebih jauh lagi dalam ranah identitas dan ideologis, identitas bangsa Indonesia juga turut menghadapi tantangan. Identitas sebagai negara maritim memerlukan perubahan mendasar, yang mencakup modernisasi armada laut, alokasi anggaran, peningkatan kapasitas teknis dalam hal pengelolaan laut, dan seterusnya. Hal ini diperlukan untuk menjamin bahwa kedaulatan bahari sungguh-sungguh dapat diwujudkan melalui kehadiran negara di wilayah terdepan ini. Demikian pula, dalam hal perwujudan kesejahteraan, mimpi negara maritim perlu diimbangi dengan pembangunan infrastruktur lokal dan teknologi yang dapat memaksimalkan potensi sumber daya yang tersedia, khususnya untuk menarik minat investasi di wilayah perairan Indonesia. Untuk mewujudkan ini semua, diperlukan dukungan politik dari semua pihak, sehingga identitas sebagai negara maritim tidak sekedar menjadi wacana tapi mimpi kolektif bangsa Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim. 2013. Master Plan on ASEAN Connectivity. http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/asean-media-center-20121203-182010-779067.pdf. (diakses 6 Maret 2015).

Fitriyanti, A. 2013. "News Focus - Big Agenda, Maritime Infrastructure Towards Indonesia, APEC Connectivity". Antara News. 9 April. http://www.antaranews.com/en/news/88298/news-focus--big-agenda-maritime-infrastructure-towards-indonesia-apec-connectivity. (diakses 6 Maret 2015).

Hall, Kenneth R. 1985. Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia. Honolulu: University of Hawaii Press.

Kahin, George. Mc.T. 1952. Nationalism and Revolution in Indonesia. Ithaca, NY: Cornell University Press.

Philpott, Simon. 2003. Meruntuhkan Indonesia: Politik Postkolonial dan Otoritarianisme. Terj. Nuruddin Mhd. Ali, Uzair Fauzan. Yogyakarta: LKiS.

Pratama, Tide Aji. 2015. "Kebijakan Poros Maritim Dunia di tengah Dinamika Asia Pasifik saat ini". https://www.academia.edu/10062323/Kebijakan_Poros_Maritim_Dunia_Di_Tengah_Dinamika_Asia_Pasifik. (diakses 6 Maret 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Santoso, Purwo. 2001. "Merajut Kohesi Nasional: Etno-nasionalisme dan Otonomi Daerah dalam Proses Demokratisasi". Jurnal Sosial Politik Vol. 4(3): 265-288.

Reid, Anthony. 2004. Sejarah Modern Awal Asia Tenggara. Terj. Sori Siregar, Hasif Amini, dan Doris Setiawan. Jakarta: LP3ES.

Zuhdi, Susanto. 2014. Nasionalisme, Laut, dan Sejarah. Depok: Komunitas Bambu.

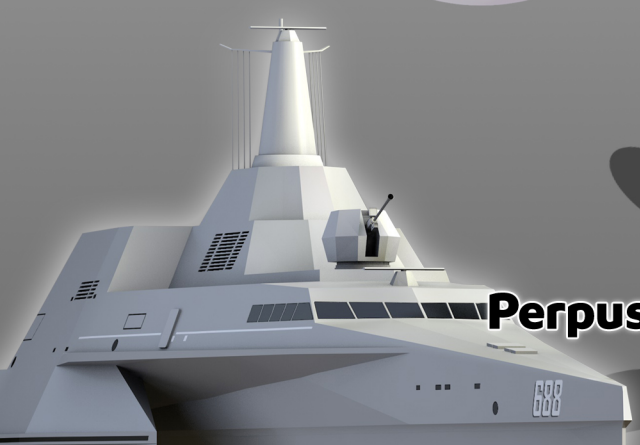
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PAKET INFORMASI TERSELEKSI

MARITIM

e-Resources





Perpustakaan Nasional RI

2023

Vol. 7 No. 1 Tahun 2021, pp 29-39
Jurnal Teknologi dan Manajemen Informatika
http:// http://jurnal.unmer.ac.id/index.php/jtmi
P-ISSN: 1693-6604 E-ISSN: 2580-8044

Analisa Dukungan *Internet of Things (IoT)* terhadap Peran Intelejen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur

Iswahyudhi Utari Turyadi[1], Firman Johan[2], Dadang Widyanto[3]

[1,2,3] Program Studi Magister Operasi Laut Dikreg Seskoal Angkatan ke-59, Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut, Jakarta

Info Artikel

Riwayat Artikel
Diterima: 02-07-2021
Direvisi: 10-07-2021
Disetujui: 27-07-2021

Kata Kunci
Internet of Things; pengamanan; maritim; intelijen;

✉ Corresponding Author
Iswahyudi Utari Turyadi, Program Studi Magister Operasi Laut Dikreg Seskoal Angkatan ke-59, Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut,
Tel. +6285261013651
iswahyudi@tni.mil.id

ABSTRAK

Internet of things yaitu dapat digambarkan sebagai kemampuan suatu objek untuk mentransmisikan atau mengirimkan data melalui jaringan tanpa menggunakan bantuan perangkat komputer ataupun manusia. *Internet of Things (IoT)* merupakan wujud perkembangan teknologi internet yang akhir-akhir ini mengalami perkembangan yang sangat pesat di bidang IT (*Information Technology*). Permasalahan keamanan di laut di daerah maritim Indonesia wilayah timur karena kurang efektifnya penggalangan intelijen terhadap pencegahan ancaman tindak pidana di laut, kurangnya ketersediaan teknologi yang mendukung pelaksanaan tugas intelijen. Sehingga sangat tepat kalau kegiatan intelijen pengamanan maritim di Indonesia wilayah timur didukung oleh kemampuan *Internet of Things (IoT)* untuk mewujudkan wilayah yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut, diantaranya yaitu laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.

PENDAHULUAN

Dengan adanya kemajuan teknologi yang sangat pesat saat ini, maka sejalan dengan itu sudah saatnya menggunakan potensi dari kemajuan teknologi tersebut ke dalam peran intelijen dan pengamanan maritime wilayah Indonesia. Buku Putih Pertahanan menjelaskan bahwa kemampuan intelijen terdiri atas pengembangan kemampuan SDM yang profesional, serta didukung dengan penggunaan teknologi yang mampu menunjang pelaksanaan tugas-tugas secara terintegrasi dan bersinergi dengan pertahanan nirmiliter. Intelijen memiliki dua tindakan utama yang dilakukan, yaitu mengumpulkan dan menganalisa. Kedua hal tersebut harus dapat dilihat menggunakan sudut pandang yang lebih luas sehingga mampu menghubungkan kegiatan-kegiatan tersebut untuk keperluan bagi pengambil dan pembuat keputusan serta penggunaan produk intelijen yang sudah selesai. Hal tersebut dilakukan melalui konsep siklus intelijen, yaitu suatu proses dimana informasi yang diperoleh diolah dan diubah menjadi produk intelijen serta disajikan kepada pembuat kebijakan (stakeholder) [1].

Pada era industri 4.0 yang diantaranya adalah domain *Internet of Things (IoT)* diperkenalkan oleh Kevin Ashton tahun 2002. Perkembangan teknologi intenet mulai diterapkan pada proses-proses produksi di dunia industri pada negara-negara maju, terutama

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Amerika Serikat dan negara-negara di Eropa Barat. Keberadaan IoT dimulai membakukan komputer agar dapat memahani dunia nyata dilingkungannya secara mandiri. Pada awal perkembangannya, konsep IoT diaplikasikan kedalam penggunaan komputer diberbagai bidang kebutuhan manusia, yang intinya yaitu penggunaan komputer dimana dan untuk apa saja (uniquitous computing). Tapi sejak tahun 2009 dibentuklah Komisi Negara-Negara Eropa yang khusus dibentuk untuk merumuskan kembali definisi IoT, yang lebih lanjut didefenisikan sebagai sebuah tahap evolusi berikutnya dari internet, dengan hal yang paling mendasar yaitu perubahan dari sekedar jaringan dari serangkaian komputer yang saling terhubung menjadi jaringan dari serangkaian obyek atau benda yang saling terhubung (Commison of the European Communities, Internet of Things-an Action Plan for Europe, 2009).

Di dalam penelitian ini akan dianalisa dukungan kemampuan *Internet of Things (IoT)* dalam kegiatan tindak pengamanan wilayah laut atau maritime yang bukan hanya terkait dengan penegakan hukum di wilayah laut saja, akan tetapi termasuk wilayah luas yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut. Permasalahan keamanan di laut di daerah maritim Indonesia wilayah timur karena kurang efektifnya penggalangan intelijen terhadap pencegahan ancaman tindak pidana di laut, kurangnya ketersediaan teknologi yang mendukung pelaksanaan tugas intelijen. Sehingga sangat tepat kalau kegiatan intelijen pengamanan maritim di Indonesia wilayah timur didukung oleh kemampuan *Internet of Things (IoT)* untuk mewujudkan wilayah yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut, diantaranya yaitu laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.

Teknologi Internet of Things

Internet of things yaitu dapat digambarkan sebagai kemampuan suatu objek untuk mentransmisikan atau mengirimkan data melalui jaringan tanpa menggunakan bantuan perangkat komputer ataupun manusia. Istilah *Internet of Things (IoT)* diperkenalkan oleh Kevin Ashton tahun 2002. Perkembangan teknologi intenet mulai diterapkan pada proses-proses produksi di dunia industri pada negara-negara maju, terutama Amerika Serikat dan negara-negara di Eropa Barat. Keberadaan IoT dimulai membakukan komputer agar dapat memahani dunia nyata dilingkungannya secara mandiri. Pada awal perkembangannya, konsep IoT diaplikasikan kedalam penggunaan komputer diberbagai bidang kebutuhan manusia, yang intinya yaitu penggunaan komputer dimana dan untuk apa saja (*uniquitous computing*). Tapi sejak tahun 2009 dibentuklah Komisi Negara-Negara Eropa yang khusus dibentuk untuk merumuskan kembali definisi IoT, yang lebih lanjut didefinikan sebagai sebuah tahap evolusi berikutnya dari internet, dengan hal yang paling mendasar yaitu perubahan dari sekedar jaringan dari serangkaian komputer yang saling terhubung menjadi jaringan dari serangkaian obyek atau benda yang saling terhubung (*Commison of the European Communities*, Internet of Things-an Action Plan for Europe, 2009). Adapun bentuk fisik dari IoT tampak seperti gambar 1 [2].



Gambar 1. Bentuk sistem IoT

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bagian 1 : Benda Fisik. Kemampuan IoT dari benda-benda fisik meliputi sensor, aktuator, pemrosesan, kontrol, dan daya. Adapun spesifikasi fisik tergantung pada biaya, ukuran, kinerja, dan kendala lingkungan.

Bagian 2 : Saluran Komunikasi. Kombinasi protokol internet dan solusi konektivitas memungkinkan transfer data pada *Thing-to-Thing*, *Thing-to-Server*, atau *Server-to-Server*. Hal tersebut bergantung pada bidang penggunaan desain.

Bagian 3 : Perangkat Lunak. Perangkat lunak menyediakan kemampuan untuk mengambil, memproses, menyimpan, dan menganalisis data yang berasal dari suatu benda. *Software* juga menyediakan level aplikasi kemampuan manusia untuk memvisualisasikan data dan berinteraksi dengan sistem IoT.

Bagian 4 : Operasi. Aksesibilitas infrastruktur Cloud dalam menggelar dan maintain IoT.

Bagian 5 : Data. Data merupakan produk dari sistem IoT. Dengan data merupakan media komunikasi antara point to point dalam sistem IoT.

Persyaratan dasar perangkat untuk dianggap sebagai bagian dari IoT, Novi (2020)

- Secara komputasi mampu men-*hosting* tumpukan perangkat lunak protokol Internet
- Perangkat keras dan daya yang mampu memanfaatkan transportasi jaringan seperti 802.3
- Bukan perangkat tradisional yang tersambung ke Internet, seperti PC, laptop, ponsel cerdas, server, alat pusat data, mesin produktivitas kantor, atau komputer tablet.

Algoritma pembelajaran mesin memiliki tempatnya di IoT. Kasus tipikal adalah ketika ada sejumlah besar data streaming yang perlu menghasilkan beberapa kesimpulan yang berarti. Sekumpulan kecil sensor mungkin hanya membutuhkan mesin aturan sederhana di edge dalam aplikasi yang sensitif terhadap latensi. Orang lain dapat mengalirkan data ke layanan cloud dan menerapkan aturan di sana untuk sistem dengan permintaan latensi yang kurang agresif. Saat sejumlah besar data, data tidak terstruktur, dan analitik waktu nyata ikut bermain, kita perlu mempertimbangkan penggunaan pembelajaran mesin untuk menyelesaikan beberapa masalah tersulit.

Di bagian ini, tahapan tip dan pengingat dalam menerapkan analisis pembelajaran mesin, dan kasus penggunaan apa yang mungkin memerlukan alat tersebut.

Fase pelatihan:

- Untuk *random forest*, gunakan teknik bagging untuk membuat *ensambles*.
- Saat menggunakan *random forest*, pastikan Anda memaksimalkan jumlah pohon keputusan.
- Awasi *overfitting*. *Overfitting* akan menyebabkan model lapangan tidak akurat. Teknik seperti regularisasi dan bahkan memasukkan noise ke dalam sistem akan memperkuat mode tersebut.
- Penurunan gradien akan menyebabkan kesalahan. RNN secara alami rentan.

Model di lapangan:

- Perbarui model dengan kumpulan data baru saat tersedia. Pertahankan set pelatihan saat ini.
- Model yang berjalan di *edge* dapat diperkuat dengan model yang lebih besar dan lebih komprehensif di *cloud.*
- Eksekusi jaringan neural dapat dioptimalkan di *cloud* dan *edge* dengan kerugian minimum dengan mempertimbangkan teknik seperti pemangkasan *node* dan pengurangan presisi.

Internet of Things (IoT) merupakan wujud perkembangan teknologi internet yang akhir-akhir ini mengalami perkembangan yang sangat pesat di bidang IT (Information Technology). IoT memungkinkan setiap barang (things) yang dimiliki dapat terhubung ke internet sehingga dapat dikendalikan dari jarak jauh. Pada tahun 2020 telah mencapai dua puluh miliar perangkat terhubung dalam sistem Internet

Internet of Things (IoT) memerlukan platform yang menghubungkan beberapa sensor dan perangkat data untuk menghasilkan visi lengkap tentang perilaku organisasi, suatu sistem, operasi bisnis atau fenomena. IoT secara langsung terkait dengan aplikasi vertikal yang

PERPUSTAKAAN SEKOLAH
REPUBLIK INDONESIA

merupakan platform untuk menghubungkan berbagai perangkat diskrit (termasuk sensor mesin-ke-mesin) secara holistik.

Ada beberapa unsur pembentuk IoT yang mendasar diantaranya adalah kecerdasan buatan, konektivitas, sensor, keterlibatan aktif serta pemakaian perangkat berukuran kecil.

1. Kecerdasan Buatan (*Artificial Intelligence*/AI) − IoT membuat hampir semua mesin yang ada menjadi "Smart". Ini berarti IoT bisa meningkatkan segala aspek kehidupan kita dengan pengembangan teknologi yang didasarkan pada AI. Jadi, pengembangan teknologi yang ada dilakukan dengan pengumpulan data, algoritma kecerdasan buatan, dan jaringan yang tersedia. Sebagai contoh yaitu mesin yang tergolong sederhana seperti lemari es/kulkas yang memiliki kemampuan untuk mendeteksi jika stok susu sudah hampir habis, bahkan membuat pesanan ke supermarket secara otomatis saat stok mau habis. Penerapan kecerdasan masih memiliki peluang yang sangat luas di bidang-bidang lain.
2. Konektivitas − Dalam IoT ada kemungkinan untuk membuat/membuka jaringan baru, dan jaringan khusus IoT. Jadi, jaringan ini tak lagi terikat hanya dengan penyedia utamanya saja. Jaringannya tidak harus berskala besar dan mahal, bisa tersedia pada skala yang jauh lebih kecil dan lebih murah.
3. Sensor − Sensor merupakan pembeda yang membuat IoT unik dibanding mesin canggih lainnya. Sensor ini mampu mendefinisikan instrumen, yang mengubah IoT dari jaringan standar dan cenderung pasif dalam perangkat, hingga menjadi suatu sistem aktif yang sanggup diintegrasikan ke dunia nyata.
4. Keterlibatan Aktif (*Active Engagement*) − *Engagement* yang sering diterapkan pada domain teknologi umumnya bersifat pasif. IoT mengenalkan paradigma yang baru bagi konten aktif, produk, maupun keterlibatan layanan.
5. Perangkat Berukuran Kecil − Perangkat ke depannya akan menjadi semakin kecil, makin murah, dan lebih kuat dari masa ke masa. IoT memanfaatkan perangkat-perangkat kecil yang dibuat khusus ini agar menghasilkan ketepatan, skalabilitas, dan fleksibilitas yang baik.

Aplikasi *Internet of Things (IoT)* dalam mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur

Secara umum, IoT memberikan banyak peluang untuk dikembangkan yang turut berperan serta dalam berbagai segi mulai dari hal mikro hingga makro di seluruh dunia. Pada saat ini telah dikembangkan teknologi IoT utamanya dalam 3 hal tersebut antara lain:

1. Pengelolaan Bahaya Dan Bencana Alam Secara Lebih Cerdas. Dengan dukungan IoT, setiap indivdu maupun suatu organisasi bisa mendapatkan akurasi yang lebih baik ketika terjadi potensi bahaya alami. Sebagai contoh, IoT yang terhubung dengan alat deteksi dan alarm di suatu hutan akan dapat memberikan notifikasi dini ketika terjadi potensi kebakaran hutan di suatu kawasan. Dengan pemberitahuan dini, tentu dampak terburuk bisa diminimalisir. Hal ini juga berlaku untuk jenis bahaya dan bencana lain seperti perampokan rumah, tanah longsor, gempa bumi, dan sebagainya.
2. Pengelolaan Perkotaan Secara Lebih Cerdas. Beberapa project IoT diterapkan untuk mempermudah kehidupan masyarakat di berbagai tempat, termasuk masyarakat perkotaan. Dengan sistem IoT yang diterapkan tersebut, pemerintah bisa melakukan otomatisasi manajemen dengan lebih cerdas. Contohnya bisa dilihat pada aplikasi lalu lintas, parkir, sistem pengumpulan sampah, dan sebagainya. Dengan begitu, kehidupan masyarakat perkotaan juga akan menjadi semakin maju.
3. Pengelolaan Penanganan Kesehatan Dan Medis Secara Lebih Cerdas. Pada beberapa contoh yang akan disampaikan pada sub berikutnya akan ada beberapa contoh pengaplikasian IoT di bidang kesehatan. Secara keseluruhan, penambahan fitur IoT ke beberapa perangkat medis bertujuan untuk meminimalisir terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan pada pasien. Jadi, bahkan sebelum terjadipun dokter dapat mengetahui potensi gangguan kesehatan pada seorang individu dan melakukan upaya pencegahan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan kata lain, dalam IoT kita bisa menghubungkan bermacam alat dengan koneksi internet, baik itu alat rumah tangga seperti TV kulkas, ac, kompor, lampu, dan entertainment, sampai mesin industri pabrik dan kendaraan bermotor. IoT memungkinkan kita memantau banyak hal dengan cara yang belum pernah bisa dibayangkan sebelumnya, jaman dulu kita tidak bisa membayangkan alat-alat bisa terhubung dengan internet dan bisa dimonitor.

Dalam mendukung mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur, salah satu aplikasinya dengan aneka sensor dan kamera yang terhubung ke internet, server bisa memantau area yang sangat luas dengan sedikit atau bahkan tanpa tenaga kerja. Segala informasi termasuk cuaca, tingkat kelembaban dan suhu di setiap luasan daerah observasi dapat diupdate secara real time dari waktu ke waktu. Dari kumpulan data dan progress data dari waktu ke waktu dapat diprediksi perkembangan di suatu daerah observasi sifat cuaca, medan, dan bahkan meramalkan (estimasi) keadaan mendatang tanpa memakai banyak tenaga kerja, hanya mengawasi dan mengendalikan dari jauh saja sudah bisa, cukup memakai IoT dengan berbagai sensornya dan kamera. Dengan IoT, semua data dari sensor dan kamera ini dikirim lewat internet ke software pengolahan data. Tanpa perlu mendatangi area kita bisa menentukan sifat dan arah perkembangan dari suatu daerah observasi dengan tingkat akurasi yang cukup baik.

Bahkan data informasi intelejen tersebut dapat dibagikan ke layar laptop atau *smartphone* sehingga dapat lebih mudah untuk diakses dan membantu pimpinan dalam mengambil keputusan. Hasil pemantauan cuaca dengan weather station, dapat diamati suhu kelembaban dan juga tekanan udara dan parameter lain daerah tertentu tanpa kita harus datang kesana dari *smartphone* kita .

Dalam pencegahan kegiatan illegal fishing serta illegal logging juga dapat digunakan teknologi IoT tersebut. Dengan memonitor pada luasan daerah observasi tertentu dapat diperoleh data apakah pada daerah tersebut telah terjadi illegal fishing maupun illegal logging. Dengan penggunaan teknologi tersebut akan sangat efektif untuk memonitor suatu luasan daerah tertentu dengan tidak membutuhkan jumlah personel yang banyak serta dukungan operasional yang sangat mahal

Cara kerja IoT yang praktis juga dapat diaplikasikan dengan beberapa inovasi-inovasi yang sangat efektif dalam mengumpulkan data untuk mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur seperti diantaranya adalah menempatkan sensor serta alat monitor pada kapal-kapal nelayan yang merupakan bagian dari kekuatan maritime laut, sehingga dapat menjadi sebuah jaringan data yang besar dan kompleks serta berdaya guna, dalam pengiriman data serta pengumpulan data yang bersifat real time. Misalnya, sensor dan kamera bisa digunakan di kapal-kapal nelayan untuk mengawasi luasan daerah tertentu dan secara real time terhubung dengan server, jadi operator akan segera mengetahui kalau ada tindak kejahatan seperti perompakan atau kejahatan di laut lainnya dan dapat segera diatasi ataupun menjadi barang bukti yang sah. Contoh lain di daerah tersebut, operator dapat memastikan apakah semua pengguna laut sudah melaksanakan seluruh peraturan baik hokum nasional maupun internasional telah terlaksana dengan baik atau belum, karena hal tersebut juga menyangkut dengan keselamatan di laut dan seluruh data tersebut dapat dilihat dengan laptop ataupun oleh *smartphone* saja.

Dengan IoT maka proses *sharing* data serta pengambilan keputusan dapat lebih cepat, dengan sumber daya manusia yang digunakan lebih sedikit, serta dan modal kegiatan operasi menjadi lebih ringan. Perusahan-perusahan kelas dunia saat ini telah mengggunakan teknologi IoT untuk dapat meningkatkan kinerja perusahaan dan tentunya meningkatkan keuntungan perusahaan. Pengguna dapat menghemat waktu sebab tidak perlu mendatangi daerah yang sangat luas secara bergantian. Pelaksanaan operasional juga tak perlu menggaji banyak tenaga kerja.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

METODE

Penelitian ini menggunakan metode literature review, atau gagasan. Adapun lokasi penelitian yang dilaksanakan adalah di Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut, Jakarta, dan Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut IX, Sorong. Penelitian ini menggunakan format deskriptif survei yang memungkinkan peneliti untuk melakukan generalisasi suatu variabel tertentu pada populasi tertentu. Dalam pengumpulan sumber data, peneliti melakukan pengumpulan sumber data dalam wujud data primer dan data sekunder.

a. Data Primer
   Data Primer ialah jenis dan sumber data penelitian yang di peroleh secara langsung dari sumber pertama (tidak melalui perantara), baik individu maupun kelompok. Jadi data yang di dapatkan secara langsung. Data primer secara khusus di lakukan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Penulis mengumpulkan data primer dengan metode angket/kuesioner kepada staf yang bertugas di wilayah kerja Lantamal XIV Sorong.
b. Data Sekunder
   Data Sekunder merupakan sumber data suatu penelitian yang di peroleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (di peroleh atau dicatat oleh pihak lain).

Berisi tentang bagaimana cara penelitian ini dilakukan, jenis penelitian, waktu dan tempat penelitian, target/sasaran, subjek penelitian, prosedur, instrumen dan teknik analisis data serta hal-hal lain yang berkait dengan cara penelitiannya. Target/sasaran, subjek penelitian, prosedur, data dan instrumen, dan teknik pengumpulan data, serta teknik analisis data serta hal-hal lain yang berkait dengan cara penelitiannya dapat ditulis dalam sub-subbab, dengan sub-subheading.

Khususnya untuk penelitian kualitatif, waktu dan tempat penelitian perlu dituliskan secara jelas. Target/subjek penelitian perlu diurai dengan jelas dalam bagian ini. Perlu juga dituliskan teknik memperoleh subjek. Sedangkan untuk penelitian kuantitatif, terdiri dari: variabel penelitian, rancangan penelitian, populasi dan sampel, tekhnik pengumpulan data dan pengembangan instrumen, dan tekhnik analisis data serta bagaimana memaknakan data yang diperoleh, kaitannya dengan permasalahan dan tujuan penelitian, perlu dijabarkan dangan jelas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2011 tentang Intelijen Negara, menjelaskan bahwa intelijen adalah pengetahuan, organisasi, dan kegiatan yang terkait dengan perumusan kebijakan, strategi nasional, dan pengambilan keputusan berdasarkan analisis dari informasi dan fakta yang terkumpul melalui metode kerja untuk pendeteksian dan peringatan dini dalam rangka pencegahan, penangkalan, dan penanggulangan setiap ancaman terhadap keamanan nasional.

Kemudian dalam Pasal 6 Undang-Undang tersebut juga dijelaskan bahwa Intelijen memiliki beberapa fungsi yaitu fungsi penyelidikan, fungsi pengamanan dan fungsi penggalangan. Terdapat dua tindakan utama yang dilakukan intelijen, yakni pengumpulan dan analisa, yang harus dilihat dari sudut pandang yang lebih luas. Sudut pandang tersebut harus menghubungkan kegiatan-kegiatan yang sesuai dengan kebutuhan pembuat keputusan dan penggunaan dari produk intelijen yang sudah selesai. Hal tersebut dilakukan melalui konsep siklus intelijen yakni suatu proses dimana informasi didapatkan, diubah menjadi produk intelijen dan dibuat serta disajikan kepada pembuat kebijakan.

Dalam proses informasi intelijen dikenal Roda Perputaran Intelijen (RPI)/daur intelijen atau *cycle intelligence*. Empat tahapan RPI adalah sebagai berikut Perencanaan dan pengarahan (*planning and direction*), pengumpulan (*collection*), proses pengolahan (*processing*), penggunaan distribusi (*distribution*). Dalam organisasi intelijen ada komunikasi yang dilakukan secara terbuka, yaitu informasi diperoleh secara terbuka melalui saluransaluran komunikasi antar personal, kelompok, maupun saluran media massa seperti koran, radio, dan telivisi. Komunikasi secara tertutup atau klandestin mencakup, Pertemuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

personel (*personal meeting*), Perantara hidup (*live drop*), Caraka atau kurir, Sandi, dan Tulisan Rahasia.Terdapat lima sistem dalam pengumpulan informasi intelijen yaitu:

a. HUMINT (*Human Intelijen*)
b. IMINT (*Imagery Inteliigence*)
c. MASINT (*Measurement and Signature Intelligence*)
d. OSINT (*Open Source Inteliigence*)
e. SIGINT (*Signal Inteliigence*).

Intelijen bermanfaat dalam pengambilan kebijakan di tingkat strategis. Richard Russell mendefinisikan intelijen strategis sebagai "pengetahuan yang harus dimiliki petinggi sipil dan militer suatu negara untuk menjaga kesejahteraan nasional. Intelijen harus memfasilitasi upaya pencapaian berkesinambungan atas tujuan jangka panjang dengan juga memberikan panduan terhadap pilihan-pilihan taktis yang rasional untuk merespon perkembangan eksternal. Intelijen memiliki fungsi kontribusi terhadap proses, produk dan organisasi yang digunakan oleh pejabat senior untuk membuat dan mengimplementasikan kebijakan nasional dan pertahanan nasional. Intelijen kemudian harus membuat peringatan atas ancaman jangka pendek dan jangka panjang terhadap kepentingan nasional.

Dalam konteks kepentingan nasional, P.H Liotta menyebutkan ada dua tingkatan dalam kepentingan nasional, yaitu kepentingan nasional yang bersifat tetap dan kepentingan nasional yang bersifat aktual. Kepentingan nasional yang bersifat tetap adalah sebuah kepentingan negara merdeka untuk melindungi institusi-institusi negara, rakyat, dan nilai-nilai dasarnya. Sedangkan kepentingan nasional yang aktual adalah segala kepentingan yang tidak secara langsung mempengaruhi kedaualatan sebuah negara.

Perkembangan kepentingan nasional bangsa Indonesia dapat dijadikan sebagai landasan ketika membuat rumusan maupun menetapkan strategi besar (*grand strategy*) dalam bidang keamanan nasional maupun untuk menciptakan sistem pertahanan negara. Dalam konteks mewujudkan ruang pertahanan yang tangguh, pemerintah Indonesia menetapkan pembangunan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan yang merupakan halaman depan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kawasan perbatasan Indonesia berada pada provinsi atau wilayah negara yang memiliki batas dengan sepuluh negara lainnya yang sudah seharusnya memiliki pertahanan yang tangguh.

Sebagai upaya mewujudkan pembangunan kawasan perbatasan yang tangguh perlu dilakukan pengintegrasian peran dan fungsi Kementerian atau Lembaga dan Pemda dengan memaksimalkan peran Badan Nasional Pengelola Perbatasan, serta melalui optimalisasi upaya diplomasi secara bilateral maupun multilateral dengan mengutamakan penyelesaian masalah bidang perbatasan secara damai bersama negara-negara tetangga. Salah satu wilayah pertahanan yang akan dibahas pada penelitian ini adalah wilayah timur Indonesia. wilayah timur Indonesia rawan akan ancaman pelanggaran dan kejahatan karena merupakan wilayah perbatasan Indonesia. Untuk mewujudkan pembangunan kawasan perbatasan di wilayah timur Indonesia, diperlukan operasi terpadu dari segala pihak yang terkait dalam pengamanan wilayah tersebut.

Buku Putih Pertahanan menjelaskan bahwa kemampuan intelijen terdiri atas pengembangan kemampuan SDM yang profesional, serta didukung dengan penggunaan teknologi yang mampu menunjang pelaksanaan tugas-tugas secara terintegrasi dan bersinergi dengan pertahanan nirmiliter. Intelijen memiliki dua tindakan utama yang dilakukan, yaitu mengumpulkan dan menganalisa. Kedua hal tersebut harus dapat dilihat menggunakan sudut pandang yang lebih luas sehingga mampu menghubungkan kegiatan-kegiatan tersebut untuk keperluan bagi pengambil dan pembuat keputusan serta penggunaan produk intelijen yang sudah selesai. Hal tersebut dilakukan melalui konsep siklus intelijen, yaitu suatu proses dimana informasi yang diperoleh diolah dan diubah menjadi produk intelijen serta disajikan kepada pembuat kebijakan (*stakeholder*).

Selaras dengan hal tersebut, Armawi menjelaskan bahwa penggalangan terdiri atas serangkaian upaya, pekerjaan, kegiatan dan tindakan yang dilakukan secara terencana dan terarah untuk mempengaruhi sasaran agar menguntungkan kepentingan dan keamanan nasional. Penggalangan dalam konteks intelijen adalah semua usaha, pekerjaan, kegiatan dan tindakan yang dilakukan secara berencana dan terarah oleh sarana-sarana intelijen, khususnya menciptakan dan atau merubah suatu kondisi di daerah tertentu / lawan (baik diluar mapun didalam negeri), dalam jangka waktu tertentu yang menguntungkan, sesuai dengan kehendak atasan berwenang, untuk mendukung kebijakan yang ditempuh dan menghilangkan hambatan-hambatan. Penggalangan adalah upaya, langkah dan kegiatan yang dilakukan dengan tujuan membina, mengarahkan dan mengkondisikan suatu lingkungan dengan segala potensinya agar tercipta kondisi yang kondusif. Oleh karena itu, spektrum kegiatan intelijen dalam pelaksanaan tugas intelijen maritime adalah mendahului, menyertai dan mengakhiri setiap kegiatan operasional inteiljen maritim.

Didalam kegiatan tindak pengamanan wilayah laut atau maritim, tidak hanya terkait dengan penegakan hukum di wilayah laut saja, akan tetapi termasuk wilayah luas yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut, diantaranya yaitu laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara. Laut juga perlu terbebas dari ancaman terhadap navigasi yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi, yang membahayakan keselamatan pelayaran. Selain itu laut juga harus terbebas dari pencemaran dan perusakan ekosistem dan yang terakhir adalah laut harus bebas dari ancaman pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku seperti illegal logging, illegal fishing dan lain-lain.

Permasalahan keamanan di laut seperti yang telah disampaikan di atas sering terjadi di wilayah timur Indonesia. Permasalahan ini terjadi karena kurang efektifnya penggalangan intelijen terhadap pencegahan ancaman tindak pidana di laut, kurangnya sumber daya manusia untuk pengawasan wilayah tersebut, kurangnya ketersediaan teknologi yang mendukung pelaksanaan tugas intelijen, kurangnya strategi yang tepat dalam menghadapi ancaman tindak pidana di laut, terbatasnya alutsista dalam menghadapi ancaman tindak pidana di laut, kurang efektifnya propaganda yang dilakukan, kurangnya terbentuknya jaring intelijen di wilayah kerja.

Untuk itu sangatlah penting untuk dapat memahami sistem keamanan laut dengan baik dan kekurangan-kekurangan seperti yang telah disebut di atas khususnya dalam hal penggalangan intelijen, dengan tujuan untuk menciptakan sistem pendekatan yang bersifat komprehensif serta bersifat integral didalam proses penanganannya. Salah satu topik keamanan laut atau maritim yang menjadi perhatian cukup besar pada masa sekarang ini yaitu terkait dengan tindakan kejahatan atau ilegal di wilayah perairan Indonesia. Tindak kejahatan yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia justru semakin marak, kegiatan ilegal yang dilakukan telah meningkat baik dalam lingkup intensitas dan kompleksitasnya sehingga sudah sangat mengancam kondisi sosial, ekonomi dan politik negara Indonesia serta diwilayah kawasan yang ada disekitarnya.

Dengan perkembangan kemajuan teknologi yang pesat, dan ditunjang dengan infrastruktur yang semakin lengkap, maka peningkatan kualitas serta kuantitas peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur dapat ditunjang dengan perkembangan dan keberadaan teknologi tersebut, khususnya adalah perkembangan *Internet of Things (IoT)*. Dalam mendukung mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur, salah satu aplikasinya dengan aneka sensor dan kamera yang terhubung ke internet, server bisa memantau area yang sangat luas dengan sedikit atau bahkan tanpa tenaga kerja. Segala informasi termasuk cuaca, tingkat kelembaban dan suhu di setiap luasan daerah observasi dapat diupdate secara real time dari waktu ke waktu. Dari kumpulan data dan progress data dari waktu ke waktu dapat diprediksi perkembangan di suatu

daerah observasi sifat cuaca, medan, dan bahkan meramalkan (estimasi) keadaan mendatang tanpa memakai banyak tenaga kerja, hanya mengawasi dan mengendalikan dari jauh saja sudah bisa, cukup memakai IoT dengan berbagai sensornya dan kamera. Dengan IoT, semua data dari sensor dan kamera ini dikirim lewat internet ke software pengolahan data. Tanpa perlu mendatangi area kita bisa menentukan sifat dan arah perkembangan dari suatu daerah observasi dengan tingkat akurasi yang cukup baik.

Bahkan data informasi intelejen tersebut dapat dibagikan ke layar laptop atau *smartphone* sehingga dapat lebih mudah untuk diakses dan membantu pimpinan dalam mengambil keputusan. Hasil pemantauan cuaca dengan weather station, dapat diamati suhu kelembaban dan juga tekanan udara dan parameter lain daerah tertentu tanpa kita harus datang kesana dari *smartphone* kita .

Dalam pencegahan kegiatan illegal fishing serta illegal logging juga dapat digunakan teknologi IoT tersebut. Dengan memonitor pada luasan daerah observasi tertentu dapat diperoleh data apakah pada daerah tersebut telah terjadi illegal fishing maupun illegal logging. Dengan penggunaan teknologi tersebut akan sangat efektif untuk memonitor suatu luasan daerah tertentu dengan tidak membutuhkan jumlah personel yang banyak serta dukungan operasional yang sangat mahal

Cara kerja IoT yang praktis juga dapat diaplikasikan dengan beberapa inovasi-inovasi yang sangat efektif dalam mengumpulkan data untuk mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur seperti diantaranya adalah menempatkan sensor serta alat monitor pada kapal-kapal nelayan yang merupakan bagian dari kekuatan maritime laut, sehingga dapat menjadi sebuah jaringan data yang besar dan kompleks serta berdaya guna, dalam pengiriman data serta pengumpulan data yang bersifat *real time*. Misalnya, sensor dan kamera dapat digunakan di kapal-kapal nelayan untuk mengawasi luasan daerah tertentu dan secara *real time* terhubung dengan server, jadi operator akan segera mengetahui kalau ada tindak kejahatan seperti perompakan atau kejahatan di laut lainnya dan dapat segera diatasi ataupun menjadi barang bukti yang sah. Contoh lain di daerah tersebut, operator dapat memastikan apakah semua pengguna laut sudah melaksanakan seluruh peraturan baik hukum nasional maupun internasional telah terlaksana dengan baik atau belum, karena hal tersebut juga menyangkut dengan keselamatan di laut dan seluruh data tersebut dapat dilihat dengan laptop ataupun oleh *smartphone* saja [3].

Dengan IoT maka proses *sharing* data serta pengambilan keputusan dapat lebih cepat, dengan sumber daya manusia yang digunakan lebih sedikit, serta dan modal kegiatan operasi menjadi lebih ringan. Perusahan-perusahan kelas dunia saat ini telah mengggunakan teknologi IoT untuk dapat meningkatkan kinerja perusahaan dan tentunya meningkatkan keuntungan perusahaan. Pengguna dapat menghemat waktu sebab tidak perlu mendatangi daerah yang sangat luas secara bergantian. Pelaksanaan operasional juga tak perlu menggaji banyak tenaga kerja.

Namun disamping kemudahan-kemudahan dan efektivitas yang diperoleh dari pengembangan IoT tersebut, dibutuhkan pengamanan data dari proses *sharing* data antar perangkat, khsususnya data yang bersifat sensitif maupun strategis, sehingga harus dilengkapi dengan prosedur pengamanan data dari usaha-usaha pencurian dan pembobolan data yang kedepannya akan semakin marak. Data yang dikirimkan atau yang ada di server dapat bocor atau disalahgunakan, akibatnya dapat disalahgunakan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab sehingga dapat mengakibatkan hilangnya *privacy* dari data yang bersifat *sensitive* dan rahasia tersebut. sulit terjaga. Beberapa usaha yang dapat ditempuh yaitu dengan menggunakan data yang terenkripsi baik serta menggunakan prosedur yang ketat dalam membagikan data serta dalam penyimpanannya. Meskipun manfaat dan dampak negatifnya sudah jelas dapat terjadi namun akan masih banyak akibat lain yang nantinya akan belum bisa diantisipasi, sehingga perlu sebuah perencanaan yang tepat dalam pengembangan sistem tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SIMPULAN DAN SARAN

Dengan perkembangan kemajuan teknologi yang pesat, dan ditunjang dengan infrastruktur yang semakin lengkap, maka peningkatan kualitas serta kuantitas peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur dapat ditunjang dengan perkembangan dan keberadaan teknologi tersebut, khususnya adalah perkembangan *Internet of Things (IoT)*.

Segala informasi intelijen di setiap luasan daerah observasi dapat diupdate secara real time dari waktu ke waktu dan selanjutnya dapat diprediksi perkembangan di suatu daerah observasi tanpa memakai banyak tenaga kerja, dan seluruh data tersebut dapat dilihat dengan laptop ataupun oleh *smartphone* saja.

Namun disamping kemudahan-kemudahan dan efektivitas yang diperoleh dari pengembangan IoT tersebut, dibutuhkan pengamanan data dari proses *sharing* data antar perangkat, khsususnya data yang bersifat sensitif maupun strategis, sehingga harus dilengkapi dengan prosedur pengamanan data dari usaha-usaha pencurian dan pembobolan data.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Johnson, och K.. Bombs, Bugs, Drugs and Thugs: Intelligence and America's quest forsecurity. New York: New York University Press, 2002
[2] Greg Dunko, et al, A Reference Guide to the Internet of Things, Bridgera LLC, 500 West Peace Street, Raleigh, NC 27603, 2017
[3] Anwar, S., Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, 69-90, 2018
[4] Ali, I. M., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D, Strategi Pertahanan Laut dalam Menghadapi Ancaman Keamanan maritim di Wilayah Laut Indonesia. Strategi Pertahanan Laut, 2021.
[5] Anwar, S., Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, 69-90, 2018
[6] Bainus, A., & Rachman, J. B., Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional. Intermestic: Journal of International Studies, 109-115, 2018.
[7] Buzan, People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations, 75-83.
[8] Furtado, X. International law and the dispute over the spratly Islands: Whither UNCLOS. Contemporary Southeast Asia, 386-404. 1999
[9] Greg Dunko, et al, A Reference Guide to the Internet of Things, Bridgera LLC, 500 West Peace Street, Raleigh, NC 27603, 2017
[10] Harefa, H.. Optimalisasi Fungsi Intelijen Kepolisian dalam Penyelidikan Tindak Pindana Narkotika yang Dilakukan Anggota Kepolisian (Studi Sat Intelkam Polres Solok). UNES Law Review, 44-52, 2018
[11] INFSO D.4, Networked Enterprise & RFID INFSO G.2 Micro & Nanosystems, Internet of Things in 2020, Roadmap For The Future, Working Group Rfid Of The Etp Eposs, Version 1.1 - 27 May, 2008
[12] Intelligence, S. The new regulations in inteligence domain state that the intelligence collection disciplines are: ACINT/Acoustic Intelligence, HUMINT/Human Intelligence, IMINT/ Imagery Intelligence, MASINT/Measurement and Signature Intelligence, OSINT/Open Source Intelligence, SIGINT/Signal Intelligence, EW/Electronic Warfare, CYBERINT/Cyber Intelligence and MPE/Materiel and Personnel Exploitation.
[13] Johnson, och K.. Bombs, Bugs, Drugs and Thugs: Intelligence and America's quest forsecurity. New York: New York University Press, 2002
[14] Jaya, R. S. F., Widayat, W., & Zulkifli, Z.. Upaya Peningkatan Profesionalisme Insan Intelijen Dalam Rangka Cegah Dini Dan Deteksi Dini Ancaman Di Lingkungan Satuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penggalangan Badan Intelijen Strategis Tentara Nasional Indonesia (Bais TNI) Tahun 2016 (Doctoral dissertation, STIE Widya Wiwaha), 2016
[15] Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, Laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Tahun 2014, (Jakarta: Sekretaris Jenderal KKP RI, , p. 18-20, 2014
[16] Kementerian Pertahanan Republik Indonesia., Postur Pertahanan Negara. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, h.23, 2015
[17] McNicholas, M. Maritime security: an introduction. Butterworth-Heinemann, 2016.
[18] Siregar, Q. A. Komunikasi dalam Kinerja Intelijen Keamanan. Jurnal Sosioteknologi, 13(1), 72-75, 2014
[19] Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara
[20] UU Nomor 31 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas UU No 13 Tahun 2006 Mengenai Perlindungan Saksi dan Korban.
[21] Wahyono, S.K, , Pengertian dan Lingkup Keamanan Nasional, KSKN UI, 19-20, 2003

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ANALISIS VARIASI SPASIOTEMPORAL PANAS LATEN KONDENSASI HIDROMETEOR BENUA MARITIM INDONESIA BERBASIS ESTIMASI SATELIT DAN LUARAN MODEL

Krismianto[1*)], Nurzaman Adikusumah[2], Arief Suryantoro[3]

[1,2,3]Pusat Sains dan Teknologi Atmosfer (PSTA)-LAPAN
Jalan Dr. Junjunan No 133 Bandung, 40173

*) Email: krismianto.lapan@gmail.com

Abstrak

Analisis variasi spasial dan temporal panas laten kondensasi hidrometeor Benua Maritim Indonesia (BMI) berbasis estimasi satelit dan luaran model dibahas dalam makalah ini. Tujuan penelitian ini adalah untuk memahami karakteristik dan mekanisme hujan di BMI, terutama pada hal sebaran horizontal panas laten kondensasi hidrometeor BMI dan profil vertikal parameter tersebut di atas tiga wilayah Bandara Indonesia (Bandung, Padang dan Ambon). Pemilihan ke tiga wilayah ini sekaligus menunjukkan adanya tiga pola utama curah hujan yang ada di Indonesia, yang dikenal sebagai pola hujan monsunal (Bandung), ekuatorial (Padang) dan lokal (Ambon). Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa berdasar estimasi satelit, secara spasial wilayah Indonesia yang berada di sekitar garis khatulistiwa (5 °LU – 5 °LS) secara bercak (*spotty*) merupakan wilayah dengan intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang tinggi pada perioda Desember 1998, Januari – Februari 1999 dengan intensitas antara 0,60 – 0,80 K/jam yang terjadi di ketinggian 6 – 8 km. Hal analog, pada perioda Juni, Juli, Agustus 1999 terjadi di wilayah yang berada di utara Indonesia (5 °LU – 25 °LU) dengan nilai antara 0,30 – 0,45 K/jam. Variasi spasial dan temporal panas laten kondensasi hidrometeor berdasar luaran model menunjukkan adanya pola (cakupan luasan) dan nilai yang berbeda dari estimasi satelit tersebut.

Kata kunci : *panas laten kondensasi hidrometeor, satelit dan model*

Abstract

Analysis of spatial and temporal variations of latent heat of condensation hydrometeor Indonesian Maritime Continent (IMC) based on satellite estimation and models outcomes are discussed in this paper. The purpose of this research is to understand the characteristics and mechanisms of rain in IMC regions, especially in terms of horizontal distribution of latent heat of condensation hydrometeor of IMC areas and profile parameters vertical aforementioned three regions Airports Indonesia (Bandung, Padang and Ambon). Election to these three areas also indicates three main patterns of rainfall in Indonesia, known as monsoonal pattern (Bandung), equatorial (Padang) and local (Ambon). The results obtained indicate that the satellite estimations, spatially Indonesian territory located around the equator (5 °N - 5 °S) by spotting is a region with the intensity of the latent heat of condensation hydrometeor high in the period December 1998, January - February 1999 with an intensity of between 0.60 to 0.80 K / h which occurred at an altitude of 6-8 km. It analogue, in the period June, July, August 1999 occurred in the region located in northern Indonesia (5 °N - 25 °N) with values between 0.30 to 0.45 K / h. Spatial and temporal variations of latent heat of condensation hydrometeor based on models outcomes indicate a pattern (coverage area) and different values from satellite estimations.

Keywords: *latent heat of condensation hydrometeor, satellite and model*

1. Pendahuluan

Panas laten adalah bagian dari pemanasan diabatik yang dilepaskan atau diserap ke / dari lingkungan sebagai hasil dari perubahan fasa air. Misalnya, perubahan air dari fasa gas ke fasa cair akan melepaskan panas panas yang dikenal sebagai *panas laten kondensasi* dengan nilai sebesar 600 kalori; dan proses sebaliknya, perubahan air dari fasa cair ke fasa gas akan menyerap panas panas yang dikenal sebagai *panas laten evaporasi* dengan nilai juga sebesar 600 kalori. Perubahan fasa air lainnya, misalnya dari fasa gas ke fasa padat maka akan melepaskan panas sebesar 680 kalori yang dikenal sebagai *panas laten deposisi;* dan proses sebaliknya, perubahan air dari fasa padat ke fasa gas akan menyerap panas panas yang dikenal sebagai *panas laten sublimasi* dengan nilai juga sebesar 680 kalori. Panas laten kondensasi (terutama) dan panas laten deposisi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer inilah yang menjadi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perhatian utama dalam penelitian ini, khususnya dalam kaitannya dengan wacana eksplorasi energi alternatif yang ramah lingkungan **[1].**

Hidrometeor adalah suatu gejala di atmosfer, selain awan, yang terdiri dari partikel air cair maupun padat di atmosfer, atau endapan tetes air pada permukaan benda yang berada dekat permukaan bumi, atau di udara bebas yang disebabkan oleh kondensasi uap air di sekelilingnya. Hidrometeor dapat berupa hujan (*rain*), hujan curah (*shower*), hujan es (*hail*), kabut (*fog*), embun (*dew*) **[2].** Disisi lain, bentuk air cair dan air padat (es, salju) yang jatuh ke permukaan bumi dikenal sebagai presipitasi. Presipitasi merupakan perosot (*sink*) utama uap air di troposfer, dan presipitasi ini juga merupakan komponen penting dalam siklus hidrologi yang menghubungkan atmosfer, lautan, dan daratan. Kunci utama dalam siklus hidrologi adalah curah hujan (presipitasi) yang jatuh dari sistem awan di daerah tropis yang memiliki jumlah nilai sekitar dua per tiga dari jumlah curah hujan global **[3].** Peran lain dari presipitasi ini adalah sebagai sumber kelembaban tanah jika presipitasi terjadi di atas permukaan daratan, dan sebagai sumber fluks air jernih (*fresh water*) jika presipitasi terjadi di atas permukaan lautan, yang akan merubah distribusi salinitas maupun distribusi densitas di lapisan atas lautan **[4].** Perubahan kelembaban tanah di daratan dan salinitas di lautan, kedua-duanya ini akan berdampak pada perubahan iklim global.

Terdapat lima jenis algoritma yang telah dikembangkan untuk eksplorasi profil panas laten dalam rangka optimalisasi data satelit TRMM (*Tropical Rainfall Measuring Mission*). Algoritma pertama dikenal sebagai algoritma HH (*Hydrometeor Heating*), yang ke dua adalah algoritma CSH (*Goddard Convective Stratiform Heating*), yang ke tiga adalah algoritma GPROF (*Goddard Profiling heating*), yang keempat adalah SLH (*Spectral Latent Heating*), dan yang ke lima adalah PRH (*Precipitation Radar Heating*) Ref. **[5]** *dari* Ref. **[6]**. Komparasi rinci terhadap kelima jenis algoritma (HH, CSH, GPROF, SLH dan PRH) dapat dilihat *dalam* Ref. **[5]**. Dalam penelitian ini, untuk memperoleh karakteristik profil vertikal energi panas laten kondensasi yang dilepaskan di atmosfer Indonesia berbasis observasi sensor TMI satelit TRMM, dipilih algoritma HH (*Hydrometeor Heating*) yang terdapat *dalam* **Ref. [7], [8]** *dari* **[9] dan [10].**

Di Benua Maritim Indonesia dan sekitarnya atau di daerah tropis pada umumnya, pemanasan laten kondensasi yang dilepaskan oleh sejumlah besar awan kumulus merupakan sumber (*source*) panas utama di daerah ini. Sebagaimana diketahui, kondensasi, presipitasi dan gerakan medan awan merupakan komponen esensial dalam siklus hidrologi dan sangat menentukan terhadap jumlah uap air di atmosfer, dimana uap air di atmosfer ini merupakan jenis gas rumah kaca yang paling dominan pada pemanasan/pendinginan di permukaan maupun di lapisan-lapisan atmosfer bawah, sesuai dengan mekanisme efek rumah kaca,

Selain itu, diketahui pula bahwa awan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap budget radiasi planet bumi, termasuk di dalamnya terhadap siklus hidrologi di atmosfer; Ref. **[11], [12]** *dari* **[13].** Agar dapat mengestimasi pengaruh awan ini terhadap budget radiasi, maka karakteristik mikrofisika dari awan ini seperti kandungan air cair (*LWC : Liquid Water Content*), kandungan air padat/es (*IWC : Ice Water Content*), ukuran dan bentuk partikel-partikel dalam awan ini harus diketahui dengan baik pula.

Dari hal-hal tersebut di atas, maka pengetahuan dan pemahaman yang lebih baik tentang karakteristik hidrometeor di daerah tropis pada umumnya, dan curah hujan dan kaitannya dengan energi panas laten kondensasi yang dilepaskan di atmosfer pada khusunya di wilayah Benua Maritim Indonesia (BMI), merupakan hal yang sangat penting. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami karakteristik dan mekanisme curah hujan tropis pada umumnya, dan Indonesia pada khususnya, dimana pada tahap kali ini adalah untuk mengidentifikasi potensi dan perilaku profil vertikal energi panas laten kondensasi yang dilepaskan di atmosfer utamanya dalam variasi spasial dan temporalnya di Indonesia, berbasis observasi wahana antariksa (sensor TMI satelit TRMM). Sedang sasaran penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah diperolehnya gambaran variasi spasial dan variasi temporal profil vertikal energi panas laten kondensasi yang dilepaskan di atmosfer dari sensor radiometer gelombang mikro pasif multikanal satelit TRMM (sensor TMI satelit TRMM) di daerah Benua Maritim Indonesia (BMI) dan sekitarnya (35 ºLU – 35 ºLS; 60 °BT – 160 °BB) dalam rentang pengamatan Januari 1998-Desember 2008 (11 tahun pengamatan).

2. Metode Penelitian

Data utama yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data panas laten kondensasi hidrometeor (data HH) dari sensor TMI satelit TRMM, yang merupakan produk data TRMM level 3, dan dikenal sebagai data 3A12 TRMM. Data 3A12 TRMM ini memiliki resolusi spasial di permukaan 0,5ºx0,5°; cakupan area global dari 40 ºLU-40 °LS; 180 ºBT-180 °BB; resolusi temporal rata-rata bulanan (*monthly mean*); tersedia dari Desember 1997 sampai sekarang (Oktober 2010). Data 3A12 TRMM ini berasal dari data 2A12 TRMM, yang merupakan data TRMM level 2, dengan resolusi spasial di pemukaan bumi adalah 5,1 km x 5,1 km dan lebar sapuan (*swat width*) 878 km; **[14].**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Namun demikian, dalam penelitian ini dipilih data panas laten kondensasi hidrometeor (data HH) untuk daerah Bandara Internasional Pattimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT), Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) dan Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT) sebagai sampel untuk analisis profil vertikal panas laten kondensasi hidrometeor. Selain itu, dalam penelitian ini dipilih pula data sebaran horisontal panas laten kondensasi hidrometeor untuk daerah Benua Maritim Indonesia (BMI) dan sekitarnya (35 ºLU – 35 ºLS; 60 °BT – 160 °BB) dari ketinggian 0 km (permukaan) sampai 18 km (troposfer atas) untuk analisis variasi spasial panas laten kondensasi hidrometeor pada perioda pengamatan Januari 1998 sampai Desember 2008.

Pengolahan data dilakukan dengan memanfaatkan software *HDFviewer* (*Hierarchy Data Format viewer*) dan *GrADS* (*The Grid Analysis and Display System*). Analisis pola (*pattern analysis*) dan kuantitas nilai diterapkan terhadap data yang diperoleh tersebut sehingga dapat diperoleh gambaran karakteristik profil vertikal dan variasi spasiotemporal panas laten kondensasi hidrometeor daerah Benua Maritim Indonesia (BMI) dan sekitarnya (35 ºLU – 35 ºLS; 60 °BT – 160 °BB) perioda pengamatan Januari 1998 sampai Desember 2008 (11 tahun pengamatan).

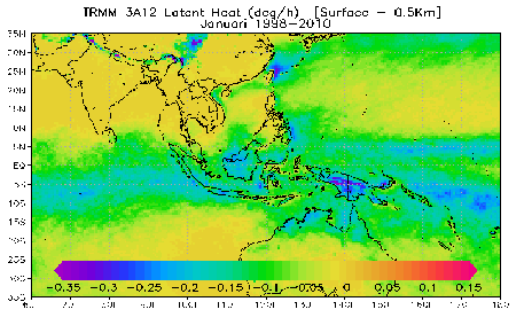
3. Hasil dan Pembahasan

Variasi spasial panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer daerah Benua Maritim Indonesia dan sekitarnya (35 ºLU – 35 ºLS; 60 °BT – 160 °BB) perioda Januari dan Juli 1999 pada level ketinggian yang dipilih, disajikan dalam gambar (1) dan (2) berikut. Level ketinggian yang dipilih adalah 1,5-2,0 km yang merupakan level ketinggian dimana kadar air cair dalam awan dan hujan (*LWC : Liquid Water Content in cloud and precipitation*) memiliki nilai maksimum. Level ketinggian yang lain, misalnya 6,0-8,0 km yang merupakan level ketinggian dimana kadar air padat/es dalam hujan (*IWC : Ice Water Content in precipitation*) memiliki nilai maksimum; serta level ketinggian 10,0-14,0 km yang merupakan level ketinggian dimana kadar air padat/es dalam awan (*IWC : Ice Water Content in cloud*) memiliki nilai maksimum, tidak ditampilkan pada makalah ini, mengingat pembatasan jumlah halaman. Gambar-gambar yang tidak ditampikan tersebut tetap menjadi satu kesatuan yang utuh, yang digunakan untuk analisis hasil penelitian ini, dan ada pada penulis.

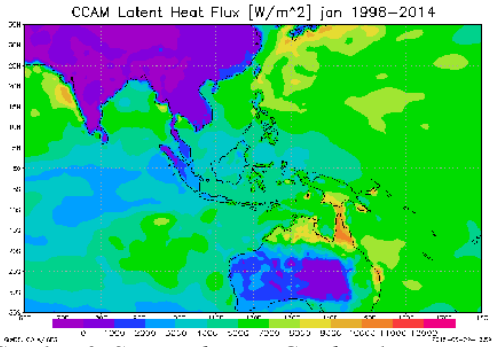
Dari hal-hal tersebut di atas, maka dapat diperoleh gambaran / informasi potensi energi panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer Benua Maritim Indonesia dan sekitarnya (35 ºLU – 35 ºLS; 60 °BT – 160 °BB) sebagai salah satu sumber energi alternatif yang ramah lingkungan; meskipun masih diperlukan penelitian maupun pengkajian dan penerapan teknologi yang tepat dan sesuai, sehingga sumber energi alternatif yang ramah lingkungan yang tersedia melimpah di wilayah BMI ini benar-benar dapat dimanfaatkan secara optimal.

Sedang profil vertikal panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer (*HH : hydrometeor heating*) di atas daerah Bandara Internasional Pattimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT), Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) dan Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT) rata-rata musim basah (perioda DJF) 1999 dan musim kering (perioda JJA) 1999 sebagai sampel profil vertikal panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer dari penelitian ini disajikan dalam gambar (3) sampai (8) berikut.

Perioda tahun 1999 ini dipilih karena pada perioda tersebut intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer di atas daerah bandara internasional Pattimura Ambon memiliki nilai maksimum dalam rentang pengamatan 1998-2008.

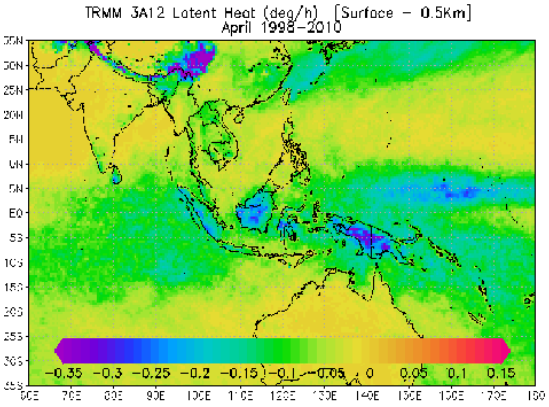


Gambar 1. *Variasi spasial panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer (K/jam) BMI dan sekitarnya (35 ºLU – 35 ºLS; 60 °BT – 160 °BB) perioda Januari 1998 – 2010, ketinggian 0 – 0,5 km, berbasis observasi satelit TRMM.*

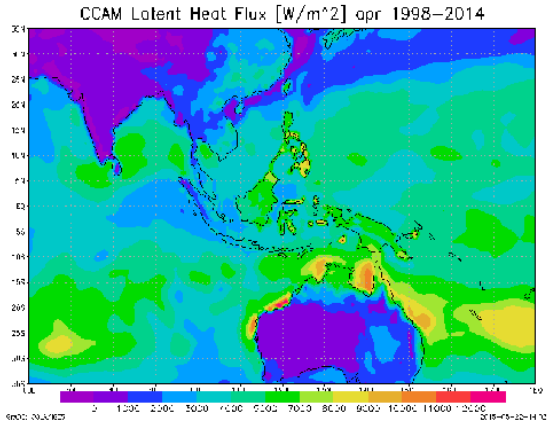


Gambar 2. *Serupa dengan Gambar 1 tetapi untuk besaran fluks panas laten (W/m^2) berdasar luaran model CCAM dan perioda lebih lama, yaitu Januari (1998 – 2014).*

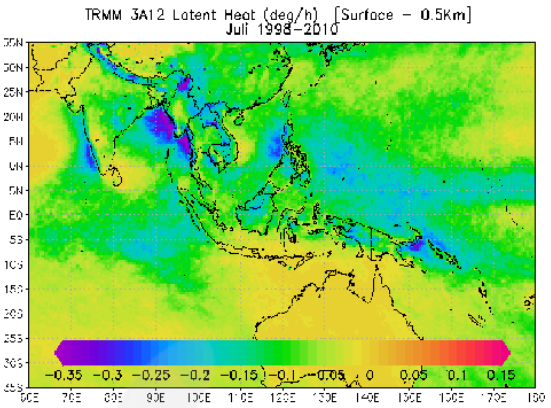
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



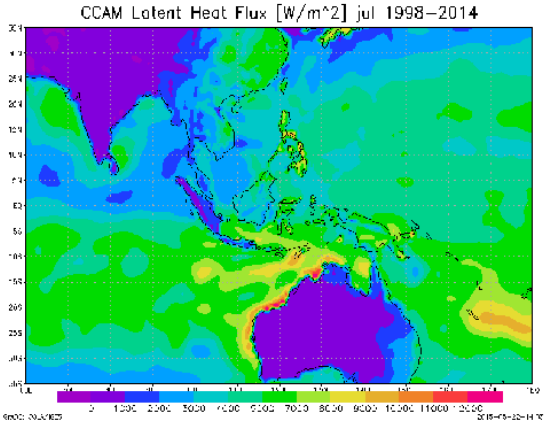
Gambar 3. *Variasi spasial panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer (K/jam) BMI dan sekitarnya (35 °LU – 35 °LS; 60 °BT – 160 °BB) perioda April 1998 – 2010, ketinggian 0 – 0,5 km, berbasis observasi satelit TRMM.*



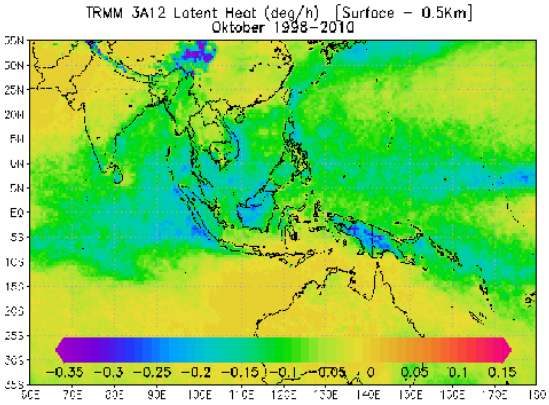
Gambar 4. *Serupa dengan Gambar 1 tetapi untuk besaran fluks panas laten (W/m^2) berdasar luaran model CCAM dan perioda lebih lama, yaitu April (1998 – 2014).*



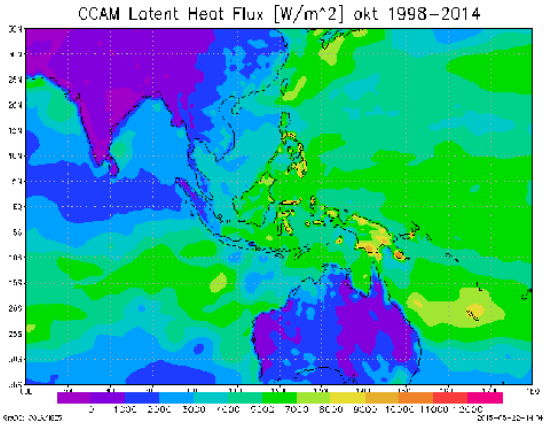
Gambar 5. *Variasi spasial panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer (K/jam) BMI dan sekitarnya (35 °LU – 35 °LS; 60 °BT – 160 °BB) perioda Juli 1998 – 2010, ketinggian 0 – 0,5 km, berbasis observasi satelit TRMM.*



Gambar 6. *Serupa dengan Gambar 1 tetapi untuk besaran fluks panas laten (W/m^2) berdasar luaran model CCAM dan perioda lebih lama, yaitu Juli (1998 – 2014).*



Gambar 7. *Variasi spasial panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer (K/jam) BMI dan sekitarnya (35 °LU – 35 °LS; 60 °BT – 160 °BB) perioda Oktober 1998 – 2010, ketinggian 0 – 0,5 km, berbasis observasi satelit TRMM.*



Gambar 8. *Serupa dengan Gambar 1 tetapi untuk besaran fluks panas laten (W/m^2) berdasar luaran model CCAM dan perioda lebih lama, yaitu Oktober (1998 – 2014).*

Gambaran umum yang dapat diungkapkan dari gambar dari Gambar 1 dan Gambar 2 di atas adalah adanya keadaan yang menunjukkan bahwa secara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

spasial wilayah Benua Maritim Indonesia yang membentang dari (6 °LU – 11 °LS; 95 °BT – 141 °BT) merupakan wilayah dengan intensitas panas laten kondensasi hidrometeor (*HH : Hydrometeor Heating*) yang tinggi, selama periода musim hujan (periода DJF : Desember, Januari, Februari). Hal ini juga terjadi pada periода musim peralihan I dari musim hujan ke musim kemarau (periода MAM : Maret, April, Mei), musim kemarau (periода JJA : Juni, Juli, Agustus) maupun pada muism peralihan II dari musim kemarau ke musim hujan (periода SON : September, Oktober, Nopember); meskipun gambar intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang terjadi pada periода musim peralihan I, musim kemarau dan musim peralihan II tersebut tidak ditampilkan. Gambar intensitas panas laten kondensasi yang terjadi pada ke tiga periода musim lainnya ini ada pada penulis.

Hal menarik selanjutnya yang dapat diungkapkan dari gambar dari Gambar 1 dan Gambar 2 di atas adalah adanya keadaan yang menunjukkan bahwa wilayah-wilayah Benua Maritim Indonesia yang berada pada BBU (Belahan Bumi Utara) selama periода musim kemarau (yang bersesuaian dengan periода JJA : Juni, Juli, Agustus) merupakan wilayah dengan intensitas HH (*Hydrometeor Heating*) yang tinggi. Disisi lain; untuk daerah-daerah yang berada di BBS (Belahan Bumi Selatan) seperti seluruh Jawa, Bali, NTB sampai NTT pada periода JJA ini merupakan wilayah dengan intensitas HH yang moderat sampai rendah. Dan secara profil vertikal, maka intensitas panas laten kondensasi hidrometeor di rentang daerah dan periода ini (seluruh Jawa, Bali, NTB sampai NTT pada periода JJA) memiliki nilai intensitas HH kecil pula.

Selanjutnya, profil vertikal panas laten kondensasi yang terjadi di atmosfer di atas daerah Bandara Internasional Pattimura Ambon (03,70°LS;128,08ºBT), Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) dan Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT), sebagai sampel daerah yang mewakili tiga tipe utama curah hujan di Benua Maritim Indonesia (yaitu tipe curah hujan lokal/anti monsunal, tipe ekuatorial dan tipe monsunal) memberikan pola sebagai berikut.

Hal umum yang dapat diungkap dari gambar (3) sampai (8) di atas adalah adanya pola profil vertikal yang signifikan berbeda antara panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer dari observasi sensor TMI satelit TRMM untuk daerah Bandara Internasional Pattimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT) dengan daerah Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) dan daerah Bandara Patimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT) pada periода pengamatan DJF (Desember 1998, Januari dan Februari 1999) maupun pada periода pengamatan JJA (Juni, Juli, Agustus) 1999. Untuk daerah Bandara Internasional Pattimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT) periода bulan Juli 1999 merupakan periода dengan intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang tinggi dengan nilai 0,43 K/jam, yang terjadi di ketinggian 6 km. Sedang di daerah Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) pada periода yang sama (Juli 1999) merupakan periода dengan intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang rendah dengan nilai 0,09 K/jam, yang juga terjadi di ketinggian 5 km. Bahkan untuk daerah Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT) pada periода Juli 1999 tersebut terjadi intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang sangat rendah dengan nilai 0,01 K/jam, namun terjadi di ketinggian 3 km; sebagaimana ditunjukkan dalam gambar (3; 5; dan 7) di atas.

Di sisi lain, pada periода musim hujan di sebagian besar wilayah Benua Maritim Indonesia (periода DJF) 199, perilaku intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan pada periода Januari 1999 di daerah Bandara Patimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT) menunjukkan adanya intensitas yang minimum, bahkan mendekati nilai 0 K/jam yang terjadi pada level ketinggian 7 km. Namun demikian, pada periода yang sama (periода DJF 1999), perilaku intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer di daerah Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) dan daerah Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT) menunjukkan hal yang berbeda. Pada periода Januari 1999, perilaku intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer ke dua daerah ini justru menunjukkan nilai intensitas yang tinggi. Di daerah Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT), periода Januari 1999 merupakan periода musim basah dengan intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang tinggi dengan nilai 0,21 K/jam yang terjadi pada level ketinggian 5 km. Sedang di daerah daerah Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT) juga menunjukkan hal yang sama dengan daerah Bandara Internasional Minangkabau Padang. Di daerah Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung ini pada periода Januari 1999 terjadi intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang paling tinggi dengan nilai 0,35 K/jam yang terjadi pada level ketinggian 5 km; sebagaimana ditunjukkan dalam gambar (4; 6; dan 8) di atas.

4. Kesimpulan

Terdapat pola profil vertikal yang signifikan berbeda antara panas laten kondensasi hidrometeor yang dilepaskan di atmosfer dari observasi sensor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TMI satelit TRMM untuk daerah Bandara Internasional Patimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT), daerah Bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) dan daerah Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT) pada perioda pengamatan DJF (Desember 1998, Januari dan Februari 1999) maupun pada perioda pengamatan JJA (Juni, Juli, Agustus) 1999. Untuk daerah Bandara Internasional Pattimura Ambon (03,70°LS; 128,08 °BT) perioda bulan Juli 1999 merupakan perioda dengan intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang tinggi dengan nilai 0,43 k/jam, yang terjadi di ketinggian 6 km. Di sisi lain, daerah Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung (06,90°LS;107,58ºBT) ini pada perioda Januari 1999 merupakan perioda dengan intensitas panas laten kondensasi hidrometeor yang paling tinggi dengan nilai 0,35 k/jam yang terjadi pada level ketinggian 5 km. Sedang daerah bandara Internasional Minangkabau Padang (00,79°LS; 100,28 °BT) memiliki karakteristik diantara kedua daerah yang disebut lebih dahulu.

Ucapan Terimakasih

Diucapkan terimakasih kepada Ir. Halimurrahman, M.T. (selaku Integrator I) dan Dr. Didi Satiadi (selaku Integrator II) atas masukan, saran dan diskusi yang konstruktif dalam penelitian ini. Penelitian ini merupakan bagian dari Program Pengembangan Teknologi Penerbangan dan Antariksa yang ada di Pusat Sains dan Teknologi Atmosfer (PSTA) – Lembaga Penerbangan dan Antariksa (LAPAN) Tahun Anggaran 2015; *grant number* SP.DIPA.082.01.1.430397/2015.

Daftar Acuan

[1]. Suryantoro, A., Sebuah Wacana Eksplorasi Energi Alternatif dari Proses Kondensasi Hidrometeor di Atmosfer, Prosiding Seminar Nasional Energi 2010, Jurusan Fisika, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Universitas Padjadjaran (2010), p. 8-13.

[2]. Prawirowardoyo, S., Mengenal awan dan hidrometeor, *dari* Meteorologi, Penerbit ITB, Bandung (1996), p.167-186.

[3]. Simpson, J., R.F. Adler and G.R. North, A Proposed Satellite Tropical Rainfall Measuring Mission (TRMM), *Bull.Amer.Meteor.Soc.*, **69**, (1988,), p. 278-295.

[4]. Prawiriwardoyo, S., Pembentukan awan dan curahan, *dari* Meteorologi, Penerbit ITB, Bandung (1996), p. 43-48.

[5]. Tao, W.K., and Coauthor, Retrieval of Latent Heating from TRMM Measurements, *Bull. Amer. Meteor. Soc.,* **87**, (2006), p. 1555-1572.

[6]. Tao, W.K., R. Houze Jr., and E.A. Smith, The Fourth TRMM Latent Heating Workshop, *Bull. Amer. Meteor. Soc.,* (2007), p. 1255-1259.

[7]. Tao, W.K., J. Simpson, S. Lang, M. McCumber, R. Adler, and R. Penc, An Algorithm to Estimate the Heating Budget from Vertical Hydrometeor Profiles, *Jour. Appl. Meteor.,* **29**, (1990), p. 1232-1244.

[8]. Tao, W.K., S. Lang, J. Simpson and R. Adler, Retrieval Algorithms for Estimating the Vertical Profiles of Latent Heat Release : Their Application for TRMM, *Jour. of Met. Soc. of Japan*, **71**, (1993), p. 685-700.

[9]. Yang, S., and E. A. Smith, Moisture Budget Analysis of TOGA COARE Area Using SSM/I Retrieved Latent Heating and Large Scale Q_2 Estimate, *Jour. Atmos. Oceanic Technol*., **16**, (1999a), p. 633-655.

[10].Yang, S., and E. A. Smith, Four Dimensional Structure of Monthly Latent Heating Derived from SSM/I Satellite Measurements, *Jour. of Climate*, **12**, (1999b), p. 1016-1037.

[11].Baker, M.B., Cloud microphysics and climate, *Science*, 276, (1997), p.1072-1078.

[12].Stephens, G.L., S. C., Tsay, P.W. Stackhouse, Jr., and P.J. Flatau, The relevance of the micro-physical and radiative properties of cirrus clouds to climate and climatic feedback. J.Atmos.Sci., **47**, (1990), p.1742-1753.

[13].Yoshida, Y., S. Asano, and K. Iwanami, Retrieval of Microphysical Properties of Water, Ice and Mixed-Phase Clouds Using a Triple-Wavelength Radar and Microwave Radiometer, *J.of Met.Soc.of Japan,* 86, (2006), p. 1005-1031.

[14].TRMM Home, NASA Facts: TRMM Instruments-TRMM Microwave Imager (2010), *dari* : http://trmm.gsfc.nasa.gov/overview_dir/tmi.html *akses* 31 Agustus 2010.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, dan Seni
Vol. 5, No. 2, Oktober 2021: hlm 342-351

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

BATAS MARITIM INDONESIA DAN PALAU DI ZONA EKONOMI EKSKLUSIF

Ida Kurnia[1]

[1]Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: idah@fh.untar.ac.id

Masuk : 15-04-2021, revisi: 03-05-2021, diterima untuk diterbitkan : 29-05-2021

ABSTRACT

Indonesia is bordered by 10 countries, one of which is Palau. Indonesia has the right to the living natural resources in EEZ. As for the width of the EEZ a country can claim up to 200 miles. If the EEZ overlaps with other countries, one of which is Indonesia and Palau, namely using the principle of justice and followed up by making an agreement on the boundaries jurisdiction area. The goal is to have arrangements in use that are believed to be able to maintain the sustainability of living resources based on an agreement. The results show that the clarity of Indonesia's maritime boundaries has an impact on the use of its natural resources. The clarity of maritime boundaries provides the welfare of the Indonesian people, so it can be concluded that the determination of maritime boundaries between Indonesia and Palau will be sought immediately by referring to regulations and success in practices that have been carried out by Indonesia. While the determination of territorial boundaries has not reached an agreement or agreement that is final in nature, both Indonesia and Palau are obliged to follow dispute resolution procedures, according to Chapter XV UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 also provides favorable arrangements for the parties concerned, namely during the waiting period / effort. in reaching the final arrangement, especially the regulation of biological resources in the border area, the biological resources can be utilized by implementing temporary arrangements. The research method used is the normative method by examining the related rules.

Keywords: *Maritime Boundary, ZEE of Indonesia, Palau.*

ABSTRAK

Negara Indonesia berbatasan dengan 10 negara, salah satunya dengan Palau. Perbatasan maritim di ZEE Indonesia, Indonesia mempunyai hak atas sumber daya alam hayati yang terdapat di dalamnya. Adapun lebar ZEE suatu negara dapat mengklaim sampai 200 mil. Namun apabila wilayah yurisdiksi dalam hal ini ZEE tumpang tindih dengan negara lain, salah satunya Indonesia dengan Palau, maka harus dibagi sesuai ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982, yaitu menggunakan prinsip keadilan dan ditindaklanjuti dengan membuat perjanjian tentang batas wilayah yurisdiksi. Tujuannya adalah adanya pengaturan dalam pemanfaatan yang diyakini dapat menjaga keberlanjutan sumber daya hayati yang didasarkan pada perjanjian. Hasil penelitian menunjukkan kejelasan batas wilayah maritim Indonesia berimbas pada pemanfaatan sumber daya alamnya. Kejelasan batas maritim memberikan kesejahteraan rakyat Indonesia, maka dapat disimpulkan penetapan batas maritim antara Indonesia dengan Palau segera diupayakan dengan mengacu pada peraturan dan keberhasilan dalam praktik-praktik yang telah dilakukan oleh Indonesia. Sementara penentuan batas wilayah belum tercapai kata sepakat atau perjanjian yang sifatnya final, baik Indonesia maupun Palau, wajib mengikuti prosedur penyelesaian sengketa, sesuai Bab XV UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 juga memberikan pengaturan yang menguntungkan bagi pihak-pihak terkait, yaitu dalam masa tunggu/upaya dalam mencapai pengaturan final, terutama pengaturan sumber daya hayati di wilayah perbatasan tersebut, maka sumber daya hayati dapat dimanfaatkan dengan dilakukan pengaturan sementara. Metode penelitian yang digunakan adalah metode normatif dengan mengkaji aturan-aturan yang terkait.

Kata Kunci: Batas Maritim, ZEE Indonesia, Palau

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan yang berbatasan dengan 10 negara tetangga, yaitu India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste dan Australia. Sebagai negara tentunya perlu kejelasan terkait dengan wilayahnya, sehingga Indonesia perlu menetapkan batas-batas wilayah baik wilayah yang masuk ke dalam wilayah kedaulatan Indonesia maupun wilayah yang masuk ke dalam wilayah yurisdiksi Indonesia. Hal ini supaya Indonesia jelas dalam melaksanakan kedaulatannya dan yurisdiksinya. Jadi tidak hanya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

semata-mata untuk kepastian wilayah saja, namun juga perlu untuk mendapatkan pengakuan dari negara lain. Dalam rangka usaha untuk memperoleh pengakuan tersebut, Indonesia telah menetapkan prinsip yang kemudian dituangkan dalam Undang- Undang Dasar 1945 (UUD 1945). Selanjutnya, secara konkrit pada tahun 1957 Indonesia mendeklarasikan penyatuan wilayah Indonesia melalui Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957, yang berbunyi: daratan Indonesia disatukan oleh air (maksudnya laut) dan dibulatkan oleh udara di atasnya. Artinya, Indonesia menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut di sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan, yaitu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Ketentuan yang tercantum dalam Pasal 1 ayat (1) UUD 1945 menetapkan bahwa bentuk Negara Indonesia adalah suatu Negara Kesatuan. Hal ini mengisyaratkan dan menegaskan bahwa Indonesia adalah suatu negara yang wilayahnya utuh dan tidak terkotak-kotak, serta tidak ada wilayah yang merupakan wilayah internasional yang membagi wilayah Negara Indonesia (seperti pada saat Negara Indonesia dijajah oleh Pemerintah Belanda dan menerapkan pengaturan hukum laut dengan menggunakan aturan yang dibuat oleh Pemerintah Belanda, yaitu *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonansi* 1939 atau biasa disebut TZMKO 1939). TZMKO 1939 menyatakan bahwa pulau-pulau yang berada di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut selebar 3 mil dari garis pantai. Selanjutnya, setelah UUD 1945 diamandemen, yaitu seperti yang diatur dalam Pasal 25A UUD 1945, menetapkan bahwa: "Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang." Berdasarkan amandemen tersebut terkait dengan peraturan perundang-undangan yang telah disiapkan oleh Indonesia, memberikan definisi negara kepulauan berpedoman pada aturan yang telah dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1966 tentang Perairan Indonesia dan penetapan ketentuan wilayah Negara Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Indonesia.

Dalam tataran hukum Negara Indonesia telah menyiapkan aturan, baik yang terkait dengan penentuan batas terluar wilayah di laut suatu negara yang masuk ke dalam wilayah kedaulatan Negara Indonesia maupun wilayah yang masuk ke dalam wilayah yurisdiksi Negara Indonesia. Artinya bahwa dalam tataran hukum wilayah laut Negara Indonesia baik yang termasuk wilayah kedaulatan Negara Indonesia dan wilayah yurisdiksi Negara Indonesia dalam tataran hukum internasional maupun hukum nasional dapat dikatakan memadai. Namun, dalam implementasinya kelihatannya belum sepenuhnya dijadikan agenda pembahasan yang pokok oleh pemerintah. Mengapa demikian, karena Indonesia sudah meratifikasi *United Nations Convention on The Law of The Sea* 1982 atau yang disingkat dengan UNCLOS 1982. Pengaturan di dalam UNCLOS 1982 telah menetapkan bagaimana suatu negara menetapkan batas wilayah kedaulatannya dan wilayah yurisdiksinya, termasuk cara-cara penarikan garis batas wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi apabila suatu negara berhadapan atau berdampingan dengan negara lain, seperti Negara Indonesia yang berbatasan dengan Negara Palau.

Berdasarkan ketentuan internasional (UNCLOS, 1982) dan ketentuan nasional (Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan UNCLOS, 1982), luas Perairan Indonesia mencapai 3.25 juta km^2 dengan perincian luas Laut Teritorial 0.3 juta km^2 dan luas Perairan Kepulauan 2.95 juta km^2. Luas Perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) mencapai 2.55 juta km^2. Sehingga total keseluruhan luas wilayah yang termasuk ke dalam kedaulatan dan wilayah yang termasuk ke dalam yurisdiksi negara mencapai 3.25 juta km^2 + 2.55 juta km^2 = 5.80 juta km^2. Panjang garis pantainya mencapai panjang 81.000 km dan menurut Keputusan MENHANKAM Nomor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

B/858/M/IX/1987: Dishidros tahun 1982 menghitung pulau dan telah diterbitkan dalam buku jumlah pulau di Indonesia yaitu jumlah pulau 17.508, bernama 5.707 dan tak bernama 11,801. Selain itu, apabila dikaji lebih lanjut maka laut itu tidak hanya sekedar sebagai jalur pelayaran saja, akan tetapi laut itu dapat dikatakan hidup, artinya bahwa di dalamnya terdapat keanekaragaman sumber daya alam hayati, artinya sumber daya alam yang sifatnya hidup. Bahkan di laut tidak hanya terdapat sumber daya alam yang hayati saja akan tetapi juga terdapat sumber daya alam yang mati atau yang sifatnya *non-renewable* (tidak dapat diperbaharui/ sumber tersebut untuk ada lagi dan bisa dimanfaatkan membutuhkan waktu yang relatif lama, misal 100 tahun bahkan lebih). Dengan demikian sumber daya alam yang terdapat di laut perlu diatur penggunaannya, baik yang sifatnya *renewable* (dapat diperbaharui) maupun sumber daya alam yang sifatnya tidak dapat diperbaharui. Sumber daya alam tersebut terdapat baik di wilayah yang termasuk dalam kedaulatan suatu negara maupun terdapat di wilayah yurisdiksi. Dari sinilah laut mempunyai arti kesatuan wilayah yang memiliki 2 (dua) aspek utama, yaitu aspek *security* (keamanan) dan aspek *prosperity* (kesejahteraan), sehingga penetapan batas terluar dan garis batas wilayah yang termasuk wilayah kedaulatan dan garis batas wilayah yang termasuk wilayah yurisdiksi negara di laut dengan negara-negara yang bersebelahan ataupun yang berbatasan perlu diwujudkan dalam rangka memperoleh kepastian hukum yang dapat menunjang berbagai kegiatan di laut.

Negara Indonesia yang merupakan Negara Kepulauan yang tergolong terbesar dan telah ditegaskan di atas bahwa Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982, maka Indonesia dalam rangka menjaga wilayah kedaulatannya dan wilayah yurisdiksinya seharusnya sudah siap dengan aturan-aturan yang terkait dengan batas-batas dengan negara lain terutama batas yang terkait dengan kesejahteraan, yaitu batas ZEE Indonesia. Hal ini dilandasi bahwa pada kenyataannya jumlah penduduk Indonesia bertambah cukup signifikan dan sumber daya alam yang terdapat di darat makin berkurang bahkan habis, sehingga sumber daya alam yang terdapat di laut khususnya di ZEE Indonesia perlu dimanfaatkan/dipergunakan untuk mencadangkan sumber daya perikanan bagi kepentingan Rakyat Indonesia. Namun pada kenyataannya pemanfaatan sumber daya alam hayati yang terdapat di ZEE Indonesia dapat dikatakan belum dapat sepenuhnya dimanfaatkan oleh rakyat Indonesia, salah satu yang menjadi permasalahannya adalah belum adanya batas ZEE Indonesia dengan negara lain.

Indonesia harus segera mengambil langkah, salah satunya dengan mengkaji keberhasilan negara-negara lain dalam rangka menetapkan batas ZEEnya dengan negara yang bersebelahan atau berhadapan. Selanjutnya, hal yang perlu dicermati adalah melihat kembali perjanjian-perjanjian yang sudah berhasil dibuat Indonesia dalam rangka menetapkan batas maritim dengan negara lain. Sejak tahun 1985, sekitar kurang lebih 36 tahun Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982. Artinya Indonesia seharusnya sudah siap melaksanakan UNCLOS 1982, salah satu wujudnya dengan menyiapkan seperangkat aturan-aturan nasional dan secara konkrit Indonesia "seharusnya" sudah memiliki batas-batas yang pasti dengan negara-negara lain. Intinya bahwa Indonesia harus segera menetapkan batas wilayah yang termasuk dalam wilayah kedaulatan Negara Indonesia dan batas wilayah yang termasuk wilayah yurisdiksi Negara Indonesia, kemudian ditindaklanjuti dengan penetapan batas maritim dengan negara lain, salah satu dengan Negara Palau.

Salah satu batas maritim dengan negara tetangga yang belum selesai ditetapkan adalah batas maritim Indonesia dengan Palau. Palau berada di sebelah Timur Laut Indonesia, di sebelah Utara Papua. Palau adalah negara federal kepulauan dengan jumlah total luas daratan berkisar 500 km2. Palau terdiri dari beberapa pulau, di antaranya adalah Pulau Babelthuap dengan Ibukota Koror (Hartono, 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Indonesia dan Palau berbatasan maritim langsung dengan ZEE dan Landas Kontinen (LK) di perairan sekitar Laut Halmahera dan Samudra Pasifik. Kedua negara saat ini tengah merundingkan penetapan batas ZEE, sedangkan batas LK akan dirundingkan setelah penetapan batas ZEE kedua negara telah selesai. Menurut Patmasari et al. (2016) kedua negara masih berbeda posisi terkait metode delimitasi yang akan digunakan dalam mengkonstruksi garis batas ZEE kedua negara, yaitu:

1. Indonesia menerapkan metode proporsionalitas atas penarikan garis sama jarak berdasarkan *relevant circumstances*, di antaranya keberadaan pulau dan fitur geografis lain, luas pulau, perbedaan panjang garis pangkal.
2. Palau menerapkan metode sama jarak (*equidistance*).

Title 27 Palau Nation Code, Palau telah menetapkan bahwa luas laut teritorial mereka memiliki lebar sejauh 12 mil dari garis pangkal. Palau juga memiliki zona perikanan yang diperluas (*Extended Fishery Zone*), berada di luar dan berbatasan dengan zona perikanan eksklusif, yang lebarnya 200 mil laut diukur dari garis pangkal. (Hartono, 2015)

Negara Palau menarik garis zona perikanan yang diperluas (*Extended Fishery Zone*) mereka sejauh 200 mil laut yang akan secara otomatis sesuai dengan rezim ZEE, maka akan memungkinkan terjadinya tumpang tindih antara ZEE milik Indonesia dengan *Extended Fishery Zone* milik Palau. Oleh karena itu, perlu diadakan perjanjian antara kedua negara untuk menentukan garis batas maritim yang berupa ZEE, agar terdapat kepastian hukum bagi kedua negara. Selain itu dengan adanya kejelasan mengenai batas maritim yang sudah disepakati antara dua negara akan menjamin adanya penegakan hak berdaulat dan hukum di laut, untuk kebebasan pengelolaan sumber daya alam, serta pengembangan ekonomi kelautan bagi suatu negara.

Palau mengklaim bahwa negaranya merupakan negara kepulauan. Pada Konsepsi Penetapan Batas Maritim Indonesia dengan Palau, Kemenhan menjelaskan bahwa berdasarkan konstitusi tahun 1979, Palau memiliki yurisdiksi dan kedaulatan pada Perairan Pedalaman dan Laut Teritorialnya sampai 200 mil laut, diukur dari garis pangkal kepulauan yang mengelilingi kepulauan Palau. Sebagai negara yang terdiri dari beberapa pulau, Palau diperbolehkan menarik garis pangkal lurus kepulauan jika memenuhi aturan pada UNCLOS Pasal 47 tentang garis pangkal lurus kepulauan. Namun di dalam tabel klaim yurisdiksi maritim UNCLOS 1982, Palau bukan termasuk dalam negara kepulauan. Hal ini akan menjadikan adanya 3 (tiga) perbedaan luas ZEE akibat dari perbedaan penggunaan garis pangkal yang akan digunakan Palau untuk menentukan batas ZEE yang bertumpang tindih dengan Indonesia. Antara Indonesia dan Palau belum terbentuk hubungan bilateral yang baik. Hal ini mengakibatkan masih sedikit terselenggaranya pertemuan antara kedua negara tersebut. Sehingga untuk melakukan kesepakatan penetapan batas maritim antara kedua negara mengalami kendala, penetapan batas maritim merupakan hal yang sangat vital untuk memperjelas kawasan maritim yang dimiliki suatu negara, sehingga dalam kondisi seperti ini Indonesia tetap perlu mengupayakan kejelasan batas maritim yang dilandasi adanya dasar hukum dan metode yang tepat dalam rangka melakukan delimitasi batas maritim agar menghasilkan batas yang adil bagi kedua negara sesuai dengan UNCLOS 1982. Batas-batas ZEE Indonesia di segmen-segmen sebagaimana telah disampaikan di atas Indonesia telah berhasil menyelesaikan beberapa garis batas maritim baik penetapan batas wilayah kedaulatan maupun penetapan batas wilayah yurisdiksi di laut, akan tetapi masih ada beberapa bagian daerah yang berbatasan dengan Indonesia yang belum jelas garis batasnya dengan negara lain, termasuk Palau. Oleh karena itu, dasar hukum dan metode yang telah berhasil digunakan Indonesia dapat dipergunakan sebagai acuan dan tentunya dengan menyesuaikan kondisi yang ada di lapangan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

Fenomena di atas menimbulkan berbagai permasalahan yang perlu untuk dilakukan penelitian. Pertama, karena Indonesia sebagai negara yang luas wilayah lautnya dan tidak diragukan sumber daya hayati yang terdapat di dalamnya, maka batas maritim di ZEE Indonesia yang berbatasan dengan Palau harus segera diupayakan.

Rumusan Masalah

Atas dasar latar belakang tersebut, kiranya perlu ditelaah lebih jauh beberapa pertanyaan kunci sebagai rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

1. Kendala-kendala apa saja yang menjadi penghambat, sehingga perjanjian antara Indonesia dan Palau tentang garis batas ZEE belum selesai secara menyeluruh?
2. Upaya-upaya dan langkah-langkah apa saja yang bisa dilakukan untuk menyelesaikan perjanjian tentang penetapan garis batas ZEE antara Indonesia dan Palau?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian normatif. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yang berupa peraturan-peraturan, baik yang sifatnya nasional maupun internasional. Di samping itu, digunakan juga buku/artikel yang terkait dengan penelitian ini, termasuk kamus, media massa dan internet. Dalam rangka untuk melengkapi penelitian ini, maka akan digunakan data primer, penggunaan data primer bertujuan untuk melengkapi dan mengecek kesesuaian data sekunder.

Pendekatan yang utama dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum. Pendekatan undang-undang ini untuk menelaah adanya konsistensi dan kesesuaian substansi muatan undang-undang dengan mempelajari ontologis lahirnya undang-undang, landasan filosofis undang-undang dan *ratio legis* dari ketentuan undang-undang. (Marzuki, 2007) Menurut Soekanto dan Mamudji (2003), di dalam penelitian hukum normatif, penelitian terhadap asas-asas hukum dilakukan terhadap kaidah-kaidah hukum, yang patokan-patokan berperilaku atau bersikap tidak pantas, Penelitian tersebut dapat dilakukan (terutama) terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, sepanjang bahan-bahan tadi mengandung kaidah hukum.

Dalam penelitian hukum normatif pengkajian terhadap kaidah hukum saja belum cukup, sehingga perlu kajian lebih lanjut pada aspek sistem hukumnya. Sistem merupakan tatanan atau kesatuan yang utuh yang terdiri dari bagian-bagian atau unsur-unsur yang saling berkaitan erat satu sama lain yaitu kaidah atau tentang pernyataan apa yang seharusnya, sehingga sistem hukum merupakan sistem normatif (Mertokusumo, 2001). Pada penelitian ini, sistem hukumnya dengan menggabungkan peraturan-peraturan yang terkait dengan perbatasan maritim di ZEE Indonesia dengan negara lain sebagai satu kesatuan serta peraturan yang melandasinya. Proses menganalisis data dilakukan secara berbarengan dengan proses pengumpulan data.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kendala-kendala penghambat perjanjian antara Indonesia dan Palau tentang garis batas ZEE.

Diterimanya rezim ZEE memberikan perluasan yurisdiksi dan memberikan posisi yang kuat sekaligus memberikan keuntungan secara ekonomis terhadap negara-negara pantai untuk memperoleh hak berdaulat guna memanfaatkan sumber daya alam hayati khususnya sumber daya perikanan yang ada di ZEE. Dikatakan memberikan keuntungan secara ekonomis karena diperkirakan 90 (sembilan puluh) persen dari jumlah tangkapan ikan secara komersial dilakukan di ZEE (Vicuna, 1984; Van Steenis, 2002).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Pengaturan tentang ZEE dalam UNCLOS 1982 terdapat dalam *Part* V, yang terdiri dari 21 *articles*, dan 15 *articles* dari 21 *articles* mengatur mengenai perikanan yang meletakkan dasar-dasar dan prinsip-prinsip bagi konservasi dan eksploitasi perikanan oleh negara pantai dan akses atau surplus perikanan bagi negara lain. Adapun pengertian ZEE menurut *Article* 57 (U.N. Doc , 1982), sebagai berikut: "*an area beyond and adjacent to the territorial sea and shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured*", sepanjang tidak berbatasan langsung dengan pantai negara lain pada jarak 200 mil laut tersebut.

Gambar 1.
Peta Perbatasan Wilayah Laut antara Indonesia Dengan Negara-negara Tetangga



Sumber Gambar: Indriati Kusumawardhani dan Arie Afriansyah, 2019

Selesainya Konferensi Hukum Laut III, dengan diadopsinya UNCLOS 1982 (Suwardi & Kurnia, 2019) sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, Indonesia kemudian menjadi Negara yang memiliki luas wilayah teritorial yang besar, di mana laut bebas yang berada di antara 17.000 pulau-pulau milik Indonesia berubah status menjadi perairan kepulauan (*archipelagic waters*) dan terbentuk "sabuk" perairan teritorial (*territorial water*) yang mana semuanya berada dalam kedaulatan nasional Indonesia (Oegroseno, 2012). Upaya diplomasi Indonesia juga memperkuat pemahaman atas pentingnya hukum laut internasional yang tidak saja menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan tetapi juga sebagai dasar bagi Indonesia untuk melaksanakan eksploitasi sumber daya maritim secara berkelanjutan. Dengan alasan untuk memperjelas batas – batas maritim dengan negara tetangga, yang tidak saja bertujuan untuk menegaskan batas maritim Indonesia namun juga bagi eksploitasi sumber daya alam laut, maka Pemerintah Indonesia melaksanakan diplomasi batas maritim (*maritime border diplomacy*) (Kusumawardhani & Afriansyah, 2019). Berkaitan dengan batas maritim antara Indonesia dan Palau sampai saat ini belum tercapai kata sepakat. Batas ZEE Indonesia berada pada posisi sebelum Pulau Tobi dan Karang Helen yang merupakan pulau milik Palau dan Palau menggunakan metode sama jarak. Apabila metode sama jarak diterapkan oleh Palau maka akan terjadi tumpang-tindih dengan ZEE Indonesia. Padahal ketentuan UNCLOS 1982 mengatur bahwa batas wilayah yurisdiksi seperti halnya ZEE menggunakan prinsip keadilan. Di samping itu mengacu kepada putusan Arbitrase Filipina dan RRC ditetapkan bahwa pulau-pulau kecil seperti Pulau Tobi dan Karang Helen tidak memiliki hak untuk mendapatkan ZEE. Hal inilah yang menjadi kendala karena ada perbedaan persepsi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

Upaya-upaya yang Dapat Dilakukan Dalam Rangka Penetapan Garis Batas ZEE

Upaya Indonesia dalam rangka menetapkan batas maritim dengan negara lain yang berbatasan dengan Indonesia telah dilakukan sejak tahun 1969 hingga berlakunya UNCLOS 1982, Indonesia telah berhasil menyepakati batas maritim dengan negara tetangga. UNCLOS 1982 mengatur 3 (tiga) jenis batas maritim, yaitu laut teritorial, landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE). (U.N. Doc , 1982) Adapun menurut Patmasari et al. (2016) berbagai Perjanjian yang telah berhasil disepakati adalah sebanyak 18 Perjanjian Batas Maritim, yaitu:

1. Indonesia – Malaysia:
    a. Landas Kontinen, 27 Oktober 1969, dengan Keppres Nomor 89 Tahun 1969.
    b. Laut Teritorial di Selat Malaka, 17 Maret 1970, dengan Undang – Undang Nomor 2 Tahun 1971.
2. Indonesia – Singapura
    a. Laut Teritorial di Selat Singapura, 25 Mei 1973, dengan Undang – Undang Nomor 7 Tahun 1973.
    b. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian barat, 10 Maret 2009, dengan Undang – Undang Nomor 4 Tahun 2010.
    c. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian timur, 3 September 2014, Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2017.
3. Indonesia – Australia
    a. Dasar Laut Tertentu, 18 Mei 1971, dengan Keppres Nomor 42 Tahun 1971.
    b. Dasar Laut Tertentu di Wilayah Laut Timor dan Arafura, Tambahan terhadap Persetujuan tanggal 18 Mei 1971 dengan Keppres Nomor 66 Tahun 1972.
    c. Garis – garis Batas Tertentu antara Indonesia dan Papua Nugini, 12 Februari 1973, dengan Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1973.
    d. Zona Ekonomi Eksklusif dan Dasar Laut Tertentu, 14 Maret 1997 (belum diratifikasi)
4. Indonesia – Thailand
    a. Landas Kontinen di Bagian Utara Selat Malaka dan di Laut Andaman, 17 Desember 1971 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1972.
    b. Dasar Laut di Laut Andaman, 11 Desember 1975 dengan Keppres Nomor 1 Tahun 1977.
5. Indonesia – India
    a. Garis Batas Landas Kontinen, 8 Agustus 1974 dengan Keppres Nomor 51 Tahun 1974.
    b. Perpanjangan Garis Batas Landas Kontinen 1974, 14 Januari 1977 dengan Keppres Nomor 26 Tahun 1977.
6. Indonesia – India – Thailand
    a. Trijunction Point dan Garis Batas dari Garis-garis Batas Tertentu di Laut Andaman, 22 Juni 1978 dengan Keppres Nomor 24 Tahun 1978.
7. Indonesia –Vietnam
    a. Garis Batas Landas Kontinen di Utara Pulau Natuna, 26 Juni 2003 dengan Undang – Undang Nomor 18 Tahun 2007.
8. Indonesia – Filipina
    a. Garis Batas ZEE di Laut Sulawesi, 23 Mei 2014, masih dalam proses ratifikasi.
9. Indonesia – PNG
    a. Garis Batas Landas Kontinen, 13 Desember 1980 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1982.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Gambar 2.
Statistik Perundingan Batas Maritim Indonesia



Sumber Gambar: Indriarti Kusumawardhani dan Arie Afriansyah , 2019

Berdasarkan data di atas, perundingan perbatasan maritim yang masih berlangsung adalah sebagai berikut: 1 (satu) Perjanjian RI – Australia yang sedang dikaji ulang (Perjanjian tahun 1997); 5 (lima) Perundingan yaitu RI – Malaysia mengenai laut teritorial di wilayah Selat Malaka dan Laut Sulawesi dan ZEE antara RI – Palau, RI – Vietnam, dan RI – India; dan 9 (sembilan) usulan yang akan dirundingkan, yaitu laut teritorial RI – Malaysia dan Singapura (Pedra Branca), RI – Timor Leste, ZEE antara RI – Malaysia, RI – Thailand, RI – Timor Leste; dan Landas Kontinen antara RI – Filipina, RI – Palau, RI – Malaysia, dan RI – Timor Leste.

Perundingan yang dilakukan Indonesia dengan Palau belum tercapai kata sepakat, hal ini terkendala karena adanya perbedaan persepsi dalam menafsirkan batas maritim ZEE. Adanya dua pulau yaitu Pulau Tobi dan Karang Helen yang merupakan milik Palau mempunyai ZEE, sedangkan mengacu pada putusan Arbitrase Filipina dan RRC, pulau-pulau kecil tidak berhak atas ZEE. Padahal kedua pulau tersebut mempunyai batas yang tidak jauh dengan batas ZEE, artinya apabila ZEE kedua pulau tersebut diperhitungkan mengakibatkan tumpang-tindih.

Berdasarkan hal tersebut, Indonesia dapat mengupayakan dengan menerapkan ketentuan UNCLOS 1982 Bab XV, yaitu sambil menunggu perjanjian final maka Indonesia dan Palau dapat memanfaat sumber daya hayati di wilayah perbatasan tersebut. Selanjutnya, upaya yang dapat dilakukan Indonesia dalam penyelesaian batas maritim dengan Palau dapat mengacu kepada peraturan-peraturan seperti putusan arbitrase dan praktik-praktik yang telah dilakukan Indonesia dan berhasil menetapkan batas maritim ZEE dengan negara lain.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Indonesia dan Palau, harus melihat dan sekaligus menerapkan aturan yang mengakomodir kepada kepentingan dan kebutuhan masyarakat internasional. Hal ini karena sudah ada ketentuan yang sifatnya mengatur kepentingan dan kebutuhan masyarakat internasional, yaitu UNCLOS 1982. Apabila dilihat dari perkembangan sejarah terbentuknya UNCLOS 1982 tersebut, maka tidak terlepas dari tindakan-tindakan yang sifatnya sepihak yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

dilakukan oleh negara-negara yang dimulai dari negara Amerika, kemudian negara-negara yang tergabung dalam *Asian African Legal Consultative Committee* bahkan Indonesia yang menerapkan pelebaran wilayah lautnya dalam rangka mencadangkan sumber daya alam hayati untuk kebutuhan dan kesejahteraan rakyatnya. Upaya ini di dalam hukum internasional khususnya pelebaran wilayah yurisdiksi dikatakan sebagai kebiasaan internasional, yaitu suatu kebiasaan yang masuk di dalam sumber hukum internasional. Selanjutnya dalam rangka untuk menjamin adanya kepastian hukum dan adanya kejelasan dalam pembuktian apabila suatu negara melakukan tindakan lebih lanjut dan terkait dengan hak dari negara lain, sehingga akan jelas konsekuensinya maka dituangkan ke dalam bentuk perjanjian internasional, yaitu UNCLOS 1982. Artinya UNCLOS 1982 merupakan kesepakatan internasional dan menjadi dasar bagi masyarakat internasional apabila hendak menerapkan lebar wilayah lautnya dan wilayah laut yang berhadapan/berdampingan dengan negara lain.

Perjanjian antara Indonesia dan Palau belum dapat diwujudkan karena adanya perbedaan persepsi mengenai batas maritim khususnya batas ZEE antara kedua negara tersebut. UNCLOS 1982 telah mengatur delimitasi maritim namun dalam implementasinya UNCLOS 1982 menyerahkan kepada kesepakatan dari negara-negara yang terkait. Hal inilah yang menjadi kendala.

2. Adapun upaya yang dapat dilakukan Indonesia dalam penyelesaian batas maritim dengan Palau dapat mengacu kepada peraturan-peraturan termasuk putusan badan-badan peradilan, di samping itu praktik-praktik yang pernah dilakukan dan berhasil dilakukan Indonesia dalam rangka menetapkan batas maritim dalam hal batas ZEE dengan negara lain. Upaya sementara, kedua negara sambil menunggu perjanjian final dapat mengikuti prosedur penyelesaian sengketa sesuai Bab XV UNCLOS 1982 yaitu kedua negara baik Indonesia maupun Palau dapat memanfaatkan sumber daya alam hayati di wilayah perbatasan tersebut.

Ucapan Terima Kasih (*Acknowledgement*)
Sehubungan dengan telah dilaksanakannya kegiatan penelitian mengenai "Batas Maritim Indonesia dan Palau di Zona Ekonomi Eksklusif", Tim Penelitian Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Tarumanagara yang telah memberi izin kepada Tim Peneliti Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara untuk mengadakan penelitian.

REFERENSI

Hartono, R. (2015). Penentuan batas maritim Indonesia dengan Palau berdasarkan Unclos 1982. *Undergraduate Thesis*, Institut Teknologi Surabaya, Surabaya.

Kusumawardhani, I., & Afriansyah, A. (2019). Kebijakan kelautan Indonesia dan diplomasi maritim. *Jurnal Kertha Patrika*, 41 (3), 266.

Mertokusumo, S. (2001). *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*. Liberty.

Oegroseno, A. H. (2012). *Maritime Border Diplomacy*. Brill Nijhoff. https://doi.org/10.1163/9789004230941_005.

Patmasari, T., Artanto, E., & Rimayanti, A. (2016). Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga. *Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI*. Pusat Pemetaan Batas Wilayah - Badan Informasi Geospasial, Cibinong.

Peter, M. M. (2007). *Penelitian Hukum.* Kencana.

Soekanto, S., & Mahmudji, S. (2003). *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat.* Rajawali Pers.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Suwardi, Sri, S., & Kurnia, I. (2019). *Hukum Perjanjian Internasional*. Sinar Grafika.

United Nations Convention on The Law of The Sea. (1982).

Van Steenis, J.. (2002). *Pirates as poachers*: *International fisheries law and the bluefin tuna*. Capital University Law Review. https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/capulr29&div=27&id=&page=

Vicuna, F. O. (1984). *The Exclusive Economic Zone, A Latin American Perspective*. Westview Press.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dampak Strategi Maritim Terhadap Peningkatan Keamanan Maritim Indonesia Terkait Ancaman *IUU Fishing* di Wilayah NKRI Tahun 2014-2017

Muhammad Rifki Hidayat

UPN "Veteran" Jawa Timur

e-mail: mhmmdrifki.h@gmail.com

ABSTRACT

Since the 1990s, IUU Fishing has been a threat to Indonesian maritim security.Natuna Sea, Arafura Sea, and Sulu Sulawesi Seais vulnerable location which IUU Fishing happen. Not only defense function, but also IUU Fishing has become threat to public welfare. IUU Fishing threatening fishery industry that become source of employment and food stock in fishery sector. Therefore, Indonesia applies maritim strategy in the form of ship sinking policy and improve function of surveillance as a control in the maritim region. This research will explain how the impact ofthe application of ship sinking policy to enhancing maritim security related to the threat of IUU Fishing in the NKRI territory in 2014-2017.The application of maritim strategy has an impact on improving Indonesian maritim security. Improvement in maritim security is measured based on maritim security indicators. The maritim security indicators are measured based on 4 dimensions of the concept of maritim security,namely sea power, marine safety, blue economy, and human resilience.

Keywords : *IUU Fishing, Maritim Security, Indonesia, Maritim Strategy*

IUU Fishing telah menjadi ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia sejak tahun 1990-an. Lokasi rawan terjadinya *IUU Fishing* di Indonesia antara lain di wilayah Laut Natuna Utara, Laut Arafura dan Laut Sulu Sulawesi. Ancaman *IUU Fishing* tidak hanya mengarah pada fungsi pertahanan saja, akan tetapi menjadi ancaman terhadap kesejahteraan masyarakat. *IUU Fishing* mengancam industri perikanan yang menjadi sumber pekerjaan dan stok makanan dalam sektor perikanan. Oleh karena itu, Indonesia mengaplikasikan strategi maritim berupa kebijakan penenggelaman kapal dan meningkatkan fungsi pengawasan sebagai kontrol di wilayah maritim. Penelitian ini akan menjelaskan bagaimana dampak pengaplikasian kebijakan penenggelaman kapal terhadap peningkatan keamanan maritim terkait ancaman *IUU Fishing* di wilayah NKRI pada tahun 2014 – 2017. Pengaplikasian strategi maritim berdampak pada peningkatan keamanan maritim Indonesia. Peningkatan keamanan maritim diukur berdasarkan indikator keamanan maritim. Indikator keamanan maritim tersebut diukur berdasarkan 4 dimensi konsep keamanan maritim, yaitu *sea power*, *marine safety*, *blue economy* dan *human resilience*.

***Kata Kunci*:** *IUU Fishing*, Keamanan Maritim, Indonesia, Strategi Maritim

IUU Fishing merupakan kejahatan transnasional yang terorganisir oleh *Organized Crime Groups (OCGs)* (May 2017). Secara konsep, *IUU Fishing* merupakan kegiatan penangkapan ikan yang melanggar undang-undang suatu negara. Pelanggaran tersebut seperti menggunakan peralatan ilegal, tanpa ijin dan tidak melaporkan hasil tangkapan atau melaporkan volume tangkapan tidak sesuai hasil tangkapan (May 2017). *IUU Fishing* merupakan isu yang tidak hanya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berdampak langsung terhadap konservasi perikanan. *IUU Fishing* juga berdampak pada perkembangan keamanan suatu negara (May 2017). Bagi Indonesia, *IUU Fishing* merupakan masalah yang mengganggu misi kedaulatan (kemlu.go.id). Kedaulatan yang dimaksud merupakan bentuk kemandirian dalam mengelola dan memanfaatkan sumberdaya kelautan dan perikanan dengan memperkuat kemampuan nasional untuk melakukan penegakan hukum di laut demi mewujudkan kedaulatan secara ekonomi (kemlu.go.id). Hal tersebut sebagai bentuk upaya dan cita-cita nasional dalam mewujudkan keamanan maritim Indonesia.

Oleh karena itu, *IUU Fishing* mengganggu pencapaian dari keamanan maritim. Keamanan maritim merupakan tindakan pencegahan dan responsive dalam melindungi wilayah maritim terhadap ancaman dan tindakan sengaja yang melanggar hukum. Keamanan maritim mencakup atas 4 dimensi konsep, antara lain *sea power, marine safety, human resilience,* dan *blue economy* (Feldt, Roell & Thiele 2013). Keempat dimensi konsep tersebut kemudian menjadi tolak ukur penulis dalam mengukur peningkatan keamanan maritim Indonesia. Berikut merupakan indikatornya:

Tabel 1.3 Indikator Keamanan Maritim terkait Ancaman *IUU Fishing*

Indikator	**Tidak Aman**	**Aman**
Sea Power	Ketiadaan kontrol maritim	Kontrol wilayah maritim
Marine Safety	Jumlah penangkapan pelaku menurun	Jumlah penangkapan pelaku meningkat
Blue Economy	Menurunnya angka perdagangan sumberdaya maritim (perikanan)	Angka perdagangan sumberdaya maritim (perikanan) meningkat
Human Resilience	Sumberdaya maritim (perikanan) menurun	Sumberdaya maritim (perikanan) meningkat

Strategi maritime diaplikasikan agar keamanan maritime dapat tercapai. Strategi maritime merupakan konsep yang menjelaskan tentang arahan menyeluruh dari semua aspek kekuatan nasional dalam mencapai tujuan kebijakan tertentu dalam situasi tertentu dengan melakukan beberapa tingkat kontrol di laut (Hattendorf 2013). Dalam penerapannya, kekuatan militer yang merupakan salah satu aspek strategi maritime tidak bisa berdiri sendiri. Oleh karena itu, perlu adanya kolaborasi dan kerjasama dengan kekuatan lainnya, seperti kekuatan dalam aspek politik, diplomatik dan kekuatan resmi dari pemerintahan (Mangindaan 2018).

Upaya Indonesia dan Pengaplikasian Strategi Maritim dalam Memerangi *IUU Fishing*

IUU Fishing merupakan kegiatan penangkapan ikan yang melanggar hukum suatu negara (May 2017). Oleh karena itu, *IUU Fishing* merupakan masalah yang harus diberantas demi mewujudkan misi kedaulatan tersebut (KKP 2017). Menurut kajian Balitbang Kelautan dan Perikanan, biomassa ikan di perairan nusantara akan anjlok hingga 81 persen pada tahun 2035 apabila tidak terdapat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

usaha dalam mengelola secara keberlanjutan (KKP 2017). Bahkan, akibat *IUU Fishing* yang terjadi di Indonesia, sebanyak 115 perusahaan pengolahan ikan gulung tikar (KKP 2017). Hal tersebut dikarenakan rusaknya ekosistem laut akibat penggunaan alat yang tidak sesuai regulasi oleh pelaku *IUU Fishing*. Selain itu juga ekosistem laut yang rusak memengaruhi ketersediaan stok perikanan. Maka dari itu, *IUU Fishing* memberikan efek yang berkelanjutan dari segi pertahanan keamanan hingga kesejahteraan masyarakat suatu negara.

Di Indonesia, kebijakan penenggelaman kapal merupakan sanksi yang diberikan terhadap pelaku *IUU Fishing*. Indonesia menerapkan sanksi tersebut berdasarkan Pasal 69 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. Berdasarkan Undang-Undang tersebut, diketahui bahwa kebijakan ini sudah ada sebelum tahun 2014. Akan tetapi, berdasarkan cita-cita Poros Maritim Dunia, kebijakan ini semakin dipertegas untuk mewujudkan pilar kedua dalam mewujudkan visi Poros Maritim Dunia. Pilar tersebut berbunyi: "menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama". Hal tersebut sebagai bentuk menjaga kedaulatan dalam konteks sumberdaya yang nantinya dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia.

Kebijakan penenggelaman kapal pun didukung dengan beberapa upaya dalam mengatasi ancaman *IUU Fishing*. Pada tahun 2014, Indonesia menerbitkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 56/PERMEN-KP/2014 Tahun 2014 tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP-NRI). Peraturan tersebut berlaku dari 3 November 2014 hingga 30 April 2015. Akan tetapi, kemudian diperpanjang hingga 31 Oktober 2015, atas rekomendasi dari Presiden Joko Widodo (KKP 2017). Peraturan tersebut bertujuan untuk menghentikan sementara operasional dari kapal eks-asing. Kapal eks-asing merupakan kapal yang pembangunannya dilakukan di luar negeri (KKP 2017). Diberlakukan moratorium terhadap kapal eks-asing, karena kapal-kapal tersebut pada umumnya sering menggunakan metode dan alat penangkapan ikan yang dapat merusak lingkungan maritim (KKP 2017). Berdasarkan hasil dari analisis dan evaluasi, kapal eks-asing 100% melakukan *IUU Fishing*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

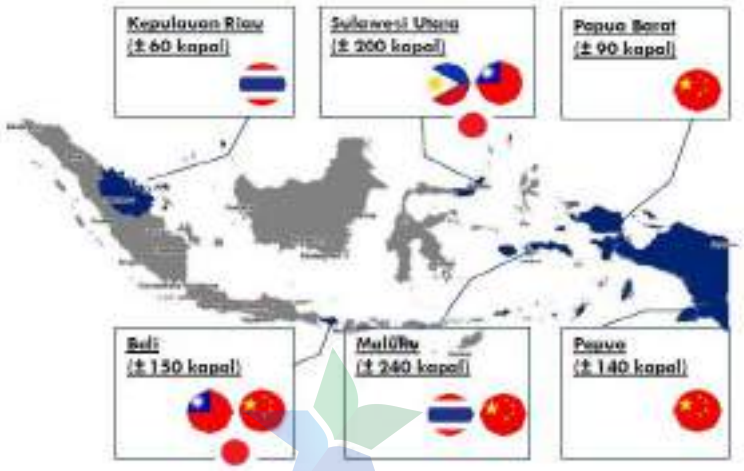
Gambar 1.1
Jumlah Izin Terbit Kapal Perikanan Eks-Asing, Charter dan Lisensi



Sumber: Kementerian Kelautan dan PerikanandalamPrioritas Pembangunan SektorKelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan PerikananRepublik Indonesia 28 Februari 2018.

Gambar grafik di atas merupakan data jumlah kapal dengan status eks-asing, *charter* (asing), dan ber-lisensi(asing). Perizinan operasional kapal *charter* dan lisensi asing dimulai pada tahun 2001 hingga tahun 2007. Pada tahun 2008 mulai adanya nasionalisasi terhadap kapal dengan status eks-asing. Kemudian, dihitung mulai tahun 2014 tepatnya bulan November mulai diaplikasikan moratorium dan deregistrasi terkait kapal dengan status eks-asing. Gambar di atas juga menjelaskan berdasarkan masa kepemimpinan dalam kementerian kelautan dan perikanan. Moratorium dan deregistrasi dilakukan mulai tahun 2014 di bawah kepemimpinan Susi Pudjiastuti sebagai Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia.

Gambar 1.2
Asal Kapal Eks-Asing berdasar Bendera dan Wilayah Jalan



Sumber: Kementerian Kelautan dan PerikanandalamPrioritas Pembangunan SektorKelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan PerikananRepublik Indonesia 28 Februari 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar di atas menunjukkan jumlah kapal eks-asing yang dikelompokkan berdasarkan identitas bendera negara asal. Selain itu, gambar di atas menjelaskan tentang operasional kapal eks-asing tersebut yang tersebar dalam beberapa wilayah di Indonesia. Di Kepulauan Riau terdapat kurang lebih 60 kapal eks-asing yang berasal dari Thailand. Di Sulawesi Utara terdapat kurang lebih 200 kapal eks-asing berasal dari Filipina, Taiwan dan Jepang. Di Papua Barat, terdapat kurang lebih 90 kapal eks-asing yang berasal dari Cina. Di Bali, terdapat kurang lebih kapal eks-asing yang berasal dari Taiwan, Cina dan Jepang. Di Maluku, terdapat kurang lebih 240 kapal eks-asing yang berasal dari Thailand dan Cina. Di Papua, terdapat kurang lebih 140 kapal eks-asing yang berasal dari Cina. Dalam analisis penulis, kapal eks-asing berpotensi melakukan *IUU Fishing*. Hal tersebut karena pembangunan kapal yang dilakukan di luar Indonesia. Tentu saja, pembangunan yang ada di luar Indonesia memiliki regulasi yang berbeda.

Kapal eks-asing tentu saja dalam pembuatannya didasari atas regulasi negara asal. Nasionalisasi kapal eks-asing seharusnya diikuti langkah evaluasi dan analisis terkait kapal. Hal tersebut dilakukan agar kapal yang pembangunannya di luar Indonesia dapat melakukan adaptasi dengan regulasi di Indonesia. Oleh karena itu, langkah moratorium di tahun 2014 cukup strategis. Hal tersebut untuk meminimalisir potensi yang dapat merugikan negara dan kesejahteraan masyarakat. Selain itu, moratorium terhadap kapal eks-asing turut menjadi langakah awal dalam memberantas *IUU Fishing* dan menerapkan kebijakan penenggelaman kapal.

Penerbitan Moratorium terhadap kappal eks-asing kemudian diikuti dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 57 Tahun 2014 tentang Larangan Alih Muatan di Tengah Laut untuk keluar negeri. Peraturan tersebut diberlakukan atas dasar maraknya kegiatan perikanan yang tidak melakukan pelaporan dan dilakukan oleh kapal asing dan eks-asing. Selain itu, pemerintah juga melakukan proses analisis dan evaluasi terhadap 1.132 kapal eks-asing pada masa moratorium (KKP 2017). Ada pun fungsi dari analisis dan evaluasi tersebut adalah untuk mengidentifikasi (Pudjiastuti, 2018): (1) tingkat kepatuhan pengusaha perikanan kapal perikanan yang pembangunannya dilakukan di luar negeri; (2) modus operandi pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidangperikanan dan bidang lain yang terkait dengan perikanan; (3) kelemahanlegislasi dan regulasiterkaitusahaperikanantangkap; (4) pola kepemilikan kapal perikanan yang pembangunanannya dilakukan di luar negeri, dan (5) akar permasalahan dalam kegiatan usaha perikanan tangkap.

Dalam penelitian ini, kebijakan penenggelaman kapal dan pembentukan satuan tugas merupakan bentuk dari strategi maritim. Kebijakan penenggelaman kapal menyiratkan bentuk strategi. Strategi yang dimaksud merupakan strategi maritime berupa penerapan sanksi penenggelaman kapal bagi pelaku *IUU Fishing*. Berdasarkan pemahaman konsep dari strategi maritim, kebijakan penenggelaman kapal pada mulanya digunakan pada era continental dengan sifat perang yang tradisional. Perkembangan teknologi di abad ke-21 tidak hanya menuntun perkembangan teknologi pertahanan saja. Perkembangan di abad ini juga menuntun ancaman yang bersifat non-tradisional untuk berkembang. *IUU Fishing* merupakan bentuk ancaman non-tradisional yang menjadi keprihatinan negara di dunia terhadap keamanan maritim (Suseto 2017). Oleh karena itu, pengaplikasian kebijakan penenggelaman kapal kemudian diaplikasikan terhadap bentuk ancaman yang menjadi keprihatinan saat ini. Kebijakan tersebut diterapkan terhadap kapal pelaku *IUU Fishing*. Kebijakan tersebut tidak hanya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diberlakukan kepada kapal asing saja, akan tetapi juga terhadap kapal lokal yang melakukan *IUU Fishing*. Seperti yang diketahui, bahwasanya *IUU Fishing* merupakan salah satu bentuk kejahatan transnasional (May 2017).

Sebagai bentuk upaya dalam peningkatan penegakkan hukum bagi pelaku *IUU Fishing*, dibentuklah Satgas 115. Satgas tersebut dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2015 Tentang Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan secara Ilegal, yang ditetapkan pada tanggal 19 Oktober 2015 (Perpres No.115 2015). Dalam pengoprasiannya, satgas 115 dibagi atas empat wilayah berdasarkan tingkat kerawanan terhadap *IUU Fishing*, wilayah tersebut antara lain Perairan Aceh, Perairan Natuna, Perairan Arafura dan Perairan Sulawesi dan Maluku bagian Utara (KKP 2015). Satgas 115 merupakan tim yang dibentuk dengan memanfaatkan proses kolaborasi beberapa instansi pemerintah. Instansi tersebut adalah Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Tentara Nasional Indonesia AngkatanLaut (TNI-AL), Badan Keamanan Laut (Bakamla), Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kejaksaan Agung Republik Indonesia, Satuan Kerja Khusus Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi, PT. Pertamina dan institusi terkait lainnya (Perpres No.115 2015). Pembentukan satgas 115 ini, merupakan respon terhadap bentuk dari strategi maritim Indonesia. Kebijakan penenggelaman kapal dan terbentuknya satgas disini merupakan dua hal yang saling mendukung.

Pembentukan satgas 115 didasari Pasal 69 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009. Dalam Undang-Undang tersebut berbunyi berkaitan dengan fungsi dari kapal pengawas. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan kapal pengawas merupakan satgas 115 yang bertugas dalam mengembangkan dan melaksanakan operasi penegakan hukum dalam upaya pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal (Perpres No.115 2015). Fungsi kapal pengawas yang disebutkan di atas melakukan operasi sebagai bentuk kontrol wilayah maritim. Selain itu, dalam pasal tersebut tepatnya pada ayat 4 menyebutkan tentang penjelasan sanksi penenggelaman kapal yang diterapkan terhadap pelaku.

Dampak Strategi Maritim terhadap *Sea Power* dan *Marine Safety*

Strategi maritime bertujuan mencapai tujuan kebijakan maritime tertentu melalui bentuk aksi (Hattendorf 2013). Kebijakan luar negeri menyiratkan bentuk strategi dan berlandaskan tujuan yang ingin dicapai suatu negara (Jackson & Sorensen 2013). Indonesia menerapkan kebijakan penenggelaman kapal bagi para pelaku *IUU Fishing*. Kebijakan penenggelaman kapal bertujuan untuk memberikan sanksi tegas bagi para pelaku *IUU Fishing* agar dapat meminimalisir ancaman kejahatan tersebut. *IUU Fishing* mengancam keamanan maritime suatu negara. *Sea Power* dan *Marine Safety* merupakan dua konsep dari empat dimensi konsep yang disebut oleh Christian Bueger sebagai bagian dari keamanan maritim. Untuk mengukur apakah strategi maritim yang diaplikasikan Indonesia, perlu melihat dari pencapaian terhadap dimensi konsep tersebut. Dalam sub ini, pembahasan akan fokus terhadap hubungan dari kedua dimensi konsep yaitu *sea power* dan *marine safety*.

Sea Power merupakan konsep yang menjelaskan terkait penggunaan instrument militer di laut (Bueger2015). Penggunaan instrument militer tersebut adalah sebagai bentuk kontrol wilayah maritime terhadap ancaman. Dalam penelitian ini, satgas 115 berfungsi sebagai tindak pengawas dan kontrol wilayah. Selain melakukan kontrol, satgas juga melakukan koordinasi dengan instansi terkait

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk mengatasi ancaman maritim. Satgas 115 yang dibentuk merupakan pengaplikasian dari *Sea Power* dalam dimensi keamanan maritim. Satgas 115 bertugas dalam melakukan kontrol wilayah maritim yang rentan terhadap ancaman *IUU Fishing* dan potensi kejahatan maritime lainnya. Satgas 115 terdiri atas beberapa badan instansi pemerintah yang saling berkolaborasi.

Dalam hal ini, Satgas 115 merupakan bentuk *input* yang terdiri dari pengerahan kekuatan militer serta kolaborasi instansi terkait kelautan (Till 1982). Peningkatan *sea power*dapatdibuktikandenganmelihatkeseriusan dan perhatianpemerintah. Pada mulanyasatgasdibentuk pada tahun 2014 dibawahinstruksi Kementerian Kelautan dan Perikanan. Akan tetapi, pada tahun 2015 pembentukan satgas langsung diinstruksikan oleh Presiden melalui Peraturan Presiden Nomor 115. Maka dari itu, bentuk peningkatan terhadap *sea power* adalah pembentukan satgas 115 yang mendapatkan respon di bawah instruksi Presiden.

Jika dianalisis lebih lanjut, *sea power* merupakan bentuk dari pengaplikasian dari strategi maritim. Kedua konsep *sea power* dan strategi maritim menjelaskan penggunaan instrument militer dalam pengaplikasian strategi tersebut. Akan tetapi, *sea power* juga merupakan dimensi konsep terkait keamanan maritim. Pengaplikasian strategi maritim berupa kebijakan penenggelaman kapal dan pembentukan satgas 115 berdampak pada konsep *sea power*. Untuk membuktikan peningkatan keamanan maritim dalam dimensi konsep *sea power*, dibuktikan dengan adanya pengawasan dan bentuk kontrol di wilayah maritim. Berdasarkan indicator keamanan maritim terkait ancaman *IUU Fishing*, pada praktiknya dan dampaknya terdapat kegiatan kontrol wilayah maritim sebagai indicator aman konsep *sea power*. Oleh karena itu, keamanan maritim Indonesia dalam dimensi konsep *sea power* terhadap pengaplikasian strategi maritim terdapat pada tingkat aman. Hal tersebut didukung dengan indikator yang menyatakan bahwa terdapatnya kontrol wilayah maritim, merupakan posisi aman *sea power*.

Jika pembuktian peningkatan *sea power* berdasarkan dokumen Peraturan Presiden terkait pembentukan satgas, pembuktian dalam dimensi konsep ini bersifat subjektif. Akan tetapi, sebagai bagian dimensi dari keamanan maritim, tentunya ada keterkaitan dimensi satu dengan lainnya. Oleh karena itu, perlu memperhatikan bagaimana hubungan antar variable konsep satu dengan lainnya. *Sea power* merupakan konsep terkait penggunaan instrument militer, sedangkan *marine safety* terkait dengan keselamatan wilayah maritim. Keselamatan wilayah maritim yang dimaksud dalam konsep *marine safety* berupa kebebasan dari adanya ancaman. Seperti yang diketahui bahwa konsep keamanan maritim yang disebut oleh Christian Bueger merupakan keadaan ketiadaan dari ancaman (Bueger 2015). Upaya dalam mencapai keselamatan wilayah maritim adalah dengan adanya kontrol wilayah melalui konsep *sea power*. Maka dari itu, terdapat hubungan yang mutualisme antara *sea power* dan *marine safety*. *Marine safety* tidak akan tercapai apabila lemahnya pengawasan di wilayah maritim.

Dalam membuktikan peningkatan *sea power*, dalam penelitian ini penulis menghubungkan keterkaitan antara konsep *sea power* dan *marine safety*. Konsep *sea power* menyebutkan adanya bentuk *input* dan *output*. Selain itu, untuk membuktikan peningkatan terhadap *sea power* akibat diaplikasikannya strategi maritim tidak hanya melihat dari melakukan kontrol wilayah saja. Pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dasarnya peningkatan pengawasan perlu pembuktian. Jika *sea power* menjelaskan fungsi *input* dan *output*, *sea power* lebih mengarah pada bentuk *input*. *Input* disini berarti pengerahan kekuatan militer. Untuk membuktikannya perlu memperhatikan proses *output*. *Output* yang dimaksud adalah bentuk pengaruh yang diberikan. Maka dari itu, dibuktikan dengan peningkatan pengawasan terhadap kontrol ancaman wilayah maritim.

Bentuk *output sea power* merupakan kemampuan mempengaruhi terhadap perilaku orang lain (Till dalamSuseto 2017). Perilaku orang lain yang dimaksud dalam penelitian ini mengarah pada bentuk ancaman *IUU Fishing*. Dalam penelitian ini, *output* tersebut mempengaruhi *marine safety*. Oleh karena itu, pengaplikasian strategi maritim dalam pengerahan instrument militer berpengaruh pada tingkat kontrol yang dilakukan oleh tim pengawasan. Konsep *marine safety* mencakup dari keselamatan maritim, berupa keselamatan atas kejahatan dan lingkungan maritim.

Seperti yang diketahui, bahwa pelaku *IUU Fishing* pada umumnya dapat berasosiasi dengan kejahatan transnasional lainnya (Pudjiastuti 2018). Maka dari itu, *marine safety* dalam konsep keamanan maritim dibuktikan dengan pemberian sanksi terhadap pelaku *IUU Fishing*. Pemberian sanksi tersebut merupakan bentuk pemahaman bahwa Indonesia dapat mengontrol ancaman *IUU Fishing*. Ancaman yang dapat terkontrol tentunya meningkatkan keselamatan maritim nasional. Oleh karena itu, untuk membuktikan bentuk subjektifitas *sea power*, perlu melihat dimensi konsep yang terkait melalui *marine safety* yang bersifat objektif. Berikut merupakan data penenggelaman kapal pelaku *IUU Fishing*:

Tabel 1.1
Data Penenggelaman Kapal Pelaku *IUU Fishing*

Negara Asal	2014	2015	2016	2017
Malaysia	-	12	27	12
Filipina	1	35	22	17
Vietnam	3	36	59	91
Indonesia	-	10	5	6
Thailand	2	19	-	1
Papua Nugini	2	-	-	-
Cina	-	1	-	-
Nigeria	-	-	1	-
Belize	-	-	1	-
Total	**8**	**113**	**115**	**127**

Sumber: Koran Tempo EdisiSenin, 1 April 2019 dikutipdalam @kkpgoidhttps://twitter.com/kkpgoid/status/1112890501798088704

Data di atas merupakan data akumulasi dari tahun 2014 hingga tahun 2017. Berdasarkan data di diatas, jumlah total kapal yang ditenggelamkan setiap tahunnya mengalami peningkatan. Selainitu, dapat disimpulkan juga bahwa kapal yang ditenggelamkan merupakan bukti bahwa Indonesia dapat mengontrol ancaman. Semakin banyak pelaku yang ditangkap tentu saja semakin besar pula usaha dari pengawas dalam mengontrol wilayah maritim. Jika disbandingkan dengan data penangkapan pelaku *IUU Fishing* pada tahun 2013, kapal pelaku

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang ditangkap memang banyak. Akan tetapi, pada tahun 2013 kebijakan penenggelaman kapal tidak diterapkan secara konsisten. Penangkapan pelaku *IUU Fishing* pada tahun tersebut pada umumnya dikenakan sanksi pelelangan kapal. Susi Pudjiastuti menerangkan bahwa pelelangan kapal beresiko kapal dapat dibeli oleh perusahaan yang melakukan *IUU Fishing* tersebut (Pudjiastuti 2019). Perberbedaan dengan tahun 2014, data yang dicantumkan merupakan data kapal yang dikenakan sanksi penenggelaman kapal. Oleh karena itu, data di atas mencantumkan jumlah total kapal yang diberikan sanksi penenggelaman kapal.

Tabel 1.2
Akumulasi Total Pelaku *IUU Fishing* Berdasarkan Negara

NO.	BENDERA KAPAL	TOTAL
1	Vietnam	188
2	Filipina	76
3	Thailand	22
4	Malaysia	51
5	Indonesia	21
6	Papua Nugini	2
7	China	1
8	Belize	1
9	Nigeria*	1
TOTAL (Nov 2014-Nov 2017)		363

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanandalam Prioritas Pembangunan Sektor Kelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia 28 Februari 2018.

Tahun 2015 jika dibandingkan dengan 2014 mengalami peningkatan data jumlah penenggelaman kapal. Hal tersebut menandakan bahwa upaya yang dilakukan melalui strategi maritim dapat meningkatkan pengawasan di wilayah maritim. Bentuk pengawasan tentunya melalui Satgas 115 yang dibentuk pada tahun 2015. Maka dari itu, dengan dibentuknya satgas dan berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa memerangi *IUU Fishing* masih bisa dilakukan dengan usaha yang maksimal. Di atas merupakan data terkait pengelompokan pelaku *IUU Fishing* dari tahun 2014 hingga tahun 2017 berdasarkan negara dan jumlah totalnya.

Berdasarkan data di atas, bendera dengan identitas kapal Vietnam paling banyak ditenggelamkan. Dapat disimpulkan juga bahwa pelaku kejahatan *IUU Fishing* di wilayah maritim Indonesia adalah pada umumnya berasal dari Vietnam. Terdapat 188 kapal berbendera Vietnam yang ditenggelamkan atas kasus*IUU Fishing*. Pada umumnya, pelaku *IUU Fishing* yang dilihat dari identitas benderanya, merupakan identitas negara yang merupakan negara tetangga Indonesia. Berdasarkan data di atas, akumulasi total pemberian sanksi penenggelaman kapal dari November 2014 hingga November 2017 terdapat 363 kapal.

Berdasarkan analisis indicator keamanan maritim terkait ancaman *IUU Fishing*, kondisi *marine safety* dikatakan aman apabila terdapat jumlah penangkapan pelaku meningkat. Jika dianalisis berdasarkan praktiknya, berdasarkan tabel 2.1, jumlah pelaku setiap tahunnya meningkat. Dalam data table tersebut justru

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

disajikan langsung berupa data kapal yang dikenakan sanksi. Oleh karena itu, potensi keamanan maritim melalui dimensi konsep *marine safety* berada pada posisi aman. Dampak strategi maritim terkait pengaplikasian kebijakan penenggelaman kapal dan pengawasan melalui satgas dalam control laut tidak berhenti melalui dua dimensi konsep *sea power* dan *marine safety* saja. Presiden Joko Widodo menyebutkan bahwasanya, dalam pengaplikasian strategi ini tujuannya adalah demi kesejahteraan masyarakat Indonesia (kemlu.go.id 2014). Oleh karena itu, analisis tingkat keamanan maritim tidak berhenti dalam dimensi pertahanan keamanan saja, melainkan perlu untuk memperhatikan dimensi yang bersangkutan dengan kesejahteraan masyarakat.

Dampak Strategi Maritim terhadap *Human Resilience*

IUU Fishing tidak hanya merugikan negara saja, melainkan masyarakat turut terkena imbasnya dan merasakan secara langsung. *IUU Fishing* dalam praktiknya tidak berjalan dalam satu perusahaan saja. Pelaku *IUU Fishing* bekerjasama dengan perusahaan lainnya agar hasil tangkapannya memiliki status legal dan dapat dijual (May 2017). Pelaku *IUU Fishing* yang digerakkan dalam skala perusahaan tentunya bergerak dengan skala yang besar. Pelaku kejahatan tersebut menargetkan lokasi dengan sumberdaya perikanan yang melimpah. Pencapaian profit yang tinggi menjadi target pelaku tanpa mengindahkan regulasi yang berlaku (May 2017). Oleh karena itu, kerusakan ekosistem menjadi salah satu penyakit yang disebabkan oleh pelaku (Pudjiastuti 2018). Selain itu, akibat *IUU Fishing*, stok sumber daya perikanan pun turut menurun di wilayah tertentu. Hal tersebut karena eksploitasi yang dilakukan secara berlebihan oleh pelaku.

Menipisnya stok sumberdaya maritim, khususnya perikanan dirasakan langsung oleh masyarakat. Dalam hal ini, dirasakan oleh para masyarakat yang bekerja dalam industri perikanan. Industri perikanan yang dimaksud contohnya dengan profesi nelayan. Jika dianalisis, posisi terhadap nelayan perorangan dengan alat yang terbatas dengan pelaku *IUU Fishing* yang bekerja dengan skala besar. Posisi nelayan tentunya akan kalah, dengan alat yang sederhana dan tangkapan yang justru telah dieksploitasi oleh pelaku *IUU Fishing*. Oleh karena itu, *IUU Fishing* tidak hanya menjadi kendala bagi keamanan pertahanan negara saja, melainkan menyeluruh hingga kesejahteraan masyarakat.

Stok sumberdaya perikanan yang menipis menjadi masalah bagi pekerjaan para nelayan. Nelayan tidak bisa mendapatkan hasil tangkapan sesuai dengan yang mereka harapkan. Ancaman *IUU Fishing* yang mengancam ketersediaan stok sumber daya perikanan tangkap memberikan efek yang berkelanjutan. *IUU Fishing* juga berpengaruh terhadap stok perikanan budidaya (Pudjiastuti 2018). Apabila stok ikan di laut masih dipasrahkan pada pelaku, tentu saja dapat membahayakan pekerjaan utama masyarakat sebagai nelayan. Selain itu, dapat meningkatkan tingkat pengangguran masyarakat dan berimbas pada tingkat perekonomian masyarakat yang menurun. Di sisi lain, sumber daya perikanan juga merupakan stok makanan yang seharusnya dapat dinikmati oleh masyarakat negara tersebut.

Konsep *human resilience* merupakan salah satu dimensi konsep yang membentuk keamanan maritim (Bueger2015). Konsep ini merupakan konsep yang menjelaskan pertahanan manusia terkait keamanan manusia. Dalam konsep ini, yang dijelaskan cakupan terhadap keamanan manusia adalah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

makanan, tempat tinggal, mata pencaharian berkelanjutan dan kondisi aman dalam bekerja (UNFCCC 2015). Jika dikaitkan dengan dampak ancaman *IUU Fishing*, ancaman tersebut mengancam makanan dan pencaharian berkelanjutan khususnya bagi para nelayan. Selain itu, *IUU Fishing* berpotensi untuk dapat berasosiasi dengan tindak kejahatan lainnya di laut. Oleh karena itu, keamanan para nelayan dalam bekerja turut menjadi perhatian dalam *marine safety*.

Kebijakan penenggelaman kapal dan pengawasan melalui satgas di laut sebagai kontrol wilayah maritim tentunya menjadi harapan bagi para masyarakat. Harapan terkait pemberantasan *IUU Fishing* di wilayah maritim Indonesia. Strategi maritim kebijakan penenggelaman kapal dan kontrol wilayah maritim memang tampak hanya sebagai fungsi pertahanan dan keamanan nasional maritim. Akan tetapi, secara tersurat seperti yang dijelaskan pada pilar utama Poros Maritim Dunia, bahwa kesejahteraan masyarakat adalah yang ingin dicapai. Presiden Joko Widodo juga menyampaikan dalam pidato kepresidenannya bahwa "Laut adalah masa depan bangsa" (KKP 2018). Mak adariitu, untuk membuktikan dampak strategi maritim perlu untuk memperhatikan dampak yang dirasakan oleh masyarakat langsung.

Pembentukan Satgas 115 berfungsi dalam menjaga keamanan para nelayan dalam bekerja. Hal tersebut berdasarkan kontrol di laut yang dioperasikan oleh satgas tersebut. Satgas berfungsi untuk menjaga jalur perairan melalui operasi yang terkontrol (Hattendorf 2013). Oleh karena itu, dalam menjamin keselamatan para nelayan adalah melalui kontrol wilayah maritim yang terus diawasi oleh satgas. Pencapaian dari strategi maritim yang diaplikasikan Indonesia tidak hanya berhenti berupa penangkapan dan pemberian sanksi saja. Akan tetapi, pencapaian strategi maritim dilihat berdasarkan pencapaian keamanan maritim. Dalam kasus *IUU Fishing*, industry perikanan memegang peran penting sebagai dampak dari tindakan pelaku. Bagi para nelayan industry perikanan memegang peranan penting dalam keberlanjutan pekerjaan. Selain itu, bagi masyarakat pada umumnya, perikanan menjadi salah satu pilihan makanan. Maka dari itu, jangan sampai Indonesia yang memiliki luas 2/3 lautan justru mengalami krisis dalam industri perikanan.

Kegiatan pengawasan dan pemberian sanksi bagi pelaku *IUU Fishing* pada tahun 2014 hingga tahun 2017 mengalami peningkatan. Bagi konsep *sea power,* adanya kontrol wilayah maritim menjadi salah satu aspek peningkatan keamanan. Bagi konsep *marine safety*, dengan banyaknya pelaku yang ditangkap dan diberikan sanksi penenggelaman kapal berimbas pada peningkatan keamanan keselamatan maritim. Keselamatan maritim yang dimaksud adalah meningkatkan ancaman bagi pelaku *IUU Fishing* agar jera. Sanksi yang diberikan dan penangkapan setiap tahun terhadap pelaku *IUU Fishing* meningkat.

Akan tetapi, untuk banyaknya pelaku yang ditangkap dan diberikan sanksi bukan satu-satunya indicator dalam keamanan maritim. Seperti yang diketahui bahwa keamanan maritim menurut *Christian Bueger* dibangun atas empat dimensi konsep dan salah satunya adalah *human resilience* (Bueger2015). *IUU Fishing* mengancam terhadap konsep *human resilience* khususnya dalam aspek industry perikanan. Maka dari itu, data stok perikanan menjadi salah satu alat untuk mengukur dampak strategi maritim terhadap *human resilience*.

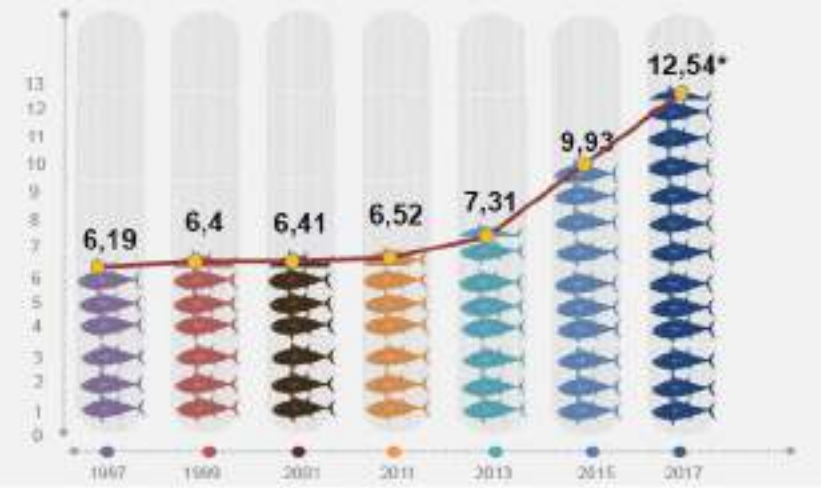
Sebelum diterapkan strategi maritim, kondisi stok perikanan memang tidak berada pada posisi yang ekstrem. Akan tetapi, semenjak tahun 1997 hingga tahun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2011, statistik di atas memperlihatkan angka yang tetap yaitu dalam angka sekitaran 6 juta ton pertahun. Presiden Joko Widodo beranggapan bahwa angka tersebut masih bisa dimaksimalkan melalui bentuk upaya untuk menjamin kemakmuran rakyat (KKP 2017). Upaya yang dimaksud adalah pengaplikasian kebijakan penenggelaman kapal dan kontrol wilayah maritim sebagai bentuk strategi maritim.

Setelah penerapan kebijakan penenggelaman kapal yang semakin dipertegas dan pembentukan satgas pada tahun 2014, menjadi acuan dasar terhadap angka perbandingan stok ikan di atas. Pengaplikasian strategi maritim tersebut berimbas pada peningkatan angka potensi sumber daya maritim yang meningkat secara signifikan pada tahun 2015 dan tahun 2017. Berdasarkan indicator keamanan maritim terkait ancaman *IUU Fishing*, dalam konsep *human resilience*, sumber daya perikanan menjadi tolak ukur indikator. Peningkatan sumber daya maritim khususnya perikanan adalah penggambaran kondisi aman dalam keamanan maritim tepatnya *human resilience*.

Gambar 1.3
Statistik Angka Potensi Sumber Daya Ikan di Indonesia
(juta ton/tahun)

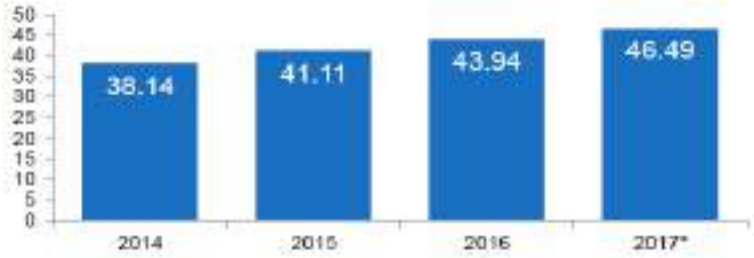


Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam Prioritas Pembangunan Sektor Kelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia 28 Februari 2018.

Berdasarkan data di atas, angka potensi sumber daya perikanan di Indonesia mengalami peningkatan. Maka dari itu, jika dikaitkan dengan indicator keamanan maritim, meningkatnya angka potensi sumber daya perikanan mendeskripsikan angka potensi sumber daya maritim khususnya perikanan berada pada posisi aman. Akan tetapi, jika dibandingkan dengan tahun sebelum 2013 memang sudah meningkat tetapi secara perlahan. Oleh karena itu, berdasarkan angka potensi yang meningkat di atas, Indonesia berada pada posisi peningkatan keamanan maritim. Hal tersebut sebagai bentuk keoptimisan bahwa potensi sumberdaya maritim masih bisa dimaksimalkan. Dimaksimalkan agar dapat dimanfaatkan oleh masyarakat Indonesia.

Gambar 1.4
Statistik Konsumsi Ikan di Indonesia (Kg/Kapita/Tahun)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Sumber :Badan Pusat Statistik, 2017 Direktorat Jenderal Penguatan Daya Saing Produk Perikanan KKP, dalam Produktivitas Perikanan Indonesia pada Forum Merdeka Barat 9 Kementerian Komunikasi dan Informatika, Jakarta 19 Januari 2018.

Data di atas merupakan statistic terkait konsumsi ikan di Indonesia berdasarkan rata-rata per-kilogram yang dibagi atas per-kapita per-tahun. Data di atas menyajikan statistic dari tahun 2014 hingga tahun 2017. Peningkatan konsumsi ikan menjadi salah satu indicator peningkatan pertumbuhan ekonomi sector perikanan dalam negeri (Pudjiastuti 2018). Peningkatan angka konsumsi diikuti dengan peningkatan faktor permintaan konsumen. Peningkatan stok sumber daya perikanan memenuhi faktor permintaan konsumen. Ada pun pilihan jenis ikan yang digemari oleh konsumen yang disajikan dalam bentuk grafik berikut ini:

Gambar 1.5
Grafik Preferensi Konsumen



Sumber: Kementerian Kelautan dan PerikanandalamPrioritas Pembangunan SektorKelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan PerikananRepublik Indonesia 28 Februari 2018.

Berdasarkan gambar grafik di atas, para konsumen lebih memilih ikan segar, dengan presentase sebesar 76,69%. Kemudian diikuti dengan kelompok ikan dalam makanan jadi sebesar 19,17% dan ikan asin sebesar 15,14%. Peningkatan stok sumber daya ikan akibat penerapan strategi maritim berdampak pada ketersediaan stok makanan bagi keamanan manusia. Berdasarkan statistic konsumsi ikan yang meningkat dengan mayoritas preferensi konsumsi ikan segar menjadi salah satu indikator bahwa kegiatan perekonomian dalam sector perikanan mengalami peningkatan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dampak Strategi Maritim terhadap *Human Resilience*

IUU Fishing tidak hanya merugikan negara saja, melainkan masyarakat turut terkena imbasnya dan merasakan secara langsung. *IUU Fishing* dalam praktiknya tidak berjalan dalam satu perusahaan saja. Pelaku *IUU Fishing* bekerjasama dengan perusahaan lainnya agar hasil tangkapannya memiliki status legal dan dapat dijual (May 2017). Pelaku *IUU Fishing* yang digerakkan dalam skala perusahaan tentunya bergerak dengan skala yang besar. Pelaku kejahatan tersebut menargetkan lokasi dengan sumberdaya perikanan yang melimpah. Pencapaian profit yang tinggi menjadi target pelaku tanpa mengindahkan regulasi yang berlaku (May 2017). Oleh karena itu, kerusakan ekosistem menjadi salah satu penyakit yang disebabkan oleh pelaku (Pudjiastuti 2018). Selain itu, akibat *IUU Fishing*, stok sumber daya perikanan pun turut menurun di wilayah tertentu. Hal tersebut karena eksploitasi yang dilakukan secara berlebihan oleh pelaku.

Menipisnya stok sumberdaya maritim, khususnya perikanan dirasakan langsung oleh masyarakat. Dalam hal ini, dirasakan oleh para masyarakat yang bekerja dalam industri perikanan. Industri perikanan yang dimaksud contohnya dengan profesi nelayan. Jika dianalisis, posisi terhadap nelayan perorangan dengan alat yang terbatas dengan pelaku *IUU Fishing* yang bekerja dengan skala besar. Posisi nelayan tentunya akan kalah, dengan alat yang sederhana dan tangkapan yang justru telah dieksploitasi oleh pelaku *IUU Fishing*. Oleh karena itu, *IUU Fishing* tidak hanya menjadi kendala bagi keamanan pertahanan negara saja, melainkan menyeluruh hingga kesejahteraan masyarakat.

Stok sumberdaya perikanan yang menipis menjadi masalah bagi pekerjaan para nelayan. Nelayan tidak bisa mendapatkan hasil tangkapan sesuai dengan yang mereka harapkan. Ancaman *IUU Fishing* yang mengancam ketersediaan stok sumber daya perikanan tangkap memberikan efek yang berkelanjutan. *IUU Fishing* juga berpengaruh terhadap stok perikanan budidaya (Pudjiastuti 2018). Apabila stok ikan di laut masih dipasrahkan pada pelaku, tentu saja dapat membahayakan pekerjaan utama masyarakat sebagai nelayan. Selain itu, dapat meningkatkan tingkat pengangguran masyarakat dan berimbas pada tingkat perekonomian masyarakat yang menurun. Di sisi lain, sumber daya perikanan juga merupakan stok makanan yang seharusnya dapat dinikmati oleh masyarakat negara tersebut.

Konsep *human resilience* merupakan salah satu dimensi konsep yang membentuk keamanan maritim (Bueger2015). Konsep ini merupakan konsep yang menjelaskan pertahanan manusia terkait keamanan manusia. Dalam konsep ini, yang dijelaskan cakupan terhadap keamanan manusia adalah makanan, tempat tinggal, mata pencaharian berkelanjutan dan kondisi aman dalam bekerja (UNFCCC 2015). Jika dikaitkan dengan dampak ancaman *IUU Fishing*, ancaman tersebut mengancam makanan dan pencaharian berkelanjutan khususnya bagi para nelayan. Selain itu, *IUU Fishing* berpotensi untuk dapat berasosiasi dengan tindak kejahatan lainnya di laut. Oleh karena itu, keamanan para nelayan dalam bekerja turut menjadi perhatian dalam *marine safety*.

Kebijakan penenggelaman kapal dan pengawasan melalui satgas di laut sebagai kontrol wilayah maritim tentunya menjadi harapan bagi para masyarakat. Harapan terkait pemberantasan *IUU Fishing* di wilayah maritim Indonesia. Strategi maritim kebijakan penenggelaman kapal dan kontrol wilayah maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memang tampak hanya sebagai fungsi pertahanan dan keamanan nasional maritim. Akan tetapi, secara tersurat seperti yang dijelaskan pada pilar utama Poros Maritim Dunia, bahwa kesejahteraan masyarakat adalah yang ingin dicapai. Presiden Joko Widodo juga menyampaikan dalam pidato kepresidenannya bahwa "Laut adalah masa depan bangsa" (KKP 2018). Mak adariitu, untuk membuktikan dampak strategi maritim perlu untuk memperhatikan dampak yang dirasakan oleh masyarakat langsung.

Pembentukan Satgas 115 berfungsi dalam menjaga keamanan para nelayan dalam bekerja. Hal tersebut berdasarkan kontrol di laut yang dioperasikan oleh satgas tersebut. Satgas berfungsi untuk menjaga jalur perairan melalui operasi yang terkontrol (Hattendorf 2013). Oleh karena itu, dalam menjamin keselamatan para nelayan adalah melalui kontrol wilayah maritim yang terus diawasi oleh satgas. Pencapaian dari strategi maritim yang diaplikasikan Indonesia tidak hanya berhenti berupa penangkapan dan pemberian sanksi saja. Akan tetapi, pencapaian strategi maritim dilihat berdasarkan pencapaian keamanan maritim. Dalam kasus *IUU Fishing*, industry perikanan memegang peran penting sebagai dampak dari tindakan pelaku. Bagi para nelayan industry perikanan memegang peranan penting dalam keberlanjutan pekerjaan. Selain itu, bagi masyarakat pada umumnya, perikanan menjadi salah satu pilihan makanan. Maka dari itu, jangan sampai Indonesia yang memiliki luas 2/3 lautan justru mengalami krisis dalam industri perikanan.

Kegiatan pengawasan dan pemberian sanksi bagi pelaku *IUU Fishing* pada tahun 2014 hingga tahun 2017 mengalami peningkatan. Bagi konsep *sea power,* adanya kontrol wilayah maritim menjadi salah satu aspek peningkatan keamanan. Bagi konsep *marine safety*, dengan banyaknya pelaku yang ditangkap dan diberikan sanksi penenggelaman kapal berimbas pada peningkatan keamanan keselamatan maritim. Keselamatan maritim yang dimaksud adalah meningkatkan ancaman bagi pelaku *IUU Fishing* agar jera. Sanksi yang diberikan dan penangkapan setiap tahun terhadap pelaku *IUU Fishing* meningkat.

Akan tetapi, untuk banyaknya pelaku yang ditangkap dan diberikan sanksi bukan satu-satunya indicator dalam keamanan maritim. Seperti yang diketahui bahwa keamanan maritim menurut *Christian Bueger* dibangun atas empat dimensi konsep dan salah satunya adalah *human resilience* (Bueger2015). *IUU Fishing* mengancam terhadap konsep *human resilience* khususnya dalam aspek industry perikanan. Maka dari itu, data stok perikanan menjadi salah satu alat untuk mengukur dampak strategi maritim terhadap *human resilience*.

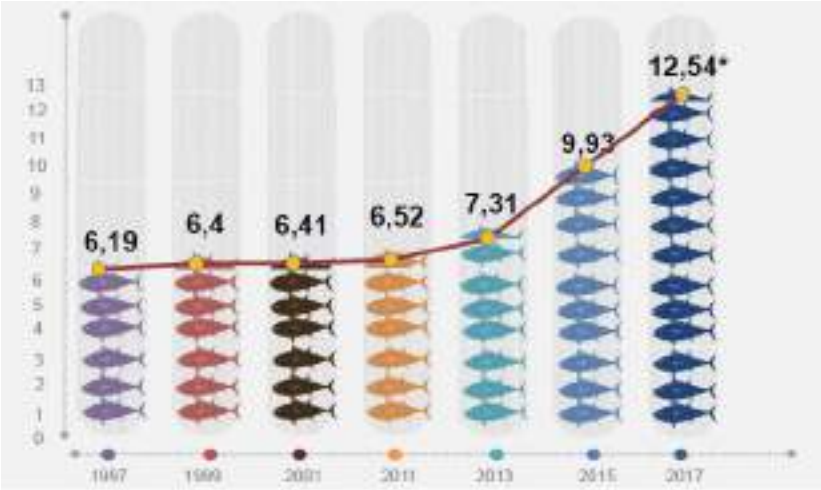
Sebelum diterapkan strategi maritim, kondisi stok perikanan memang tidak berada pada posisi yang ekstrem. Akan tetapi, semenjak tahun 1997 hingga tahun 2011, statistik di atas memperlihatkan angka yang tetap yaitu dalam angka sekitaran 6 juta ton pertahun. Presiden Joko Widodo beranggapan bahwa angka tersebut masih bisa dimaksimalkan melalui bentuk upaya untuk menjamin kemakmuran rakyat (KKP 2017). Upaya yang dimaksud adalah pengaplikasian kebijakan penenggelaman kapal dan kontrol wilayah maritim sebagai bentuk strategi maritim.

Setelah penerapan kebijakan penenggelaman kapal yang semakin dipertegas dan pembentukan satgas pada tahun 2014, menjadi acuan dasar terhadap angka perbandingan stok ikan di atas. Pengaplikasian strategi maritim tersebut berimbas pada peningkatan angka potensi sumber daya maritim yang meningkat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

secara signifikan pada tahun 2015 dan tahun 2017. Berdasarkan indicator keamanan maritim terkait ancaman *IUU Fishing*, dalam konsep *human resilience*, sumber daya perikanan menjadi tolak ukur indikator. Peningkatan sumber daya maritim khususnya perikanan adalah penggambaran kondisi aman dalam keamanan maritim tepatnya *human resilience*.

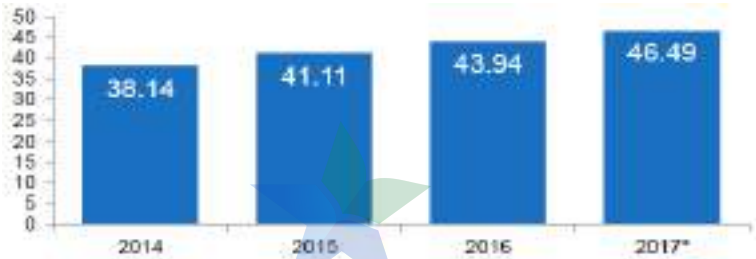
Gambar 1.3
Statistik Angka Potensi Sumber Daya Ikan di Indonesia
(juta ton/tahun)



Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam Prioritas Pembangunan Sektor Kelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan PerikananRepublik Indonesia 28 Februari 2018.

Berdasarkan data di atas, angka potensi sumber daya perikanan di Indonesia mengalami peningkatan. Maka dari itu, jika dikaitkan dengan indicator keamanan maritim, meningkatnya angka potensi sumber daya perikanan mendeskripsikan angka potensi sumber daya maritim khususnya perikanan berada pada posisi aman. Akan tetapi, jika dibandingkan dengan tahun sebelum 2013 memang sudah meningkat tetapi secara perlahan. Oleh karena itu, berdasarkan angka potensi yang meningkat di atas, Indonesia berada pada posisi peningkatan keamanan maritim. Hal tersebut sebagai bentuk keoptimisan bahwa potensi sumberdaya maritim masih bisa dimaksimalkan. Dimaksimalkan agar dapat dimanfaatkan oleh masyarakat Indonesia.

Gambar 1.4
Statistik Konsumsi Ikan di Indonesia (Kg/Kapita/Tahun)



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2017 Direktorat Jenderal Penguatan Daya Saing Produk Perikanan KKP, dalam Produktivitas Perikanan Indonesia pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Forum Merdeka Barat 9 Kementerian Komunikasi dan Informatika, Jakarta 19 Januari 2018.

Data di atas merupakan statistic terkait konsumsi ikan di Indonesia berdasarkan rata-rata per-kilogram yang dibagi atas per-kapita per-tahun. Data di atas menyajikan statistic dari tahun 2014 hingga tahun 2017. Peningkatan konsumsi ikan menjadi salah satu indicator peningkatan pertumbuhan ekonomi sector perikanan dalam negeri (Pudjiastuti 2018). Peningkatan angka konsumsi diikuti dengan peningkatan faktor permintaan konsumen. Peningkatan stok sumber daya perikanan memenuhi faktor permintaan konsumen. Ada pun pilihan jenis ikan yang digemari oleh konsumen yang disajikan dalam bentuk grafik berikut ini:

Gambar 1.5
Grafik Preferensi Konsumen



Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam Prioritas Pembangunan Sektor Kelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia 28 Februari 2018.

Berdasarkan gambar grafik di atas, para konsumen lebih memilih ikan segar, dengan presentase sebesar 76,69%. Kemudian diikuti dengan kelompok ikan dalam makanan jadi sebesar 19,17% dan ikan asin sebesar 15,14%. Peningkatan stok sumberdaya ikan akibat penerapan strategi maritime berdampak pada ketersediaan stok makanan bagi keamanan manusia. Berdasarkan statistic konsumsi ikan yang meningkat dengan mayoritas preferensi konsumsi ikan segar menjadi salah satu indikator bahwa kegiatan perekonomian dalam sektor perikanan mengalami peningkatan.

Dampak Strategi Maritim terhadap *Blue Economy*

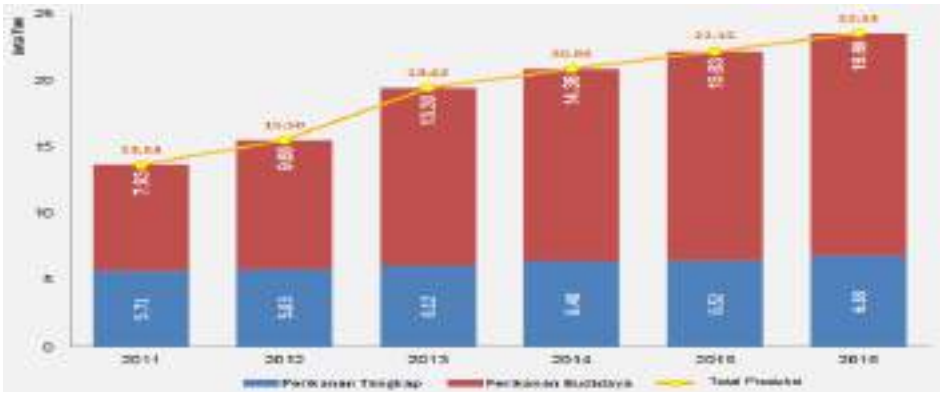
Pengaplikasian strategi maritim di Indonesia sebagai bentuk pemberantasan terhadap pelaku *IUU Fishing* meningkatkan angka stok perikanan di Indonesia. Berjalannya industry perikanan di dasari atas ketersediaan stok sumberdaya maritime khususnya perikanan. Bagi para nelayan yang menjadi salah satu aktor industri perikanan, stok sumberdaya maritime utamanya perikanan memegang peran yang penting. Peran tersebut mengarah pada keberlanjutan pekerjaan para nelayan dalam industri perikanan (May 2017). Oleh karenaitu, keberlanjutan sumberdaya maritime menjadi salah satu kunci bagi keberlanjutan perekonomian masyarakat yang berprofesi sebagai nelayan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Blue economy merupakan salah satu dimensi konsep dalam keamanan maritim (Bueger2015). Konsep *blue economy* menjelaskan tentang keberlanjutan sumberdaya maritime terhadap paradigm ekonomi (Hudson 2018). Paradigma ekonomi yang dimaksud merupakan penjelasan terkait keberlanjutan sumberdaya maritim yang dapat dimanfaatkan terhadap pembangunan manusia yang keberlanjutan. Pembangunan manusia yang dimaksud terkait dengan keberlanjutanpekerjaan dan keberlangsungan ekosistem laut. Oleh karena itu, ketersediaan sumberdaya maritime memegang peran penting terhadap konsep keberlanjutan manusia.

Keberlanjutan sumberdaya maritime dalam konsep *blue economy* merupakan alat dalam pertumbuhan ekonomi (WorldBank 2017). Keberlanjutan sumberdaya maritime berperan dalam ketersediaan stok sumberdaya maritim. Sumberdaya maritime tersebut nantinya akan dimanfaatkan oleh para nelayan sebagai sumber pekerjaan dan salah satu sumber makanan masyarakat Indonesia. Peningkatan stok sumberdaya maritime kemudian berpengaruh terhadap peningkatan kegiatan industri perikanan.

Gambar 1.6
StatistikPeningkatanProduksiPerikanan



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2017, dalam Produktivitas Perikanan Indonesia pada Forum Merdeka Barat 9 Kementerian Komunikasi dan Informatika, Jakarta 19 Januari 2018.

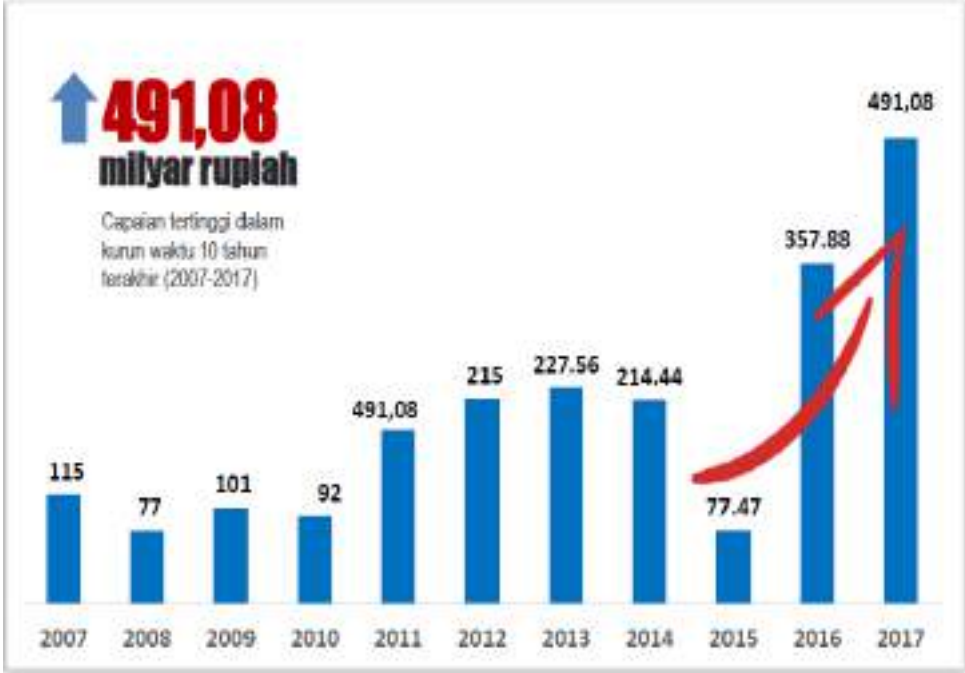
Berdasarkan data di atas, produksiperikanansetiaptahunnyaselalumeningkat. Data di atas menunjukan peningkatan angka produksi perikanan telah meningkat sebelum diaplikasikannya strategi maritim. Akan tetapi, pengaplikasian strategi maritime merupakan upaya dalam memaksimalkan pemanfaatan potensi yang ada di wilayah negara. Peningkatan stok sumberdaya maritime perikanan dan produksi perikanan di Indonesia kemudian berpengaruh terhadap posisi industri perikanan dalam produk domestik bruto (PDB). PDB Perikanan di Indonesia selalu menempati posisi di atas dari pada PDB nasional dan PDB sektor pertanian (KKP 2018). Pada triwulan ke-3 tahun 2017, PDB sektor perikanan mengalami pertumbuhan sebesar 6,79%, dengan nilai sebesar Rp. 169.513,10 miliar (KKP 2018). PDB sektor pertanian mengalami peningkatan sebesar 3,91%, sedangkan PDB nasional mengalami pertumbuhan sebesar 5,03% (KKP 2018).

Pada tahun 2017, sektor industri perikanan juga mengalami peningkatan pada Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). PNBP merupakan seluruh penerimaan Pemerintah Pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan (UU No. 20,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1997). Berikut merupakan gambar terkait statistik PNBP sumberdaya maritime perikanan:

Gambar 1.7
PNBP Sumber Daya Maritim Perikanan

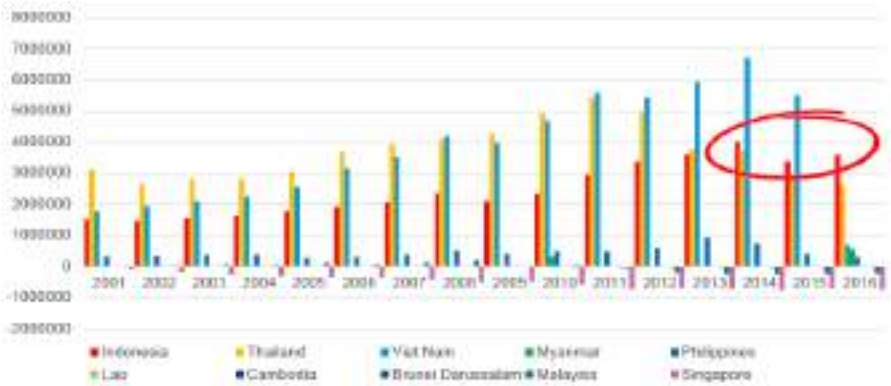


Sumber: https://spanint.kemenkeu.go.id *dalam Produktivitas Perikanan Indonesia pada Forum Merdeka Barat 9 Kementerian Komunikasi dan Informatika, Jakarta 19 Januari 2018.*

Statistik di atas menunjukkan angka yang fluktuatif. Akan tetapi, dalam 3 tahun terakhir, PNBP perikanan mengalami peningkatan yang cukup tinggi. Berdasarkan data di atas, PNBP sumberdaya maritime perikanan mengalami peningkatan dan mencapai capaian tertinggi selama 10 tahun terakhir. Pada tahun 2017, PNBP yang diperoleh adalah sebesar 491,08 miliar rupiah (KKP 2018). Selain itu, peningkatan potensi sumberdaya perikanan dan produksi perikanan juga meningkatkan pertumbuhan tren ekspor hasil perikanan (KKP 2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 1.8
Neraca Perdagangan Ikan Indonesia di ASEAN



Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam Prioritas Pembangunan Sektor Kelautan dan Perikanan, Disampaikan oleh Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia 28 Februari 2018.

Pada data di atas, Indonesia di wakilkan dengan garis berwarna merah. Posisi Indonesia berdasarkan data di atas dari tahun 2001 hingga tahun 2013 selalu di bawah Vietnam dan Thailand. Posisi Vietnam berada pada posisi puncaknya pada tahun 2014. Posisi Indonesia memang tidak setinggi posisi yang pernah dicapai oleh Vietnam. Akan tetapi, pada tahun 2016 Indonesia menempati posisi pertama dengan nilai neraca perdagangan ikan tertinggi di kawasan Asia Tenggara. Berdasarkan data di atas, posisi Vietnam mengalami penurunan dari tahun 2015 hingga merosot pada tahun 2016. Hal ini menjadi salah satu analisis yang menarik terkait penelitian ini. Pada tahun 2016, posisi Vietnam terbilang jauh dibandingkan dengan Indonesia. Jika dia mati berdasarkan data sanksi penenggelaman kapal, Vietnam merupakan salah satu identitas kapal yang ditenggelamkan paling banyak. Berdasarkan akumulasi penenggelaman kapal, kapal dengan identitas Bendera Vietnam selama periode 2014 hingga 2017 terdapat 188 kapal yang ditenggelamkan (KKP 2018).

Indikator aman dan tidak aman bagi *blue economy* terdapat pada indikator peningkatan atau turunnya angka perdagangan terhadap sumberdaya perikanan. Angka perdagangan terhadap sumberdaya perikanan diwakilkan dengan data berupa neraca perdagangan Indonesia. Dalam penelitian ini, neraca perdagangan Indonesia pada tahun 2016 menempati posisi pertama jika dibandingkan dengan negara di kawasan Asia Tenggara. Neraca perdagangan, berdasarkan indikator keamanan maritim, terkait dimensi konsep *blue economy* berada pada posisi aman. Hal tersebut di dukung dengan indikator bahwa adanya peningkatan angka perdagangan sumberdaya perikanan. Peningkatan neraca perdagangan ikan Indonesia merupakan peningkatan terhadap nilai ekspor yang juga meningkat.

Selain melalui nilai neraca perdagangan, peningkatan keamanan dalam indikator *blue economy* juga dapat dilihat berdasarkan data peningkatan konsumsi ikan di Indonesia. Peningkatan konsumsi ikan dinilai sebagai indikator peningkatan pertumbuhan ekonomi dalam negeri. Hal tersebut karena faktor permintaan yang dapat dipenuhi dengan ketersediaan stok perikanan yang adadalam negeri. Oleh karena itu, keamanan dari konsep ini adalah keberlanjutan sumberdaya maritim yang dapat dimanfaatkan demi keberlanjutan pembangunan manusia. Pertumbuhan ekonomi dalam negeri khususnya dalam sektor perikanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memegang peranan bahwa kegiatan perekonomian masyarakat sedang berjalan baik.

Kesimpulan

Penerapan strategi maritime berdampak pada banyaknya ancaman *IUU Fishing* yang dapat dikontrol sehingga berdampak pada ketersediaan stok sumberdaya maritime perikanan. Stok sumberdaya maritime perikanan yang meningkat menjadi indikator *human resilience*. *Human resilience* merupakan dimensi konsep terkait fungsi pertahanan keamanan manusia. Pertahanan keamanan manusia yang dimaksud adalah keberlanjutan pekerjaan para nelayan dan ketersediaan ikan sebagai sumber makanan. Peningkatan stok sumberdaya perikanan berimbas pada konsumsiikan yang meningkat dan memutar roda pertumbuhan ekonomi luar dan dalam negeri Indonesia. *Blue economy* membahas terkait pemanfaatan sumberdaya maritim untuk pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, berdasarkan indikator keamanan maritim di atas, Keamanan maritim Indonesia selama diaplikasikan strategi maritim mengalami peningkatan.

Daftar Pustaka

Buku&Jurnal

Breen, P. Martin & J.M. Anderiesdalam Stanley E. Porter. 2017. *Inaugurations: Inaugural Lectures Delivered at McMaster Divinity College*. Oregon : Pickwick Publications.

Bueger, Christian. 2015. *What is Maritim Security?*. Wales : Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University.

Feldt, Lutz, Dr. Peter Roell& Ralph D. Thiele. 2013. *Maritim Security – Perspectives for Comprehensive Approach* dalam *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*. Berlin : Institutfür Strategie-Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung ISPSW.

Hattendorf, John B. 2013. *What is a Maritim Strategy?* Dalam *Soundings October 2013 No. 1*. Australia : Sea Power Centre

Hudson, Valerie M. 2005. *Foreign Policy Analysis: Actor-Specific Theory and the Ground of International Relations* dalam*Foreign Policy Analysis (2005) 1, 1-30*. Brigham Young University.

Hudson, Valerie M dan Christopher S. Vore. 1995. *Foreign Policy Analysis Yesterday, Today and Tomorrow* dalam *Mershon International Studies Review, Vol.39 , No.2 (Oct 1995), pp 209-238. Wiley on behalf of The International Studies Association.*

Jackson, Robert & Georg Sorensen. 2013. *Pengantar Studi Hubungan Internasional Teori dan Pendekatan*. Yogyakarta : PustakaPelajar.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Martono, Nanang. 2015. *Metode Penelitian Sosial Konsep-Konsep Kunci*. Depok : Raja Grafindo Persada.

May, Channing. 2017. *Transnational Crime and the Developing World*. Global Financial Integrity.

Muhamad, Simela Victor. 2012. *Illegal Fishing di Perairan Indonesia: Permasalahan dan Upaya Penanganannya Secara Bilateral di Kawasan* dalam Politica Vol.3, No.1, Mei 2012. DPR RI : Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR Republik Indonesia.

Suyanto, Bagong & Sutinah. 2005. *Metode Penelitian Sosial Berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta : Prenada Media.

Till, Geoffrey. 1982. *Maritim Strategy and the Nuclear Age*. London: The Macmillan Pres Ltd.

DokumenResmi

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2018. *Produktivitas Perikanan Indonesia* dalam Forum Merdeka Barat 9 Kementerian Komunikasi dan Informatika, Jakarta 19 Januari 2018

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2015 Tentang Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal *(Illegal Fishing)*

Pudjiastuti, Susi. 2018. *Prioritas Pembangunan Sektor Kelautan dan Perikanan*. Kementerian Kelautan & Perikanan Republik Indonesia.

Pusat Data Statistik dan Informasi KKP. 2015. *Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan 2015*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Undang-UndangRepublik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 TentangPerikanan

United Nations Office on Drugs and Crime. 2004. *United Nations Convention against Transnational Organized Crime*. New York: United Nations.

United Nations. 1982. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations

Artikel Daring

Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan. *Penerimaan Negara Bukan Pajak*. [daring] www.bpkp.go.id/perekonomian/konten/263/penerimaan-negara-bukan-pajak.bpkp . Diakses pada tanggal 09 Mei 2019.

Food and Agriculture Organization of the United Nations. *Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. [daring] http://www.fao.org/iuu-fishing/en/ . Diakses pada tanggal 13 Februari 2019

Hudson, Andrew. 2018. *Blue Economy : a Sustainable Ocean Economic Paradigm*.[daring]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://www.undp.org/content/undp/en/home/blog/2018/blue-economy-sustainable-ocean-paradigm.html . Diakses pada tanggal 12 April 2019.

International Maritim Organization. Tt. *Maritim Safety*. [daring] http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Default.aspx . Diakses pada tanggal 24 Maret 2019.

IOM Indonesia. 2015. *Keamanan Maritim 7 Juni 2015*. [daring] https://indonesia.iom.int/sites/default/files/Web-IND--Newsletter%20IOM-Jun%202015.pdf . Diakses pada tanggal 28 Februari 2019.

Kementerian Kelautan dan PerikananRepublik Indonesia. TT. *Laut Masa Depan Bangsa : Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan*. Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indoneisa. Hlm. 28.

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2015. *Menteri Susi Sebut Illegal Fishing Kejahatan Transnasional, Ini Dia Alasannya*. [daring] https://news.kkp.go.id/index.php/menteri-susi-sebut-illegal-fishing-kejahatan-transnasional-ini-dia-alasannya/. Diakses pada tanggal 13 Februari 2019.

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2014. *Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. [daring] https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx . Diakses pada tanggal 13 Februari 2019.

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2019. *Tunjukkan Pertumbuhan Positif KKP Catat PDB PerikananRp. 59,98 Triliun dalam Siaran Pers*. [daring] https://kkp.go.id/artikel/8063-tunjukkan-pertumbuhan-positif-kkp-catat-pdb-perikanan-rp-59-98-triliun. Diakses pada tanggal 09 Mei 2019

Kompas. 2019. *Menteri Susi Tak Setuju Kapal Nelayan Asing Dilelang, Ini Alasannya*. [daring] https://regional.kompas.com/read/2019/05/05/08133391/menteri-susi-tak-setuju-kapal-nelayan-asing-dilelang-ini-alasannya . Diakses pada tanggal 7 Mei 2019.

Kusnanto, Anggoro. 2003. *Keamanan Nasional, Pertahanan Negara, dan Ketertiban Umum* dalam Makalah Pembanding Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII. Badan Pembinaan Hukum Nasional : Departemen Kehakiman dan HAM RI.

Marine Science Institute. TT. *Natural Marine Resources*. [daring] http://msi.ucsb.edu/research/natural-marine-resources . Diakses pada tanggal 9 Maret 2019.

Perkasa, Anugrah. 2016. *Jokowi Sebut Pencurian Ikan Rugikan Indonesia Rp. 260 Triliun*. [daring] https://www.cnnindonesia.com/nasional/20161010133844-20-164420/jokowi-sebut-pencurian-ikan-rugikan-indonesia-rp260-triliun . Diakses pada tanggal 14 Februari 2019

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Prasetyono, Edy. TT. *Doktrin dan Strategi Pertahanan*. Universitas Indonesia. [daring] http://staff.ui.ac.id/system/files/users/edpr60/material/edyprasetyono-doktrindanstrategipertahanan.pdf . Diakses pada tanggal 13 Maret 2019.

The World Bank. 2017. *What is the Blue Economy*. [daring] http://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy . Diakses pada tanggal 22 Maret 2019.

UNFCCC. 2015. *The Blue Growth Initiative (BGI)*. [daring] https://unfccc.int/news/the-blue-growth-initiative-building-resilience-of-coastal-communities . Diakses pada tanggal 31 Maret 2019.

United Nations Trust Fund for Human Security. Tt. *What is Human Security*. [daring] https://www.un.org/humansecurity/what-is-human-security/ . Diakses pada tanggal 24 Maret 2019.

Widodo, Joko dalam web resmi Presiden RI.go.id. TT. *Indonesia Sebagai Poros Maritim* Dunia. [daring] http://presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html . Diakses pada 13 Februari 2019.

Wood, David. TT. *What Are Marine Resources?* . [daring] https://study.com/academy/lesson/marine-resources-characteristics-formation-management.html#/transcriptHeader. Diakses pada tanggal 9 Maret 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Datum Geodetik Batas Maritim Indonesia – Singapura: Status dan Permasalahannya

Hasanuddin Z. Abidin [1], K. J. Villanueva [1], Sobar Sutisna [2] & T. Padmasari [2]

[1] Departemen Teknik Geodesi, Institut Teknologi Bandung,
Jl. Ganesha 10, Bandung 40132, E-mail: hzabidin@gd.itb.ac.id
[2] Pusat Pemetaan Batas Wilayah, Badan Koordinasi Survei dan Pemetaan Nasional (BAKOSURTANAL), Jl. Raya Jakarta-Bogor Km.46, Cibinong, Bogor

Abstrak. Batas maritim antara Indonesia dengan Singapura di selat Singapura sudah diatur dengan Perjanjian 1973 tentang Batas Laut Teritorial antara kedua negara. Pada naskah perjanjian ini tidak dicantumkan secara spesifik datum geodetik dari koordinat keenam titik batas maritim antara Indonesia dan Singapura. Makalah ini akan mengkaji empat datum alternatif untuk koordinat titik batas tersebut, yaitu KERTAU48, KERTAU68, GENUK dan SOUTH ASIA, serta dampaknya terhadap koordinat dan lokasi dari titik-titik batas. Permasalahan lain yang terkait juga dibahas dan dianalis. Makalah ditutup dengan beberapa kesimpulan dan saran.

Kata kunci: *Datum; Batas; Maritim; Indonesia; Singapura; KERTAU48; KERTAU68; GENUK; SOUTH ASIA.*

Abstract. Maritime boundary between Indonesia and Singapore in the strait of Singapore has been defined by the territorial sea boundary treaty of 1973.In this treaty, geodetic datum of the geographic coordinates of six boundary points between Indonesia and Singapore are not explicitly stated. This paper investigates the possible datum for these coordinates, namely KERTAU48, KERTAU68, GENUK and SOUTH ASIA, and its impacts on the coordinates and location of boundary points. Related aspects are also discussed. Paper is sum up with some conclusions and recommendations.

Keywords: *Datum; Boundary; Maritime; Indonesia; Singapore; KERTAU48; KERTAU68; GENUK; SOUTH ASIA.*

1 Pendahuluan

Indonesia punya batas maritim dengan negara dengan 10 negara tetangga yaitu Australia, Timor Leste, Papua New Guinea (PNG), Palau, Filipina, Vietnam, Thailand, Malaysia, Singapura dan India, yang panjangnya mencapai ribuan km. Proses penataan batas maritim dengan negara-negara tetangga tersebut sudah dilaksanakan sejak lama oleh Pemerintah Indonesia, meskipun belum tuntas semuanya untuk seluruh zona maritim yang terkait tersebut. Status

Makalah diterima redaksi tanggal 2 Maret 2005, revisi diterima tanggal 28 Maret 2005.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perjanjian batas maritim antara Indonesia dengan negara tetangga ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1 Status Perjanjian Batas Maritim Indonesia dengan Negara Tetangga. [*The Geographer*, 1990; *Forbes,* 1995].

Dengan Negara	Jenis Batas	Tanggal	
		Penandatangan	Ratifikasi
Singapura	Territorial Sea	25-05-73	29-08-74
Malaysia	Territorial Sea	17-03-70	08-10-71
	Continental Shelf (3)	27-10-69	07-11-69
	Continental Shelf (+ Thailand)	21-12-71	16-07-73
Vietnam	Continental Shelf	26-06-03	belum
Filipina	Continental Shelf	belum	belum
Papua Nugini	Territorial Sea (2)	12-02-73	26-11-74
	Continental Shelf	13-12-80	10-07-82
Australia	Continental Shelf (Seabed) (2)	18-05-71 09-10-72	08-11-73
	Fishing Zone	29-10-81	01-02-82
	Continental Shelf (Zone of Cooperation)	11–12-89	09-02-91
	ZEE	14-03-97	belum
Timor Leste	Territorial Sea	belum	belum
	ZEE dan Continental Shelf	belum	belum
India	Continental Shelf	08-08-74	17-12-74
	Continental Shelf/ZEE	14-01-77	15-08-77
	Continental Shelf (+ Thailand)	22-06-78	02-03-79
Thailand	Continental Shelf (2)	17-12-71 11-12-75	16-07-73 18-02-78
	Continental Shelf (+ Malaysia)	21-12-71	16-07-73
	Continental Shelf (+ India)	22-06-78	02-03-79
Palau	ZEE dan Continental Shelf	belum	belum

Garis batas antara Indonesia dan negara-negara tersebut untuk setiap zona maritim yang sudah ada, biasanya akan diberikan berupa daftar koordinat geodetik (lintang,bujur). Pada beberapa perjanjian ini, koordinat titik-titik batas tersebut umumnya tidak jelas datum geodetik (sistem referensi koordinat) nya, meskipun pada perjanjian ini biasanya juga dinyatakan penetapan tentang datum geodetik yang melandasi koordinat titik-titik batas tersebut perlu disepakati oleh kedua negara yang berbatasan. Ketidakjelasan tentang datum geodetik dari titik-titik batas maritim Indonesia dengan negara-negara tetangga ini perlu secepatnya dikaji dan dievaluasi sebelum timbul permasalahan kelak. Setidaknya dalam hal ini pihak Indonesia perlu melakukan kajian awal untuk nantinya dapat menjadi bahan masukan bagi tim perunding batas RI di level tertinggi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Makalah ini akan menjelaskan status dan permasalahan dari datum geodetik batas maritim antara Indonesia dengan Singapura di selat Singapura yang sudah diatur dengan Perjanjian 1973 tentang Batas Laut Teritorial antara Indonesia dan Singapura.

2 Titik Batas Laut Teritorial RI-Singapura

Batas maritim antara Indonesia dengan Singapura di selat Singapura sudah diatur dengan Perjanjian 1973 tentang Batas Laut Teritorial antara Indonesia dan Singapura. Berdasarkan artikel 1 ayat 1 dari Perjanjian tersebut garis batas teritorial antara Indonesia dan Singapura adalah garis-garis lurus yang menghubungan 6 (enam) buah titik batas yang koordinatnya diberikan pada Tabel 2 berikut. Dari enam titik ini, tiga titik ditentukan berdasarkan prinsip sama-jarak (*equidistant principle*) dan tiga titik ditentukan berdasarkan kesepakatan (*negotiated positions*). Lokasi dan konfigurasi dari keenam titik batas laut teritorial ini dapat dilihat pada Gambar 1.

Tabel 2 Koordinat geodetik titik-titik batas teritorial Indonesia – Singapura. [*The Geographer,* 1974].

Titik Batas	Lintang (Utara)	Bujur (Timur)
1	1°10' 46".0	103°40' 14".6
2	1°07' 49".3	103°44' 26".5
3	1°10' 17".2	103°48' 18".0
4	1°11' 45".5	103°51' 35".4
5	1°12' 26".1	103°52' 50".7
6	1°16' 10".2	104°02' 00".0

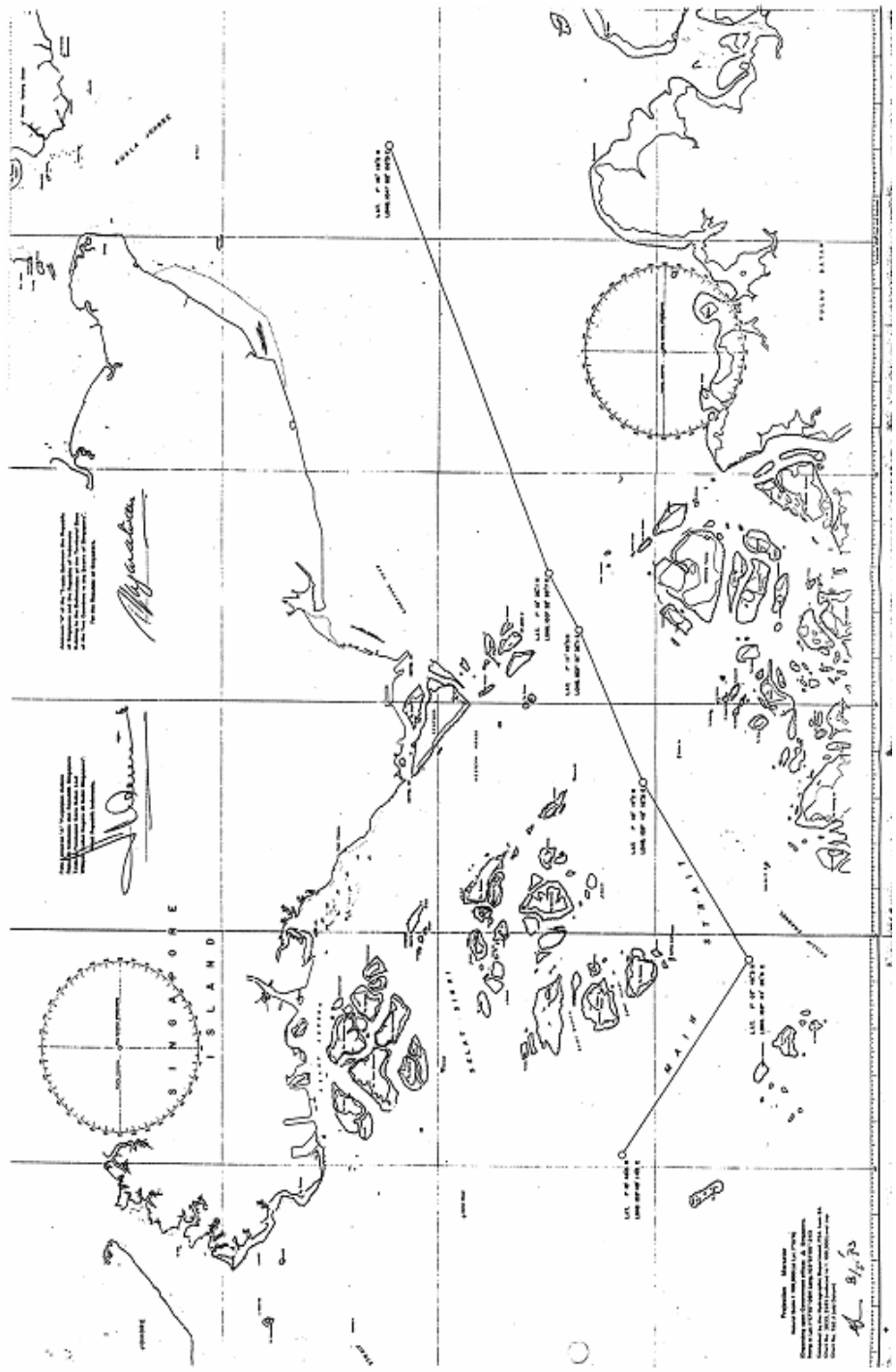
Selanjutnya pada Artikel 1 ayat 2 dari isi perjanjian dinyatakan bahwa koordinat titik-titik batas tersebut adalah koordinat geografis, dan garis batas yang menghubungkan titik-titik tersebut ditunjukkan pada peta yang dilampirkan sebagai Annexure A dari perjanjian, sebagaimana yang ditunjukkan pada Gambar 1.

Secara umum jarak antar keenam titik batas laut territorial tersebut adalah berkisar antara 1.25 sampai 9.85 nm, dengan kedalaman laut pada lokasinya berkisar antara 12 sampai 20 fathoms (lihat Tabel 3).

Tabel 3 Kedalaman laut dan jarak titik batas teritorial Indonesia – Singapura (Datum Batu Asa); diadaptasi dari [*The Geographer,* 1974].

Titik Batas	1	2	3	4	5	6
Kedalaman (fathom = 1.83 m)	17	13	12	20	25	20
Jarak (nm)	4.80	4.75	3.80	1.25	9.85	

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



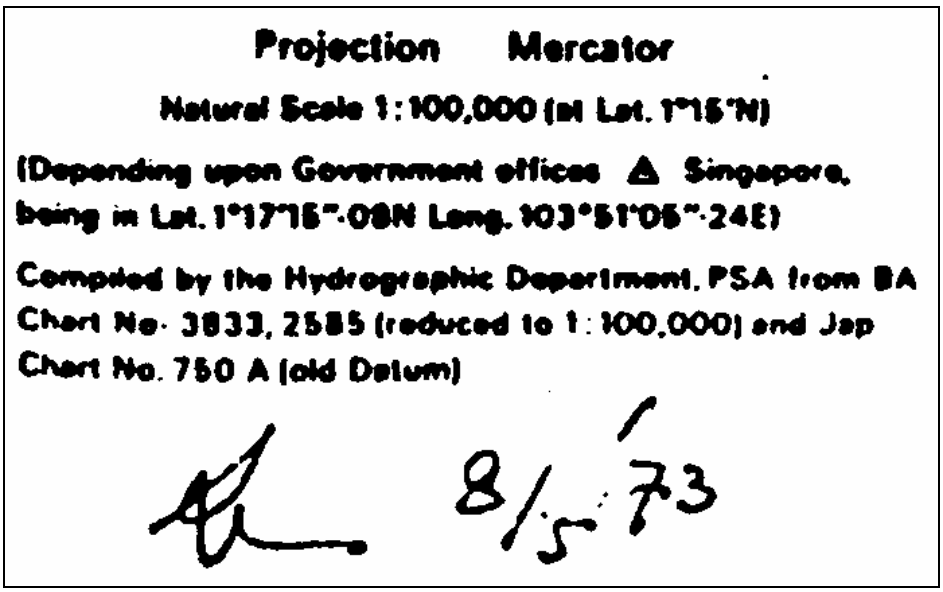
Gambar 1 Peta lampiran perjanjian yang menggambarkan lokasi dari 6 (enam) titik batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Disamping itu jarak titik-titik batas ke Titik-Titik Dasar yang digunakan pihak Indonesia dan Singapura juga bervariasi, yaitu antara 1.10 nm sampai 4.65 nm (lihat Tabel 4). Dari enam titik ini, titik-titik batas 4, 5 dan 6 ditentukan berdasarkan prinsip sama-jarak (*equidistant principle*) dan titik-titik batas 1,2 dan 3 ditentukan berdasarkan kesepakatan (*negotiated positions*).

Tabel 4 Jarak titik-titik batas ke titik-titik dasar Indonesia dan Singapura. (Datum Batu Asa); diadaptasi dari [The Geographer, 1974].

Titik Batas	Wilayah Indonesia	Jarak TB dari daratan (dalam nm)			Wilayah Singapura
1	P. Nipah	1.70		2.80	P. Sudong
2	P. Takong Besar	1.35		1.75	P. Satumu
3	Buffalo Rock	1.10		1.80	P. Sebarok
4	Bt. Berhanti		1.30		P. Sakijang Bendera
5	Bt. Berhanti		1.30		Pulau kecil tak bernama di sebelah Timur P. Sakijang Petepah
6	Tg. Sengkuang		4.65		Tg. Bedok



Gambar 2 Legenda dari peta Perjanjian Batas Laut territorial Indonesia – Singapura 1973.

Sedangkan pada Artikel 1 ayat 3 dinyatakan bahwa lokasi sebenarnya dari titik-titik batas tersebut di laut akan ditentukan menggunakan metode yang disepakati bersama oleh instansi yang berkompeten dari kedua belah pihak.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada ayat 4 nya dinyatakan bahwa instansi yang berkompeten dari pihak Indonesia berarti Ketua BAKOSURTANAL dan dari pihak Singapura adalah personil yang ditetapkan oleh pemerintah Singapura. Meskipun begitu sampai saat ini setahu penulis, rekonstruksi posisi dari enam titik batas tersebut yang sebenarnya di lapangan belum pernah dilaksanakan.

Pada naskah perjanjian ini ***tidak dicantumkan secara spesifik datum geodetik*** dari koordinat keenam titik batas tersebut. Kalau kita lihat legenda dari peta yang merupakan lampiran dari perjanjian tersebut (yaitu Gambar 2) terlihat tidak ada informasi yang eksplisit tentang datum geodetik yang digunakan.

3 Datum Geodetik Batas Maritim Indonesia dan Singapura

Seperti telah dinyatakan sebelumnya, dalam perjanjian batas maritim antara Indonesia dan Singapura, datum geodetik dari koordinat titik-titik batas yang diberikan tidak pernah disebutkan secara tegas. Peta yang dilampirkan pada perjanjian batas lebih dimaksudkan untuk menunjukkan lokasi dan konfigurasi dari titik-titik batas dan bukan untuk menginformasikan datum geodetik dari titik-titik batas yang bersangkutan.

Kalau kita memperhatikan waktu penanda tanganan serta kawasan cakupan dari perjanjian batas maritim antara Indonesia dan Singapura, ada beberapa alternatif datum geodetik yang dapat dipertimbangkan untuk koordinat geografis dari titik-titik batas yang dinyatakan dalam perjanjian tersebut. Alternatif tersebut diberikan pada Tabel 5.

Tabel 5 Alternatif Datum Geodetik Batas Maritim Indonesia dan Singapura.

Perjanjian Batas	Kawasan	Tandatangan	Datum Geodetik ?
Laut Teritorial	Selat Singapura	25-05-73	1. KERTAU48 2. KERTAU68 3. GN. GENUK 4. SOUTH ASIA

Keempat datum geodetik alternatif pada Tabel 5 di atas adalah datum toposentrik yang menggunakan ellipsoid referensi seperti yang diberikan pada Tabel 6.

Tabel 6 Datum dan Ellipsoid referensi yang Digunakan.

Datum Geodetik	Ellipsoid Referensi	a (m)	1/f
KERTAU48	Modified Everest	6377304.063	300.8017
KERTAU68	Modified Everest	6377304.063	300.8017
GENUK	Bessel 1841	6377397.155	299.1528128
SOUTH ASIA	Modified Fischer 1960	6378155	298.3

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3.1 Tranformasi dari Datum KERTAU48 ke Datum WGS84

Informasi tentang transformasi datum dari Datum KERTAU48 ke Datum WGS84 relatif sangat minim. *DMA* (1991) hanya memberikan tiga parameter transformasi dari datum KERTAU 1948 ke datum WGS84 sebagai berikut:

$\Delta X = -11 \pm 10$ m,

$\Delta Y = +851 \pm 8$ m,

$\Delta Z = +5 \pm 6$ m.

Berdasarkan parameter tersebut, maka hubungan antara koordinat kartesian (X,Y,Z) dalam kedua sistem adalah sebagai berikut :

$$\begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{WGS84} = \begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{KERTAU48} + \begin{bmatrix} -1 \\ 851 \\ 5 \end{bmatrix} m, \quad (1)$$

Seandainya kita asumsikan bahwa koordinat titik-titik batas dinyatakan dalam datum KERTAU48, maka koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia-Singapura dalam sistem WGS84 dapat dihitung. Hasilnya ditunjukkan pada Tabel 7 berikut.

Tabel 7 Koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia dan Singapura dalam sistem WGS84; dihitung menggunakan model transformasi sederhana dari *DMA* (1991).

TITIK BATAS	PERJANJIAN 1973, KERTAU48		DATUM WGS84	
	Lintang (U)	Bujur (T)	Lintang (U)	Bujur (T)
1	1°10' 46".0	103°40' 14".6	1°10' 45".85	103°40' 08".44
2	1°07' 49".3	103°44' 26".5	1°07' 49".17	103°44' 20".31
3	1°10' 17".2	103°48' 18".0	1°10' 17".05	103°48' 11".78
4	1°11' 45".5	103°51' 35".4	1°11' 45".35	103°51' 29".15
5	1°12' 26".1	103°52' 50".7	1°12' 25".95	103°52' 44".44
6	1°16' 10".2	104°02' 00".0	1°16' 10".03	104°01' 53".67

3.2 Tranformasi dari Datum KERTAU68 ke Datum WGS84

Seandainya koordinat titik-titik batas maritim antara Indonesia dan Singapura kita asumsikan mempunyai datum KERTAU68, maka hubungan transformasi yang baru digunakan. *JUPEM* (2003) dengan menggunakan model transformasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bursa-Wolf telah menentukan tiga set parameter transformasi dari datum WGS84 ke datum KERTAU68 tergantung wilayah cakupan. Untuk lokasi titik-titik batas Indonesia – Singapura yang berada pada wilayah Block 1, maka parameter transformasinya adalah:

Dx(m) = + 379.947,
Dy(m) = - 770.555,
Dz(m) = + 88.069,
Rx = + 2.698"/ρ,
Ry = + 1.522"/ ρ,
Rz = - 12.113"/ ρ,
Scal = - 0.791 x 10^{-6},

dimana ρ = 206264.8". Dalam hal ini formulasi hubungan antar dua sistem koordinat adalah sebagai berikut:

$$\begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{KERTAU68} = \begin{bmatrix} Dx \\ Dy \\ Dz \end{bmatrix}_{WGS84} + (1+Scal).\begin{bmatrix} 1 & R_z & -R_y \\ -R_z & 1 & R_x \\ R_y & -R_x & 1 \end{bmatrix}.\begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{WGS84} \quad (2)$$

Seandainya kita asumsikan bahwa koordinat titik-titik batas mempunyai datum KERTAU68 dan model transformasi Bursa-Wolf seperti yang diberikan rumus (2) digunakan, maka koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia-Singapura dalam sistem WGS84 dapat dihitung. Hasilnya ditunjukkan pada Tabel 8 berikut.

Tabel 8 Koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia dan Singapura dalam sistem WGS84; dihitung menggunakan model transformasi Bursa-Wolf dari *JUPEM* (2003).

TITIK BATAS	PERJANJIAN 1973, KERTAU68		DATUM WGS84	
	Lintang (U)	Bujur (T)	Lintang (U)	Bujur (T)
1	1°10' 46".0	103°40' 14".6	1°10' 45".82	103°40' 08".52
2	1°07' 49".3	103°44' 26".5	1°07' 49".13	103°44' 20".39
3	1°10' 17".2	103°48' 18".0	1°10' 17".02	103°48' 11".86
4	1°11' 45".5	103°51' 35".4	1°11' 45".32	103°51' 29".23
5	1°12' 26".1	103°52' 50".7	1°12' 25".91	103°52' 44".52
6	1°16' 10".2	104°02' 00".0	1°16' 10".00	104°01' 53".75

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3.3 Tranformasi dari Datum GENUK ke Datum WGS84

Informasi tentang transformasi datum dari Datum GENUK (BATAVIA) ke Datum WGS84 relatif sangat minim. *DMA* (1991) hanya memberikan tiga parameter transformasi dari datum GENUK ke datum WGS84 sebagai berikut :

$\Delta X = -377 \pm 3$ m,

$\Delta Y = +681 \pm 3$ m,

$\Delta Z = -50 \pm 3$ m.

Berdasarkan parameter tersebut, maka hubungan antara koordinat kartesian (X,Y,Z) dalam kedua sistem adalah sebagai berikut :

$$\begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{WGS84} = \begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{GENUK} + \begin{bmatrix} -377 \\ 681 \\ -50 \end{bmatrix} m, \qquad (3)$$

Seandainya kita asumsikan bahwa koordinat titik-titik batas dinyatakan dalam datum GENUK, maka koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia-Singapura dalam sistem WGS84 dapat dihitung. Hasilnya ditunjukkan pada Tabel 9 berikut.

Tabel 9 Koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia dan Singapura dalam sistem WGS84; dihitung menggunakan model transformasi sederhana dari *DMA* (1991).

TITIK BATAS	PERJANJIAN 1973, GENUK		DATUM WGS84	
	Lintang (U)	Bujur (T)	Lintang (U)	Bujur (T)
1	01°10' 46".0	103°40' 14".6	01°10' 43".96	103°40' 21".24
2	01°07' 49".3	103°44' 26".5	01°07' 47".28	103°44' 33".11
3	01°10' 17".2	103°48' 18".0	01°10' 15".16	103°48' 24".59
4	01°11' 45".5	103°51' 35".4	01°11' 43".45	103°51' 41".96
5	01°12' 26".1	103°52' 50".7	01°12' 24".05	103°52' 57".25
6	01°16' 10".2	104°02' 00".0	01°16' 08".13	104°02' 06".49

3.4 Tranformasi dari Datum SOUTH ASIA ke Datum WGS84

Informasi tentang transformasi datum dari Datum SOUTH ASIA ke Datum WGS84 relatif sangat minim. *DMA* (1991) hanya memberikan tiga parameter transformasi dari datum SOUTH ASIA ke datum WGS84 sebagai berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

$\Delta X = + 7 \pm 10$ m,

$\Delta Y = - 10 \pm 8$ m,

$\Delta Z = - 26 \pm 6$ m.

Berdasarkan parameter tersebut, maka hubungan antara koordinat kartesian (X,Y,Z) dalam kedua sistem adalah sebagai berikut :

$$\begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{WGS84} = \begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{SOUTHASIA} + \begin{bmatrix} +7 \\ -10 \\ -26 \end{bmatrix} m \,, \qquad (4)$$

Seandainya kita asumsikan bahwa koordinat titik-titik batas dinyatakan dalam datum SOUTH ASIA, maka koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia-Singapura dalam sistem WGS84 dapat dihitung. Hasilnya ditunjukkan pada Tabel 10 berikut.

Tabel 10 Koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia dan Singapura dalam sistem WGS84; dihitung menggunakan model transformasi sederhana dari *DMA* (1991).

TITIK BATAS	PERJANJIAN 1973, SOUTH ASIA		DATUM WGS84	
	Lintang (U)	Bujur (T)	Lintang (U)	Bujur (T)
1	1° 10' 46".0	103° 40' 14".6	01° 10' 45".16	103° 40' 14".46
2	1° 07' 49".3	103° 44' 26".5	01° 07' 48".46	103° 44' 26".36
3	1° 10' 17".2	103° 48' 18".0	01° 10' 16".36	103° 48' 17".86
4	1° 11' 45".5	103° 51' 35".4	01° 11' 44".67	103° 51' 35".26
5	1° 12' 26".1	103° 52' 50".7	01° 12' 25".27	103° 52' 50".56
6	1° 16' 10".2	104° 02' 00".0	01° 16' 09".37	104° 01' 59".86

4 Analisis dan Permasalahan yang Terkait

Ketidak jelasan tentang datum geodetik dari koordinat titik-titik batas akan menimbulkan beberapa permasalahan operasional di lapangan dan disamping

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

itu juga akan berpengaruh terhadap beberapa aspek spasial lainnya. Berikut ini beberapa permasalahan tersebut akan didiskusikan dan dianalisa.

4.1 Perubahan Nilai Koordinat Titik Batas

Setiap titik akan punya koordinat yang berbeda pada datum geodetik yang berbeda. Penggunaan datum geodetik yang salah akan mengakibatkan terjadinya perubahan nilai koordinat titik dari posisinya yang sebenarnya. Dalam kasus titik-titik batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura, Tabel 11 menunjukkan besarnya perubahan posisi geografis titik batas dari datum geodetik alternatif terhadap posisinya dalam datum WGS84 hasil transformasi.

Tabel 11 Selisih koordinat geodetik (dφ,dλ) dari titik-titik batas laut territorial Indonesia dan Singapura dalam sistem WGS84, dan pergeseran posisi geografisnya (d) dalam WGS84.

TITIK BATAS	Koordinat KERTAU48 dikurangi Koordinat WGS84 nya			Koordinat KERTAU68 dikurangi Koordinat WGS84 nya		
	dφ	dλ	d (m)	dφ	dλ	d (m)
1	0".15	6".16	190.5	0".18	6".08	188.0
2	0".13	6".19	191.4	0".17	6".11	189.0
3	0".15	6".22	192.4	0".18	6".14	189.9
4	0".15	6".25	193.3	0".18	6".17	190.8
5	0".15	6".26	193.6	0".19	6".18	191.1
6	0".17	6".33	195.8	0".20	6".25	193.3
TITIK BATAS	**Koordinat GENUK dikurangi Koordinat WGS84 nya**			**Koordinat SOUTH ASIA dikurangi Koordinat WGS84 nya**		
	dφ	dλ	d (m)	dφ	dλ	d (m)
1	2".04	-6".64	214.7	0".84	0".14	26.02
2	2".02	-6".61	213.7	0".84	0".14	26.03
3	2".04	-6".59	213.0	0".84	0".14	26.02
4	2".05	-6".56	212.4	0".83	0".14	26.01
5	2".05	-6".55	212.2	0".83	0".14	26.00
6	2".07	-6".49	210.5	0".83	0".14	25.98

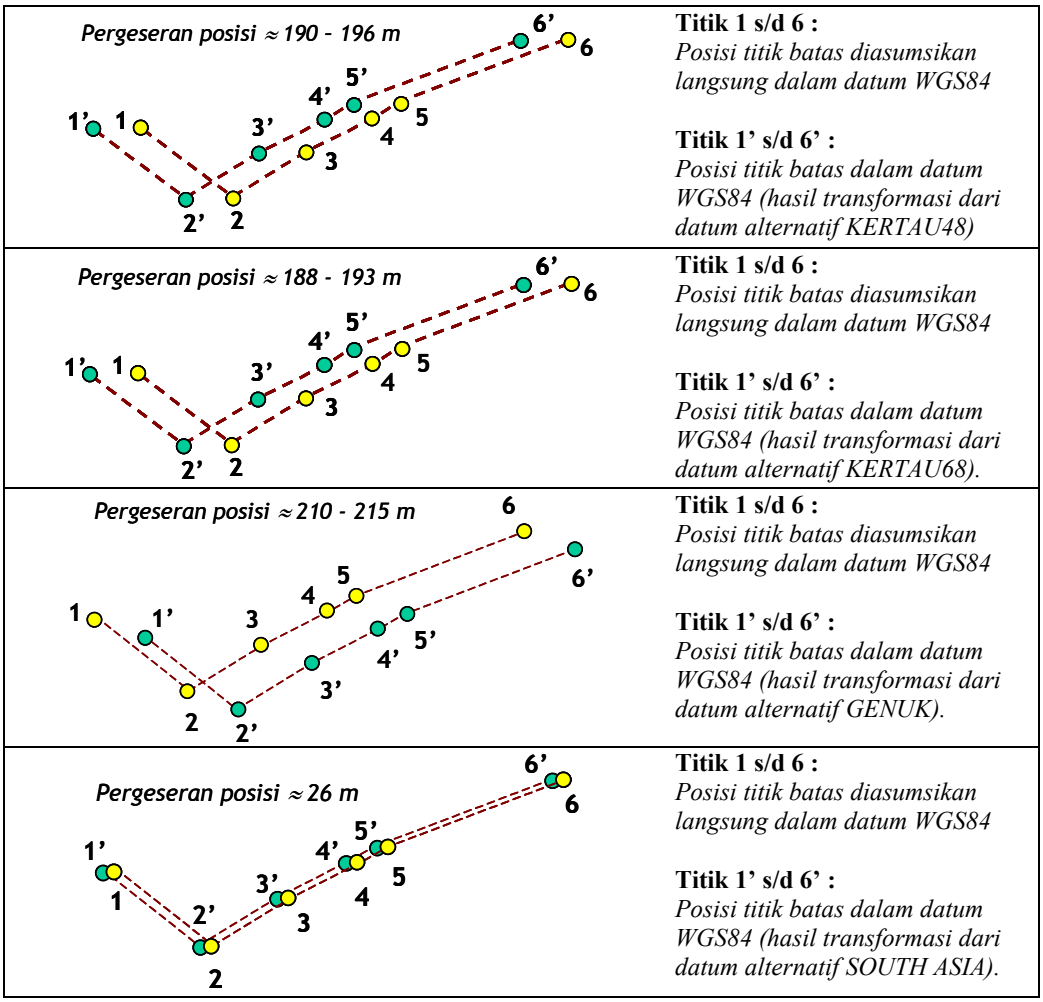
Dari Tabel 11 terlihat, bahwa selisih nilai koordinat tergantung pada datum geodetik asal dari koordinat dalam perjanjian batas (yang tidak diketahui secara jelas), sehingga perubahan posisinya terhadap koordinatnya dalam datum geodetik WGS84 bervariasi untuk empat datum alternatif yang dikaji. Nilai d pada Tabel 11 ditentukan dengan metode Vincenty [Vincenty, (1975).

Pergeseran nilai paling besar terjadi seandainya datum asal titik batas adalah datum GENUK, yaitu sekitar 210 sampai 215 m. Sedangkan pergeseran nilai paling kecil terjadi seandainya datum geodetik asal adalah datum SOUTH ASIA, dimana pergeseran posisi berkisar sekitar 26 m. Seandainya datum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

asalnya adalah KERTAU48, maka pergeseran posisi adalah sekitar 190 – 196 m; dan kalau datum asalnya adalah KERTAU68 maka pergeseran posisinya adalah sekitar 188 – 193 m.

Perubahan nilai koordinat titik batas dalam dua-dimensi akibat adanya perbedaan datum geodetik juga dapat diilustrasikan seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3 berikut. Dari Gambar ini dapat disadari bahwa perbedaan datum dapat mempengaruhi prinsip geometrik yang digunakan dalam penetapan lokasi titik batas sebelumnya, seperti prinsip sama-jarak (*equidistance*); terutama untuk kasus-kasus dimana datum asalnya adalah KERTAU48, KERTAU68 atau GENUK.



Gambar 3 Pergeseran posisi titik batas karena kesalahan datum geodetik.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4.2 Jarak Antar Titik Batas

Dalam Perjanjian Batas Laut 1973 antara Indonesia dan Singapura dinyatakan bahwa garis batas menghubungkan titik-titik berkoordinat geografis; sehingga jarak antara titik batas pada dasarnya adalah adalah jarak antar titik batas di permukaan ellipsoid referensi dari datum geodetik yang digunakan. Oleh sebab itu jarak antar titik batas juga akan tergantung pada datum geodetik dari koordinat titik-titik batas yang bersangkutan. Hal ini diilustrasikan oleh hasil yang diberikan pada Tabel 12 dan 13. Dari kedua Tabel ini terlihat bahwa efek perbedaan datum geodetik pada koordinat titik-titik batas laut teritorial Indonesia dengan Singapura terhadap jarak antar titik batas bervariasi antara sekitar 0.0 sampai 2.2 m tergantung jarak antar titik batas dan datum geodetiknya. Untuk semua datum geodetik, variasi terbesar terjadi pada jarak antar titik-titik batas 5 dan 6 yang memang paling panjang. Perubahan jarak paling kecil terjadi untuk datum SOUTH ASIA. Sedangkan untuk ketiga datum lainnya, perubahan jarak relatif hampir sama yaitu dalam orde sekitar 1-2 meter.

Tabel 12 Jarak antar titik batas pada ellipsoid WGS84.

Titik Batas	1	2	3	4	5	6
Jarak geografis (Koordinat Perjanjian 1973, Datum WGS84)		9492.35	8477.02	6678.25	2640.90	18323.56
Jarak geografis (WGS84 dari KERTAU48)		9491.24	8475.91	6677.40	2640.62	18321.32
Jarak geografis (WGS84 dari KERTAU68)		9491.41	8476.07	6677.40	2640.48	18321.44
Jarak geografis (WGS84 dari GENUK)		9491.29	8476.09	6677.49	2640.59	18321.45
Jarak geografis (WGS84 dari SOUTH ASIA)		9492.38	8477.02	6678.29	2640.90	18323.59

Tabel 13 Variasi jarak (dalam m) antar titik batas pada ellipsoid WGS84.

Titik Batas	1	2	3	4	5	6
Jarak geografis (Koordinat Perjanjian 1973, Datum WGS84)		0	0	0	0	0
Jarak geografis (WGS84 dari KERTAU48)		-1.11	-1.11	-0.85	-0.28	-2.24
Jarak geografis (WGS84 dari KERTAU68)		-0.94	-0.95	-0.85	-0.42	-2.12

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jarak geografis (WGS84 dari GENUK)	-1.06	-0.93	-0.76	-0.31	-2.11
Jarak geografis (WGS84 dari SOUTH ASIA)	0.03	0.00	0.04	0.00	0.03

4.3 Jarak Terhadap Titik Dasar

Keenam titik batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura ditentukan berdasarkan prinsip sama-jarak (*equidistan principle*) dan negosiasi. Prinsip sama jarak digunakan untuk penentuan posisi titik-titik batas 4, 5 dan 6; dan prinsip negosiasi digunakan untuk titik-titik batas 1, 2 dan 3. Jarak antara titik-titik batas tersebut terhadap titik-titik dasar (*basepoints*) di wilayah Indonesia dan Singapura ditunjukkan pada Tabel 14. Secara umum dari Tabel 14 terlihat bahwa titik-titik batas 1, 2 dan 3 terletak lebih jauh dari wilayah Singapura dibandingkan dari wilayah Indonesia, yaitu masing-masing lebih jauh 2037.2 m, 740.8 m dan 1296.4 m. Bahkan menurut *The Geographer* (1974), semua titik batas kecuali titik 5 terletak di sebelah Selatan garis median antara Indonesia dan Singapura, yaitu garis yang direkonstruksi menggunakan sistem garis pangkal lurus Indonesia dan sistem *low-tide elevation* nya Singapura. Bahkan titik 2 berada dalam perairan internal dari wilayah Indonesia (yaitu di sebelah Selatan sistem garis pangkal Kepulauan).

Perubahan datum geodetik juga akan mempengaruhi jarak antara titik-titik dasar dengan titik-titik batas. Pada Tabel 14 diberikan nama dari dari lima titik dasar yang digunakan oleh pihak Indonesia dalam penentuan posisi titik-titik batas di Selat Singapura. Kalau kita mengacu pada Peraturan Pemerintah (PP) No. 4 Prp Tahun 1960 dan PP No. 38 tahun 2002 maka nomor dan koordinat dari titik-titik dasar yang berada di sekitar kawasan batas laut Indonesia-Singapura adalah seperti yang diberikan pada Tabel 15 dan Gambar 4.

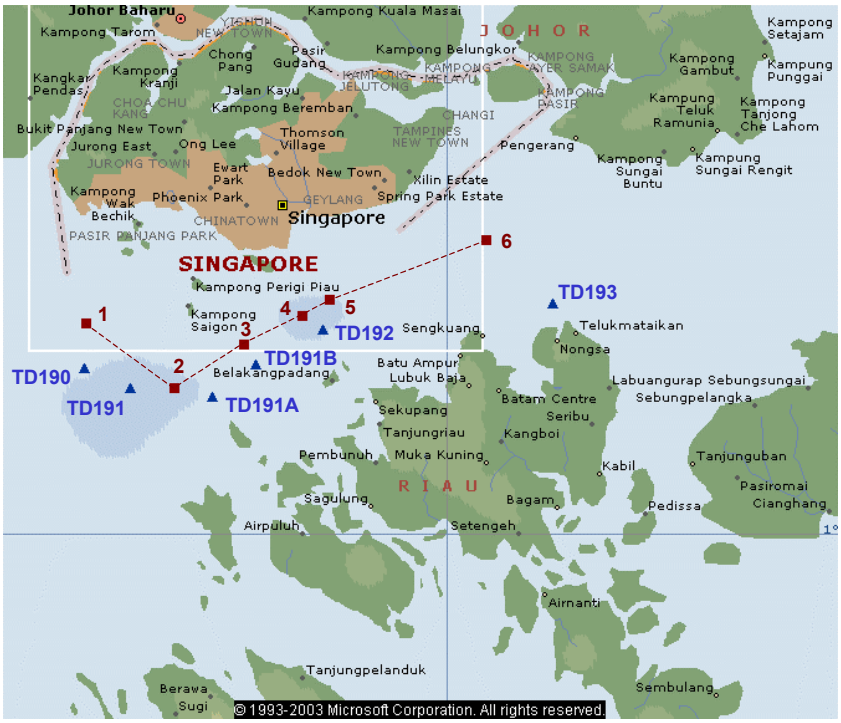
Tabel 14 Jarak titik-titik batas terhadap titik-titik dasar di wilayah Indonesia dan wilayah Singapura dalam Datum Bukit Asa [The Geographer, 1974].

Titik Batas	Jarak Titik Batas dari Wilayah Indonesia (dalam m)		Jarak Titik Batas dari Wilayah Singapura (dalam m)	
1	P. Nipah	3148.4	P. Sudong	5185.6
2	P. Takong Besar	2500.2	P. Satumu	3241.0
3	Buffalo Rock	2037.2	P. Sebarok	3333.6
4	Bt. Berhanti	2407.6	P. Sakijang Bendera	2407.6
5	Bt. Berhanti	2407.6	Pulau kecil tak bernama di sebelah Timur P. Sakijang Petepah	2407.6
6	Tg. Sengkuang	8611.8	Tg. Bedok	8611.8

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 15 Titik-titik Dasar Indonesia di Sekitar Kawasan Batas Laut Indonesia-Singapura.

Titik Dasar	PP 4 Prp 1960 (Datum Tidak Disebut)		PP 38/2002 (Datum WGS84)		Lokasi
	Lintang	Bujur	Lintang	Bujur	
TD.190	01° 09.2'	103° 39.3'	01° 09' 13"	103° 39' 11"	P. Nipa
TD.190A	-	-	01° 09' 12"	103° 39' 21"	P. Nipa
TD.191	01° 07.9'	103° 42.0'	01° 07' 44"	103° 41' 58"	P. Pelampong
TD.191A	-	-	01° 07' 27"	103° 46' 30"	Kr. Helen Mars
TD.191B	-	-	01° 09' 26"	103° 48' 50"	Kr. Benteng
TD.192	01° 10.9'	103° 52.9'	01° 11' 06"	103° 52' 57"	Batu Berhanti
TD.193	01° 12.5'	104° 04.3'	01° 12' 29"	104° 04' 47"	P. Nongsa



Gambar 4 Titik-titik Dasar Indonesia di Sekitar Kawasan Batas Laut Indonesia-Singapura.

Dari Gambar 4 terlihat bahwa rekonstruksi ke enam titik batas laut teritorial antara Indonesia dan Malaysia, seandainya diperlukan, akan dapat dilaksanakan dari enam titik dasar Indonesia (e.g. TD190 s/d TD193) yang berada di sekitar kawasan tersebut yang koordinatnya telah diketahui dalam datum geodetik

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

WGS84. Jarak dari titik-titik dasar tersebut ke enam titik batas dapat dilihat pada contoh matriks jarak pada Tabel 16, dimana datum geodetik titik asal diasumsikan KERTAU48 dan KERTAU68.

Tabel 16 Tabel 16. Matriks Jarak Geodetik antara Titik Dasar dan Titik Batas Laut Teritorial Antara Indonesia dan Singapura pada Ellipsoid WGS84. Koordinat titik batas adalah koordinat WGS84 yang ditransformasikan dari datum KERTAU48 (K48) atau KERTAU68 (K68).

Titik Batas & Datum		Titik-Titik Dasar					
		TD.190	**TD.191**	**TD.191A**	**TD.191B**	**TD.192**	**TD.193**
1	**K48**	3359.6	6532.3	-	-	-	-
	K68	3360.1	6530.2	-	-	-	-
2	**K48**	-	4402.5	4066.9	-	-	-
	K68	-	4405.0	4064.3	-	-	-
3	**K48**	-	-	6097.7	1963.4	-	-
	K68	-	-	6098.2	1961.2	-	-
4	**K48**	-	-	-	6521.4	2972.7	-
	K68	-	-	-	6522.6	2970.1	-
5	**K48**	-	-	-	-	2486.2	22338.3
	K68	-	-	-	-	2484.6	22335.9
6	**K48**	-	-	-	-	19038.7	8648.9
	K68	-	-	-	-	19040.3	8646.7

Tabel 16 hanya memberikan jarak dengan asumsi titik batas mempunyai datum KERTAU48 atau KERTAU68. Untuk datum GENUK dan SOUTH ASIA, dengan mengacu besarnya variasi jarak pada Tabel 11 sebelumnya, maka variasi jarak pada datum GENUK dan SOUTH ASIA seperti yang ditunjukkan Tabel 16 pada dasarnya akan relatif sama, yaitu pada level sekitar 1-2 meter.

4.4 Efek Terhadap Segmen Garis Batas Lainnya

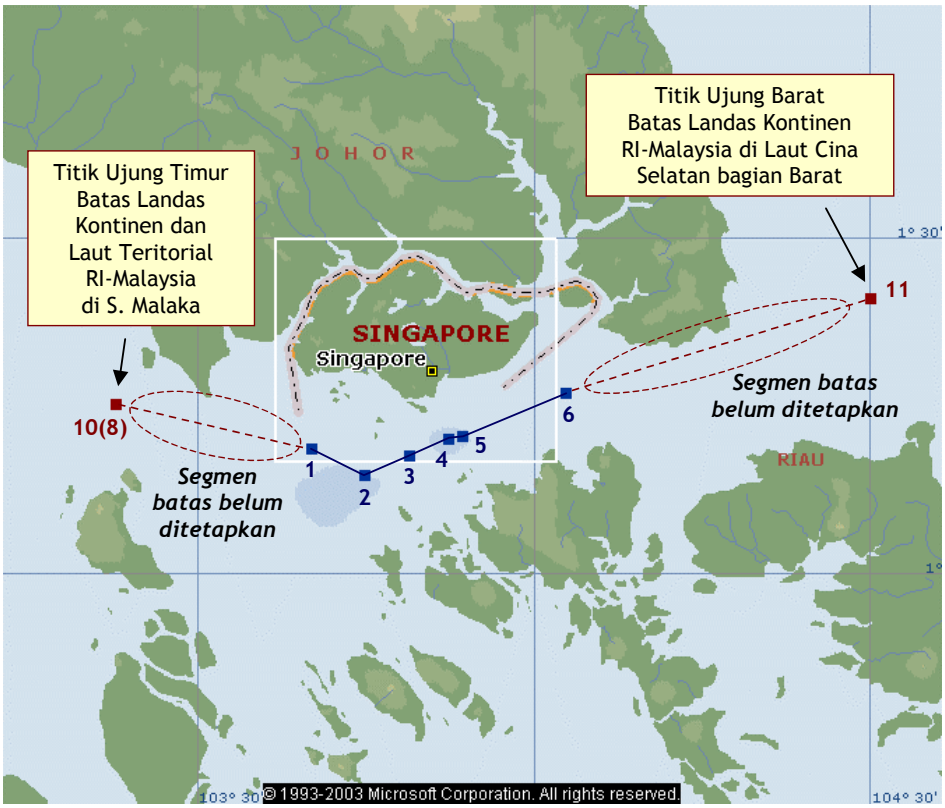
Karena koordinat geografis suatu titik tergantung pada datum geodetiknya, maka segmen-segmen garis batas yang berhubungan juga akan dipengaruhi oleh datum geodetik yang digunakan.

Secara teoritis segmen-segmen garis batas yang berhubungan sebaiknya mempunyai datum geodetik yang sama untuk menjaga kontinuitas dan konsistensi segmen-segmen garis batas tersebut seandainya dihubungkan. Perbedaan datum geodetik dari segmen-segmen garis batas yang berhubungan juga akan mengakibatkan perbedaan koordinat pada titik batas bersama (*junction point*) dari segmen-segmen garis batas tersebut. Dan ini tentunya akan menimbulkan permasalahan lainnya yang terkait.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam konteks batas laut teritorial antara Indonesia dan Malaysia, penetapan datum geodetik yang akan digunakan perlu mempertimbangkan datum geodetik dari segmen batas laut teritorial dan landas kontinen antara Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka dan juga datum geodetik dari segmen batas landas kontinen antara Indonesia dan Malaysia di Laut Cina Selatan bagian Barat.

Seperti yang diilustrasikan pada Gambar 5 ada dua segmen batas laut yang perlu disepakati oleh Indonesia, Singapura dan Malaysia. Seandainya dilaksanakan pembicaraan tiga negara dalam hal ini, maka masalah datum geodetik yang digunakan juga perlu dibicarakan secara serius, karena hal ini tidak hanya mempengaruhi segmen batas laut teritorial Indonesia-Singapura, tapi juga segmen batas laut teritorial dan landas kontinen antara Indonesia dan Malaysia. Sebaiknya untuk semua segmen batas yang saling berhubungan nantinya, koordinat titik-titik batasnya dinyatakan dalam datum geodetik yang sama serta mudah untuk direkonstruksikan seandainya diperlukan.



Gambar 5 Konfigurasi Batas Laut Indonesia, Singapura dan Malaysia yang belum terselesaikan di kawasan Selat Singapura dan Selat Malaka.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4.5 Pengaruh dari Proses Penambangan Pasir dan Reklamasi Pantai

Dalam konteks batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura, proses penambangan pasir di kawasan Kepulauan Riau serta reklamasi pantai Singapura adalah dua hal yang banyak didiskusikan karena secara langsung punya potensi untuk mengubah lokasi titik dasar maupun obyek referensi yang digunakan dalam penetapan titik-titik batas laut antara Indonesia dan Singapura.

Sebagai contoh adalah kasus pulau Nipa yang merupakan salah satu titik dasar dalam penentuan batas negara, yaitu TD190 dan TD190A. Dalam setahun terakhir, seiring maraknya aksi penambangan dan ekspor pasir laut di kawasan Kepulauan Riau, pulau tersebut nyaris tenggelam. Menurut *Kompas* (2003a), ketika puncak pasang, tinggi daratan di pulau itu tinggal 0.5 meter dari permukaan laut atau sekitar 90 persen sudah tenggelam. Apabila pulau itu tenggelam, otomatis TD190 dan TD190A akan hilang dan akibatnya akan menimbulkan komplikasi dalam rekonstruksi batas laut antara Indonesia dan Singapura maupun dan Indonesia dan Malaysia.

Disamping itu reklamasi besar-besaran yang dilaksanakan oleh pemerintah Singapura juga merubah bentuk garis pantai dari Singapura dan disamping itu juga merubah jarak titik-titik batas laut ke daratan Singapura. Menurut data yang diberikan oleh *Kompas* (2003b), 25 tahun lalu luas Singapura hanyalah 527 kilometer persegi; tahun 1998, luasnya sudah bertambah menjadi 674 kilometer persegi; dan tahun 2010, Singapura menargetkan luas wilayahnya mencapai 834 kilometer persegi.

Meskipun begitu, Prof. Hasyim Jalal sebagai ahli hukum laut Indonesia dan Menteri Luar Negeri RI Hasan Wirayuda menyatakan bahwa koordinat titik-titik batas laut yang telah ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dan Singapura pada tahun 1973 tidak akan berubah dengan tenggelamnya pulau Nipah ataupun berubahnya pantai Singapura akibat proses reklamasi [*Kompas,* 2003b; 2003c].

4.6 Tuntutan Aplikasi Navigasi Presisi

Selat Singapura dimana titik-titik batas laut antara Indonesia dan Singapura berada merupakan alur pelayaran internasional yang padat, yang dilalui tidak hanya oleh kapal-kapal kecil tapi juga kapal-kapal berukuran besar.

Di era dimana navigasi presisi dari kapal dimungkinkan dengan menggunakan ECDIS (*Electronic Chart Display Information System*) [*Forbes*, 2004] yang dibantu dengan sistem DGPS (Differential GPS) yang dapat memberikan ketelitian pada level 1 meter atau lebih baik dalam datum geodetik WGS84

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[*Abidin*, 2000], kejelasan dari datum geodetik dari koordinat titik batas menjadi penting.

Dari Tabel 7 sd 10 terlihat bahwa perubahan nilai koordinat geografis titik batas laut RI-Singapura bisa mencapai 25 m sampai 220 m tergantung pada asumsi datum geodetik awal yang digunakan untuk koordinat titik batas. Melihat tingkat ketelitian posisi yang dapat diberikan oleh sistem DGPS secara real-time pada level 1 meter atau lebih baik, atau sistem GPS absolut yang hanya pada level 5-10 m, maka kejelasan datum geodetik dari titik-titik batas laut RI-Singapura memang tidak bisa diabaikan.

Karena ENC (*Electronic Navigation Chart*) yang digunakan oleh sistem ECDIS, sesuai dengan ketetapan IMO (*International Maritime Organization*) sebaiknya mempunyai datum WGS84, maka koordinat titik-titik batas laut RI-Singapura juga sebaiknya ditransformasikan ke sistem WGS84. Untuk dapat mentransformasikan koordinat titik batas tersebut ke sistem WGS84, maka terlebih dahulu datum geodetik awal dari koordinat titik batas yang ditetapkan tahun 1973 tersebut harus diketahui, ditetapkan atau disepakati secara bersama oleh pemerintah Indonesia dan Singapura.

4.7 Keterkaitan dengan Stasion IGS

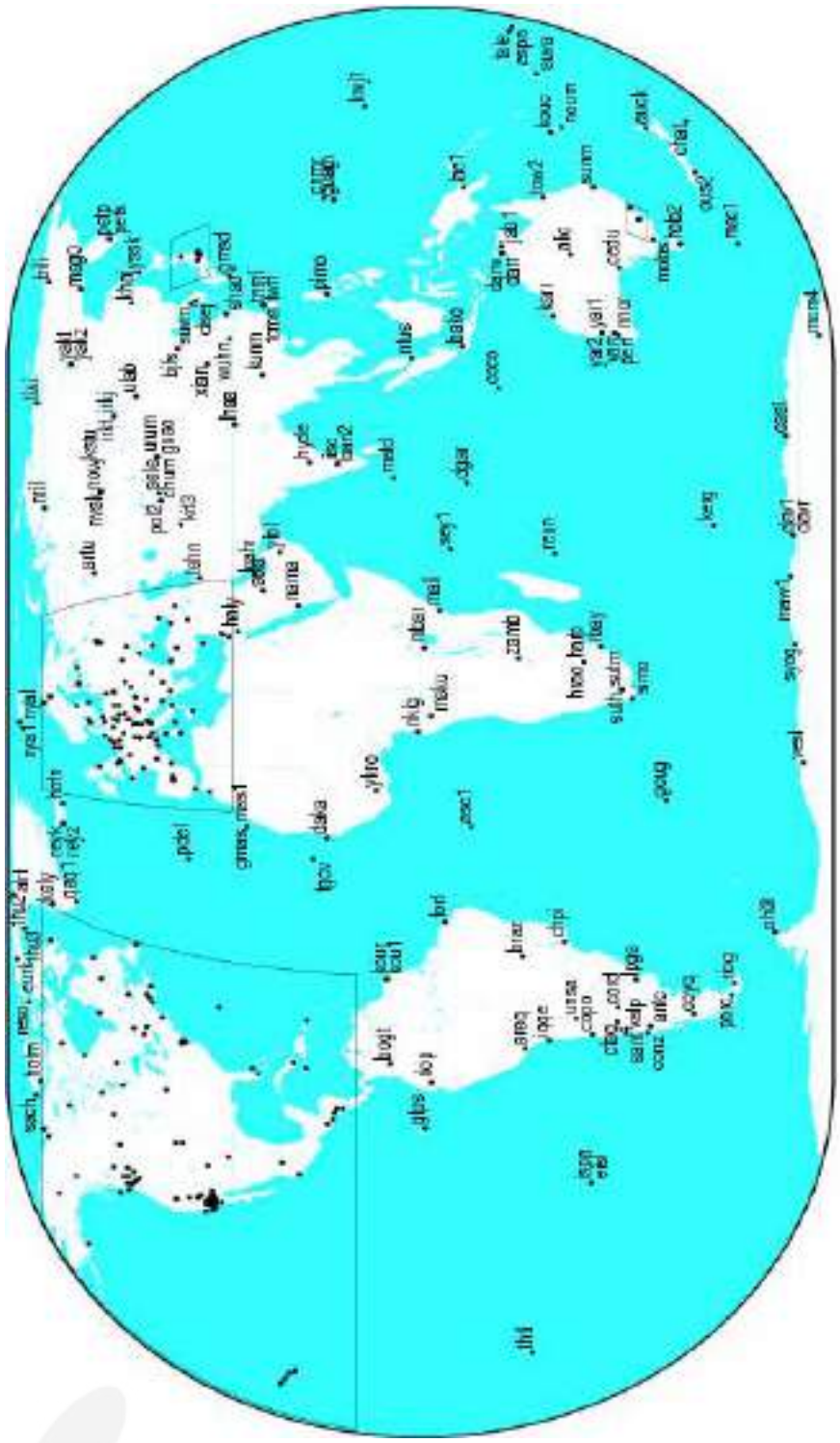
Dalam konteks rekonstruksi ataupun validasi keberadaan titik-titik batas laut, saat ini ada infrastruktur global yang dapat digunakan, yaitu jaringan stasion IGS yang mengamati satelit GPS secara kontinyu dan datanya dapat diakses secara gratis dari internet. Per Desember 2004 ada 381 stasion IGS di seluruh dunia [*IGS*,2004]. Lokasi dan distribusi dari stasion IGS di seluruh dunia diberikan oleh Gambar 6.

Dalam konteks batas laut Indonesia dan Singapura, stasion NTUS di Singapura dapat digunakan. Koordinat Kartesian ITRF2000 dan koordinat geodetik WGS84 dari stasion ini diberikan pada Tabel 17. Sedangkan posisi stasion NTUS relatif terhadap titik-titik batas ditunjukkan pada Gambar 7.

Tabel 17 Koordinat Station IGS NTUS di Singapura [*IGS,* 2004].

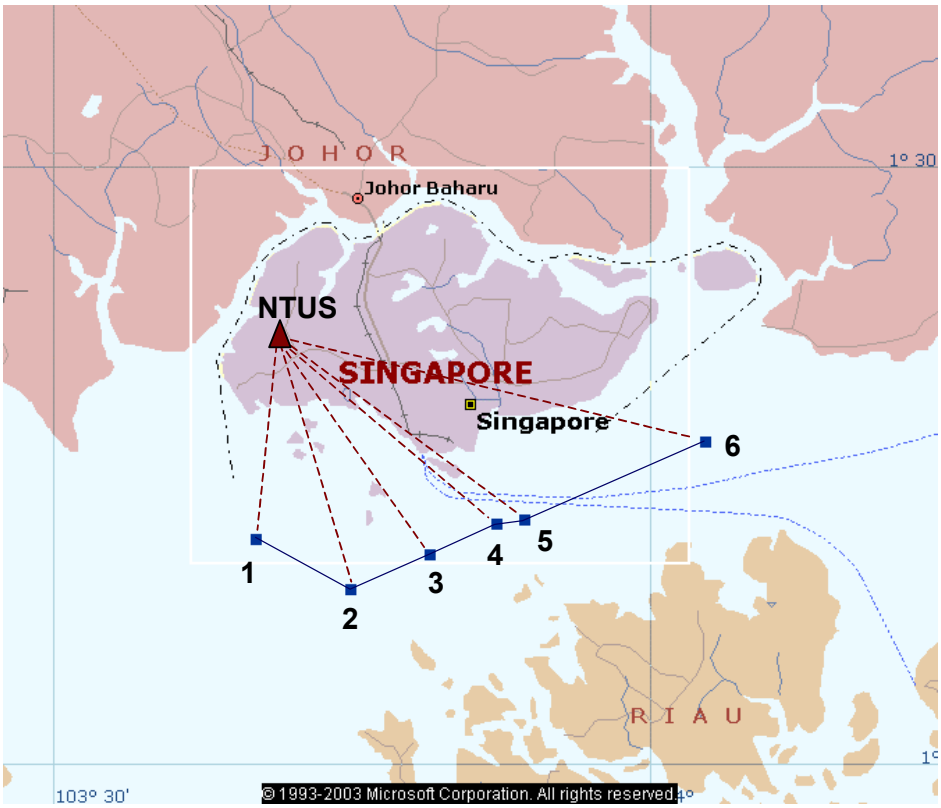
Koordinat stasion IGS : NTUS (Singapura)			
Koordinat ITRF2000 Epok 1997.0		**Koordinat Geodetik WGS84**	
X (m)	-1 508 022.690	**φ**	1° 20’ 44.88843” N
Y (m)	6 195 576.699	**λ**	103° 40’ 47.83905” E
Z (m)	148 799.482	**h (m)**	75.412

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 6 Lokasi Stasion IGS di Seluruh Dunia [*IGS*, 2004].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 7 Posisi stasion NTUS relatif terhadap titik-titik batas laut RI-Singapura.

Jarak geodetik dari stasion NTUS ke enam titik batas laut RI-Singapura diberikan pada Tabel 18 sebagai fungsi dari datum geodetik awal yang diasumsikan untuk koordinat titik batas. Sedangkan variasi jaraknya diberikan pada Tabel 18. Dari Tabel 18 terlihat bahwa titik batas berjarak sekitar 18 km sampai 40 km dari stasion NTUS.

Dari hasil yang diberikan pada Tabel 19 terlihat adanya variasi jarak sampai sekitar 200 m tergantung pada asumsi dari datum geodetik dari koordinat titik batas yang ditetapkan pada Perjanjian Batas 1973.

Hasil yang diberikan pada Tabel 18 di atas menunjukkan bahwa kejelasan dari datum geodetik titik batas laut RI-Singapura adalah suatu yang penting dan secara teknis tidak bisa diabaikan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 18 Jarak Geodetik antara Station IGS NTUS dan Titik Batas Laut.

Titik Batas	Jarak Geodetik Titik Batas dari Stasion IGS : NTUS				
	WGS84 (Perjanjian)	WGS84 (dari KERTAU48)	WGS84(dari KERTAU68)	WGS84(dari GENUK)	WGS84 (dari SOUTHASIA)
1	18423.670	18439.870	18440.630	18476.020	18449.530
2	24762.900	24715.200	24717.040	24879.200	24786.370
3	23777.590	23669.310	23671.500	23947.880	23795.800
4	25985.410	25839.810	25842.300	26181.950	25998.380
5	27094.210	26937.440	26940.170	27297.040	27105.090
6	40222.530	40032.320	40034.930	40432.040	40223.650

Tabel 19 Variasi Jarak Geodetik antara Station IGS NTUS dan Titik Batas Laut.

Titik Batas	Variasi Geodetik Titik Batas dari Stasion IGS : NTUS				
	WGS84 (Perjanjian)	WGS84 (dari KERTAU48)	WGS84(dari KERTAU68)	WGS84(dari GENUK)	WGS84 (dari SOUTHASIA)
1	0.00	16.20	16.96	52.35	25.86
2	0.00	-47.70	-45.86	116.30	23.47
3	0.00	-108.28	-106.09	170.29	18.21
4	0.00	-145.60	-143.11	196.54	12.97
5	0.00	-156.77	-154.04	202.83	10.88
6	0.00	-190.21	-187.60	209.51	1.12

5 Kesimpulan dan Saran

Perjanjian batas maritim antara Indonesia dan Singapura tahun 1973 tidak secara eksplisit menyebutkan tentang datum geodetik yang digunakan untuk koordinat titik-titik batas yang dicantumkan dalam perjanjian. Meskipun perjanjian batas maritim antara Indonesia dan Singapura tersebut dilampiri dengan peta; fungsi utama dari peta tersebut nampaknya adalah untuk memberi gambaran tentang lokasi dan konfigurasi dari titik-titik batas yang bersangkutan, dan bukan untuk menginformasikan datum geodetik yang digunakan oleh koordinat titik-titik batas tersebut. Oleh sebab itu dalam perjanjian-perjanjian batas zona maritime lainnya dengan negara-negara tetangga sebaiknya datum geodetik dari koordinat titik-titik batas yang terlibat disebutkan secara eksplisit dalam perjanjian batas yang bersangkutan.

Karena semua koordinat titik garis pangkal (*basepoints*) Kepulauan Indonesia, sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2002, mengacu pada datum geodetik WGS84; maka sebaiknya datum geodetik yang digunakan untuk batas maritim Indonesia dengan negara tetangga adalah juga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

datum WGS84. Disamping itu WGS84 adalah datum global yang saat ini banyak digunakan secara internasional, dan juga realisasinya dapat dilakukan secara relatif mudah dan akurat dengan menggunakan teknologi penentuan posisi GPS yang popular dan banyak digunakan orang saat ini.

Berdasarkan sejarah pemanfaatan serta cakupan wilayahnya, ada empat datum geodetik yang dapat dipertimbangkan sebagai datum alternatif untuk koordinat titik batas laut teritorial antara Indonesia dan Singapura yang dicantumkan dalam perjanjian 1973, yaitu datum-datum KERTAU48, KERTAU68, GENUK dan SOUTH ASIA. Kalau dibandingkan terhadap koordinat perjanjian yang dianggap langsung berada dalam datum WGS84, maka penggunaan datum alternatif tersebut akan menggeser garis batas laut Indonesia – Singapura sebesar 25 sampai 200 m tergantung datum alternatif yang digunakan (lihat Tabel 20 berikut). Pergeseran ini dapat menguntungkan atau merugikan Indonesia.

Tabel 20 Pergeseran Batas RI-Singapura Sebagai Fungsi dari Datum Alternatif yang Diadopsi.

Dengan Negara	Jenis Batas	Datum Alternatif	Pergeseran Posisi (Arah ke)	Pihak Yang Diuntungkan
Singapura	Territorial Sea	KERTAU48	190-196 m (Barat)	Indonesia
		KERTAU68	188-193 m (Barat)	Indonesia
		GENUK	210-215 m (Tenggara)	Singapore
		SOUTH ASIA	25-26 m (Barat)	Indonesia

Datum alternatif final yang akan diadopsi serta model dan parameter transformasi yang akan digunakan perlu dibicarakan secara bilateral antara Indonesia dan Singapura, dan sebaiknya mulai disosialisasikan dan dibicarakan sejak saat ini dalam pertemuan-pertemuan teknis menyangkut batas antar kedau negara.

Perlu juga dicatat juga bahwa penanganan dan penyelesaian masalah ketidak-jelasan datum geodetik batas maritim antar Indonesia dengan Singapura menjadi lebih sulit dengan adanya beberapa permasalahan yang terkait seperti berikut:

1. tingkat ketelitian koordinat titik batas yang tidak diketahui nilainya karena tidak dinyatakan secara eksplisit dalam perjanjian batas 1973,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2. tingkat ketelitian dan keandalan peta yang digunakan untuk pengeplotan titik batas dan pengektrasian koordinat titik batas yang umumnya sulit untuk diketahui secara pasti karena tidak dinyatakan secara eksplisit dalam perjanjian batas 1973,
3. mekanisme penentuan koordinat titik batas yang umumnya dilakukan secara kartometris pada peta berskala relatif kecil sehingga menghasilkan tingkat ketelitian koordinat titik batas yang relatif rendah,
4. implementasi metode penetapan lokasi geografis titik batas (e.g. metode sama-jarak) yang umumnya dilakukan pada bidang proyeksi (bidang datar) dan kerap mengabaikan prinsip dan efek geodetik yang terkait,
    a. koordinat titik batas umumnya tidak terikat ke kerangka referensi (*reference frame*) tertentu, melainkan ke obyek-obyek alamiah seperti pulau-pulau terluar atau garis pantai tertentu, yang dengan waktu bisa berubah bentuk atau bahkan hilang,
    b. garis pantai dari masing-masing negara mengacu pada sistem-sistem kordinat dan pemetaan yang belum tentu sama, bahkan umumnya berbeda satu sama lainnya, dan
    c. adanya perubahan kedudukan horizontal garis pantai Singapura akibat adanya proses reklamasi pantai.

Akhirnya perlu ditekankan di sini bahwa kalau kita mengacu pada Tabel 1, permasalahan datum geodetik batas maritim tidak hanya ada pada batas antara Indonesia dengan Singapura, tapi juga pada batas maritim antara Indonesia dengan negara-negara tetangga lainnya. Oleh karena itu pengkajian masalah datum geodetik juga sebaiknya dilakukan berkaitan dengan batas maritim Indonesia dengan negara-negara tetangga lainnya tersebut. Walaupun perjanjian batas yang sudah diratifikasi antara Indonesia dengan negara tetangga sudah ”mengikat” secara hokum, termasuk nilai koordinat titik-titik batas yang telah ditetapkan dalam perjanjian tersebut; namun pengkajian datum geodetik tersebut tetap perlu dilakukan untuk memberikan kepastian geometris bagi lokasi titik-titik batas tersebut di lapangan, yang kerap diperlukan untuk berbagai aplikasi praktis.

Daftar Pustaka

1. Abidin, H. Z., *Penentuan Posisi Dengan GPS dan Aplikasinya*, P.T. Pradnya Paramita, Jakarta, Second edition, ISBN 979-408-377-1 (2000), 268 pp.
2. DMA (Defense Mapping Agency), Department of Defense World Geodetic System 1984, Its Definition and Relationships with Local Geodetic Systems. DMA Technical Report 8350.2, September (1991).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Forbes, V. L., *Indonesia's Maritime Boundaries*, A Malaysian Institute of Maritime Affairs Monograph, ISBN 983-9275-00-3, Malaysian Institute of Maritime Affairs, Kuala Lumpur (1995).
4. Forbes, V. L., *ECDIS and Potential Legal Implications: Proceeding with Caution*, The Hydrographic Journal, No. 111, pp. 1-11 (January 2004).
5. IGS, Internet homepage dari International GPS Service (IGS), Alamat website: http://igscb.jpl.nasa.gov/, (Desember 2004).
6. JUPEM, *Geodesy in Malaysia*, National Report 2000-2003, A Country Report for the International Union of Geodesy and Geophysics (IUGG) International Association of Geodesy XXIII General Assembly, June 30 – July 12, 2003, Sapporo, Japan (2003).
7. Kompas, *Pulau Nipah Segera Direklamasi*, Harian Umum KOMPAS, Kamis, 20 Februari 2003 (2003a).
8. Kompas, *Konsekuensi Penambangan Pasir Laut dan Keberlanjutan Bahari*, Harian Umum KOMPAS, Rabu, 05 November 2003 (2003b).
9. Kompas, *Hilangnya Pulau Nipah Tidak Mengubah Kesepakatan Batas Laut Indonesia-Singapura*. Harian Umum KOMPAS, Kamis, 06 Februari 2003 (2003c).
10. The Geographer, *Territorial Sea Boundary: Indonesia-Singapore*, Limits in the Seas, No. 60, Department of State, Washington, D. C. 20520, 11 November (1974).
11. The Geographer, *Maritime Boundaries of the World*, Limits in the Seas, No. 108, Department of State, Washington, D. C. 20520, 30 November (1990).
12. Vincenty, T., *Direct and inverse solutions of geodesics on the ellipsoid with application of nested equations*, Survey Review, Vol. XXII, No. 176, pp. 83-93, April (1975).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Desain Konsep Kapal Perang *Serbu Catamaran Tank Boat* dengan Sistem Penggerak Utama *Turbojet* sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia

Kevin Alfinno H. B. dan Wasis Dwi Aryawan
Departemen Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)
e-mail: wasis@na.its.ac.id ; aryawanwasis@gmail.com

Abstrak*—Indonesia merupakan negara maritim yang terbesar di dunia dengan 80% dari wilayahnya yang berupa lautan. Hal ini menyebabkan susahnya pengawasan terhadap keamanan dan kedaulatan wilayah NKRI khususnya dalam sektor maritime. Oleh karena itu dibutuhkan desain kosep kapal cepat katamaran yang baik dan cepat tanggap sebagai alusista perang dan pengamanan wilayah maritim Indonesia. Tujuan dari desain kapal *Tank Boat* ini adalah 1. menentukan *operational requirements* kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet*, 2. Memperoleh ukuran utama kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet, 3.* Mendapatkan *lines plan* dan rencana umum kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet, 4.* Mendesain *layout* awal rencana umum dan model 3D kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet*. Dalam proses desain awal kapal perang ini, dilakukan penentuan *operational requirement* kapal dan ukuran utama kapal yang diperoleh dari metode *parent ship* dengan ukuran utama LOA=18 m, B=6,6 m, T=1 m. Hasil akhir dari desain ini yakni *operational requirement* dari *Catamaran Tank Boat* dengan fungsi dan tugasnya sebagai *Fast Patrol Boat* armada pemukul bantu dan patroli penjagaan wilayah maritim Indonesia. Wilayah operasional Kapal, yakni seluruh perairan Indonesia khususnya ZTE, kecepatan maksimal kapal 55 knot, kecepatan saat pengejaran 45 knot, kecepatan patroli 25 knot. Untuk kemampuan operasional, kapal dapat beroperasi selama 148 menit dengan kecepatan 55 knot, 154 menit dengan kecepatan 45 knot dan 6,5 jam dalam operasi patroli. Hasil dari analisis teknis didapatkan ukuran utama akhir dengan LOA = 18 m, Lpp = 17.03 m, B = 6.6 m,H = 2.8 m, T = 1 m serta hasil desain *Lines plan, General Arrangenment*, dan 3D kapal *Catamaran Tank Boat

***Kata Kunci*—*Catamaran Tank Boat*, *Turbojet*, kapal perang, Indonesia**

I. PENDAHULUAN

INDONESIA merupakan negara maritim yang terbesar di dunia dengan 80% dari wilayahnya yang berupa lautan. Luas wilayah Indonesia mencapai 7.81 juta km² dimana 2.01 juta km² adalah wilayah daratan maka dengan demikian luas laut territorial Indonesia mencapai 3,25 juta km² dan luas laut perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) mencapai 2,55 juta km². Ditambah dengan strategisnya posisi Indonesia yang diapit dua samudera dan dua benua, dapat memicu terjadinya konflik teritorial dengan negara asing. Luasnya sektor perairan Indonesia yang mencapai 80% dari seluruh luas wilayah Indonesia, menyebabkan susahnya pengawasan terhadap keamanan dan kedaulatan wilayah NKRI khususnya dalam sektor maritim. Cukup banyak kapal perang asing yang terlambat terdeteksi dan terlanjur masuk ke Indonesia akibat dari kurangnya pengawasan wilayah maritim Indonesia. Konflik-konflik tersebut dapat menyebabkan perseteruan antar negara khususnya Indonesia dengan negara lain yang akhirnya dapat memanas dan memicu adanya perlawanan militer. Hal ini merupakan tugas khusus negara beserta TNI untuk menjaga keamanan dan kedaulatan pada sektor maritim dengan memberikan pertahanan wilayah berupa serangan militer menggunakan alusista yang dimiliki Indonesia kepada pihak lawan. Hal lain berkaitan dengan sumber daya alam Indonesia akhir-akhir ini juga sering terjadi masalah, yakni mengenai pencurian SDA pada sektor perairan. Dibutuhkan armada yang kuat untuk mengusir dan mencegah gangguan pihak asing agar masalah kedaulatan dapat diminimalisir. Untuk meminimalisir masalah tersebut, semua harus dibangun dengan mengunakan prinsip mensinergikan kekuatan antar seluruh instansi penyelenggara penegakan keamanan di laut. Sinergitas tersebut akan mewujudkan adanya kesatuan dalam struktur organisasi, mekanisme dan prosedur penyelenggara keamanan di laut yang dilakukan oleh para aparatnya dengan tujuan akhir adalah tegaknya kedaulatan (*Sovereignity*) dan hak berdaulat (*Sovereign Right*) sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982 [1].

Kendala yang juga nyata dialami Indonesia saat ini adalah, Indonesia sedikitnya membutuhkan 700 armada AL yang berupa kapal dengan teknologi tinggi untuk dapat mengatasi masalah pengawasan kedaulatan ini. Namun saat ini armada AL yang dimiliki Indonesia hanya berkisar 160 unit saja .Masih jauh dari kata cukup untuk dapat mempertahankan negara dan menjaga kedaulatan Indonesia.

Terobosan yang mulai dilakukan negara untuk memperbaiki masalah ini seperti pembuatan kapal perang lambung ganda sudah mulai digalakkan. Dengan teknologi ini diharapkan akan segera terbentuk armada-armada baru yang mumpuni serta dapat mengatasi masalah keamanan dan kedaulatan negara dikarenakan efisiensinya serta fungsinya yang bagus.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

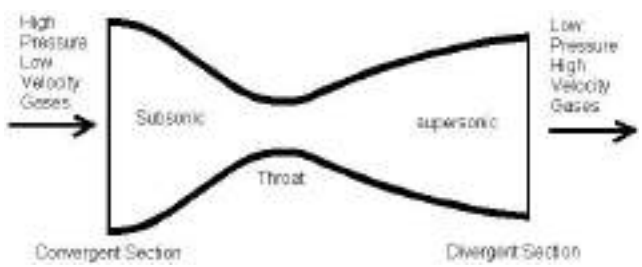
II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Sistem Navigasi dan Persenjataan

Navigasi adalah ilmu pengetahuan untuk mengetahui posisi kapal di laut dengan mengemudikan kapal secara aman dari suatu area ke area lain [2]. Sistem navigasi umumnya terdiri dari beberapa perangkat digital maupun analog. Untuk perangkat analog biasanya dilengkapi dengan atribut-atribut seperti kompas analog yang berfungsi sebagai alat penentu asal arah mata angin yang berguna sebagai acuan arah kapal. Untuk perangkat digital saat ini sudah terdapat *GPS* atau *Global Positioning System* yakni satu-satunya alat navigasi global dengan memanfaatkan satelit guna menentukan lokasi, kecepatan, arah, dan waktu yang telah beroperasi penuh di dunia [3].

Sedangkan persenjataan adalah hal penting dalam eksistensi kapal perang. Konsep Catamaran Tank Boatini, dilengkapi meriam 105 mm dengan jangkauan 5 km untuk direct hit dan 10 km untuk tembakan tak langsung. Meriam ini juga bisa memuat Anti-Tank Guided Missile Falarick. Selain itu Catamaran Tank Boat juga dibekali dengan sistem persenjataan lain seperti remote control weapon system (RCWS) dengan kaliber 7,62 mm dengan sistem nadir dan navigasi canggih untuk melumpuhkan musuh [4].

B. Turbojet



Gambar 1 Sistem kerja *turbojet.*

Mesin turbojet atau yang dikenal sebagai mesin turbin gas juga dikembangkan tidak hanya untuk pesawat terbang , namun juga untuk penggerak kapal dan di darat, serta untuk kendaraan terutama kendaraan berat seperti *tank* dan mesin-mesin pembangkit listrik juga mesin untuk industri. Jenis-jenis turbojet yakni *turbojet* dengan *turbofan* yang tenaganya berasal dari massa udara yang dipercepat, serta hasil pembakaran yang menuju ke satu arah sehingga mendorong mesin dan *body* ke arah yang berlawanan [4]. Jenis *turbojet* yang lain adalah *turboprop* dan *turboshaft* yang cara kerjanya berbeda dengan *turbofan* yakni dengan cara energi gas panasnya digunakan untuk memutar/ menggerakkan turbin yang disambungkan dengan baling-baling atau dengan sebutan lain *power output shaft*.

Mesin turbojet merupakan jenis mesin jet yang paling sederhana, mesin ini biasanya dipakai untuk pesawat-pesawat berkecepatan tinggi. Contoh dari mesin jet adalah mesin Rolls-Royce Olympus 593 yakni sebagai pendorong utama pesawat Concorde. Versi lain adalah mesin Marine Olympus yang memilik kemampuan 28.000 hp (daya kuda atau setara dengan 21 MW) yang digunakan sebagai penggerak kapal perang modern dengan bobot mati 20.000 ton dengan kemampuan operasi berkecepatan tinggi.

Mesin dengan rekasi jet sederhana kemudian dikembangkan menjadi *twin-spool low by pass ratio turbojet*. Kini dari *turbojet low by-pass ratio*, berkembang menjadi *triple-spool front fan high by-pass ratio turbojet* atau yang lebih dikenal sebagai *high bypass turbofan* dan *fanjet*. Sedangkan yang masih berupa konsep adalah mesin *prop-fan* dan UDF (*unducted fan*) dan *contra rotating-fan* .

C. Pemilihan Main Engine dan Sistem Kemudi

Dengan menghitung hambatan yang dihasilkan oleh kapal, desainer dapat menentukan kapasitas mesin yang diperlukan oleh kapal untuk melawan hambatan tersebut sehingga kapal mampu berlayar dengan kecepatan yang telah ditentukan di awal. Maka dari itu, nilai *Break Horse Power* (BHP/P_B) yang dihasilkan oleh kapal harus dihitung..Namun, sebelum itu nilai *Effective Horse Power* (EHP/P_E), *Thrust Horse Power* (THP/P_T) dan *Delivered Horse Power* (DHP/P_D) dan nilai-nilai efisiensi harus didapat terlebih dahulu. Dikarenakan kapal menggunakan mesin turbojet, efisiensi lambung di abaikan karena di bawah air tidak ada satu barangpun yang tercelup air.

Untuk sistem berbeloknya kapal, dengan memanfaatkan *thrust reverser* dan *thrust vectoring* kapal dapat berbelok secara dinamis dan dapat berhenti secara cepat. *Turbojet* yang banyak digunakan pada pesawat jet menggunakan sitem ini dengan cara membalikkan arah *thrust* yang awalnya mengarah ke belakang berubah menuju arah depan atau samping. Dengan sistem hidrolis, kapal menkontrol pergerakan *thrust vectoring* dari dalam navigasi kapal sehingga kapal dapat bermanuver.

D. Operational Requirement

Operational requirement catamaran tank boat yang akan dirancang untuk memenuhi kebutuhan militer, mempertimbangkan beberapa faktor sebagai berikut [5] :

1. Fungsi dan Tugas
2. Wilayah Operasional kapal
3. Kecepatan kapal
4. Kemampuan Operasional kapal

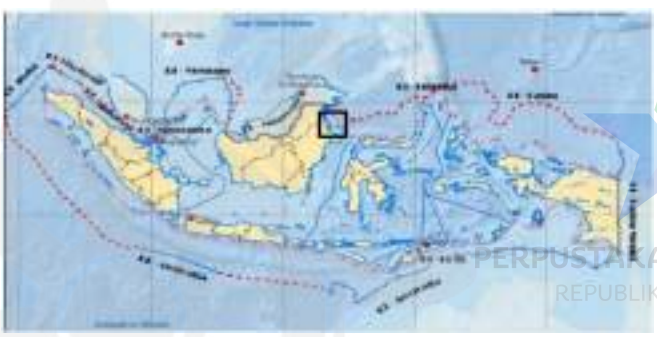
E. Tinjauan Wilayah

Sesuai dengan Pasal 2, Pasal 34, Pasal 47 dan Pasal 49 UNCLOS 1982, diterangkan bahwa sebuah negara merdeka berpantai maka Negara tersebut harus berkuasa atas wilayah darat dan wilayah perairan serta udara diatasnya. Dari sekian banyak ketentuan yang disebutkan dalam UNCLOS‟82 adalah pengaturan mengenai selat yang mungkin ada dalam negara merdeka, akan tetapi disisi lain, UNCLOS‟82 memberikan batasan-batasan dalam menetapkan batas perairan yang dihitung dari mana dan sejauh mana sehingga tidak merugikan negara tetangga serta negara tidak berpantai. Oleh karena itu negara memiliki wewenang. Batasan-batasan tersebut perlu adanya penjagaan secara tegas terhadap pelanggar dan interfensi negara lain. Pelanggar-pelanggar tersebut juga sangat berpotensi mengganggu kedaulatan Indonesia dalam sektor pertahanan. Tidak menutup

kemungkinan akan ada serangan militer negara lain ke Indonesia untuk menjatuhkan Indonesia apabila ada permasalahan yang tidak bisa diselesaikan dengan mufakat. Sebelum itu untuk memata-matai dan mencari informasi tentang pertahanan hingga kekuatan militer Indonesia kapal asing akan melakukan cara apapun untuk mendapatkan apa yang mereka cari termasuk mendekat ke wilayah Indonesia untuk mencari data kekuatan militer Indonesia. Untuk mengatasi masalah tersebut maka wilayah NKRI khususnya seluruh wilayah perairan Indonesia memerlukan armada militer yang kuat dan canggih untuk menjaga dan memberikan perlawanan apabila diperlukan.

Selain itu, hampir di seluruh wilayah perairan Indonesia memiliki berbagai macam sumber daya alam yang melimpah. Hal ini menimbulkan banyaknya pihak-pihak asing/luar yang secara sengaja ataupun tidak mengambil dan mengeksploitasi sumber daya alam yang berada di dalam wilayah Indonesia ini. Sebagaimana dilansir oleh BNPB bahwa laut Sulawesi akhir-akhir ini mengalami peningkatan aktifitas pembajakan yang tak hanya merampok kapal nelayan kecil, namun juga kapal komersil lainnya. Tak hanya itu, di dalam daerah Laut Sulawesi terdapat area minyak yang sangat melimpah sehingga sering terjadi gesekan antara kedua Negara antara Indonesia dengan Malaysia. Area minyak tersebut adalah area Ambalat, yang memiliki luas mencakup 15.235 kilometer persegi yang terletak di Laut Sulawesi atau Selat Makassar dan berada di dekat perpanjangan perbatasan darat antara Sabah, Malaysia, dan Kalimantan Timur, Indonesia. Ambalat merupakan area negara Indonesia sebagai Negara kepulauan. Hal ini dapat dibuktikan dengan ditandatanganinya Perjanjian Tapal Batas Kontinen Indonesia-Malaysia pada tanggal 27 Oktober 1969, yang ditandatangani di Kuala Lumpur Malaysia, telah diratifikasi pada tanggal 7 November 1969 [6]. Aster Blok Ambalat diindikasi mengandung cadangan minyak yang cukup banyak. Area yang saat ini dikelola perusahaan minyak dan gas bumi asal Italia ENI ini ternyata mampu berproduksi sekitar 30.000-40.000 barel minyak perhari. Hal ini terindikasi setelah dilakukannya pengeboran terhadap lima sumur. Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) menegaskan bahwa, Area Ambalat merupakan bagian dari wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Hal ini yang membuat Kapal Tank Boat direncanakan akan di operasikan di seluruh wilayah perairan Indonesia khususnya di wilayah ZTE.

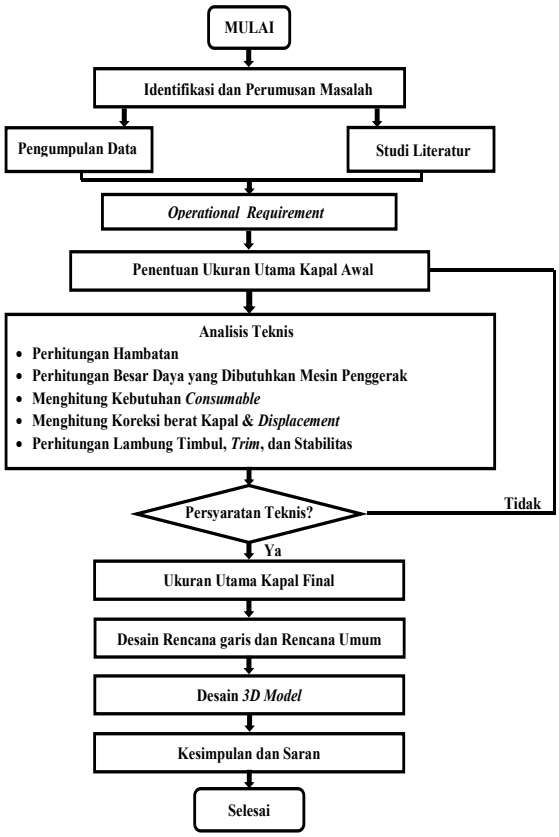


Gambar 2. Wilayah ZTE Indonesia.

III. METODOLOGI

A. *Bagan Alir*

Gambar 3 berikut merupakan Bagan alir dari metodologi pengerjaan Studi ini:



Gambar 3. Bagan alir metodologi.

B. *Identifikasi dan Perumusan Masalah*

Tahap awal yang dilakukan adalah identifikasi dan perumusan masalah terhadap obyek yang dijadikan Studi ini. Pada tahap awal ini dilakukan identifikasi permasalahan berupa: 1. Kemajuan teknologi alusista yang semakin canggih di bidang maritim 2. Banyaknya pelanggaran yang terjadi di wilayah Laut Teritorial Indonesia. 3. Kurangnya kapal perang Indonesia untuk menjaga wilayah perairan. Kemudian dari hasil identifikasi tersebut, langkah selanjutnya adalah merumuskan masalah dari masalah yang telah diperoleh. Fungsi dari perumusan masalah adalah agar penyelesaian dari masalah yang dibahas menjadi jelas.

C. *Pengumpulan Data dan Studi Literatur*

Pengumpulan data yang dimaksud adalah semua data acuan yang digunakan untuk menunjang desain kapal *Tank Boat*. Data yang dibutuhkan yakni data referensi kapal perang katamaran dari buku dan *browsing* internet yang diperlukan dalam proses pemodelan Studi. Data yang diperlukan seperti dimensi utama, fungsi senjata, dan lain lain. Selain mengumpulkan data, pengumpulan studi literatur juga dilakukan guna memperkuat teori yang dipakai. Studi literatur dilakukan untuk mendapatkan pengetahuan dan teori-teori yang terkait dengan Studi ini. Studi ini bertujuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk memahami permasalahan yang ada, sehingga dapat memunculkan hipotesis awal yang selanjutnya bisa disusun menjadi hipotesa awal. Studi literatur yang dilakukan adalah berkaitan dengan hal sebagai berikut :

1. Cara Kerja Kapal Tank Boat
   Perlu untuk diketahui bagaimana proses kerja kapal tank boat dapat beroperasi dan bagaimana alur operasinya
2. Metode Desain kapal
   Terdapat beberapa metode dalam proses mendesain kapal yang perlu diketahui dan dipahami serta dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam pemilihan metode yang sesuai.
3. Persenjataan
   Perlu untuk diketahui peralatan perang apa saja yang mendukung desain Catamaran Tank Boat ini.

D. Penentuan Operational Requirement

Setelah berbagai data dan studi literatur ditemukan, maka tahap selanjutnya adalah penentuan *Operational Requirements* dan *Payload Catamaran Tank Boat. Operational Requirements* dilakukan untuk menentukan kebutuhan operasional dari *Catamaran Tank Boat* dalam melaksanakan tugasnya menjaga kedaulatan wilayah maritim Indonesia. Kebutuhan operasional tersebut termasuk kebutuhan peralatan pendukung kapal. *Operational Requirements* tersebut dapat digunakan dalam menentukan *Payload* (muatan) pada *catamaran tank boat*

E. Penentuan Ukuran Utama Awal dan Ruang Muat

Setelah *Operational Requirements* dan *Payload* ditentukan, tahap selanjutnya adalah menentukan ukuran utama awal dan kapasitas ruang muat. Penentuan ukuran utama dilakukan dengan metode *Parent design approach. Parent Design Approach* adalah salah satu metode desain kapal dengan perbandingan atau komparasi, yaitu dengan cara mengambil sebuah kapal yang dijadikan sebagai acuan yang memiliki karakteristik sama dengan kapal yang akan dirancang. Dalam hal ini, desainer sudah memiliki referensi kapal yang sama dengan kapal yang akan dirancang nantinya. Untuk penentuan kapasitas muatan akan dijabarkan pada Bab IV. Ukuran utama awal ini bersifat sementara yang nantinya akan dilakukan optimisasi berdasarkan peninjauan pada banyak hal dalam perhitungan teknis. *Layout* awal kapal juga dipersiapkan supaya mempermudah menentukan posisi *payload* yang akan di letakkan pada kapal.

F. Analisis Teknis

Analisis teknis dilakukan sesuai dengan studi literatur yang telah dipelajari. Hal itu meliputi perhitungan hambatan kapal, perhitungan daya yang dibutuhkan kapal, penentuan mesin, perhitungan berat kapal, perhitungan stabilitas, perhitungan *trim* dan perhitungan lambung timbul.

G. Desain Lines Plan, Rencana Umum, dan 3D Model

Dalam pembuatan Rencana Garis kapal, dilakukan dengan bantuan *software Maxsurf Education Version.* Dari desain yang telah dibuat di *Maxsurf Education Version* diperoleh *Lines Plan* kapal. Kemudian untuk memperhalus *Lines Plan,* dilakukan perbaikan pada *software CAD*. Sedangkan untuk pembuatan *general arrangement,* dilakukan setelah *Lines Plan* selesai. Hal ini dikarenakan garis besar dari *General Arrangement* diambil dari *Lines Plan*. Pembuatan *General Arrangemen* dilakukan dengan menggunakan *software CAD.* Pembuatan *General Arrangement* mengacu pada *General Arrangement* kapal konsep Lundin Antasena X-18.

H. Kesimpulan

Tahap akhir dalam penelitian ini adalah penarikan kesimpulan. Kesimpulan yang ditarik sebisa mungkin dapat menjawab tujuan yang ada pada Studi ini, meliputi penentuan ukuran utama *Tank Boat* ,sistem propulsi dan kemudi yang sesuai untuk operasi kapal, gambar *Lines Plan*, *General Arrangement*, dan pemodelan 3D.

IV. ANALISIS TEKNIS

A. Analisis Perhitungan Ruang Muat dan Ukuran Utama Kapal Awal

Perhitungan ruang muat dilakukan berdasarkan platform yang direncanakan untuk operasi kapal. Platform tersebut dijabarkan pada tabel 1 di bawah :

Tabel 1.
Platform kapal

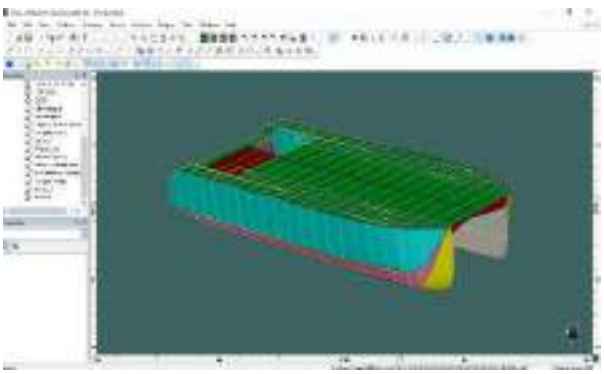
No.	Komponen	Jumlah	Dimensi L X B X H (mm)	Berat (Kg)
1	Main Engine	1	6000x1330	2300
2	Thermal Camera	1	300x50x30	30
3	CT-CV Turret	1	12m	4000
4	life raft	2	900 x 550 x 380	56
5	Lemur	1	H = 850, D= 870	270
6	Turret Ammo	12	1015 x 105	300
7	Lemur Ammo	300	12.7	50
8	Navigation Bridge system	1	Sesuai pada spesifikasi	250
9	RGB	1	P= 7800, W= 2500	450
10	12 V Battery	4	578x254x219	100
13	Thrust vectoring	1	Sesuai mesin Turbojet	200
15	AE	2	1029x629x251	824
16	Fresh Water	2	Sesuai GA	100
17	Fuel oil	10	Sesuai GA	14271,32
18	Diesel oil	2	Sesuai GA	428
19	Crew	4	-	360
BERAT TOTAL				23989,4

Seluruh bagian *platform* harus dapat ditampung pada kapal. Luasan kapal harus dapat menampung seluruh *platform* pada posisi masing-masing. Sedangkan ukuran utama awal kapal diperoleh dari metode *Parent design approach. Parent Design Approach* adalah salah satu metode mendesain kapal dengan cara perbandingan atau komparasi, yaitu dengan cara mengambil sebuah kapal yang dijadikan

sebagai referensi yang memiliki karakteristik sama dengan kapal yang akan dirancang. Dalam hal ini desainer sudah memiliki referensi kapal yang sama dengan kapal yang akan dirancang.

B. Pembuatan Layout Awal

Tahapan selanjutnya setelah memperoleh ukuran utama awal kapal adalah pembuatan *layout* awal. Pembuatan *layout* awal ditujukan untuk mengetahui gambaran awal desain kapal. Dengan adanya *layout* awal desainer akan menemukan ukuran awal serta koefisien-koefisien yang diperlukan untuk perhitungan selanjutnya. *Layout* awal dibuat dengan menggunakan *software maxsurf modeller*.



Gambar 4. *Layout* awal *tank boat*

Setelah *Layout* awal dibuat, dilakukan perhitungan koefisien dengan *software* maxsurf. Hasil perhitungan koefisien-koefisien dijabarkan pada tabel di bawah:

Tabel 2.
Main coefficient

Main Coefficient	Nilai
Block Coefficient (C_b)	0,59
Midship Coefficient (C_m)	0,653
Waterplane Coefficient (C_{wp})	0,918
Prismatic Coefficient (C_p)	0,904

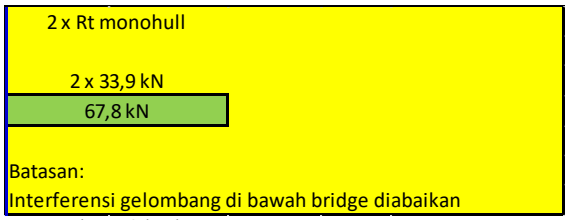
C. Perhitungan Hambatan dan Pemilihan Mesin

Tahapan selanjutnya, dilakukan perhitungan hambatan Kapal dan daya yang dibutuhkan kapal. Hambatan digunakan untuk menentukan daya mesin induk yang diperlukan untuk mendorong kapal nantinya. Dengan *software maxsurf*, ditemukan hambatan kapal pada kecepatan dinas 45knot seperti dilihat pada Tabel 3:

Tabel 3.
Hasil perhitungan hambatan kapal 1 lambung

No.	Speed (kn)	Fn Lwl	Fn Vol.	savitsky planning (kN)	savitsky planning (Watt)
11	25,000	1,001	2,604	16,8	254,317
19	45,000	1,801	4,687	33,9	924,203
23	55,000	2,202	5,729	41,8	1,390,639

Dilanjutkan dengan pengecekan kondisi trim kapal dan freeboard sesuai peraturan NCVS serta akumulasi hambatan total kapal (2 lambung) sebagai acuan pemilihan mesin induk.



Gambar 5. Hambatan 2 lambung.

Dengan ditemukannya hambatan total kapal, beberapa koefisien dan efsiensi serta tambahan koreksi daerah pelayaran ,daya mesin utama dapat ditentukan sesuai dengan kebutuhan. Mesin yang diambil adalah produk GE-YJ93 98kN Thrust seperti pada Gambar 6.



Gambar 6. Mesin turbojet Yj-93

D. Ukuran Utama Catamaran Tank Boat

Setelah seluruh analisis teknis dilakukan, tahap selanjutnya adalah penentuan ukuran utama.Dari sekian banyak perhitungan teknis yang telah dilakukan, ditentukan ukuran utama akhir sebagai ukuran utama kapal *Tank Boat*

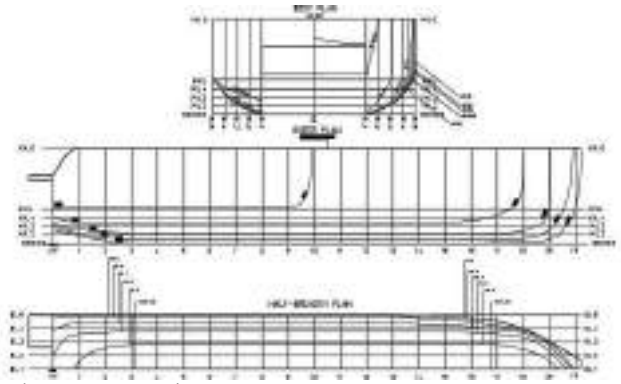
Tabel 4.
Ukuran utama kapal

Ukuran Utama	Nilai
Panjang Keseluruhan (Loa)	18 m
Panjang antara Dua Garis Tegak (L_{pp})	17,03 m
Lebar (B)	6,60 m
Tinggi (H)	2,80 m
Sarat (T)	1,00 m

Ukuran utama diatas telah memenuhi rasio *insel and molland* sebagai acuan desain kapal katamaran. Freeboard, trim, dan stabilitas kapal juga sudah memenuhi persyaratan dari NCVS dan HSC Annex 7 *intact stability*.

E. Desain Rencana Garis (Lines Plan)

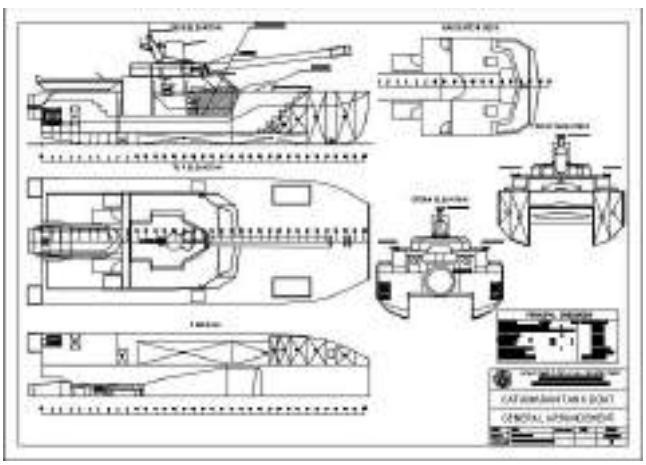
Tahapan selanjutnya dilakukan pembuatan Rencana Garis Kapal menggunakan *software maxsurf* dan *software CAD*. Gambar 7 merupakan Rencana Garis Kapal.



Gambar 7. Rencana garis.

F. Desain Rencana Umum

Rencana umum/ *General Arrangement* didefinisikan sebagai gambar perencanaan dan peletakan ruang untuk semua kebutuhan dan perlengkapan kapal sesuai posisi dan akses yang diperlukan. Gambar rencana umum dibuat berdasarkan rencana garis yang telah dibuat sebelumnya sehingga perencanaan dan pembagian ruangan dalam rencana umum lebih mudah sesuai dengan fungsinya masing-masing. Rencana Umum Kapal dapat dilihat pada Gambar 8



Gambar 8.*General rrrangement.*

G. Desain Model 3D

Pemodelan 3D *Tank Boat* menggunakan bantuan *software maxsurf*. Hasil 3D dapat dilihat pada Gambar 9,10



Gambar 9. Desain 3D *front.*



Gambar 10. Desain 3D *side.*

V. KESIMPULAN

Setelah dilakukan penelitian, kesimpulan yang dapat di tarik dari Studi ini adalah sebagai berikut:

1. Didapatkan *operational requirement* dari rancangan kapal *Catamaran Tank* untuk memenuhi kebutuhan dalam beroperasi, mempertimbangkan beberapa faktor, sebagai berikut:

Fungsi dan tugas :

a. Divisi FPB sebagai armada pemukul bantu dalam fungsi pertahanan wilayah maritim Indonesia.

b. Patroli pemantauan dan pengamanan wilayah maritim Indonesia

Wilayah operasional :

a. Seluruh perairan Indonesia khususnya ZTE

Kecepatan :

a. Kecepatan maksimal yang dapat dicapai adalah 55 knot

b. Kecepatan operasi 25-45 knot

Kemampuan operasional :

a. Dalam operasi pengejaran dan perlawanan terhadap musuh, kecepatan kapal dapat mencapai 55 knot dengan endurance selama 148 menit.

b. Dalam operasi pengejaran dan perlawanan terhadap musuh, kecepatan kapal yang direncanakan adalah 45 knot, maka endurance kapal yakni 154 menit.

Dalam misi patroli, kapal dapat beroperasi selama 6,5 jam.

2. Ukuran Utama desain Kapal *Catamaran Tank Boat* yang yaitu :

LOA	= 18	m
Lpp (Panjang)	= 17.03	m
B (Lebar)	= 6.6	m
H (Tinggi)	= 2.8	m
T (Sarat)	= 1	m

Perhitungan teknis yang dilakukan telah memenuhi.

a. Perhitungan berat yang telah dilakukan menunjukkan margin berat sebesar 3.8 %. *Displacement* kapal diketahui sebesar 31.94 ton dan berat kapal (LWT+DWT) adalah 30.737 ton pada muatan penuh. Sehingga perhitungan berat **diterima**.

b. Perhitungan *trim* yang telah dilakukan menghasilkan hasil -0.326 m, 0,296 m, - 0,271 m, dan 0,032 m, sedangkan batasan *trim* maksimal adalah sebesar 0.34 m. Sehingga perhitungan *trim* telah **memenuhi**.

c. Perhitungan lambung timbul yang telah dilakukan menunjukkan batasan lambung timbul minimal sebesar 0.47 m, sedangkan lambung timbul kapal sebenarnya adalah 1.8 m. Sehingga perhitungan lambung timbul **diterima**.
d. Perhitungan stabilitas yang dilakukan menggunakan acuan regulasi dari HSC Annex 7 intact stability Code 2000. Hasil yang didapatkan semua parameter stabilitas telah **terpenuhi**.

DAFTAR PUSTAKA

[1] A. Soedewo, "Pemberlakuan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982 (UNCLOS)," 2015.

[2] S. R. M. Jerry Jeliandra Suja, Sulistiyanti and M. Komarudin, "Sistem Navigasi pada Unmanned Surface Vehicle untuk Pemantauan Daerah Perairan," *J. Rekayasa dan Teknol. Elektro*, vol. 34, 2017.

[3] W. Habibi and Mazharuddin S, "Pembangunan Sistem Pelacakan dan Penelusuran Device Mobile Berbasis Global Positioning Sistem (GPS) pada Platform Mobile Google," 2011.

[4] Sukadana, "Teori Turbin Gas dan Jet Propulsi," Bali, 2015.

[5] B. G. P. Putra, "Studi Desain Midget Submarine untuk Aplikasi Intelijen dan Monitoring Perairan Indonesia," *J. Publ. Ilm. Online Mhs. ITS*, vol. 5, no. 1, 2015.

[6] D. Hardianto, "Studi Pembuatan Konsep Desain Unmanned Surface Vehicle (USV) untuk Monitoring Wilayah Perairan Indonesia," Surabaya, 2017.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JEJAK
Jurnal Pendidikan Sejarah & Sejarah FKIP Universitas Jambi
Vol. 1 No. 2, Desember (2021) 64-72 E-ISSN: 2808-9111
Desember 2021

DINAMIKA KEBIJAKAN POROS MARITIM INDONESIA PADA MASA PEMERINTAHAN JOKO WIDODO PERIODE TAHUN 2014-SEKARANG

Muhammad Rafli[1], Isrina Siregar[2]
raflibecker123@gmail.com[1], isrinasiregar@gmail.com[2]
Pendidikan Sejarah, FKIP, Universitas Jambi[12]

Abstrak: Presiden Joko Widodo akan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, juga ingin menjadikan wilayah perairan Indonesia sebagai wilayah perairan yang aman di dunia bagi semua aktivitas laut, dan untuk itu pemerintah akan menjamin keamanan dan keselamatan transportasi laut yang dilakukan oleh masyarakat maupun pelaku usaha. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tentang Dinamika Kebijakan Poros Maritim Indonesia pada masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo guna untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Penelitian ini dilakukan Melalui Teknik Pengumpulan Data dengan Studi Kepustakaan, dan Analisis Data dilakukan menggunakan Metode Kualitatif. Strategi internasional Indonesia sampai saat ini telah keyakinan untuk secara konsisten mendorong di antara dua batu, ketika periode Jokowi dengan strategi Oceanic Hub-nya, prinsipnya telah berubah menjadi satu dayung dua tiga pulau terlampaui, Semoga dengan adanya Kebijakan-Kebijakan yang dilakukan Oleh Pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap Poros Maritim Indonesia semakin maju dan Maritim Indonesia selalu terjaga dari Permasalahan Sengketa.

Kata Kunci: *Indonesia, Kebijakan Jokowi, Poros Maritim Dunia.*

***Abs**tract: President Joko Widodo will make Indonesia the world's maritime axis, also wants to make Indonesian waters a safe water area in the world for all marine activities, and for that the government will ensure the security and safety of sea transportation carried out by the community and business actors. This study aims to explain the Dynamics of Indonesia's Maritime Axis Policy during the reign of President Joko Widodo in order to make Indonesia the World Maritime Axis. This research was conducted through data collection techniques with literature studies, and data analysis was carried out using qualitative methods. Indonesia's international strategy to date has been the belief to consistently push between two rocks, when the Jokowi period with his Oceanic Hub strategy, the principle has changed to one oar, two three islands are exceeded, Hopefully with the policies carried out by President Joko's government Widodo on the Indonesian Maritime Axis is getting more advanced and the Indonesian Maritime is always protected from Dispute Problems*.

Keywords: *Indonesia, Jokowi's Policy, The World Maritime Axis.*

PENDAHALUAN

Indonesia pada tahun 2014, strategi Indonesia dapat dikatakan telah berubah, terutama sejauh masalah kelautan. Hal ini sering tidak bisa dibedakan dengan kewibawaan Jokowi yang membuat isu Kelautan sebagai isu utama dalam pemerintahannya. Bukan administrasi Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono yang sudah lama mengklaim hal tersebut namun tidak mempermasalahkan isu kelautan sebagai isu atau kunjungan pemerintah. Di bawah pemerintahan Jokowi, itu sebenarnya jelas apa kebutuhan otoritas publik selama jangka waktu berikut, terutama sejauh strategi Indonesia. Jokowi menggunakan Ide Tri Sakti Soekarno sebagai alasan lima tahun berikutnya (Al-Syahrin, 2018:17).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Yang paling menonjol adalah strategi kelautan Indonesia. Realitas ini sering terlihat ketika Jokowi secara resmi dideklarasikan oleh KPU sebagai presiden ketujuh Indonesia dengan wacana kejayaan di atas angkutan Pinisi di pelabuhan Sunda Kelapa. Alasan memilih wilayah di pelabuhan Sunda Kelapa karena pelabuhan ini mungkin pelabuhan yang memiliki sejarah panjang di pulau jawa, sedangkan keputusan angkutan phinisi adalah sebuah gambaran kesungguhan pemerintahan Jokowi dalam mengembalikan solidaritas Indonesia sebagai negara samudra. Jadi Pelabuhan Sunda Kelapa dan Kapal Pinisi adalah dua gambaran negara Indonesia sebagai negara samudera yang didelegasikan kembali oleh Jokowi, misalkan kesungguhan otoritas publik untuk naik ke Laut Indonesia.

Pendekatan ini juga terlihat jelas saat Jokowi menyampaikan wacana kenegaraan kepada Presiden Jokowi inisiasi presiden ketujuh Indonesia. Berikut wacana Jokowi saat dikukuhkan sebagai susunan ketujuh Indonesia pada tanggal 20 Oktober 2014 di MPR RI:

> "..Kita harus melakukan upaya yang solid untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara samudera. Laut, samudra, saluran air, dan teluk adalah jangka panjang dari kemajuan manusia kita. Kami telah membelakangi kami lautan terlalu lama, punggung kita di lautan, kembali ke saluran air dan menyempit. saat ini bisa saatnya kita mengembalikan semuanya ke JalesvevaJayamahe, di lautan kita jaya, karena kejenakaan para pendahulu kita dulu, bisa meledak lagi.."

Mencermati wacana di atas, sangat jelas bahwa salah satu kebijakan Indonesia seharusnya adalah Kemaritiman. Isu Maritim ini jadi ajakan, kata Jokowi kewenangan untuk lima tahun ke depan. Dengan ide Nawacita ini, akan terhadap pendekatan masa depan Indonesia, khususnya di bidang Kelautan..

METODE

Adapun metode penelitian kajian pustaka atau studi kepustakaan yaitu berisi teori teori yang relevan dengan masalah – masalah penelitian. Masalah pada Penelitian ini adalah Untuk mengetahui mengenai kebijakan Poros Maritim Dunia pemerintah baru Indonesia dibawah kepimpimpinan Jokowi dan respons negara lain terhadapnya, yang mengungkap reaksi, argumen, alasan, dan sikap yang berbeda.

Pada bagian ini dilakukan pengkajian mengenai konsep dan teori yang digunakan berdasarkan literatur yang tersedia, terutama dari artikel-artikel yang dipublikasikan dalam berbagai jurnal ilmiah. Kajian pustaka berfungsi untuk membangun konsep atau teori yang menjadi dasar studi dalam penelitian (V. Wiratna, 2014:57).

Kajian pustaka atau studi pustaka merupakan kegiatan yang diwajibkan dalam penelitian,khususnya penelitian akademik yang tujuan utamanya adalah mengembangkan aspek teoritis maupun aspek manfaat praktis, Sehingga dengan menggunakan metode penelitian ini penulis dapat dengan mudah menyelesaikan masalah yang hendak diteliti.

HASIL PEMBAHASAN

Arti Penting Kebijakan Poros Maritim Indonesia

Poros Maritim dunia merupakan gagasan yang dicetuskan oleh Presiden Jokowi pada KTT Asia Timur pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Jokowi selengkapnya lebih lanjut menjelaskan konvensi yang menggunakan kemajuan kerangka biaya kelautan, industri pengiriman dan laut industri perjalanan dan penggunaan kebijaksanaan laut, terlepas

dari apakah itu memperluas kerja sama seperti menangani masalah laut, misalnya perampokan penangkapan ikan, pelanggaran kekuasaan, keserentakan provinsi dan pencurian hasil laut. Akomodasi sistem publik Jokowi pada pertemuan negara Asia Timur berkonotasi poin penting. Jokowi membawa pesan politik hanya sebagai pesan moneter bahwa untuk Indonesia, kawasan Asia Timur dan Asia Pasifik komprehensif mengasumsikan bagian penting untuk keamanan di seluruh dunia dan kesehatan moneter.

Lingkungan utama Asia Pasifik telah berubah sebagai distrik penting dalam bidang politik dunia. Kekuatan penting di ruang ini adalah Kontes kunci memiliki banyak upaya terkoordinasi, baik moneter maupun keamanan. China telah dinamis dalam upaya terkoordinasi yang penting dengan ASEAN akhir-akhir ini Terakhir dan strategi One Belt One Street yang 'mengikat bersama' distrik Eurasia adalah bukti substansial dari perubahan ini. Kemudian lagi, AS melanjutkan ke tingkatkan esensi dan dampaknya di sekitar sini melalui pendekatan Poros Pasifik di bawah Barack Obama dan sekarang Donald Trump, Amerika Asosiasi juga selalu melakukan banyak kunjungan penting dan upaya bersama banyak negara di kawasan Asia Pasifik (Nazamuddin, 2013:5).

Pemahaman Presiden Jokowi tentang posisi geostrategis & geoekonomi Indonesia diwujudkan dalam kebijakan Poros Maritim yang dapat berupa langkah penting dalam upaya mensinergikan taktik untuk membumbui perekonomian & di sisi lain juga secara eksklusif memperkuat pertahanan & keamanan maritim Indonesia. Pusat gravitasi geoekonomi & geopolitik dunia telah bergeser dari Barat ke Timur, jadi Jokowi perlu menunjukkan bahwa Indonesia akan menjadi Poros Maritim dunia serta sebagai negara maritim yang makmur dan berwibawa. Goldrick Berpendapat "Wilayah laut adalah wilayah yang signifikan untuk kehidupan ekonomi global dan proyeksi kekuatan masa depan nasional. Sentralitas peran negara diprediksi masih akan hadir dalam kondisi ini".

Munculnya informasi keamanan maritim diawali dengan pemahaman fungsi wilayah perairan strategis untuk kepentingan negara-negara di dunia. Wilayah maritim adalah urat nadi utama hubungan ekonomi & keamanan dunia, sehingga mengarah ke keamanan maritim informasi penting tidak hanya dilakukan oleh Indonesia tetapi juga negara lain. Pemahaman & usaha Mewujudkan wilayah maritim karena diperlukannya sentralitas kebijakan akan mampu mewujudkan stabilitas keamanan maritim & kepentingan nasional jadi berdampak pada pembangunan ekonomi & kesejahteraan nasional kedepan (Partogi, 2015:12).

Upaya ini dilakukan melalui jaminan ekonomi terdekat dengan menempatkan sumber daya ke dasar laut antarnegara bagian dan berusaha untuk menangkap ikan Ilegal. Konseptualisasi Jokowi tentang Indonesia sebagai poros Maritim dunia terpisah dari tatanan samudera luar, juga di pada dasarnya visi yang terlibat secara lokal terlebih dahulu. Harapannya adalah ketika masalah dalam negeri dapat diselesaikan, pada saat itu, proyeksi sebagai negara Poros Maritim dunia akan diketahui.

Poros Maritim Dunia : Strategi Peningkatan Sektor Ekonomi Indonesia

Prikhatno Berpendapat Bahwa "Doktrin Poros Maritim adalah upaya untuk memajukan pekerjaan ekonomi kolaborasi peningkatan laut dan laut publik dengan target kemajuan ekonomi yang pelaksanaannya tertuang dalam pembangunan tol laut". tol laut adalah pekerjaan untuk membuat jaringan laut yang menarik sebagai perahu yang berlayar secara rutin dan terencana dari barat menuju timur Indonesia. Dalam istilah dasar, ide jalan laut asosiasi antara asosiasi pulau dan membantu akses perdagangan dan industrialisasi menggarap bantuan

pemerintah terhadap masyarakat dan perekonomian bangsa. Ide Tol laut juga dilakukan untuk lebih mengembangkan eksekusi kendaraan laut melalui pembangunan kembali jaringan pengiriman lokal dan di seluruh dunia, mengurangi waktu tinggal menjadi penghambat pameran pelabuhan umum, dan meningkatkan transportasi laut. Dengan peruntukan dan pengembangan jalan tol laut, itu diandalkan untuk memiliki pilihan untuk membina perekonomian, pengamanan, dan keutuhan wilayah perairan Indonesia.

Pengisian ulang fondasi pelabuhan yang dilakukan adalah pekerjaan untuk mewajibkan dan memberikan kerangka dan administrasi pelabuhan secara global, dengan tujuan agar Indonesia dapat memanfaatkan keuangan penyebaran koordinasi di seluruh dunia. Transportasi laut sekarang dimanfaatkan oleh tambahan kurang 90% dari pertukaran lokal dan di seluruh dunia jadi peningkatan batas dan jaringan pelabuhan sangat penting untuk penurunan biaya koordinasi dan sosialisasi pembangunan keuangan publik yang tidak memihak Selama Ini, terlepas dari biaya keuangan yang tinggi, tidak adanya kantor pondasi penumpukan dan pembuangan di pelabuhan, masih menjadi kendala, menyebabkan penurunan minat pemanfaatan transportasi laut. Dari sudut pandang koordinasi untuk transportasi laut, Anda dapat juga terlihat masih banyak kekurangan dalam pengangkutan barang dagangan, terutama untuk transportasi laut ke Indonesia bagian timur. Transportasi koordinat laut dari Jawa ke Papua dalam setiap kasus benar-benar bersemangat, namun kembali ke keadaan kosong. Tidak keefesiennya Jaringan barang dagangan ini memiliki keunikan dalam biaya kebutuhan pokok antara Jawa dan Indonesia Timur, khususnya Papua sangat tinggi (Safri, 2017:10).

Upaya pemerintah untuk lebih fokus pada kerangka Indonesia bagian timur Selanjutnya kemajuan pelabuhan yang memadai saat ini mulai terlihat. Kementerian Perhubungan telah menyelesaikan pembangunan kantor pelabuhan di 91 pelabuhan secara keseluruhan Indonesia. 80 lokasi pembangunan pelabuhan mengalir di Indonesia bagian timur & 11 area pelabuhan yang berputar-putar di Indonesia bagian barat. Pada tahun 2016, Belum ada 21 pelabuhan baru di Maluku yang memanfaatkan seluk-beluk 8 pelabuhan di Maluku Provinsi Maluku dan 13 pelabuhan di Maluku Utara. Pelabuhan Wasior di Kabupaten Teluk Wondama, Papua juga telah resmi dibuka dan dimanfaatkan untuk bekerja sama dengan transportasi laut Indonesia. Sebagai pengembangan dari seri tindakan inisiasi dari 91 kerangka kerja port, menambahkan hingga 55 port dimulai pada periode April hingga Juni 2016. Peningkatan Pondasi pelabuhan ini sampai sekarang mengacu pada kerangka perbaikan transportasi publik, lingkungan dan tingkat lokal sementara masih berfokus pada kesejahteraan dan keamanan transportasi laut.

Sebagai upaya penilaian, otoritas publik telah melakukan pembatasan terhadap bagian kapal asing yang masuk ke perairan Indonesia dengan memberikan dua pelabuhan global, khususnya Kuala Tanjung dan Bitung. Dua internasional tersebut akan menjadi ruang pengunjung untuk kapal asing dari bangsa yang berbeda. terbukanya akses teritorial melalui pelaksanaan ide biaya Kelautan dapat memberikan kebebasan kepada angkutan umum dan industri koordinasi untuk mengambil bagian dalam sirkulasi dunia. Dengan situasi pelabuhan di seluruh dunia di daerah tersebut di ujung tombak Indonesia, mengantarkan komoditas dan produk impor itu tertambat di pinggir Indonesia. Untuk melanjutkan dengan koordinasi diseminasi ke luar angkasa akan selamanya menggunakan kapal Indonesia terdekat. Dengan memberikan dua pelabuhan global, manajemen kapal asing yang Masuk ke Indonesia juga ternyata tidak sulit untuk dibedakan. Dengan keterbatasan Ini diandalkan untuk menjadi metode untuk bekerja dengan kontrol Angkatan Laut dan Bakamla sejauh pengintaian keamanan laut. Sistem ini juga tidak hanya membatasi perkembangan kapal vendor global yang saat ini masih pasti kewalahan oleh kapal-

kapal asing yang dielu-elukan di wilayah di Indonesia namun bisa juga membatasi penyusupan barang asing ke wilayah-wilayah di Indonesia. Kontrol Keamanan mekanis dibuat lebih mudah. Pekerjaan ini adalah energi kerjasama antara kebijakan ekonomi sekaligus mengandung bagian perlindungan dan keamanan di dalamnya (Harri, 2017:15)

Selain dua pelabuhan dunia, otoritas publik juga telah mengatur enam pelabuhan global Pelabuhan utama adalah Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar dan Sorong. Berbagai peningkatan dan kemajuan dari pelabuhan-pelabuhan ini juga harus diikuti oleh pembangunan kantor yayasan keamanan dan modernisasi perlengkapan militer di dalamnya. Melalui Eksekusi yang dibuat dalam ide Ocean Thruway, itu akan membuat keunggulan negara dan penguatan bisnis publik bergabung dengan nilai rendah dan ketidaksamaan di seluruh nusantara. Selain daripada peningkatan dan pertimbangan kemajuan transportasi pelabuhan dan laut, mendesak agar latihan laut Indonesia lebih lambat dan lebih lugas dimanfaatkan oleh penduduk, pekerjaan otoritas publik juga diperlukan tergantung pada sisi perlindungan & penguasaan laut sehingga Indonesia dapat menjamin pemanfaatan laut untuk kepentingan umum. Menangani masalah batas laut juga merupakan Sangat penting untuk diselesaikan untuk menempatkan kepastian hukum di atas batas provinsi negara. Dengan kulminasi masalah jaga dan batas dipercaya Indonesia dapat memperkuat hubungan dua sisi dan memberdayakan partisipasi perbatasan antar negara dikenang untuk administrasi wilayah laut (Arcelinocent, 2019:20).

Poros Maritim Dunia: Strategi Peningkatan Keamanan Laut Indonesia

Wilayah maritim merupakan urat nadi utama hubungan kepentingan dunia, karena Akibatnya, keamanan maritim adalah informasi yang penting bagi beberapa negara-negara di dunia tampaknya tidak hanya dilihat dari kepentingan ekonomi tetapi juga kepentingan pertahanan. Stabilitas maritim sangat diperlukan untuk menjaga kepentingan dan proses ekonomi, apalagi sebagai sumber keamanan. Kondisi geografis di dalam jenis pulau dan perbatasan eksklusif menggunakan sejumlah negara menyebabkan banyak ancaman menjadi dihadapi Indonesia. Secara umum, ancaman terdiri dari beberapa hal. Pertama, ancaman sengketa perbatasan laut. Sengketa wilayah Laut China Selatan Ini adalah masalah perbatasan yang belum terselesaikan. Sengketa wilayah tersebut tidak hanya melibatkan Indonesia tetapi juga negara-negara lain di wilayah geografis, yaitu Malaysia, Vietnam, Filipina, dan Brunei Darussalam.

Kondisi ini tentu mengkhawatirkan bagi kawasan, posisi strategis maritim Indonesia sangat penting dan berpengaruh dalam peta perbatasan ASEAN. Dua pertiga dari semua perairan wilayah geografis menyenangkan Indonesia. Melihat contoh ini, sebenarnya Indonesia akan selalu memainkan tugas pusat keamanan dan keamanan regional. Kerentanan akan menguasai wilayah Indonesia lebih awal sehingga diperparah dengan pandangan klaim atas pulau-pulau, oleh negara-negara tetangga, terutama Malaysia. Kondisi Oleh karena itu, pemerintah harus menanganinya agar tidak terjadi disintegrasi negara misalnya pelepasan Pulau Sipadan & Ligitan.. Mempertahankan Kepemilikan Teritorial adalah prioritas utama Indonesia. Karena itu, Pemerintahan Jokowi lebih mengutamakan kepentingan teritorial daripada setiap gangguan dan mengintensifkan upaya diplomatik untuk menyelesaikannya perbatasan negara tetangga. Masalah perbatasan daerah dengan negara-negara sekitarnya sangat penting bahwa pemerintah. harus mendiskusikannya ke dalam rencana tertentu & menemukan jawaban (Dwi, 2018:8).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kepentingan negara-negara di luar wilayah di dalam perairan wilayah geografis lebih lanjut butuh perhatian. paling diminati oleh negara-negara di luar kawasan, terutama oleh negara-negara besar yaitu China, Jepang & AS, adalah akses maritim sederhana & ketersediaan sumber daya untuk kepentingan geoekonomi negara-negara tersebut. Posisi strategis Indonesia termasuk jalur perdagangan Kepulauan Indonesia (ALKI), dapat memfasilitasi dan memperlancar peredaran logistik perdagangan antarbenua yang diterapkan oleh negara-negara besar. Paradigma geostrategis ini memainkan peran penting dalam interaksi keamanan antar kawasan di Asia dan Australia. Minat negara di luar kawasan terhadap perairan Indonesia harus diantisipasi & ditanggapi dengan sempurna oleh Indonesia (Evan, 2018:15).

Isu keamanan maritim kedua yang juga perlu mendapat perhatian merupakan ancaman non-tradisional, antara lain: pembajakan laut dan separatisme. Keresahan sosial antar pengguna laut, pembajakan dan pembajakan, imigran dan pembalakan liar, dan Penyelundupan juga merupakan kontroversi yang harus segera diselesaikan. Lebih banyak kapal internasional yang melewati perairan Indonesia memungkinkan terjadinya kejahatan pembajakan laut. Fenomena ini tidak hanya dinilai sebagai jenis kerentanan dari aspek perlindungan tetapi juga kerugian ekonominya besar. Terlepas dari pembajakan laut dan terorisme belum menjadi ancaman serius saat ini tetapi potensi tersebut harus mampu dihias dengan baik sebelum menjadi ancaman nasional. Transportasi laut yang terus menjadi rute lalu lintas perdagangan dunia terbanyak, juga memiliki potensi penyelundupan produk. Pada saat yang sama, kegiatan penyelundupan Senjata api ilegal, narkoba, bahan bakar minyak, hingga manusia juga mudah terjadi dan dapat menjadi ancaman yang signifikan terhadap keamanan (Pupu, 2009:20).

Ancaman ketiga adalah illegal fishing. Menurut data Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2014, nilai potensinya kekayaan sumber daya alam yang juga ada di sektor kelautan dan perikanan diproyeksikan akan berhasil dalam US$ 171 miliar setiap tahun. dalam detail tambahan, nilai potensinya meliputi perikanan $32 miliar, wilayah pesisir $56 miliar, bioteknologi $40 miliar, wisata bahari $2 miliar, minyak bumi $21 miliar & transportasi laut sebesar $20 miliar. Besarnya potensi berada di tengah keterbatasan pengawasan aparatur dan armada kapal laut membuat perairan Indonesia sebagai daya tarik tersendiri bagi pihak asing untuk melakukan penangkapan menangkap ikan secara ilegal. Perairan Indonesia rentan didukung ancaman aktivitas Penangkapan ikan secara ilegal telah menyebar mulai dari perairan Laut Natuna, Laut Sulawesi, Laut Aceh, Samudra Hindia bagian selatan, Laut Aru, hingga Laut Arafura di sekitar Papua.

Ide Poros Maritim dapat dibangun melalui konsepsi yang kuat dan ekonomis & aman diimplementasikan. Ekonomi & keamanan harus saling menguntungkan memperkuat. sangat sulit untuk mengadakan kegiatan perdagangan di sektor maritim jika kondisi maritim tidak aman. Peran penting keamanan dalam mendukung Kemakmuran ekonomi dan perdagangan menjadi syarat mutlak bagi negara yang ingin memajukan sektor maritimnya. Penculikan WNI di Laut Sulu oleh kelompok organisasi teroris asing dan oleh karena itu munculnya ISIS di Marawi adalah contoh yang ketidakamanan sektor kelautan akan mempengaruhi perdagangan distribusi barang dan jasa yang melibatkan laut sebagai metode transportasi. Ini akan menjadi ancaman yang signifikan tidak hanya bagi Indonesia tetapi juga bagi negara-negara di kawasan ASEAN biasanya (Wahidmurni, 2017:19).

Masalah perbatasan darat & laut yang sampai saat ini belum terselesaikan Hal ini membuat perekonomian Indonesia sulit berkembang. Sangat jauh, Orientasi pembangunan nasional adalah orientasi pembangunan berbasis lahan sehingga laut hanyalah sebuah wilayah eksploitasi & eksplorasi sumber daya alam, pembuangan limbah & kegiatan ilegal seperti

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penyelundupan. Keadaan ini diperparah dengan menggunakan kebijakan pembangunan maritim yang diadministrasikan parsial & tidak menyeluruh. Setiap kementerian & lembaga melaksanakan program pembangunan parsial, belum terintegrasi & belum berkonsentrasi pada pembangunan kelautan (La ode, 2017:13).

Oleh karena itu, Presiden Jokowi melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan, berupaya memerangi kegiatan illegal fishing di perairan Indonesia. selama ini, Tentunya kerja pemerintah dituntut untuk bisa menjaga dan memelihara mengolah kekayaan & potensi bahari di Indonesia. Untuk memproses sumber daya sumber daya alam laut, diharapkan modernisasi teknologi dan pendanaan yang memadai berkelanjutan sejalan dengan negara sehingga siap untuk menghasilkan keuntungan atau tidak hanya dari segi ekonomi tetapi juga keamanan maritim. Kegiatan memerangi ilegal Penangkapan ikan diwujudkan melalui pembakaran dan penembakan kapal orang asing yang masuk ke Indonesia secara ilegal. Kebijakan penembakan kapal ini merupakan strategi Jokowi dalam memberikan efek jera terhadap negara lain. Efek getar juga sekaligus merupakan bukti ancaman berat berfungsi sebagai strategi pencegah untuk meyakinkan target bahwa Indonesia serius menegakkan kedaulatan teritorialnya dengan membakar dan penembakan kapal asing agar dapat menimbulkan efek jera di kegiatan penangkapan ikan secara ilegal. meningkatnya kegiatan ilegal Unreported and Unregulated (IUU) fishing yang terjadi di Indonesia semakin hari semakin meningkat merugikan Indonesia. Kerugian ini berpengaruh pada ancaman yang mengancam keberlanjutan sumber daya kelautan dan perikanan di masa depan.

Cita-Cita Poros Maritim Indonesia

Rencana menjadikan Indonesia sebagai PMD dicetuskan oleh Jokowi Jusuf Kalla saat menjalankan misinya di Pilpres 2014. Pemikiran tersebut terangkum melalui penggambaran visi, misi dan program kegiatan yang telah disusun Tebal 41 halaman dengan judul Jalan Maju untuk Indonesia Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian. Visinya adalah “Pengakuan Indonesia bahwa berdaulat, bebas, dan bersifat gotong royong", yang berusaha untuk diakui melalui sembilan rencana kebutuhan yang dikenal sebagai Nawa cita (Artha & Fahmi, 2020:4).

Kemudian, pada saat itu, berdasarkan hal itu, pengakuan akan penglihatan itu melahirkan tujuh misi di yang dalam misi ketiga dan keenam diidentifikasi dengan memanfaatkan keinginan untuk sebagai negara laut. Misi ketiga adalah "Memahami strategi internasional bebas-dinamis" apalagi memperkuat cara hidupnya sebagai negara samudera." Tugas ke-6 adalah Mengakui Indonesia sebagai negara laut yang mandiri, maju, kokoh, dan demi kepentingan umum”. pada dasarnya memberikan tanda bahwa tuntunan arah kemajuan yang ideal selesai adalah perbaikan berbasis laut sesuai dengan kebutuhan Indonesia pada umumnya merupakan negara kepulauan. (Amiruddin & Herri, 2018:18)

Kemudian, ditetapkan secara resmi pasangan presiden dan wakil presiden yang dipilih oleh Komisi Pemilihan Umum (KPU), Jokowi-Jusuf Kalla membacakan wacana kemenangan. Anehnya, wacana itu dilanjutkan dengan Kapal phinisi "Hati Buana" Setia", di Pelabuhan Sunda Kelapa, Jakarta pada 22 Juli 2014. Diperkenalkan pada pelabuhan dan di atas kapal, wacana memberi tanda untuk kembali jiwa Indonesia menjadi negeri laut yang pernah menang (Jalesveva Jayamahe). Dalam wacana kejayaannya berjudul "Ini Kesempatan yang Ideal untuk Bergerak" bersama", Jokowi menekankan pentingnya jiwa gotong royong bagi memahami fantasi Indonesia tentang berubah menjadi negara laut. Jokowi berkata, "Jiwa Kolaborasi bersama ini akan menjadikan negara Indonesia bukan sekedar siap untuk membuat karena

meskipun tantangan, namun juga dapat berkembang menjadi pusat laut dunia, tempat peradaban politik luar biasa yang akan datang"

Setelah dilantik secara resmi pada tanggal 20 Oktober 2014, dalam pidato debutnya sebagai presiden, Jokowi kembali menggarisbawahi visi kelautannya untuk Membuat Jalesveva Jayamahe, lebih tepatnya membangun kembali keajaiban Indonesia di masa lalu sebagai negara samudera. Laut, samudra, saluran air, dan teluk kecil, seperti yang ditunjukkan olehnya, adalah yang akan datang peradaban Indonesia. Dalam wacananya, Jokowi mencabut pernyataan Presiden tersebut Soekarno dengan menyatakan, "bahwa untuk memasukkan Indonesia ke dalam negara besar, negara yang kokoh, negara yang makmur, negara yang tenang, kita harus memiliki jiwa cakrawala laut; semangat pelaut yang berani berenang menembus ombak dan menerjang gelombang yang bergerak". Penegasan semakin fokus agar strategi pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla akan dikoordinasikan pada peningkatan aspek kelautan dengan memanfaatkan semua kapasitas terpendamnya. Satu dari kemajuan mendasar yang diambil ditunjukkan dengan memanfaatkan pengembangan Layanan dari Organizer for Oceanic Undertakings, organisasi jasa perencanaan yang belum telah ada sebelumnya, pada dasarnya sebagai desakan bahwa sudut pandang samudera menjadi titik fokus utama pemerintahan (Kris Naning, 2019:17).

KESIMPULAN

Enkapsulasi dari dua kepentingan utama negara, yaitu ekonomi dan keamanan tertentu diakui melalui konvensi strategi Oceanic Pivot Jokowi. Ekonomi dan keamanan pada dasarnya misalnya sisi mata uang yang berbeda. Perbaikan moneter membutuhkan menjaga kesehatan dan keamanan, sedangkan kekuatan penjaga membutuhkan; Pengaturan dan dukungan kapasitas moneter. Penyampaian ukuran rencana keuangan perlindungan umumnya dikendalikan oleh ukuran gaji suatu negara gaji suatu negara, merupakan gambaran dari kemampuan negara tersebut untuk memastikan dan menggunakan aset reguler yang dia miliki dengan kekuatan perlindungan dan inovasi yang dominan. Energi koperasi dari kemajuan sudut pandang moneter dan keamanan selesai pada strategi Sea Pivot planet ini telah berjalan dengan baik bagus, meskipun masih banyak bentrokan keamanan yang perlu dipertimbangkan, khususnya Bentrok bahaya keserentakan lini, koordinasi antar organisasi dan dinas, modernisasi bentrokan kerangka perlindungan dan peningkatan inovasi laut yang mendalam akhirnya juga menjunjung tinggi kapasitas untuk mengamankan perairan regional Indonesia.

Nasib industri kelautan Indonesia selain menjadi pelajaran garda umum juga merupakan komponen pendukung taktik kelautan Indonesia semua lebih umum nanti. Kolaborasi antara sudut moneter dan moneter keamanan sangat penting untuk dieksekusi di Poros Maritim sehingga pada akhirnya akan menjunjung tinggi kapasitas Indonesia sebagai Poros Maritim di seluruh dunia. Jika kerjasama ini efektif selesai, maka pada saat itu, Jokowi telah mengubah ajaran dasarnya strategi internasional Indonesia. Strategi internasional Indonesia sampai saat ini telah keyakinan untuk secara konsisten mendorong di antara dua batu, ketika periode Jokowi dengan strategi Oceanic Hub-nya, prinsipnya telah berubah menjadi satu dayung dua tiga pulau terlampaui, Semoga dengan adanya Kebijakan-Kebijakan yang dilakukan Oleh Pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap Poros Maritim Indonesia semakin maju dan Maritim Indonesia selalu terjaga dari Permasalahan Sengketa.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Al-Syahrin. (2018). *Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut*. Journal Indonesian Perspective. Vol. 3, No. 1.

Amiruddin & Heri. (2018). *Dirkursus Pembangunan Poros Maritim Dunia : Telah Krisis Kebijakan*. Jurnal Komunikasi Pembangunan. Vol. 16, No.1.

Arcelinocent. (2019). *Kebijakan Maritim dalam mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Journal Lex Et Societatis. Vol. 7, No. 12.

Artha & Fahmi. (2020). *Analisis Swot Kebijakan Poros Maritim Global diwilayah Kepulauan Riau*. Journal Of International Studies. Vol. 3, No. 2.

Dwi Ardiyanti. (2018). *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia: Tantangan dan Peluang Keamanan dan Ekonomi Era Jokowi.* Jurnal Resolusi. Vol. 1, No. 2.

Evan, Iis Gindarsah, dan Andrew W. (2018). *Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi*. Journal Centre For Strategic and International Studies. Jakarta:2018.

Harri , Hijra, Alfajri. (2017). *Proyeksi Perdagangan InternasionalIndonesia dalam Kerangka Gagasan Poros Maritim Indonesia*. Prosiding Celscitech-Umri. Vol. 2, No. 1.

Kris Naning. (2019). *Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (OBOR) dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Journal Transborders. Vol. 2, No. 2.

Laode M. Fathun. (2017). *Kebijakan Geopolitik Poros Maritim di Era Jokowi dalam Filosofi Frame Ideologis.* Jurnal PIR. Vol. 1, No. 2.

Nazamuddin Khairur. (2013). *Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. Global & Strategis, Th. 13, No. 1.

P. Partogi. (2015). *Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya.* Journal Politica. Vol. 6, No. 2.

Pupu, (2009). *Penilitian Kualitatif*. Equilibrium. Vol. 5, No. 9.

Safri & Ridwan. (2017). *Kebijakan Poros Maritim dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan dan Harapan*. Jurnal Pertahanan & Bela Negara. Vol. 7, No. 3.

V. Wiratna. (2014). *Metodeologi Penelitian*. (Yogyakarta:Pustaka Baru Perss, 2014), h.57.

Wahidmurni. (2017*). Pemaparan Metode Penilitian Kualitatif.* Dosen Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan, UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. Juli 2017.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diplomasi Maritim Indonesia dalam Kasus *Illegal Fishing* oleh Nelayan Vietnam tahun 2018-2019

Anggraini Ika Sasmita, Bima Bramasta, dan Fany Widiana
UPN "Veteran" Jawa Timur

Abstrak

Indonesia yang 2/3 wilayahnya berupa perairan dengan potensi sumber daya alam kelautan yang tinggi, lantas mendapatkan julukan sebagai negara maritim. Indonesia mengalami tantangan dalam mengelola dan menjaga kedaulatan perairan dari aktor asing yang mencoba memasuki perairan dan mencuri sumber daya laut Indonesia--dikenal sebagai aktivitas *illegal fishing*. Vietnam merupakan negara pelaku *illegal fishing* terbanyak di Indonesia dalam kurun waktu 2018 hingga 2019. Dalam penelitian ini, penulis memaparkan upaya Indonesia melalui diplomasi maritim terhadap kasus *illegal fishing* yang dilakukan Vietnam. Penulis menggunakan UNCLOS 1982 sebagai landasan hukum, serta *maritime security* dan diplomasi maritim sebagai dasar teori untuk mengetahui batas laut dan upaya proteksi penegakan hukum perairan Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Penulis melihat bahwa upaya diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia patuh terhadap hukum *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, serta mengimplementasikan dasar-dasar teori diplomasi maritim, yaitu: 1) diplomasi kooperatif, diplomasi persuasif, serta diplomasi koersif.

Kata kunci: Diplomasi Maritim; Indonesia; Vietnam; *Illegal Fishing*

Indonesia is considered as a maritime state due to the fact that 2/3 of its territory is covered by the sea, which hold a high potential for maritime resources. With this potential, comes a challenge for Indonesia to manage and protect its maritime resources from foreign actors that tries to enter Indonesian waters and exploit the resources in it illegally. Vietnam has become the country for most of the perpetuators of illegal fishing from 2018-2019. This research aims to explain the efforts of Indonesia through maritime diplomacy in order to tackle the issue of illegal fishing that has been conducted by Vietnamese fishing ships. This article will use the UNCLOS 1982 convention as a legal basis and the concepts of maritime security and maritime diplomacy as a theoretical basis to explain Indonesia's maritime borders and efforts to assert sovereignty over Indonesian maritime territory. A descriptive research method will be used in this article. This article views that Indonesia's maritime diplomacy effort is still in compliance with United Nations Convention on the Law of the Sea (*UNCLOS) 1982 and the theory of maritime diplomacy which includes the following: cooperative diplomacy, persuasive diplomacy, coercive diplomacy.*

Keywords: *Maritime Diplomacy; Indonesia; Vietnam; Illegal Fishing*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara dengan luas total wilayah adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2017). Fakta bahwa luas wilayah perairan Indonesia lebih besar dari pada daratan menjadikan negara ini disebut sebagai Negara Maritim. Wilayah perairan Indonesia yang luas memiliki arti penting bagi Indonesia karena di dalamnya terkandung sumber daya alam yang melimpah, salah satunya sumber daya perikanan. Melimpahnya sumber daya perikanan ini menjadi potensi untuk memacu pertumbuhan ekonomi Indonesia yang nantinya akan berdampak pada pembangunan nasional negara. Dilansir dari laman resmi Portal Informasi Indonesia (2019), data dari Badan Karantina Ikan dan Pengendalian Mutu (BPIKPM) dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) menunjukkan nilai ekspor komoditas perikanan pada semester I 2019 mencapai Rp 40,57 triliun. Angka tersebut naik 24,29% dibandingkan dengan semester I 2018 yang mencapai Rp 32,64 triliun. Data tersebut menunjukkan adanya peningkatan nilai tambah yang mencerminkan peningkatan pendapatan para pelaku sektor perikanan.

Penulis memilih Vietnam sebagai objek dari upaya diplomasi maritim Indonesia dalam menangani kasus *illegal fishing* karena di antara negara lain yang tertangkap, kasus dari Vietnam adalah yang terbanyak (Katadata.co.id 2019). Jika dibiarkan, nelayan-nelayan Vietnam akan terus melakukan pelanggaran tersebut, dan hal tersebut tentu menjadi ancaman tersendiri bagi kedaulatan wilayah serta kesejahteraan masyarakat yang mengandalkan penghasilan dari sektor perikanan di Indonesia. Artikel ini akan menjawab pertanyaan bagaimana upaya diplomasi maritim Indonesia terhadap Vietnam dalam kasus *illegal fishing* dengan jangkauan penelitian tahun 2018-2019. Topik ini menjadi penting untuk dibahas untuk melihat upaya diplomasi maritim apa yang telah dilakukan Indonesia sebagai negara yang memiliki potensi besar yang rawan atas kasus *illegal fishing*. Tahun 2018 hingga 2019 dipilih oleh Penulis, sebab kasus pelanggaran yang dilakukan oleh Vietnam terbanyak dilakukan pada tahun tersebut.

Pembahasan selanjutnya pada keamanan maritim adalah adanya proses-proses yang dilakukan untuk menjaga peraturan dan tegaknya arah hukum di wilayah maritim suatu negara. Bueger (2015) menyebutkan bahwa adanya proses-proses tersebut dapat berupa ‘mengatakan’ dan ‘melakukan’. Sehingga, unit analisis yang menjadi fokus penulis adalah pada upaya proses tersebut, berupa diplomasi maritim. Konsep diplomasi maritim dipilih oleh penulis untuk melihat bagaimana upaya diplomasi

REPUBLIK INDONESIA

maritim Indonesia untuk menangani kasus *illegal fishing* oleh Vietnam ini atas potensi kekayaan sumber daya laut. Pada analisis konsep diplomasi maritim, penulis menggunakan tipologi diplomasi maritim oleh Christian Le Miere (2014) yang terdiri dari kooperatif, persuasif, dan koersif.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian deskriptif ini adalah pendekatan kualitatif, dengan karakteristik sebagai berikut: analisis berlandaskan kepada data-data berupa tulisan ilmiah dan laporan resmi, hasil interaksi data akan membentuk pola-pola, lalu menghasilkan dasar penarikan kesimpulan. Dalam rumusan masalah yang telah penulis jabarkan sebelumnya, maka penulis berusaha menjelaskan upaya-upaya yang dilakukan oleh Indonesia untuk mengatasi kegiatan *illegal fishing* yang dilakukan oleh Vietnam. Pada penelitian ini, akan dipaparkan data mengenai kegiatan *illegal fishing* yang telah dilakukan oleh Vietnam merujuk pada data resmi KKP. Pada penelitian ini, juga dipaparkan potensi kelautan Indonesia yang diambil dari data kredibel jurnal-jurnal ilmiah. Untuk menganalisis upaya-upaya yang dilakukan oleh Indonesia, penulis merujuk pada laman resmi KKP dan media kredibel seperti CNN, BBC, CNBC, serta Liputan 6.

Pembahasan

Illegal Fishing

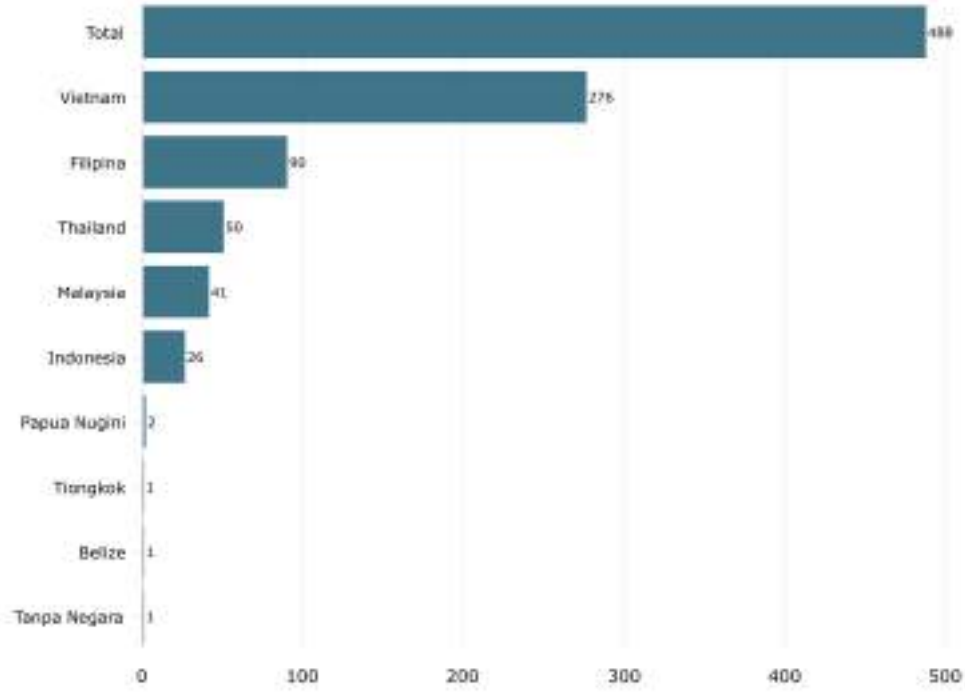
Illegal fishing dikategorikan sebagai ancaman yang bersifat non-tradisional, yaitu ancaman yang bukan berdimensi penyerangan militer, tetapi skalanya adalah pelanggaran kedaulatan oleh aktor non-negara (Nagan & Hammer 2004). *Illegal fishing* merupakan permasalahan klasik yang dimiliki oleh negara dengan kekayaan laut yang melimpah, salah satunya Indonesia. Kegiatan *illegal fishing* dilakukan oleh nelayan-nelayan yang berasal dari negara tetangga yang memasuki perairan Indonesia secara ilegal. Tindakan *illegal fishing* tentu akan merugikan Indonesia karena akan mengancam sumber daya perikanan serta menurunkan produktivitas dan hasil tangkapan secara signifikan.

Faktor yang mendorong terjadinya *illegal fishing* di Indonesia adalah adanya celah hukum yang terdapat dalam ketentuan Pasal 29 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Dalam Ayat 2, disebutkan bahwa orang atau badan hukum asing tersebut dapat masuk ke wilayah ZEE Indonesia untuk melakukan usaha penangkapan ikan berdasarkan persetujuan internasional atau ketentuan hukum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

internasional yang berlaku. Undang-Undang tersebut seakan membuka jalan bagi nelayan atau badan hukum asing untuk masuk ke ZEE Indonesia kemudian mengeksplorasi serta mengeksploitasi kekayaan di wilayah ZEE Indonesia.

Melimpahnya kekayaan laut Indonesia telah menarik perhatian pihak asing untuk dapat merasakan juga hasil alam berupa tangkapan ikan di laut Indonesia dengan menangkap ikan di wilayah Indonesia tanpa izin. Tindakan ini tentu tidak dibenarkan karena berdasarkan perspektif hukum perikanan dan Undang-Undang tentang ZEE Indonesia ditetapkan bahwa aktivitas tersebut dikategorikan sebagai *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* atau secara singkat *illegal fishing*.



Gambar 1.1 Jumlah Kapal Illegal Fishing yang Sudah Ditenggelamkan (Okt 2014 - Agt 2018)
(Sumber: Katadata.co.id (2019))

Berdasarkan gambar di atas, terdapat 488 kapal pelaku *illegal fishing* yang telah ditenggelamkan pada periode Oktober 2014 - Agustus 2018. Dari jumlah tersebut, 276 kapal berasal dari Vietnam, 90 kapal berasal dari Filipina, dan 50 kapal dari Thailand (Katadata.co.id 2019). Selama ini pemerintah Indonesia telah berusaha untuk menangkap pelaku *illegal fishing* salah satunya dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. Dalam undang-undang tersebut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

disebutkan bahwa kapal asing yang tertangkap dapat diberi tindakan khusus berupa pembakaran atau penenggelaman jika bukti tercukupi.

Potensi Laut Indonesia sebagai Bagian dari Maritime Security

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan terbesar di dunia, dimana Indonesia memiliki luas sepanjang 1,9 juta kilometer persegi. Luasnya perairan Indonesia berkontribusi tinggi bagi industri perikanan, baik secara nasional maupun internasional (Hartriani 2017). *United Nations Development Programme* (UNDP) menyatakan bahwa 76% terumbu karang serta 37% ikan karang di dunia berada di kawasan perairan Indonesia. Maka sebagai negara maritim, dengan 70% wilayah yang terdiri atas lautan, perairan Indonesia memiliki memiliki serta menyimpan berbagai dan bermacam potensi kekayaan alam yang tentunya tidak sedikit (Adiyanto 2019). Bukan hanya minyak saja, akan tetapi rumput laut, ikan, terumbu karang, dan lain-lain juga termasuk dalam komoditas utama potensi kelautan Indonesia.

Menurut Puji Rahmadi yang merupakan peneliti dari Pusat Penelitian Oseanografi Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), hasil riset mengungkapkan bahwa nilai kekayaan laut Indonesia secara total mampu mencapai Rp. 1772 Trilliun. Bahkan, nilai kekayaan laut Indonesia ini mampu atau setara dengan 93% dari APBN Indonesia sendiri. Komoditas seperti ikan, terumbu karang, yang disokong oleh ekosistem mangrove, ekosistem lamun, potensi wisata bahari, dan lain sebagainya merupakan sumber kekayaan lautan Indonesia. Tentu akan sangat disayangkan apabila semua potensi ini tidak tergarap dan tidak dijaga serta dieksploitasi secara maksimal. Apalagi dengan adanya potensi yang besar ini, hal ini akan mampu menjadi "incaran" negara lain dengan cara mengeksploitasinya melalui *illegal fishing* seperti yang dilakukan oleh beberapa negara tetangga Indonesia, khususnya Vietnam sebagai fokus utama penelitian ini (LIPI 2019).

Dengan berbagai potensi tersebut, merujuk pada pemaparan Bueger (2015) mengenai *maritime security*, kegiatan *illegal fishing* merupakan kegiatan yang mengancam keamanan manusia karena dapat mengancam kedaulatan, serta mengancam kesejahteraan masyarakat. Kegiatan *illegal fishing* memang merugikan masyarakat Indonesia, khususnya merugikan nelayan Indonesia dengan hadirnya nelayan asing. Keberadaan industri perikanan menjadi bagian penting dengan segala potensi kelautan yang menjadi hak bagi masyarakat Indonesia untuk dimanfaatkan. Sekuritisasi sektor maritim akan menghantarkan pada penegakan dan pemantauan hukum, serta peraturan yang signifikan untuk membantu menciptakan lingkungan maritim yang aman untuk mengelola sumber daya laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penegakan hukum untuk *illegal fishing* telah diatur pada Undang-Undang Republik Indonesia, Peraturan Presiden, serta Peraturan Menteri KKP. Hal ini merupakan langkah penting bagi implementasi awal untuk menciptakan lingkungan yang aman untuk mengelola sumber daya laut. Melakukan sekuritisasi sektor maritim adalah tindakan apa saja yang telah dilakukan oleh aktor untuk melindungi kedaulatan maritimnya, berupa proses baik dalam jangka panjang maupun jangka pendek. Merujuk pada pemaparan Bueger (2015) bahwa implementasi keamanan maritim terletak pada politik untuk mengorganisir dengan pola mengatakan dan juga tindakan. Pemahaman penulis mengenai implementasi keamanan maritim mengantarkan pada pola diplomasi maritim.

Diplomasi Maritim

Hukuman berupa penenggelaman atau pembakaran kapal yang diterapkan pemerintah Indonesia tidak cukup untuk mengurangi angka kasus *illegal fishing*. Tidak hanya itu, mengingat bahwa hal ini merupakan kejahatan lintas batas negara (*transnational crime*), maka Indonesia perlu melakukan upaya diplomasi dengan negara lain untuk mempertahankan keutuhan wilayah. Salah satu langkah yang diambil Indonesia dalam hal ini adalah dengan melakukan diplomasi maritim. Upaya diplomasi maritim ini merupakan bagian dari visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang telah disampaikan oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo, dalam pidato kenegaraan 20 Oktober 2014 (Santosa 2019). Diplomasi maritim diharapkan tumbuh menjadi alat komunikasi dan negosiasi politik yang penting untuk membela dan memperjuangkan kepentingan nasional di bidang maritim.

Indonesia melalui berbagai aktor diplomasi maritimnya seperti pemerintah, Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan Badan Keamanan Laut (Bakamla) menjalankan misi diplomasi maritim untuk melindungi sumber daya alam Indonesia terutama pada kawasan Natuna. *Maritime forces* dalam diplomasi maritim mempunyai wewenang dan sebagai aktor utama karena peranannya di lapangan (Miere 2014). Merujuk pada pernyataan Miere (2014) mengenai aktor diplomasi, dalam analisis penulis, upaya diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia sangat dipengaruhi oleh aktor-aktor tersebut, dimana aktor tersebut diberi legitimasi oleh pemerintah untuk melakukan wewenangnya (Miere 2014). Sejak tahun 2018 hingga 2019, Indonesia juga telah melakukan berbagai upaya diplomasi. Dalam beberapa kesempatan, Indonesia telah melakukan upaya diplomasi maritim kooperatif dengan melaksanakan kerjasama bilateral. Hal ini dapat dilihat dalam berbagai pertemuan yang terjadi antara Indonesia dan Vietnam. Pertemuan tersebut membahas

REPUBLIK INDONESIA

berbagai kepentingan maritim kedua negara dan pelanggaran yang dilakukan oleh Vietnam.

Pada tahun 2018, upaya diplomasi maritim kooperatif yang sama juga dijalin antara Indonesia dengan Vietnam. Masalah yang dibahas lebih spesifik, yakni mengenai *illegal fishing* yang merugikan Indonesia. Kerjasama bilateral tersebut terjalin ketika pertemuan dilakukan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Indonesia, Susi Pudjiastuti, dengan *Deputy Minister of Agriculture and Rural Development* Vietnam, Hoàng Văn Thăng, untuk membicarakan peluang kerja sama Indonesia dan Vietnam di industri pengolahan perikanan. Dalam pertemuan tersebut Susi Pudjiastuti menjelaskan bahwa nelayan Vietnam banyak melakukan kecurangan di perairan Indonesia, dimana hal tersebut memang membuat banyak kapal nelayan Vietnam terpaksa harus ditenggelamkan. Dalam pertemuan tersebut, juga muncul penawaran investasi dan mendirikan pabrik di wilayah sektor Indonesia untuk meminimalisir pelanggaran dalam *illegal fishing*. Penawaran ini dilandaskan atas keberhasilan investasi yang dilakukan oleh Thailand dan Indonesia (KKP 2018a).

Pada akhir 2018, Bakamla melakukan diplomasi maritim kooperatif dengan melakukan kunjungan ke Vietnam. Kunjungan tersebut membahas mengenai pelaksaan dalam draft *Memorandum of Understanding* (MoU) yang sebelumnya telah disepakati oleh Bakamla dan *Vietnam Coast Guard* (VCG). Sebagai aktor diplomasi Bakamla mengajukan untuk melaksanakan *coast guard to coast guard talk* (CG to CG talk) secara berkala. CG to CG talk secara berkala ini menurut Bakamla dapat secara efektif membahas draft MoU lebih dalam lagi. Pengajuan tersebut kemudian disetujui oleh pihak VCG dan secara spontan komandan VCG menambahkan agar Bakamla dan VCG lebih sering melaksanakan working level meeting untuk membahas MoU dan isu-isu teknis pelaksanaan kerja sama di bidang keamanan dan keselamatan laut (Christian 2018).

Pada 2019, Menteri Luar Negeri Indonesia melakukan pertemuan bilateral dengan Perdana Menteri Vietnam untuk membahas upaya penyelesaian negosiasi batas maritim ZEE antara Indonesia dan Vietnam yang cenderung tumpang tindih. Pertemuan tersebut dilangsungkan disela-sela Pertemuan Mitra Wicara ASEAN di Thailand. Sehingga, pada pertemuan kembali di Jakarta disepakati bahwa kedua negara memilih untuk menyegerakan penyelesaian penyusunan *Provisional Agreement* (PA) untuk mengatur sementara wilayah-wilayah yang tumpang tindih. Tujuan adanya PA tersebut memperkecil adanya insiden *illegal fishing* kapal-kapal nelayan oleh kedua belah pihak (Kementerian Luar Negeri 2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada tahun 2019, berbagai insiden *illegal fishing* yang dilakukan oleh Vietnam masih terjadi. Setelah pertemuan antara Menteri Luar Negeri dengan Perdana Menteri tersebut, diadakan perundingan yang melibatkan Bakamla RI, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), dan KKP dengan *counterpart*-nya yaitu VCG, *Vietnam Peoples Navy* dan V*ietnam Fisheries Resources Surveillance* (TNI 2019). Sebelumnya, Bakamla telah membangun komunikasi yang baik dengan VCG dengan ditandatanganinya *Letter of Intent* (LoI) yang akan ditingkatkan menjadi *Memorandum of Cooperation* (MoC), dan langkah ini terbukti efektif untuk mengatasi ketegangan di laut. Dalam pertemuan ini kemudian disepakati bahwa kedua negara akan segera menyusun PA dan standar komunikasi di antara kapal patroli ketika bertemu di lapangan. Sedangkan pada pertemuan informal, kedua negara dihimbau untuk saling menahan diri dan tidak melakukan tindakan yang memprovokasi atau dapat membahayakan personil dan kapal patroli kedua negara.

Pada tahun yang sama, 2019 diselenggarakan *ASEAN Maritime Forum* ke-9 (AMF) dan *Expanded-ASEAN Maritime Forum* ke-7 (EAMF) dengan Vietnam sebagai tuan rumah pertemuan. AMF adalah sebuah forum yang bertujuan untuk mendorong kerjasama maritim untuk membangun kesepahaman bersama terkait isu maritim di kawasan yang sama. Pada agenda pertemuan ini, fokus pembahasan adalah mengenai isu keamanan maritim dan penanganan *illegal fishing* juga peningkatan upaya penyelesaian sampah plastik di laut. Pada pertemuan ini, Indonesia mengusulkan beberapa inisiatif yakni *ASEAN-WEF on Indo-Pacific Infrastructure and Connectivity Forum* akan menjadi tempat pertukaran informasi dan kerja sama konkret diantara negara-negara di kawasan Indo-Pasifik dalam rangka pembangunan infrastruktur dan konektivitas Selain itu, Indonesia juga mengusulkan untuk mendirikan *Indonesia Maritime Information Center* yang akan menjadi sebuah pusat untuk mengumpulkan dan menggabungkan data, serta mengembangkan sistem untuk mendeteksi dan mengantisipasi anomali di domain maritim serta saling berbagi informasi terkait kemaritiman baik pada tingkat nasional, regional, dan internasional (Sekretariat Nasional ASEAN-Indonesia 2019).

Selain melakukan upaya diplomasi kooperatif, Indonesia juga melakukan upaya diplomasi secara persuasif. Menurut pemaparan Miere (2014):

> *"persuasive maritime diplomacy are to increase recognition of one's maritime or national power, and build prestige for the nation on the international stage. It is neither directed towards a particular recipient nor intended to strike fear into potential opponents. Rather, it aims to persuade others that one's own navy (or general military) is present and effective"*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diplomasi persuasif tidak dilaksanakan secara langsung antar *maritime forces,* melainkan hanya untuk menunjukkan eksistensi sebuah negara dalam batasan kedaulatan tersebut. Hal ini dapat ditunjukkan melalui *showing flag* atau kegiatan operasi pengawasan laut. Kegiatan ini tentu sering dilakukan oleh Indonesia karena banyaknya ancaman, salah satunya *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal-kapal dari Vietnam.

Kegiatan patroli pengawasan ditunjukkan oleh Indonesia melalui kapal-kapal yang dikirim untuk mengawasi keadaan laut. Pengawasan tersebut selain sebagai ajang untuk menunjukkan eksistensi juga dilakukan untuk melakukan penangkapan terhadap kapal-kapal yang memang terbukti melakukan pelanggaran. Merujuk pada laporan dari KKP, jumlah kapal yang telah ditangkap pada 2018 adalah 41 kapal perikanan asing (KKP 2018b). Hal ini membuktikan bahwa meskipun eksistensi melalui *showing flag* telah dilakukan, namun nelayan asing masih belum mengikuti hukum yang berlaku.

Pada 2019, insiden kembali terjadi ketika kapal Vietnam menabrakkan diri kepada kapal pengawas Indonesia. Hal tersebut menyebabkan Indonesia harus memperketat pengawasannya di kawasan Natuna tersebut. Menurut Susi Pudjiastuti, patroli secara intensif harus dilakukan pasca kejadian tersebut. Selain melakukan peneguran kepada pemerintah Vietnam. Upaya diplomasi persuasif telah Indonesia lakukan dengan melaksanakan patroli intensif. Merujuk pernyataan Susi Pudjiastuti, wilayah Natuna merupakan wilayah sengketa yang harus dijaga agar aktor asing tidak juga memanfaatkan sumber daya dalam wilayah tersebut secara ilegal (Pablo 2019).

Dalam upaya diplomasi persuasif, Mahfud MD selaku Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Menkopolhukam), juga tengah berusaha meneruskan dan melaksanakan kebijakan Presiden tahun 2016 lalu. Kebijakan tersebut dibentuk untuk membantu para nelayan yang siap hadir di Natuna melalui bantuan subsidi bahan bakar, menyediakan tempat penampungan ikan, serta mengkoordinasi otoritas keamanan laut Indonesia untuk menjaga keamanan dan keselamatan para nelayan lokal (Najwa Shihab 2020). Upaya diplomasi persuasif yang dilakukan oleh Indonesia sejatinya telah terlihat dengan jelas pasca-banyaknya insiden yang terjadi beberapa tahun silam. Di tahun 2016 yang lalu, DPR telah menyetujui untuk mendirikan pangkalan militer baru di Natuna. Hal tersebut kemudian dilanjutkan dengan diresmikannya pangkalan militer tersebut di awal tahun 2019. Menurut Panglima TNI, selaku salah satu kepala dalam otoritas keamanan laut Indonesia, beliau mengatakan bahwa pangkalan yang didirikan tersebut memiliki fungsi sebagai pencegah potensi ancaman keamanan pada

KEMENTERIAN LUAR NEGERI
REPUBLIK INDONESIA

daerah perbatasan. Seperti yang dikemukakan oleh Evan Laksmana, pangkalan baru tersebut tidak hanya menghalangi pergerakan Tiongkok di Laut Cina Selatan, namun juga negara-negara pelanggar lainnya termasuk Vietnam (Saha 2019).

Instrumen diplomasi ketiga adalah diplomasi koersif. Menurut Miere (2014) tidak ada definisi khusus mengenai diplomasi koersif. Adanya diplomasi koersif tergantung bagaimana aktor tersebut melakukan diplomasi dan siapa yang terkena dampak dari adanya kegiatan tersebut (Miere, 2014). Menurut analisis penulis, ditemukan bahwa diplomasi koersif oleh Indonesia dapat dilihat dari bagaimana Indonesia melakukan upaya penenggelaman kapal asing bagi pelaku *illegal fishing*. Hal ini secara terang-terangan diatur oleh hukum nasional Indonesia yakni pada Pasal 69 UU No 45/2009.

Hukuman pembakaran serta penenggelaman kapal asing yang melakukan *illegal fishing* di Indonesia meskipun tidak memiliki implikasi langsung terhadap kebijakan kedua negara, namun dapat menjadi cerminan agar kebijakan baru untuk meminimalisir kejadian ini tidak terulang. Dalam kurun waktu pertengahan 2018, terdapat 125 kapal yang telah ditenggelamkan di seluruh wilayah Indonesia (Kembaren 2018). Pada awal tahun 2019, Indonesia juga telah melakukan peneggelaman terhadap 19 kapal asing yang melakukan *illegal fishing*. Hal ini menunjukkan keseriusan Indonesia dalam menegakkan hukum UNCLOS 1982 juga hukum nasionalnya sebagai implementasi dari upaya pencegahan *illegal fishing*.

Upaya diplomasi koersif kembali dilakukan oleh Indonesia dalam menjaga kedaulatan wilayahnya. Pada tanggal 4 Mei tahun 2019 lalu misalnya, Susi Pudjiastuti selaku Menteri Kelautan dan Perikanan telah memimpin penenggelaman kapal asing di Kalimantan Barat tepatnya di perairan Tanjung Datu. 13 Kapal Asing dengan bendera negara Vietnam telah sukses ditenggelamkan dalam kesempatan tersebut. Menurut Susi, penenggelaman kapal ikan asing ini merupakan salah satu cara dan alasan kuat dimana sumber daya kelautan dan perikanan Indonesia akan dapat tumbuh berkembang lebih baik lagi. Menurutnya, penenggelaman kapal nelayan ilegal akan menjadi sebuah kepastian hukum bagi pelanggar hukum. Penenggelaman kapal ikan asing ini akan memberikan efek jera kepada negara lain untuk tidak kembali melakukan aktivitas *illegal fishing* di Indonesia. Setidaknya selama kurun waktu tahun 2014 hingga Mei 2019 lalu, 284 kapal Vietnam telah ditenggelamkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (Carina 2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kesimpulan

Potensi kekayaan alam laut Indonesia yang melimpah memberikan implikasi bahwa keamanan maritim Indonesia harus dijaga dengan baik. Kegiatan *illegal fishing* sebagai kegiatan yang mengancam keamanan menjadi hal penting untuk dibahas di Inonesia. Data yang ada membuktikan bahwa *illegal fishing* di Indonesia telah banyak dilakukan oleh negara-negara tetangga. Namun, pada penelitian ini penulis berfokus pada kegiatan *illegal fishing* yang dilakukan oleh Vietnam, karena pada tahun 2018 hingga 2019, Vietnam merupakan negara dengan angka tertinggi sebagai pelaku *illegal fishing*. Sebagai bagian dari keamanan maritim yang harus dijaga, dibutuhkan adanya upaya implementasi untuk menciptakan keamanan di kawasan laut Indonesia. Penulis melakukan analisis upaya implementasi tersebut menggunakan konsep diplomasi maritim yang dipaparkan oleh Miere yang terdiri dari tiga tipologi.

Hasil analisis penulis menemukan bahwa, Indonesia telah melakukan berbagai upaya diplomasi maritim sesuai dengan konsep yang dipaparkan oleh Miere. Penerapan diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia terbagi sesuai dengan tipologi diplomasi maritim, yakni: (1) diplomasi maritim kooperatif yang berisikan kerjasama bilateral yang dijalin antara Indonesia dengan Vietnam; (2) diplomasi maritim persuasif yaitu menunjukkan keberadaan sebuah negara dalam batasan kedaulatan tersebut dengan cara menggelar kegiatan patroli pengawasan (namun tidak dilaksanakan secara langsung dan secara bersama-sama antar *maritime forces*); serta (3) diplomasi maritim koersif yakni menggunakan cara menenggelamkan kapal nelayan Vietnam sesuai undang-undang yang telah ditetapkan oleh pemerintah Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Miere, L. C., 2014. *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenge*. New York: Routledge.

Artikel Jurnal

Bueger, C. (2015). 'What is Maritime Security?', dalam *Marine Policy*, Vol. 53, No. 19, 159-164.

Nagan, W. P., & Hammer, C., 2004). 'The changing character of sovereignty in international law and international relations', dalam *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 43, No. 141, 141-187.

Dokumen Resmi

Undang-Undang Repbulik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. 2004. Jakarta: DPR RI.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. 2009. Jakarta: DPR RI.

Publikasi Daring

Adiyanto, 2019. "Potensi Laut" [Daring]. Tersedia dalam [https://mediaindonesia.com/opini/277259/potensi-laut.html] (diakses [21 Maret 2020]).

Carina, J., 2019. "Susi Pimpin Langsung Penenggelaman 13 Kapal Vietnam di Kalimantan Barat" [Daring]. Tersedia dalam [https://nasional.kompas.com/read/2019/05/05/17154871/menteri-susi-pimpin-langsung-penenggelaman-13-kapal-vietnam-di-kalimantan] (diakses [12 April 2020]).

Christian, I., 2018. "Perkuat Diplomasi Maritim dengan Vietnam, Bakamla Usulkan CG to CG Talk" [Daring]. Tersedia dalam [https://rri.co.id/nasional/peristiwa/615960/perkuat-diplomasi-maritim-dengan-vietnam-bakamla-usulkan-cg-to-cg-talk?utm_source=-search&utm_medium=internal_link&utm_campaign=General%20Campaign&utm_query=perkuat%20diplomasi%20maritim] (diakses [25 Maret 2020]).

Hartriani, J., 2017. "Potensi Besar Laut Indonesia" [Daring]. Tersedia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam [https://katadata.co.id/adekmediaroza/infografik/5e9a56adcf179/potensi-besar-laut-indonesia] (diakses [22 Maret 2020]).

Katadata.co.id, 2019. "Cek Data: Benarkah 488 Kapal Illegal Fishing Sudah Ditenggelamkan?" [Daring]. Tersedia dalam [https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/02/18/cek-data-488-kapal-ilegal-sudah-ditenggelamkan] (diakses [20 Maret 2020]).

Kembaren, L., 2018. "Sampai Agustus 2018, Menteri Susi Tenggelamkan 125 Kapal" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.cnbcindonesia.com/news/20180821124049-4-29555/sampai-agustus-2018-menteri-susi-tenggelamkan-125-kapal] (diakses [22 Maret 2020]).

Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2018. "Kapal Pengawas KKP Tangkap 106 Kapal Illegal Fishing di 2018" [Daring]. Tersedia dalam [https://kkp.go.id/djpsdkp/artikel/8537-kapal-pengawas-kkp-tangkap-106-kapal-illegal-fishing-di-2018] (diakses [22 Maret 2020]).

Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2018. "Perangi Illegal Fishing, Indonesia – Vietnam Bicarakan Peluang Kerja Sama Industri Perikatan" [Daring]. Tersedia dalam [https://kkp.go.id/artikel/6804-perangi-illegal-fishing-indonesia-vietnam-bicarakan-peluang-kerja-sama-industri-perikanan] (diakses [22 Maret 2020]).

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019. "Indonesia dan Vietnam Dorong Penyelesaian Delimitasi ZEE dan Majukan Kerja Sama Kemaritiman dengan Viet Nam" [Daring]. Tersedia dalam [https://kemlu.go.id/portal/id/read/497/berita/indonesia-dan-viet-nam-dorong-penyelesaian-delimitasi-zee-dan-majukan-kerja-sama-kemaritiman-dengan-viet-nam] (diakses [25 Maret 2020]).

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 2019. "Riset dan Konservasi Jadi Kunci Pemanfaatan Potensi Laut Indonesia" [Daring]. Tersedia dalam [http://lipi.go.id/berita/single/Riset-dan-Konservasi-Jadi-Kunci-Pemanfaatan-Potensi-Laut-Indonesia/21606] (diakses [19 Maret 2020]).

Pablo, S., 2019. "Buntut Perlawanan Kapal Vietnam, RI Akan Perketat Patroli" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.cnbcindonesia.com/news/20190430182538-4-69802/buntut-perlawanan-kapal-vietnam-ri-akan-perketat-patrolin] (diakses [23 Maret 2020]).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Portal Informasi Indonesia, 2019. "Perikanan Masih Jadi Sektor Unggulan" [Daring]. Tersedia dalam [https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/perikanan-masih-jadi-sektor-unggulan] (diakses [19 Maret 2020]).

Saha, P., 2019. "Dampak Pangkalan Militer Baru Indonesia di Laut Cina Selatan" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.matamatapolitik.com/analisis-dampak-pangkalan-militer-baru-indonesia-di-laut-china-selatan/] (diakses [22 Juni 2020]).

Santosa, M. A., 2019. "Penegakan Hukum Illegal Fishing di Indonesia" [Daring]. Tersedia dalam [https://wri-indonesia.org/sites/default/files/Presentasi%20SATGAS%20115%20%28Kemenkomar%2C%20Mei%202019%29.pdf] (diakses [23 Maret 2020]).

Sekretariat Nasional ASEAN-Indonesia, 2019. "AMF ke-9 dan Expanded-AMF ke-7 di Vietnam: Penguatan Kerja Sama Maritim di ASEAN" [Daring]. Tersedia dalam [http://setnas-asean.id/siaran-pers/read/amf-ke-9-dan-expanded-amf-ke-7-di-vietnam-penguatan-kerja-sama-maritim-di-asean] (diakses [20 Maret 2020]).

Tentara Nasional Indonesia, 2019. "Indonesia – Vietnam Bahas Penetapan Batas Maritim Kedua Negara" [Daring]. Tersedia dalam [https://tni.mil.id/view-157990-indonesia-vietnam-bahas-penetapan-batas-maritim-kedua-negara.html] (diakses [25 Maret 2020]).

Lain-lain

Shihab, N., 2020. Ada China di Natuna: 500 Kapal Nelayan Pantura Siap Ke Natuna (Part 5) | Mata Najwa: [YouTube]. Tersedia dalam [https://www.youtube.com/watch?v=Pj_h68r2EaQ] (diakses [23 Maret 2020]).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DIPLOMASI MARITIM INDONESIA DI IORA PADA KASUS *ILLEGAL, UNREPORTED,* DAN *UNREGULATED FISHING*

Hino Samuel Jose[1], Laode Muhamad Fathun[2]
[1]Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta,
abrahamhinosamueljose@upnvj.ac.id
[2]Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Abstract

Maritime sovereignty is an integral part of the Indonesia's foreign policy, historically in the era of Nusantara, many competitions to conquer maritime territory was even tangible from the era of Majapahit and Sriwijaya kingdom during their ruling. With the notion of Indonesia as the world's maritime axis, Indonesia's diplomacy is defined clearly by the manifestation of efforts either in bilateral, regional, and multilateral. This article discussed on how Indonesia's diplomacy through IORA cooperation is done to overcome the issue of IUU fishing during the presidency of Joko Widodo from 2015 until 2020. Indonesia's IORA Chairmanship from 2015-2017 has rejuvenate Jakarta's maritime diplomacy. Indonesia's diplomacy depicted that Indonesia is beyond than norm-setting but also to the level where Indonesia assert their identity as a sovereign maritime axis amid the challenges and modernization that made non-traditional security as one of the core of contemporary diplomacy.

Keywords: *IORA, IUUF, Indian Ocean, Maritime Security, Diplomacy*

PENDAHULUAN

Kedaulatan suatu negara tidak hanya berbicara pada satu konteks tetapi juga meliputi berbagai hal yang berkaitan satu sama lain (Sheehan, 2006). Negara mempertahankan kedaulatannya baik di darat, laut, dan udara dari ancaman melalui tindakan sekuritisasi. Tindakan sekuritisasi tentunya dilakukan baik melalui cara tradisional yang lebih bersifat militeristik ataupun menggunakan diplomasi serta perjanjian internasional. Isu keamanan maritim salah satunya, merupakan aspek yang menjadi kunci dari kedaulatan serta keamanan suatu negara – dikarenakan laut menyimpan sumber daya milik negara tersebut ataupun sebagai wilayah strategis/perairan di bawah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kedaulatan suatu negara. Adanya ketidakamanan maritim (*maritime insecurity*) tentunya tidak hanya berpengaruh bagi *status quo* domestik namun juga negara lain. Biersteker dan Weber (1996) menulis bahwa kedaulatan juga mengatur tatanan hubungan antar negara. Ancaman terhadap perairan suatu negara baik yang datang dari aktor negara maupun non-negara tentunya harus dapat mengancam kepentingan komersial yang dampaknya akan berbanding lurus dengan situasi politik domestik maupun hubungan bilateral suatu negara. Contohnya adalah masalah Indonesia dengan kapal asing pencuri ikan Vietnam pada Oktober 2020, pada saat itu perbatasan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang tumpang-tindih membuat Indonesia harus mempercepat negosiasi perbatasan demi keamanan para nelayan Indonesia dan untuk kedaulatan wilayah NKRI (Jelita, 2020).

Keamanan maritim yang diperjuangkan baik secara militer maupun diplomasi menurut Buzan *et. al.* (1998) adalah suatu konteks dari objek pemikiran non-tradisional yang telah diperluas. Hal ini membuat aktor negara sebagai pembuat kebijakan harus meningkatkan kerjasama maritim yang dibutuhkan sebagai langkah strategis dengan negara lain (Keliat, 2009). Pada permasalahan penangkapan ikan yang ilegal dan tidak sesuai hukum internasional (*IUU Fishing* atau yang disingkat IUUF) – dampak yang dihasilkan bersifat multidimensional dan mempengaruhi tingkat kompetisi pasar perikanan itu sendiri. Narasi ini diperkuat dengan kesimpulan dari FAO dimana ketidakamanan pangan (*food insecurity*) menjadi salah satu dampak terbesar apabila IUUF tidak diatasi (FAO, 2016).

Menurut Kementerian KKP RI luas wilayah perairan Indonesia adalah total 7,8 juta km2 dan 2,55 juta km2 diantaranya adalah luas dari ZEE Indonesia, dengan data demikian maka potensi laut Indonesia menjadi suatu dorongan untuk dilindungi karena perikanan merupakan salah satu sektor yang berkontribusi terhadap nilai ekspor sebesar 73,6 miliar rupiah (Pratama, 2020). Setelah mengetahui akan potensi ekonomi maritim Indonesia, maka dapat disimpulkan bahwa Indonesia sebagai aktor negara yang rasional tentunya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

harus memprioritaskan bagaimana agar perlindungan potensi laut dapat dimanfaatkan secara sah dan menguntungkan bagi Indonesia, dan keamanan maritim merupakan jawaban untuk Indonesia dorong. Dengan bentuk negara Indonesia sebagai suatu negara kepulauan, maka dalam usaha mempertahankan kesinambungan keamanan maritim Indonesia, maksimalisasi peningkatan diplomasi maupun pertahanan tidak hanya secara politis namun juga secara natural (Fathun, 2019). Dengan kondisi demikian, maka setiap langkah maksimalisasi harus dilakukan dengan mempertimbangkan juga aspek internal maupun eksternal dari rezim yang telah dibentuk berdasarkan prakondisi baik secara historis maupun strategis yang ada sebelumnya.

Ketika meninjau permasalahan maritim, maka akan muncul beberapa proposisi yang umumnya secara normatif akan dibahas sebagai suatu tekanan (*pressing matters*). Pertama, keamanan maritim dalam segi ekonomi tidak hanya dapat membantu keberlanjutan pembangunan, namun juga sebagai salah satu nilai kerjasama strategis yang menjaga keberlangsungan interdependensi yang signifikan sebagai salah satu komoditi utama di pasar konsumsi (Ridho & Sudirman, 2020). Oleh karena itu, nilai strategis ini akan menjadi salah satu variabel untuk menjaga resiprokalitas dari hubungan yang dilakukan. Kedua, setiap kebijakan akan memiliki tekanan dikarenakan keamanan maritim adalah sesuatu yang unik pada umumnya, sehingga tindakan sekuritisasi tidak hanya membutuhkan langkah militer maupun hukum yang strategis, namun dapat menjaga agar setiap langkah tidak akan menimbulkan ketidakstabilan antar aktor baik secara bilateral maupun kawasan (Damayanti, 2017). Dan ketiga, 'budaya' dari preservasi keamanan dan gagasan maritim tersebut harus menciptakan keharmonisan antara para pemangku kepentingan yang dalam hal ini tidak hanya pemerintah namun juga aktor komunal seperti contoh yaitu para nelayan, LSM lingkungan, dan konsumen dari produk kelautan tersebut (Fathun, 2019). Adapun berdasarkan narasi tersebut, maka dalam permasalahan maritim seperti IUU fishing membutuhkan kerjasama dengan pihak eksternal baik untuk membangun kesiapan dan kapasitas kebijakan

REPUBLIK INDONESIA

aktual, pengarusutamaan kolaborasi teknis maupun pengetahuan, dan strategi yang mengedepankan perdamaian dan keamanan.

Landasan Konseptual Diplomasi Maritim

Keamanan maritim dalam artikel ini dibahas dalam mazhab non-tradisional dikarenakan IUU fishing dilakukan oleh aktor non-negara pada umumnya. Hoyt (2003) telah menarik garis perbedaan antara kontekstualisasi keamanan tradisional dan keamanan non-tradisional. Dan dengan demikian dikarenakan IUU fishing dalam hal ini adalah masalah yang bersifat transnasional, maka akan memenuhi bentangan keamanan non-tradisional yang dibahas oleh Hoyt. Dengan asumsi demikian, maka keamanan maritim tidak hanya sebatas mengatur peran dan strategi dari tentara AL suatu negara (Juliawati, 2018) tetapi juga menjadi dorongan untuk adanya perluasan hingga ke permasalahan non-tradisional. Penelitian-penelitian yang ada mengenai keamanan maritim umumnya berangkat pada argumen dimana resolusi MU PBB yaitu *informal consultative process* (ICP) merupakan *benchmark* dari usaha multilateral untuk penanganan kejahatan dan ancaman terhadap keamanan maritim yang bersifat non-tradisional, namun ICP tidak secara eksplisit mengedepankan isu penangkapan ikan ilegal/ IUU *fishing* sebagai bagian dari norma yang ditetapkan.

Hingga ketika PBB melalui resolusi di tahun 2002 secara eksplisit mengeluarkan resolusi 57/142 pada tahun 2002 dan 70/235 pada tahun 2015 yang menjadi bagian dari *"Oceans and The Law of the Sea"* menggabungkan IUU fishing sebagai salah satu ancamanan yang perlu diatasi melalui bilateral, regional, dan multilateral. Ketika merefleksikan hal tersebut, maka gagasan akan penanganan permasalahan IUU *fishing* mendorong cara yang lebih kolaboratif ketimbang cara tradisional yang koersif, hal ini dilakukan melalui postur atraksi dan nilai-nilai prinsipal ketimbang alat-alat perang (Mière, 2014). Secara domestik, konseptualisasi dari diplomasi maritim Indonesia secara pilar tergabung dalam gagasan diplomasi 4+1 dan bersinggungan antara pilar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diplomasi kedaulatan, diplomasi ekonomi, dan kontribusi serta kepemimpinan Indonesia di kawasan dan dunia (Hasugian, 2019)

Artikel ini membahas bagaimana diplomasi Indonesia dilakukan dalam isu keamanan maritim pada konteks kerjasama IORA di lanskap Indo-Pasifik. Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif dari literatur dan data pendukung yang ada baik secara studi kasus maupun dari rezim keamanan maritim di IORA itu sendiri. Penelitian ini menggunakan *document-based* dan *internet-based* research dalam perolehan bahan studi pustaka dan kajian kontemporernya itu sendiri.

PEMBAHASAN

Rezim Keamanan Maritim Ditinjau dari Perspektif Asia Tenggara

Keamanan maritim di kawasan Indo Pasifik adalah suatu tindakan sekuritisasi yang didorong oleh definisi Indo Pasifik sebagai suatu "konektivitas ekonomi dan keamanan antara Pasifik Barat dengan Samudera Hindia (Brewster, 2016). Adapun norma kerjasama kawasan Indo Pasifik yang dimana ASEAN menjadi aktor sentralnya mengedepankan norma *rule-based order* berdasarkan pada hukum internasional yang berlaku yaitu *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Adapun suatu tatanan *rule-based order* ini selain menjadi landasan kerjasama dan diplomasi negara-negara Asia Pasifik juga menjadi suatu isu geopolitik yang dimana menurut Singh (2017) ada 3 hambatan struktural yaitu: (1) legitimasi serta advokasi dari para aktor pendorong tatanan *rule-based order*; (2) permasalahan mengenai keadilan dari para pemangku kepentingan secara proporsional; dan (3) permasalahan mengenai penegakan dan kepatuhan para aktor dalam operasionalisasi kerjasama Indo-Pasifik yang *rule-based* (Singh, 2017). Dari ketiga masalah tersebut, maka suatu rezim keamanan di Indo-Pasifik, yang dimana dalam konteks ini adalah keamanan maritim harus dibentuk sebagai bagian dari usaha politis untuk mempertahankan gagasan tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terorisme di laut menurut adalah suatu ancaman keamanan maritim yang bermuatan politis ketimbang *profit-oriented* seperti apa yang dilakukan para jaringan kejahatan transnasional di laut (Shie, 2004). *Status quo* yang semakin kompleks membuat ASEAN harus memperluas kerjasama intra kawasan-nya hingga keluar dengan mitra strategisnya untuk mengedepankan sekuritisasi dan kepentingan politik maritim semua negara kawasan tersebut. ASEAN dalam hal ini memiliki suatu PR untuk menegakkan hukum dalam sekuritisasi ancaman keamanan maritim melalui diplomasi. Namun, karena definisi yang belum jelas, ASEAN masih harus menggunakan pedoman yang disusun oleh *Maritime Cooperation Working Group of the Council for Security and Cooperation in the Asia Pacific* (CSCAP). Adapun definisi tersebut belumlah cukup kuat untuk dijadikan norma dasar dalam pengaturan masing-masing negara untuk menangani terorisme di laut (Wee, 2008). ASEAN dan kerangka kerjasama eksternalnya melalui ARF harus memiliki norma pengaturan dasar untuk mengarahkan pandangan yang sama dan mendorong negara untuk memanifestasikan komitmennya. Adapun Bateman (2005) mengatakan bahwa kurangnya pengaturan internasional yang juga disebabkan oleh kurangnya kohesivitas aktor intra kawasan juga menjadi faktor proliferasi kasus terorisme di laut (Bateman, 2005). ARF dalam hal ini hadir dengan mekanisme kerjanya dengan menjunjung tinggi A*SEAN Way* sebagai media untuk diplomasi maritim para aktor.

ARF didirikan sejak tahun 1994 dan menjadi salah satu manifestasi kepentingan ASEAN dalam bidang politik dan keamanan walaupun pada mulanya ASEAN didirikan untuk kepentingan ekonomi dan sosial budaya (Severino, 2006). Paragraf selanjutnya dibawah ini akan mengelaborasikan lebih lanjut bagaimana ARF melalui mekanisme kerjanya menyelesaikan permasalahan keamanan maritim melalui diplomasi dengan mitra eksternal ASEAN yang tetap berdasar pada tiga prinsip ASEAN yaitu *consensus, confidence building*, dan *non-intervention*. Tentunya pelaksanaan diplomasi maritim di ASEAN merujuk pada cetak biru ASEAN yang terbaru yaitu ASEAN

REPUBLIK INDONESIA

Political Security Blueprint 2016-2025 yang fokus pada peningkatan kerjasama kawasan dalam isu keamanan non-tradisional, dan juga berbagai isu transnasional (Fajriah & Latifah, 2018). ARF sendiri melalui *ARF Vision Statement* menetapkan 5 inti utama yaitu: (1) pembangunan perdamaian kawasan, persahabatan, dan kesejahteraan; (2) *guiding principle* dalam pendekatan kawasan terhadap isu perdamaian dan keamanan di ASEAN; (3) peningkatan dan penguatan kerjasama ARF melalui diplomasi preventif; membangun kemitraan untuk keamanan yang komprehensif; dan implementasi yang ditinjau secara berkala (ARF, 2009). Visi yang dituangkan pada dokumen ini menunjukan bahwa ASEAN senantiasa mengedepankan sentralitasnya, yang dimana ini merupakan suatu target pencapaian untuk tetap memajukan institusionalisasi kawasan yang nantinya dapat mengelaborasikan solusi yang tetap sejalan dengan dinamika arsitektur keamanan kawasan.

Visi tadi kemudian dikembangkan ke dalam suatu rencana aksi konkret yang dikenal dengan nama *Hanoi Plan of Action to Implement ARF Vision Statement* yang menjadi landasan untuk ARF di pertemuan *Inter-sessional Meeting on Maritime Security*. Rencana aksi yang disusun di Hanoi pada tahun 2010 yang dinegosiasikan pada saat ARF *Senior Official Meeting* menetapkan solusi untuk implementasi visi ARF. Adapun dari 6 area kerjasama yang dicakup dalam rencana strategis ini, yang paling relevan adalah area kerjasama keamanan maritim. ARF *Intersessional Meeting on Maritime Security* (ARF ISM on MS). Rencana aksi Hanoi menargetkan pada tahun 2020, ARF sudah mengembangkan solusi regional konkrit yang efektif. Usaha-usaha sendiri diwujudkan melalui beberapa langkah strategis seperti: (1) konsultasi untuk kerangka kerja isu keamanan maritim; (2) kerjasama intensif dan dekat untuk membahas keamanan navigasi dan standar pengamanan para pelaut serta kapal yang beroperasi sesuai dengan standar regional; (3) promosi keamanan regional melalui pembangunan kapasitas dan pelatihan para pejabat untuk berlatih bersama dalam menangani isu yang terkait dengan keamanan maritim; (4) mengembangkan jejaring antara ARF dengan IMO, IOR-ARC, ReCAAP, dan

REPUBLIK INDONESIA

platform kerjasama maritim lainnya; (5) pengembangan teknologi dan kapasitas penegakan hukum; dan (6) melibatkan pemikir (*think-tank*) dari level nasional maupun regional untuk mendukung *ISM on MS* dalam pembuatan kebijakan yang transparan dalam isu keamanan maritim.

Implementasi kedua kerangka kerja haruslah meninjau apa saja kelemahan dan ruang untuk diperbaiki. Dalam hal ini, luasnya wilayah laut yang dicakup oleh ARF di Asia Pasifik membuat kapitalisasi sumber daya maritim dari setiap aktor negara harus mampu bersinergi dan memenuhi standar operasi. ARF dibuat sebagai suatu media kerjasama transregional yang berfungsi untuk mendirikan pilar sentral ASEAN dalam menangani evolusi tantangan keamanan kawasan (ARF, 2009). Oleh karena itu, perlu diketahui bahwa kemitraan ASEAN dengan negara-negara sahabat di luar ASEAN merupakan suatu usaha untuk menciptakan pola hubungan yang konstruktif berdasarkan berbagai pola yang terprediksi di Asia Pasifik di tengah tantangan yang ada (Leonard, 2019).

ARF sendiri melalui mekanisme *ISM on MS* beberapa kali membahas beberapa kasus yang terjadi di Selat Malaka dan Laut Filipina. Pada kasus Filipina, yang difokuskan adalah penanganan kelompok Abu Sayyaf yang merupakan teroris. Kelompok ini dianggap sangat berbahaya dan sangat bermuatan politis disamping keperluan ekonomi dikarenakan kelompok ini berusaha untuk mencari dana operasi ketimbang operasi pembajakan untuk pengaruh semata. Tiga kasus penyanderaan yang berujung pada tewasnya WN Kanada dan bebasnya 2 WN Malaysia dan Indonesia membuat perairan ini masih rawan walaupun kecaman internasional sudah dilemparkan ke Abu Sayyaf (Djelantik, 2016).

Kemudian pada Selat Malaka, sebagai wilayah strategis tentunya secara geopolitik merupakan jalur perairan yang menghubungkan wilayah Samudera Hindia dengan Laut Cina Selatan, yang dimana ini merupakan jalur perdagangan Asia Tenggara dari Pasifik menuju Samudera Hindia hingga ke

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Eropa. Jalur perdagangan ke negara Asia Selatan seperti India dapat diperpendek jalur tempuhnya melalui selat Malaka. Namun, ancaman pembajakan masih ada ketika pada tahun 2014 ada 4 pembajak dari Aceh yang menahan kapal asal Thailand 213 MOO8 Tamban Hin Muong Suvarnabhumi ROI (Fathun, 2019). Tindakan para pembajak tersebut merupakan motif ekonomi, hal ini membuat bahwa lokalisasi pembangunan berkelanjutan di wilayah perbatasan perlu ditingkatkan. Dan tentunya ini dapat menjadi salah satu konten negosiasi ARF dalam penetapan solusi di ISM on MS berikutnya pada tahun 2021. Menurut IMO, laut selat Malaka menghadapi kasus pembajakan serius dengan angka 108 kasus perompakan pada tahun 2015 dan 72% lalu lintas perdagangan internasional terancam (Djelantik, 2016).

Umumnya, karena belum ada konsensus atau *landmark* yang bisa menjadi acuan dalam keamanan maritim, diplomasi yang dilakukan semuanya memiliki kesamaan ciri khas yaitu keamanan maritim merupakan konstruksi sosial yang dianut oleh negara dalam menindak kebijakan sekuritisasi maritim baik secara militer maupun nonmiliter yang transnasional dan tidak terikat pada batas-batas wilayah negara (Fathun, 2019). Usaha seperti cuci uang dan sebagainya diperketat dan dalam hal ini efisiensi kerjasama lembaga antar pemerintah harus lebih cepat untuk melakukan tindakan remedial atau diplomasi preventif yang proaktif. Kasus ini sendiri ditangani melalui solusi *grand strategy* yang merupakan arti dari penegakan hukum, stabilitas, dan strategi pemerintah untuk melakukan kontrol (Permono, 2019). Kontrol ini dilakukan untuk mencegah adanya pencapaian secara ideologis maupun politis dalam konteks keamanan maritim. ARF melalui ISM on MS menetapkan kebijakan sekuritisasi yang aktual dan mampu mendorong paradigma diplomasi kolaboratif.

IUU Fishing dan Tinjauan Kontemporer Keamanan Maritim Indonesia

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, dengan kondisi dimana Indonesia memiliki tekanan baik dari dalam maupun dari luar untuk menjaga interdependensi dan melakukan preservasi pada kedaulatan dan keamanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim, maka Indonesia harus memulai langkah strategis dan solutif yang dapat menjaga potensi laut Indonesia dari tindakan ilegal. Salah satu permasalahan yang paling sering terjadi adalah penangkapan ikan ilegal yang secara internasional dikenal sebagai *illegal, unregulated, and unreported fishing* (*IUU Fishing*). IUU *Fishing* sendiri adalah suatu istilah yang dipergunakan secara luas dan memiliki cakupan yang multidimensional mengenai perikanan (FAO, n.d).

IUU Fishing dinilai bukanlah suatu masalah yang unik bagi Indonesia jika melihat pada status quo (Taufika, 2020), namun konsekuensi dari *IUU Fishing* sendiri apabila tidak ditangani secara berkelanjutan akan merugikan Indonesia sebab kebanyakan dari sektor perikanan dan kelautan Indonesia bersifat informal dan dipegang oleh para *smallholders*. Untuk mendalaminya OECD (2004) mengelaborasikan 3 konsekuensi utama dari IUU fishing yang apabila terjadi pada negara ekonomi berkembang akan merugikan: (1) berkurangnya sumber daya perikanan yang dapat dikelola secara efektif; (2) berkurangnya kesempatan untuk ekonomi para nelayan; dan (3) munculnya ketidakamanan pangan (*food insecurity*). Dan konsekuensi ini tentunya tidak dapat diatasi dengan strategi satu dimensi (OECD, 2004) dan memerlukan *whole-stakeholder approach* atau pendekatan pemangku kepentingan secara menyeluruh dan tidak menutup kemungkinan adanya integrasi usaha dari kerjasama level internasional.

Pada UUD 1945 pasal 4 ayat 1 menjadi landasan dasar akan kepentingan maritim Indonesia. Ketetapan agenda Indonesia akan konteks maritim terlihat kembali saat pada tahun 2017 Presiden Joko Widodo menetapkan Peraturan Presiden RI (Perpres) No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang menjadi dasar dari sekuritisasi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Adapun langkah sekuritisasi tersebut merupakan wujud kesadaran pemerintah Indonesia dalam melindungi potensi sumber daya perikanan Indonesia sebesar 9,9 juta ton per tahun dan untuk mendorong pemanfaatan sumber daya ikan yang berkelanjutan dan mengurangi *overfishing*. Perikanan memang dipandang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebagai sumber daya terbarukan, namun artikulasi kebijakan pemerintah sesuai dengan yang dimandatkan pada Peraturan Menteri KKP No. 31 tahun 2004 serta UU No. 45 tahun 2009 harus memastikan agar potensi perikanan Indonesia dimanfaatkan dengan menjaga laju ekstraksi agar proporsional dengan laju pemulihannya (Suman, Irianto, Satria, & Amri, 2016). Dari hal tersebut maka IUU fishing secara signifikan akan kontraproduktif dengan peraturan dan mandat yang telah ditetapkan sebagai norma kebijakan maritim Indonesia.

Diluar konteks hukum dan juga kebijakan, salah satu permasalahan utama adalah letak geografis dari Indonesia itu sendiri. Kondisi geografis Indonesia yang cukup strategis menghubungkan dua samudra besar dan dua benua menjadi alarm bagi Indonesia untuk membuka jalur kerjasama dan diplomasi dengan negara tetangganya dan bahkan pengarusutamaan prinsip-prinsip serta norma dalam level intra dan antar kawasan. Usaha diplomasi maritim, menjadi salah satu elemen yang memiliki intensitas penting (Anwar, 2016) dikarenakan aktor pelaku yang terlibat dalam kasus *IUU Fishing* umumnya adalah WNA sehingga membutuhkan negosiasi dan pembahasan mengenai hal strategis maupun teknis seperti yurisdiksi hukum, perjanjian keamanan perbatasan laut, dan sebagainya.

Dalam kajian keamanan maritim kontemporer, umumnya permasalahan yang dihadapi adalah konflik yang tidak bersifat terbuka, namun menurut penulis ini juga didampingi dengan adanya perdamaian negatif yang tercipta di suatu arsitektur kawasan. Tentunya identitas kebijakan luar negeri yang terkait dengan isu maritim suatu negara akan tegak lurus dengan kondisi geopolitik, serta bagaimana jalur komunikasi dan penyelesaian isu dilakukan baik antara aktor negara maupun aktor non-negara. Tentunya dalam kasus diplomasi maritim Indonesia di IORA pula, apa yang menjadi kepentingan Indonesia dibawa dengan posisi yang mempertimbangkan distribusi power di suatu wilayah maritim. Hal ini karena isu kedaulatan menjadi hal yang tidak dapat ditawar, sambil para negara yang bekerjasama menyusun norma maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mereka untuk memanfaatkan keunggulan komparatif masing-masing dalam isu maritim (Waluyo, 2020).

Kasus yang terjadi selama rentan waktu 2019-2020 cenderung naik turun, ketika Menteri Susi Pudjiastuti menjabat sebagai Menteri KKP, dari Januari 2019 hingga April 2019 terjadi penangkapan terhadap 38 kapal asing yang melakukan tindakan *IUU Fishing* dimana 15 kapal berasal dari Vietnam, 13 kapal dari Malaysia, dan 10 kapal merupakan kapal asal Indonesia (KKP RI, 2019). Yang dimana penangkapan tersebut dilakukan pada wilayah penangkapan perikanan (WPP) sektor 711, 712, 713, dan 716 yang merupakan hasil kinerja yang positif pada kuartal pertama tahun 2019. Tindakan sekuritisasi seperti penangkapan dan penghancuran kapal asing merupakan salah satu tindakan khas dari pemerintah dalam penanganan isu ini. Tindakan yang dilakukan pemerintah pun beragam, mulai dari tindakan pencegahan, penanganan agar tidak dimanipulasi oleh para kapal pencuri ikan, dan kemudian menegakan hukum dengan mengatasi kerumitan yang ada dalam konteks kasus *IUU Fishing* yang berfokus juga pada penangan kejahatan transnasional. Bahkan, dengan salah satu WPP di Indonesia yaitu WPP 715 yang memiliki nilai potensi ekonomi sebesar 3,6 miliar/ tahun maka pengawasan terhadap wilayah-wilayah vital ini perlu diperketat (Susanti, Fahrudin, & Kusumastanto, 2020).

Diplomasi Indonesia Melalui IORA pada Kasus *IUU Fishing*

IORA sadar betul bahwa kawasan samudera hindia selain daripada keuntungan geopolitik, juga menyimpan sumber daya laut yang melimpah. Sumber daya laut yang kaya akan ikan dan keanekaragaman maritim lainnya menjadi suatu identitas kerjasama intrakawasan negara-negara anggota IORA (IORA, n.d). IORA pada tahun 2018 – 2020 menetapkan kerangka kerja yang menghasilkan rencana aksi untuk isu manajemen perikanan berkelanjutan (*sustainable fisheries management*) demi melindungi 28,5 juta orang yang dipekerjakan pada sektor perikanan. 47% dari 441 titik cadangan sumber daya perikanan telah dieksploitasi dan 18% diantaranya dieksploitasi secara tidak

PERPUSTAKAAN NASIONAL

bertanggung jawab (IORA, n.d). Forum kerjasama IORA yang telah dibentuk sejak tahun 1997 memiliki tujuan utama untuk meningkatkan kesejahteraan dan kerjasama ekonomi maritim, yang dimana IORA menjadi asosiasi kerjasama dengan luas wilayah maritim terbesar ke-3 dengan 21 negara anggota dan 7 mitra dialog (Lisbet, 2016). Kerjasama maritim yang dilakukan IORA memiliki beberapa mekanisme kerja utama yang ditetapkan oleh *Jakarta Concord's Action Plan (2017-2021)* yang dijelaskan pada paragraf dibawah ini.

Ada beberapa kelompok kerja di IORA yaitu Kepala Misi Kerja (*Working Group on Heads of Mission*/WGHM); Perdagangan dan Investasi (*Working Group on Trade and Investment*/WGTI); Forum Bisnis IORA (*IORA Business Forum*/IORBF); dan Akademisi. Pertama adalah WGHM atau *Working Group on Heads of Mission* adalah kelompok kerja tertinggi yang terdiri dari kepala perwakilan misi diplomatik negara-negara IORA yang berbasiskan di Pretoria, Afrika Selatan. Adapun WGHM bertemu untuk membahas program kerja yang dipresentasikan oleh *Chair* dan dewan Menteri (*Council of Ministers*) (IORA, n.d). WGHM bertindak sebagai aktor yang mengikuti dan mengarahkan perkembangan isu-isu yang menjadi fokus dan membahas arahan strategis berikutnya. Kedua adalah WGTI atau *Working Group on Trade and Investment* adalah organ utama yang bertugas untuk membahas kerjasama dagang maritim dan investasi di IORA semenjak 1999. WGTI bekerjasama untuk membahas liberalisasi perdagangan, mengentaskan hambatan dari barang, jasa, dan investasi serta pembangunan teknologi yang dimiliki oleh negara-negara anggota IORA. WGTI juga berfungsi untuk meningkatkan *regional supply chain* dan memfasilitasi dialog pemerintahan dalam penguatan isu-isu seperti UMKM, partisipasi akademik, dan lainnya (IORA, n.d). WGTI pada tahun 2019 menetapkan beberapa rekomendasi kebijakan yaitu: (1) pengembangan hubungan P2P (*people-to-people*) dan dialog B2G (*business-to-government*) dalam menciptakan mekanisme *information sharing* antar pemerintah untuk mengentaskan permasalahan dagang dan investasi; (2) fasilitasi inovasi dan pertumbuhan ekonomi melalui kerjasama yang menarik investor; (3)

REPUBLIK INDONESIA

mengembangkan strategi *IORA Maritime Industry Strategy* untuk merealisasikan potensi ekonomi maritim yang besar; dan (4) memajukan agenda kesetaraan gender dalam penguatan ekonomi melalui 7 prinsip kunci IORA serta menciptakan ekosistem kebijakan yang memajukan peran perempuan dan reformasi kebijakan lain berdasarkan rekomendasi UN WOMEN (IORA, 2019).

Ketiga adalah forum bisnis IORA atau IORBF (*IORA Business Forum)* merupakan media untuk para pelaku bisnis di negara-negara IORA untuk berinteraksi. Para perwakilan bisnis ini juga membahas berbagai upaya yang bisa dilakukan untuk merekomendasikan [pemerintah negara anggota untuk akselerasi perdagangan intrakawasan IORA. Forum ini juga membahas mengenai pentingya peran sektor swasta dalam mempromosikan kerjasama yang berkelanjutan serta implementasi yang berasaskan kerjasama. Adapun kerjasama yang dimaksud adalah kolaborasi dengan *Global Trade Review* (GTR) untuk membahas tantangan dan peluang bisnis di IORA (IORA, n.d). IORBF juga mengadakan acara jejaring bisnis, dan juga berbagai acara seperti pengembangan kapasitas bisnis dan pelatihan untuk para aktor bisnis dalam mempelajari koordinasi kebijakan dagang dan mengembangkan nilai perdagangan. IORBF pada 2017 mengadopsi deklarasi berjudul "*Joint Declaration on the IORA Business Community to Build Partnerships for a Sustainable and Equitable Economic Growth"* di Jakarta.

Terakhir adalah akademisi yang memiliki tugas untuk melakukan pengkajian kebijakan dan pengembangan penelitian kemaritiman dalam mendukung riset kebijakan berdasarkan IPTEK. Dalam bidang ini, kelompok kerja ini fokus pada pengembangan pengetahuan melalui publikasi di dua jurnal utama yang dimiliki oleh IORA yang berisi penelitian yang relevan serta membahas berbagai isu tematik dan spesifik. Diplomasi maritim Indonesia tentu tidak terlepas dari kepentingan politik Indonesia, oleh karena itu Pemerintah RI (Pemri) selalu menegaskan bahwa kepentingan Indonesia sebagai penghubung kawasan Asia Timur dan Samudera Hindia harus dijunjung tinggi. Visi *Global Maritime Fulcrum* (GMF) yang ditekan oleh Presiden Joko Widodo juga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merupakan kekuatan Indonesia juga sebagai negara non-blok (Akbar, Subagyo, & Oktaviani, 2020) yang menjaga keamanan maritim sambil menggandeng teman baru dan menjaga relevansi diplomasi *middle power* dengan *status quo.*

Kawasan Samudera Hindia adalah kawasan yang paling sulit dimengerti. Adapun alasannya adalah dikarenakan kawasan ini terhubung dan bersinggungan dengan Arab, Timur Tengah, Afrika, Sub-Sahara, dan Asia Selatan (Gupta, 2010). Oleh karena itu sangatlah besar potensi yang perlu dimanfaatkan ditengah proyeksi kekuatan geopolitik yang bersaing di kawasan samudera Hindia. Indonesia dibawah pemerintahan Joko Widodo betul-betul mengedepankan dialog kerjasama maritim seperti yang dibahas sebelumnya. Perubahan paradigma kebijakan Indonesia dalam diplomasi maritim membuat Indonesia ingin memposisikan polugri maritimnya sebagai negara yang hidup dari laut (*sea-based*) ketimbang hidup dari sumber daya di darat (*land-based*) (Rezasyah, 2017). Presiden Jokowi dalam beberapa kesempatan terus mengedepankan bahwa laut adalah ujung tombak kedaulatan dan menyimpan ekonomi yang memakmurkan bangsa Indonesia. Jadi kita bisa lihat bahwa visi Indonesia untuk menjadi poros maritim menjadi konten utama dalam diplomasi maritim di IORA. Ancaman ketidakamanan maritim seperti kasus IUUF tentu mendorong posisi Indonesia dalam menciptakan visi maritim dunia yang diadopsi melalui Perpres No. 16 tahun 2017.

Indonesia menjadi ketua (*chairman*) IORA pada tahun 2015, Indonesia selama masa kekuasaannya di IORA membawa agenda untuk membawa agenda maritim nasional dalam melakukan reorientasi pandangan maritim di Samudera Hindia (Putri, 2018). IUUF tidak ditangani sebaik jaman sekarang sebelum masa pemerintahan Presiden Jokowi, perlu diketahui bahwa kejahatan transnasional telah ter-proliferasi dengan cepat pada saat itu oleh karena kurang kuatnya kebijakan negara dalam aktualisasi gagasan maritim Indonesia (Septaria, 2016). Total 301 kapal asing yang ditangkap pada tahun 2018 saat sedang melakukan IUUF tidak hanya satu-satunya ancaman, namun IUUF juga sering dilakukan oleh nelayan domestik Indonesia yang jumlahnya 138 pakal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang tertangkap oleh KKP (Lestari, Putra, & Larasuci, 2019). Oleh karena itu, Indonesia melalui keketuaannya yang bertemakan "*Strengthening Maritime Cooperation in a Peaceful and Stable Indian Ocean*" pada tahun 2015-2017 menghasilkan beberapa keputusan: (1) Pertama, IORA membentuk *concord* sebagai hasil konkrit setelah IORA bekerja selama 20 tahun dan mencoba berbagai usaha *restart* oleh *chair* sebelumnya; (2) penguatan regionalisme melalui KTT IORA yang memajukan isu lintas sektoral dan *institution-building*; dan melakukan kegiatan teknis konkrit yang melibatkan pemangku kepentingan dari kementerian maupun lembaga (Kemlu RI, 2019).

Pasca Indonesia selesai menjalankan keketuaan IORA pada tahun 2017, Indonesia tentunya memerlukan penguatan kerjasama teknis apalagi dalam pengentasan IUUF. Dalam mengukur keberhasilan solusi mengatasi IUUF, Indonesia melalui IORA pasca keketuaannya dapat mengintegrasikan norma yang dibentuk ke kerangka kerjasama ASEAN. Untuk membuktikannya, ASEAN memiliki berbagai kemitraan antar kawasan seperti melalui mekanisme ARF yang juga membahas agenda keamanan maritim. Sehingga dalam hal ini IORA dan ASEAN dapat belajar dari IORA, dan penting untuk regionalisme ASEAN dan memperhatikan kawasan Samudera Hindia yang secara geopolitik dan geografis bersinggungan dengan ASEAN, terutama pada isu non-tradisional tadi (Bhattacharyya, 2010). Indonesia dapat meneruskan *institutional building* yang tidak akan hilang dalam mengentaskan IUUF. Beragamnya derajat kepentingan politik, ekonomi, dan militer berbagai negara di IORA juga membuat IORA harus belajar dari ASEAN yang masih dapat mempertahankan ASEAN Way di tengah beragamnya derajat kepentingan tersebut. Chew (2011) menganggap suatu kerjasama maritim sangatlah erat hubungannya dengan konteks lain karena maritim merupakan media komunikasi ide dan pertukaran budaya di masa lampau. Kekuatan dari hubungan inilah juga yang menjadi visi Jokowi untuk mengembangkan diplomasi maritim Indonesia melalui IORA serta penguatan investasi di pelabuhan laut dan infrastruktur perikanan dalam meraih keuntungan absolut dari kerjasama maritim (Connelly, 2015).

REPUBLIK INDONESIA

Warga lokal yang hidupnya erat dengan laut menjadi perhatian khusus terutama pada konteks pembangunan nasional. IUUF merampas mata pencaharian para warga lokal yang bergantung di pantai sehingga Indonesia melalui IORA mendorong terus gagasan ZOPFAN atau zona wilayah maritim IORA yang lebih "damai, aman, bebas, dan netral (Rezasyah, 2017). Interaksi semacam inilah yang diharapkan dapat menciptakan identitas IORA yang telah terlokalisasi dengan baik dan menciptakan *sense of belonging* masyarakat dalam bersama-sama melawan IUUF. Kerjasama regional yang sekarang cenderung memiliki *statecraft* yang berorientasi pada manusia dan agenda keamanan manusia yang semakin kencang (*human security*) membuat interaksi identitas ini penting (Naidu, 2016). IUUF yang terus dilawan Indonesia juga memberikan suatu pemahaman bahwa dalam konstelasi pengamanan maritim dan diplomasi yang dilakukan memerlukan rasionalisasi. Rasionalisasi disini adalah baik dalam konteks kebijakan domestik maupun eksternal mempertimbangkan potensi dan kapitalisasi yang ada di level nasional dan kekuatan hukum yang memandatkan hal demikian (Wicaksana, 2017). Indonesia melalui lima pilar yang ditetapkan dalam membangun budaya poros maritim dunia juga mengalami tantangan dari situasi politik regional yang ada. IUUF yang dilaksanakan oleh *non-state actor* (walaupun banyak juga yang *state-sponsored* seperti apa yang dilakukan Tiongkok di Laut Cina Selatan) membuat Indonesia harus sensitif kepada dimensi kerjasama lainnya yang lekat dengan sifat holistik dari konflik maritim itu sendiri. Faktor kedekatan satu negara dengan negara lain dalam menghindari konflik dan menciptakan *balance of power* membuat Indonesia harus menggemakan *nation understanding* (Putri, 2016) – untuk mengelola negosiasi. Dan adanya *nation understanding* ini bisa dibawa dari IORA dimana para negara sama-sama mengerti betul dampak IUUF dan meresonansikan gagasan tersebut agar menjadi *norm-setting* di ASEAN yang menjadi aktor vital dan mitra dari IORA.

Internalisasi norma di IORA juga menjadi prioritas Indonesia, adapun norma yang dimaksud adalah bagaimana para negara anggota IORA yang

UNIVERSITAS PERTAHANAN
REPUBLIK INDONESIA

kebanyakan adalah negara berkembang dapat membangun jembatan dan mengedepankan kolaborasi yang sesuai. Negara berkembang membutuhkan sumber daya dan kapitalisasi yang efektif sehingga kolaborasi demikian (mirip dengan kontekstualisasi Kerjasama Selatan-Selatan) diperlukan oleh negara-negara tersebut. Institusionalisasi yang ada di IORA harus memajukan prinsip dan langkah dimana para negara juga membawa para kelompok kerja di IORA untuk memperluas cakupan kebijakan. Cakupan kebijakan itu sendiri tidak boleh hanya serta merta diperluas dengan kajian akademik maupun pengembangan kebijakan tetapi juga melalui lokalisasi hukum internasional. Hal ini berkaca dari ASEAN yang mampu bertahan dengan tatanan *rule-based order*-nya. Karena apabila IORA tidak memiliki suatu tatanan demikian maka IORA akan menjadi kerjasama pasif yang kurang menguntungkan dan tidak ada kepatuhan dari para negara-negara. Diplomasi maritim Indonesia juga harus menciptakan *vocabulary* yang dapat digunakan oleh para aktor negara di IORA untuk berkomunikasi dan mengimplementasikan kebijakan anti IUUF di negara mereka. Serta intensitas kerjasama juga harus didorong dengan eksplorasi insentif yang menguntungkan.

Refleksi Keketuaan Indonesia di IORA 2015-2017 sebagai Usaha Diplomasi Maritim di Indo-Pasifik

Keketuaan Indonesia di IORA tentunya telah membawa pengaruh yang cukup signifikan untuk diplomasi maritim Indonesia. Visi maritim dibawah Presiden Jokowi yang merupakan bukti pengembangan dari konsep wawasan nusantara membuat strategisasi maritim harus melibatkan semua aktor dalam pendekatan yang kolaboratif. Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang salah satunya bertujuan untuk menentang IUUF dapat kita lihat sebagai salah satu usaha untuk mendorong isu kerjasama maritim non-konvensional dan integrasi deteksi dini bersama para aktor. Indonesia sebelumnya telah menerbitkan UU No. 32 tahun 2014 mengenai kelautan, dan UU ini memberikan lanskap yang baik untuk koordinasi antar lembaga pemerintahan dalam keamanan laut, sehingga kejahatan laut menurun 90% (Ayuningtyas, 2018).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain daripada itu, Indonesia juga memiliki kepentingan akan pengembangan *blue economy* pada tahun 2015 telah terbentuk melalui *IORA Blue Economy Core Group*. Adapun peran kelompok ini adalah untuk proses konsultatif yang digunakan Indonesia untuk meningkatkan pertumbuhan PDB di Samudera Hindia melalui ekonomi laut yang aman dan berkelanjutan, serta untuk mendorong pembangunan kapasitas teknis dari IORA (Ayuningtyas, 2018). Prinsip IORA sebagai suatu organisasi yang berasaskan *open regionalism* serta pertumbuhan keanggotaan sendiri bahkan masih menghadapi beberapa kritik. Tantangan seperti kurang jelasnya pencapaian objektif dan keseragaman pandangan para negara anggota IORA, dimana negara-negara *Small Island Developing States* (SIDS) lebih menekankan pada permasalahan perubahan iklim dan lingkungan maritim, sementara Australia, India, dan Afrika Selatan lebih kepada isu keamanan maritim dalam konteks tradisional (Prasetyo, 2016).

Kedepannya, ketidaksinergisan seperti itu tentunya harus diatasi dengan penetapan pandangan yang konsisten, dimana rencana aksi/ strategisasi diharapkan bersifat saling memotong (*cross-cutting*) agar setiap permasalahan yang bersinggungan memiliki solusi komprehensif yang tepat. Indonesia sendiri sebenarnya masih memiliki banyak PR untuk pengembangan infrastruktur kelautan dalam mendukung penegakan keamanan terhadap masalah IUUF. Indonesia juga harus mendorong agar nantinya penyelesaian masalah dan pelaksanaan solusi konkrit harus menghubungkan konektivitas antar negara dengan memanfaatkan pola dari visi maritim global Indonesia. Pola ini nantinya dapat menjadi suatu modal untuk Indonesia menjalin dari level bilateral terhadap negara-negara lain di IORA. Adanya IORA tentu dapat menjawab urgensi dimana dunia membutuhkan platform kerjasama antar kawasan tunggal untuk menghadapi masalah kontemporer kelautan. Adanya kejahatan seperti IUUF tentu membuat masalah multidimensional akan terjadi ditambah dengan fakta bahwa kawasan IORA saat ini menjadi arena pertarungan geopolitik para *major power* (Setiyanto, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KESIMPULAN

Diplomasi maritim yang dilakukan pemerintah Indonesia melalui IORA tentunya dalam konteks implikasi manajerial akan menghasilkan beberapa narasi berikut ini: (1) pemerintah sebagai aktor harus mampu menggunakan *multitrack diplomacy* yang dimana mampu memperbaharui paradigma kebijakan maritim yang sudah usang sejak zaman adanya ICP; (2) masyarakat menjadi aktor terdepan dari orientasi kebijakan yang ada karena IUUF dapat menimbulkan ketidakamanan pangan serta kemiskinan; (3) IORA harus menjadi *bridge-builder* bersama ASEAN dalam menciptakan Indo-Pasifik yang damai dan aman maritimnya; (4) Indonesia pada era pasca keketuaan IORA 2015-2017 diharapkan melalui ASEAN *chairmanship* pada tahun 2023 dapat mempertimbangkan isu kerjasama antar kawasan ASEAN – IORA yang lebih konkret melawan IUUF; dan (5) improvisasi kerjasama diperlukan dalam membawa deklarasi politik normatif dari Jakarta Concord ke aksi yang berkelanjutan dalam mencapai SDGs 2030. Tentunya ancaman keamanan maritim kontemporer akan terus berubah seiring dengan jaman, sehingga resiliensi dan ketahanan para aktor dalam solusi yang multisektoral diperlukan. Melalui keketuaan Indonesia di IORA, dapat dipelajari beberapa hal penting sebagai berikut: (1) IORA perlu menghasilkan solusi yang lebih konkrit lagi; (2) ASEAN harus membuka kerjasama antar kawasan dengan IORA; (3) Indonesia harus melibatkan konsultasi dengan para aktor non-negara dalam formulasi kebijakan; (4) pengarusutamaan sentralitas ASEAN yang berdasarkan prinsip *rule-based order* dalam tatanan rezim maritimnya; dan (5) mengedepankan solusi yang melibatkan pentahelix dan inovasi berkelanjutan. Indonesia tentunya harus memainkan diplomasi preventif dan rasionalisasi akan faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi sekuritisasi dan diplomasi maritim yang dilakukan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

REFERENSI

Akbar, T.H., Subagyo, A., & Oktaviani, J. (2020). Realisme Dalam Kepentingan Nasional Indonesia Melalui Forum Konferensi Asia Afrika (KAA) Dan Gerakan Non Blok (GNB). *Jurnal Dinamika Global, 5*(1), 123-129.

Anwar, S. (2016). MEMBANGUN KEAMANAN MARITIM INDONESIA DALAM ANALISA KEPENTINGAN, ANCAMAN, DAN KEKUATAN LAUT. *Jurnal Pertahanan, 6*(3), 69-89. doi:http://dx.doi.org/10.33172/jpbh.v6i3.315

ARF. (2009). *ASEAN Regional Forum Vision Statement.* Phuket: ASEAN Regional Forum.

Ayuningtyas, D. (2018). Kepentingan Indonesia Dalam Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahun 2015. *eJournal Ilmu Hubungan Internasional, 6*(1), 1-14.

Bateman, S. (2005). *Future Unknown: The Terrorist Threat to Australian Maritime Security.* Canberra: Australian Strategic Policy Institute.

Bhattacharyya, A. (2010). "Understanding security in regionalism framework: ASEAN maritime security in perspective. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India, 6*(2.).

Brewster, D. (2016). *Indo-Pacific Maritime Security: Challenges and Cooperation.* Canberra: National Security College.

Connelly, A. L. (2015). Sovereignty and the Sea: President Joko Widodo's Foreign Policy Challenges. *Contemporary Southeast Asia, 37*(1).

Damayanti, A. (2017). Regional Maritime Cooperation in Maintaining Maritime Security and Stability: A Test Case for ASEAN Unity and Centrality. *Journal of ASEAN Studies, 5*(2), 119-134. doi:10.21512/jas.v5i2.1888

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Djelantik, S. (2016). Sekuritisasi dan Kerjasama ASEAN dalam Meningkatkan Keamanan di Perairan Kawasan. *Jurnal Studi Global & Strategis, 10*(2), 186-203.

Fajriah, A. N., & Latifah, E. (2018). Peran ASEAN Dalam Menanggulangi Terorisme di Laut Sebagai Ancaman Terhadap Keamanan Maritim. *Beli Ac Pacis: Jurnal Hukum Internasional, 4*(1), 21-32.

FAO. (2016). *Illegal, unreported, and unregulated fishing.* New York: Food and Agriculture Organization.

FAO. (n.d). *What is IUU fishing?* Dikutip Januari 29, 2020, from Food and Agriculture Organization: http://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/

Fathun, L. M. (2019). ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Strait. *Insignia Journal of International Relations, 6*(1), 50-63. doi:https://doi.org/10.20884/1.ins.2019.6.1.1414

Fathun, L. M. (2019). ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Strait. *Insignia Journal of International Relations*, 50-63.

Gupta, M. (2010). Researching the Indian Ocean Region. In *Indian Ocean Region. The Political Economy of the Asia Pacific.* New York: Springer.

Hasugian, M. R. (2019, Oktober 29). *Menlu Retno Sebut 4+1 Prioritas Politik Luar Negeri RI 2019-2024*. Dikutip Januari 29, 2021, from Tempo.Co: https://dunia.tempo.co/read/1265955/menlu-retno-sebut-41-prioritas-politik-luar-negeri-ri-2019-2024/full&view=ok

IORA. (2019). *Modernising Trade in the Indian Ocean Rim Conference.* Durban: Indian Ocean Rim Association. Dikutip from

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://www.iora.int/media/24133/report-modernising-trade-conference-web-min.pdf

IORA. (n.d). *Fisheries Management*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/priorities-focus-areas/fisheries-management

IORA. (n.d). *Indian Ocean Rim Business Forum (IORBF)*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/structures-mechanisms/mechanisms/indian-ocean-rim-business-forum-iorbf

IORA. (n.d). *IORA Workshop on Regional strategy to address issues of sustainable management and development of fisheries resources in the Indian Ocean rim region*. Dikutip April 29, 2021, from United Nations Ocean Conference: https://oceanconference.un.org/commitments/?id=18226

IORA. (n.d). *Working Group on Heads of Mission (WGHM)*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/structures-mechanisms/mechanisms/working-group-on-heads-of-mission-wghm

IORA. (n.d). *Working Group on Trade and Investment (WGTI)*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/structures-mechanisms/mechanisms/working-group-on-trade-investment-wgti

Jelita, I. N. (2020, Oktober 14). *Kapal Vietnam Masih Marak Lakukan Illegal Fishing di Natuna*. Dikutip April 25, 2021, from Media Indonesia: https://mediaindonesia.com/ekonomi/352669/kapal-vietnam-masih-marak-lakukan-illegal-fishing-di-natuna

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Juliawati, T. M. (2018). Upaya Indonesia Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo. *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional, 6*(3), 1389-1404.

Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 13*(1), 111-129. doi:10.22146/jsp.10970

Kemlu RI. (2019, April 8). *Indian Ocean Rim Association*. Dikutip April 29, 2021, from Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia: https://kemlu.go.id/portal/id/read/167/halaman_list_lainnya/indian-ocean-rim-association

KKP RI. (2019, April 11). *KINERJA PENGAWASAN KKP SEPANJANG TRIWULAN 1/2019 TUNJUKKAN CAPAIAN POSITIF*. Dikutip Januari 30 , 2021, from Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan: https://kkp.go.id/djpsdkp/artikel/10030-kinerja-pengawasan-kkp-sepanjang-triwulan-1-2019-tunjukkan-capaian-positif

Leonard, A. E. (2019). The ASEAN Way to Asia-Pacific Security Community. *Jurnal Sentris KSMPMI, 1*, 22-31.

Lestari, D. I., Putra, A. R., & Larasuci, A. Y. (2019). The main consequences of continued illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing within Indonesian waters for maritime security actors and coastal communities. *Research Society and Development, 9*(1).

Lisbet. (2016, Oktober). Indian Ocean Rim Association Concord dan Kepentingan Nasional Indonesia. *Majalah Info Singkat Hubungan Internasional, 3*(20).

Mière, C. L. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century*. New York: Routledge.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Naidu, G. V. (2016). Indian Ocean Region: Need to Step-up Cooperation. In V. Sakhuja, & K. Narula, *Maritime Safety and Security in the Indian Ocean.* New Delhi: Vij Books India.

OECD. (2004). *Fish Piracy: Combating Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing.* Paris: OECD Publishing.

Permono, P. (2019). Abu Sayyaf Group in Southern Philippines After Bangsamoro Autonomous Region in Muslim Mindanao. *Jurnal Studi Global Strategis, 13*(2), 109-122.

Prasetyo, S. A. (2016). Indonesia's Chairmanship of IORA 2015-2017 and Beyond. *Jurnal Kajian Wilayah, 7*(1), 59-68. doi:10.14203/jkw.v7i1.766

Pratama, O. (2020, Juli 2020). *Konservasi Perairan Sebagai Upaya menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia.* Dikutip Januari 29, 2021, from Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut KKP RI: https://kkp.go.id/djprl/artikel/21045-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia#:~:text=Terbentang%20dari%20Sabang%20hingga%20Merauke,km2%20adalah%20Zona%20Ekonomi%20Eksklusif.

Putri, B. (2018). Indonesia's Role in the Indian Ocean Region Cooperation: Post-IORA Chairmanship Strategies. *OISAA Journal of Indonesia Emas, 1*(2), 110-124.

Rezasyah, T. (2017). Indian Ocean Rim Association (IORA) As Strategic Factor in Shaping Indonesia's Imagined Community As An Archipelagic Country. *AEGIS: Journal of International Relations, 1*(2), 210-216.

Ridho, M., & Sudirman, A. (2020). Signifikansi Keamanan Maritim di ASEAN. *Mandala: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 165-182. doi:http://dx.doi.org/10.33822/3

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Septaria, E. (2016). IUU Fishing in Indonesia, Are ASEAN Member State Responsible For? *International Journal of Marine and Coastal Law, 11*(4).

Setiyanto, A. (2017). Strengthening Indonesia's Role In Indian Ocean Through IORA. *Jurnal Pertahanan, 3*(1), 15-32. doi:10.33172/jp.v3i1.156

Severino, R. C. (2006). *Southeast Asia in Search of an ASEAN Community: Insights from the former ASEAN Secretary General.* Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Sheehan, J. J. (2006, February). The Problem of Sovereignty in European History. *The American Historical Review, 111*(1). doi:10.1086/ahr.111.1.1

Shie, T. R. (2004). Ports in a Storm? The Nexus between Counterterrorism, Counter proliferation, and Maritime Security in Southeast Asia. *Issues and Insights, 4*(4).

Singh, A. (2017). A Rule Based Maritime Order in the Indo-Pacific: Aligning the Building Blocks. *Regional Outlook Paper, 57*.

Suman, A., Irianto, H. E., Satria, F., & Amri, K. (2016). POTENSI DAN TINGKAT PEMANFAATAN SUMBER DAYA IKAN DI WILAYAH PENGELOLAAN PERIKANAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA (WPP NRI) TAHUN 2015 SERTA OPSI PENGELOLAANNYA. *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia, 8*(2), 97-110. doi:http://dx.doi.org/10.15578/jkpi.8.2.2016.97-100

Susanti, A., Fahrudin, A., & Kusumastanto, T. (2020). DAMPAK EKONOMI AKIBAT IUU FISHING PERIKANAN TANGKAP PELAGIS BESAR DI WPPNRI 715. *Jurnal Sosial Ekonomi KP, 15*(2), 135-144. doi:http://dx.doi.org/10.15578/jsekp.v15i2.8178

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Taufika, R. (2020). Latent Securitisation of Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing in Indonesia. *Global: Jurnal Politik Internasional, 22*(1), 26-53. doi:10.7454/global.v22i1.488

Waluyo, B. (2020). China dan Vietnam: Ketiadaan Konflik Terbuka di Laut Cina Selatan. *Jurnal Dinamika Global. 5*(2).

Wee, J. Y. (2008). Maritime Terrorism Threat in Southeast Asia and Its Challenges. *Journal of the Singapore Armed Forces, 43*(2), 32-44. 319-333

Wicaksana, S. W. (2017). Nilai Strategis Indian Ocean Rim Association Bagi Indonesia Dalam Penerapan Poros Maritim Dunia Tahun 2015. *Jurnal Online Mahasiswa FISIP, 4*(1), 1-10.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DIPLOMASI MARITIM INDONESIA TERHADAP TIONGKOK UNTUK MEWUJUDKAN VISI POROS MARITIM DUNIA PADA PEMERINTAHAN JOKO WIDODO (2015-2019)

SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat
untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Politik
pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Andalas

Oleh:

ALRIZQAN KING ALVERHEN
1710853003

Pembimbing 1: Dr. Muhammad Yusra. S. IP. MA
Pembimbing 2: Rifki Dermawan, S. Hum, M.Sc

JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ANDALAS
2022

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan upaya Diplomasi Maritim yang dilakukan oleh Indonesia terhadap Tiongkok dalam rangka mewujudkan visi Poros Maritim Dunia pada pemerintahan Presiden Joko Widodo. Dengan besarnya potensi kemaritiman yang dimiliki oleh Indonesia, Presiden Joko Widodo menempatkan sektor maritim sebagai prioritas utama pembangunan. Tiongkok sebagai negara yang memiliki kekuatan maritim yang kuat menjadi potensi untuk mendukung visi Poros Maritim Dunia. Penelitian ini dianalisis dengan menggunakan kerangka konseptual diplomasi maritim yang dikemukakan oleh Christian Le Mière yang dikategorikan menjadi tiga bagian, yaitu Diplomasi Maritim Kooperatif, Diplomasi Maritim Persuasif, dan Diplomasi maritim koersif. Jenis penelitian yang digunakan ini adalah penelitian kualitatif yang menekankan pada pencarian makna yang terjadi dalam kehidupan sosial. Berdasarkan kerangka konseptual Christian Le Mière menemukan bahwa upaya yang dilakukan Indonesia dalam mewujudkan visi Poros Maritim Dunia pada pemerintahan Presiden Joko Widodo cenderung menggunakan Diplomasi Kooperatif berupa kunjungan kenegaraan. Sedangkan upaya lain Indonesia hanya berwujud *showing the flag* dan kegiatan lainnya berupa pengejaran, penghalauan, dan penangkapan.

Kata kunci: Indonesia, Tiongkok, Maritim, Diplomasi

UNIVERSITAS ANDALAS
UNTUK KEDJAJAAN BANGSA
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ABSTRACT

This study aims to describe the maritime diplomacy efforts conducted by Indonesia to Tiongkok in order to realize the visi Poros Maritim Dunia in the Joko Widodo administration. With the huge maritime potential possessed by Indonesia, President Joko Widodo places the maritime sector as a top priority for development. Tiongkok as a country that has a strong maritime power become potential to support Visi Poros Maritim Dunia. This research is analyzed using the conceptual framework of maritime diplomacy proposed by Christian Le Mière which is categorized into three parts, namely cooperative maritime diplomacy, persuasive maritime diplomacy, and coercive maritime diplomacy. This type of research is qualitative research which emphasizes the search for meaning that occurs in social life. Based on the conceptual framework, Christian Le Mière found that the efforts made by Indonesia in realizing the vision of the World Maritime Axis in the Joko Widodo administration tended to use cooperative diplomacy in the form of state visits. Meanwhile, Indonesia's other efforts are only in the form of showing the flag and other activities in the form of chasing, dispelling, and arresting.

Keywords: Indonesia, China, Maritime, Diplomacy

UNIVERSITAS ANDALAS
UNTUK KEDJAJAAN BANGSA
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diplomasi Pertahanan Militer Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional: Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia

Muhammad Samy dan Jayanti Aarnee Kusumadewi
Universitas Airlangga

Abstrak

Posisi geografis Indonesia yang terletak di antara dua samudera dan jalur-jalur pelayaran tersibuk di dunia menjadikannya posisi yang strategis. Potensi ini pun dimaksimalkan pada era Presiden Joko Widodo melalui visi Poros Maritim Dunia. Salah satu aspek krusial dalam mewujudkan gagasan ini adalah sektor keamanan. Perairan Indonesia menghadirkan sejumlah rintangan tersendiri, seperti perompakan, terorisme, dan kejahatan transnasional. Untuk menghadapi permasalahan tersebut, salah satu upaya yang digencarkan Indonesia adalah melalui diplomasi pertahanan maritim dalam bentuk kerjasama, baik secara bilateral maupun multilateral. Tulisan ini akan menjelaskan lebih lanjut mengenai bentuk dan implikasi diplomasi pertahanan yang dimaksud, serta mengapa hal tersebut menjadi pilihan kebijakan luar negeri yang diintensifkan dalam menanggapi isu keamanan di perairan Indonesia. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, ditemukan bahwa intensifikasi diplomasi pertahanan maritim dilakukan mengingat terbatasnya kapabilitas sistem pertahanan yang dimiliki Indonesia dalam merespon ancaman maritim dan non-tradisional. Atas konsiderasi tersebut, pengambilan langkah ini menjadi tindakan yang rasional bagi Indonesia untuk mengompensasi kekurangan tersebut.

Kata kunci: Indonesia; PMD; Diplomasi Pertahanan Maritim; Keamanan Non-Tradisional; Keamanan Maritim

Sitting between two world's biggest oceans and bussiest shipping lanes, Indonesia's geographic positioning has given it a very strategic leverage. Such potential is then stressed out during the era of President Joko Widodo with his vision of Global Maritime Fulcrum. One of the crucial aspects needed for optimalization of this idea is security. Indonesian waters have been known to be quite hostile due to tt hreats such as piracy, terrorism, and transnational crimes. A series of maritime defense diplomacy thus have been initiated and intensified—along with other means—to counter them, both bilateral and multilateral in form. This article would elaborate more on the manifestation and implications of those actions made, and why Indonesia specifically focused more on Its maritime defense diplomacy. Based on the findings, it is then revealed that such diplomatic move can be owed to Indonesia's lacking defense system—making diplomacy a rational alternative to compensate for Its flaw in capacity.

Keywords: *Indonesia;* PMD*; Maritime Defense Diplomacy; Non-Traditional Threat; Maritime Security*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulaun terbesar di dunia dengan luas wilayah laut sebesar 3,25 juta Km^2. Selain itu, Indonesia juga memiliki posisi geografis yang strategis karena terletak di antara dua samudra besar, yaitu Pasifik dan Hindia, dan dilewati oleh sejumlah jalur pelayaran tersibuk di dunia, seperti Selat Malaka dan Laut Sulawesi. Lantas, besar potensi bagi Indonesia untuk mendapat keuntungan ekonomis bila terdapat pengembangan yang lebih intensif dalam sektor jasa pelayaran dan perhubungan laut. Optimalisasi kedua sektor tersebut kemudian menjadi salah satu area prioritas kebijakan luar negeri Indonesia pada era kepemimpinan Joko Widodo. Tujuan dari hal tersebut dimanifestasikan dalam narasi untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Visi ini dicanangkan sebagai respon terhadap dinamika internasional kontemporer, yang mana konsentrasi kekuatan ekonomi dunia mulai bergeser menuju wilayah Asia. Dengan demikian, Indonesia merupakan salah satu negara di kawasan tersebut yang turut berpeluang besar memanfaatkan momentum ini. PMD memiliki setidaknya lima pilar utama yakni ekonomi maritim, infrastruktur maritim, konektivitas maritim, budaya maritim, diplomasi maritim, serta pertahanan maritim (Mundayat et al. 2018). Dua poin terakhir, yang akan menjadi fokus dari tulisan ini, adalah bagian yang tidak kalah krusial dalam pewujudan PMD.

Letak Indonesia yang strategis menjadikan perairannya rentan terhadap berbagai jenis ancaman, termasuk ploriferasi ancaman keamanan non-tradisional. Ancaman keamanan non-tradisional sendiri dapat didefinisikan sebagai tantangan terhadap kelangsungan hidup yang berasal dari unsur-unsur non-militer yang meliputi, namun tidak terbatas pada terorisme, tindakan kriminal transnasional, dan kelangkaan sumber daya alam (Caballero-Anthony 2016). Pemerintah Indonesia telah mengidentifikasi sejumlah isu keamanan yang umumnya kerapkali muncul. Beberapa di antaranya seperti perompakan di laut, terorisme, *illegal fishing*, dan penyelundupan telah memiliki sejarah panjang di perairan Indonesia, khususnya di wilayah Laut Natuna, Laut Sulu-Sulawesi, dan Selat Malaka. Prevalensi ancaman keamanan non-tradisional di wilayah-wilayah ini memiliki implikasi politik, ekonomi dan keamanan yang dapat menghambat pewujudan visi Indonesia untuk menjadi PMD (Kementrian Pertahanan Republik Indonesia 2015). Hal tersebut dikarenakan ancaman-ancaman yang telah disebutkan sebelumnya dapat mempengaruhi keamanan dan keselamatan pelayaran serta mengganggu proses distribusi sumber daya maritim Indonesia (Luhulima 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Salah satu strategi yang digunakan Indonesia dalam mengatasi berbagai ancaman yang ada di perairan Indonesia adalah melalui diplomasi pertahanan maritim. Secara tradisional, diplomasi pertahanan banyak dikaitkan sebagai instrumen realpolitik atau politik kekuatan/ kekuasaan. Seiring berjalannya waktu, diplomasi pertahanan pun mulai mengalami perluasan makna. Konsep ini tidak lagi hanya berfokus pada aspek yang umumnya didominasi oleh segelintir aktor internasional yang memiliki kapabilitas adidaya semata, namun mulai menginklusikan aspek yang berkaitan dengan stabilitas keamanan internasional secara keseluruhan. Dengan demikian, diskursus dalam diplomasi pertahanan pertahanan telah melampaui pembahasan mengenai unjuk kekuatan—seperti *gunboat diplomacy*—dan mulai memperhatikan kooperasi dalam lingkup yang lebih luas, baik dari cakupan aktivitas, sektor, maupun aktor. Seperti upaya-upaya pertukaran informasi, latihan gabungan, hingga koordinasi keamanan. Tujuan dan sasarannya adalah merealisasikan kebijakan luar negeri sebuah negara yaitu keamanan nasional dan internasional yang lebih luas (Cottey 2004). Dengan semakin kompleksnya kontur keamanan internasional, kini sebagian besar negara di dunia telah melakukan diplomasi pertahanan, termasuk Indonesia. Tulisan ini akan menganalisis mengapa diplomasi pertahanan maritim menjadi pilihan yang diintensifkan oleh Indonesia dalam mengatasi ancaman keamanan non-tradisional di wilayah perairannya.

Konsep Diplomasi Pertahanan Maritim

Diplomasi merupakan tindakan yang dilakukan oleh aktor hubungan internasional demi mencapai kepentingannya secara damai tanpa menimbulkan kekacauan lebih lanjut. Diplomasi seringkali diasosiasikan dengan penggunaan kekuatan non-militer yang disebut dengan *soft power* dan menjauhi segala hal yang berhubungan dengan *hard power* atau militer. Negara merupakan salah satu aktor yang banyak menggunakan diplomasi dalam usaha mencapai kepentingan nasionalnya di dunia internasional. Salah satu jenis diplomasi yang digunakan adalah diplomasi pertahanan, yakni diplomasi yang umumnya dilakukan oleh institusi pemerintahan di bidang pertahanan demi mencapai kepentingan nasional, terutama dalam bidang pertahanan dan keamanan. Konsep ini juga dapat didefinisikan sebagai pengutilisasian senjata, peralatan, dan angkatan bersenjata sebagai instrumen pencapaian kepentingan negara dalam situasi damai. Dengan demikian, menggunakan aspek militer dalam proses diplomasi bukanlah hal yang selalu berhubungan dengan peperangan atau kekerasan. Diplomasi pertahanan umumnya dilakukan dengan setidaknya melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tiga model berdasarkan intensinya: untuk mencapai 1) pembangunan kapasitas, 2) pembentukan kepercayaan, serta 3) pengembangan industri pertahanan (Mundayat et.al. 2018).

Sebagaimana yang telah dijelaskan, diplomasi pertahanan sepanjang perjalanannya telah mengalami perluasan yang signifikan, terlebih sejak tahun 1990-an. Hal ini menyebabkan adanya pergeseran paradigma dalam memaknai peranan dari elemen-elemen pertahanan, seperti pendayagunaan aparatur pertahanan—yang semula digunakan dalam konteks koersif—dalam agenda-agenda kooperatif di masa damai dengan negara atau pihak lainnya (Cottey 2004). Dalam tulisan ini, penulis mengonseptualisasikan diplomasi pertahanan di era kontemporer sebagai instrumen untuk mengurangi terjadinya konflik atau potensi kekacauan dan mendukung hubungan antar negara dalam mengembangkan kekuatannya untuk mempertahankan relevansi peranannya dalam menjaga stabilitas keamanan internasional. Intensi ini lantas menjadi pendorong pemerintahan Indonesia untuk mengintensifikasikan peranan dalam forum keamanan regional dan internasional. Menurut Cottey dan Foster (2004) diplomasi pertahanan dapat dilaksanakan dengan melakukan kegiatan-kegiatan berikut dengan negara mitra: 1) Pertemuan pejabat pertahanan militer dan sipil secara bilateral dan multilaterial; 2) Penugasan atase pertahanan; 3) Membuat perjanjian kerjasama pertahanan; 4) Melatih aparat pertahanan; 5) Pemberian rekomendasi terkait strategi pertahanan; 6) Pertemuan personil pertahanan militer dan sipil secara multilateral maupun bilateral; 7) Menerjunkan aparat pertahanan ke negara mitra; 8) Menugaskan kelompok pelatih ke negara mitra; 9) Menyediakan peralatan pertahanan bagi negara mitra; dan 10) Melaksanakan latihan gabungan.

Dalam memahami interaksi yang terjadi dibalik visi PMD, diplomasi pertahanan perlu dikontekstualisasikan dengan lebih rinci dalam kerangka kemaritiman, yakni melalui konsep diplomasi pertahanan maritim. Dengan demikian, diplomasi pertahanan maritim dapat diartikan sebagai bentuk politik internasional Indonesia yang dilakukan demi mencapai tujuan besar kemaritimannya. Dengan kata lain, diplomasi pertahanan maritim dapat dipahami sebagai kegiatan yang digencarkan untuk mencapai kepentingan keamanan maritim Indonesia: stabilitas maritim baik dalam keadaan damai maupun konflik. Konsep ini merupakan bentuk dari pemaksimalan kekuatan maritim yang dimiliki oleh Indonesia. Diplomasi tersebut dapat dilakukan dengan menggabungkan berbagai aspek, mulai dari hukum, instrumen diplomatik, hingga militer. Diplomasi maritim sendiri dapat diartikan pula sebagai turunan dari diplomasi pertahanan. Hal ini dapat dilakukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan dua cara yaitu memanfaatkan instrumen-instrumen maritim yang ada dan mengerahkan diplomat dalam menyelesaikan berbagai permasalahan dan ancaman kemaritiman Indonesia (CSIS 2018).

Ancaman Keamanan Non-Tradisional di Perairan Indonesia

Ancaman keamanan maritim non-tradisional di Indonesia memiliki beberapa bentuk dan berasal dari berbagai sumber. Beberapa di antaranya yang paling prominen adalah perompakan, terorisme, dan aktivitas kriminal transnasional. Menurut *International Maritime Organization* (IMO) perompakan di laut dapat didefinisikan sebagai tindakan menaiki kapal lain secara paksa dengan penggunaan atau ancaman penggunaan kekerasan yang bertujuan untuk merampas muatan kapal atau menahan awak dan penumpang kapal baik di laut internasional maupun di laut teritorial (IMO 2009). Dalam sebuah laporan yang diterbitkan *International Chamber of Commerce* (ICC) dan *International Maritime Bureau* (IMB) pada tahun 2020, perairan Indonesia merupakan lokasi dengan jumlah kasus perompakan terbanyak di Asia dan bahkan dunia selama beberapa tahun terakhir. Laporan tersebut menyebutkan bahwa perairan Indonesia yang berbatasan dengan wilayah negara lain yang rentan terhadap perompak adalah laut Sulu-Sulawesi. Adapun perairan internasional yang berbatasan dengan pesisir Indonesia yang rentan terhadap perompakan yaitu Selat Malaka.

Terorisme dapat didefinisikan sebagai tindakan-tindakan yang bertujuan untuk mencapai tujuan politik dengan cara menyebarkan rasa takut. Meskipun terorisme umumnya dilakukan di darat, terorisme di era kontemporer dapat berpotensi untuk dilakukan pula secara maritime, seperti melakukan pengeboman terhadap kapal laut atau penculikan awak dan penumpang kapal (Danish Institute of International Studies 2009). Bentuk terorisme maritim yang umum ditemukan di perairan Indonesia dan sekitar Indonesia adalah penculikan dan penyanderaan yang dilakukan oleh kelompok teroris. Berbeda dengan perompak, penculikan dan penyanderaan yang dilakukan teroris tidak hanya memiliki motif ekonomi namun juga mengandung motif politik. Salah satu kelompok teroris yang aktif beroperasi di perairan Indonesia dan sekitar Indonesia adalah Abu Sayyaf Group (ASG). Kelompok tersebut melakukan aktivitasnya di perairan Indonesia, Filipina, dan Malaysia serta di Selat Malaka dengan melakukan sejumlah penyanderaan terhadap nelayan dan awak kapal lainnya (Observer Research Foundation 2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain terorisme dan perompakan, aktivitas kriminal transnasional turut menjadi salah satu ancaman keamanan yang kerapkali terjadi di perairan internasional. Bahkan, dampaknya dapat dirasakan di lebih dari satu negara sekaligus. Aktivitas kriminal transnasional dibedakan dari berbagai kejahatan laut lainnya karena sifatnya yang cenderung lintas-batas, permasalahannya yang unik, serta motifnya yang luas. Kendati demikian, secara umum pelaku dari tindak kejahatan ini dapat dikelompokkan menjadi dua berdasarkan modus operandinya yaitu kelompok kriminal yang memasok berbagai barang ilegal seperti narkoba, senjata, serta berbagai barang curian yang dikenal dengan istilah *smuggling* atau penyelundupan dan kelompok kriminal yang memperdagangkan jasa dan barang ilegal, seperti perdagangan manusia baik anak maupun dewasa yang dikenal sebagai *trafficking*. Dua jenis bisnis ini sering ditemukan di perairan Indonesia. Layaknya bisnis gelap pada umumnya, kejahatan transnasional memanfaatkan situasi tertentu demi mendapatkan keuntungan, dan negara–negara di Asia Tenggara—salah satunya Indonesia—dianggap memiliki kondisi yang menunjang agenda tersembunyi tersebut (United Nations Office on Drugs and Crime Research 2019). Terorisme dan perompakan memang merupakan masalah yang cukup akut di Indonesia, namun munculnya berbagai kejahatan transnasional yang kian terorganisir di wilayah ini juga tidak bisa dipandang sebelah mata.

Maraknya kejahatan transnasional—terlebih kejahatan berbasis maritim—di Indonesia dapat diatribusikan pada kondisi geografis Indonesia yang secara tidak langsung mendukung, sebagaimana negara ini merupakan negara ini merupakan salah satu titik transit penting dari perdagangan laut dunia. Sejalan dengan laporan United Nations Office on Drugs and Crime Research (UNODC) sebelumnya, berbagai penegak hukum di bidang maritim pun mengidentifikasikan bahwa ancaman utama yang ada di perairan Indonesia adalah perdagangan manusia serta penyelundupan benda terlarang seperti obat–obatan, senjata ilegal, dan berbagai komoditas lainnya (UNODC 2019). Mengingat sifat dari ancaman non-tradisional ini yang cenderung terorganisir dan tersembunyi, penting untuk meningkatkan koordinasi pada semua tingkatan baik domestik maupun internasional. Kesinergisan ini merupakan langkah awal yang perlu dilakukan dalam menyusun keamanan maritim yang lebih ketat. Untuk mengakomodir kepentingan ini, pemerintahan pun meluncurkan dokumen Kebijakan Laut yang merupakan perluasan dari lima pilar utama PMD. Dokumen ini berisi tujuh prioritas utama dalam kebijakan maritim di masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dan menetapkan sasaran dan prioritas dari keamanan maritim Indonesia (Moris dan Paoli 2018).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Upaya Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Maritim Non-Tradisional

Indonesia melakukan berbagai upaya dalam menghadapi ancaman-ancaman keamanan non-tradisional yang telah disebutkan sebelumnya di wilayah perairannya. Salah satunya adalah melalui diplomasi pertahanan maritim. Hal tersebut dilakukan karena Indonesia memiliki kapabilitas yang terbatas dan kurang optimalnya alat utama sistem pertahanan (alutsista), baik dari segi kualitas maupun kuantitas, yang dimiliki oleh Indonesia (Febrica 2017). Diplomasi pertahanan yang dilakukan sendiri bersifat bilateral, multilateral, dan regional. Adapun kegiatan diplomasi pertahanan maritim yang dilakukan meliputi pelaksanaan latihan gabungan, operasi gabungan, pertukaran informasi, konsultasi, dan pertemuan pejabat senior maupun personil lainnya. Langkah-langkah ini umumnya dilaksanakan dengan beberapa negara yang berbatasan langsung perairan Indonesia. Negara-negara tersebut adalah Australia, Filipina, Malaysia, Thailand, Singapura, dan India. Tidak hanya itu, Indonesia juga melaksanakan diplomasi pertahanan dengan negara-negara lain yang menggunakan perairan Indonesia dan perairan Internasional yang berbatasan dengan pesisir Indonesia, seperti Korea Selatan, Jepang, dan Amerika Serikat.

Negara Yang Terlibat	Nama Kegiatan (Jenis Kegiatan)	Institusi Terlibat
Indonesia dan Australia	CORPAT (Patroli gabungan)	TNI AL dan *Royal Australian Navy* (RAN)
	Exercise Cassowary (Latihan gabungan)	TNI AL dan RAN
	Exercise New Horizon (Latihan gabungan)	TNI AL dan RAN
	Koordinasi, pertukaran informasi, latihan gabungan secara insidentil	Bakamla dan *Australian Border Force* (ABF)
Indonesia dan India	INDINDO (Patroli gabungan dan latihan gabungan)	TNI AL dan *Indian Navy*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia dan Malaysia	MALINDO JAYA (Latihan gabungan)	TNI AL dan Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM)
	PATKOR MALINDO (Patroli gabungan)	TNI AL dan TLDM
Indonesia dan Thailand	Sea Garuda (Latihan gabungan)	TNI AL dan *Royal Thai Navy*
	PATKOR INDOTHAI (Patroli gabungan)	TNI AL dan *Royal Thai Navy*
Indonesia dan Filipina	PHILINDO EXERCISE (Latihan gabungan)	TNI AL dan *Philipine Navy*
	PATKOR PHILINDO (Patroli gabungan)	TNI AL dan *Philipine Navy*
	Konsultasi, pertukaran informasi, latihan gabungan, patroli gabungan	Bakamla & *Philipine Coast Guard*
Indonesia dan Singapura	Elang INDOPURA	TNI AL dan *Republic of Singapore Navy* (RSN)
	Pertukaran informasi dan koordinasi	Bakamla dan RSN
Indonesia dan Jepang	Latihan gabungan dan pertukaran informasi	Bakamla dan *Japanese Coast Guard*
Indonesia dan Korea Selatan	Pelatihan, Konsultasi, pertukaran informasi	Indonesia dan *Korean Coast Guard*
Indonesia dan Amerika Serikat	Kesempatan pendidikan dan konsultasi pejabat senior	Bakamla dan *United States Coast Guard*

Tabel 1.1 Diplomasi Pertahanan dan Maritim Bilateral Indonesia
(Sumber: Diolah oleh Penulis)

Diplomasi Multilateral dan Regional Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Maritim Non-Tradisional

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain kerjasama bilateral, Indonesia juga melakukan berbagai kooperasi multilateral demi menghadapi berbagai ancaman maritim yang mungkin terjadi di perairannya. Sejalan dengan lingkaran konsentris dari kebijakan luar negeri Indonesia, prioritas kerjasama berfokus pada kawasan Asia terutama Asia Tenggara. Namun, hal tersebut bukan berarti Indonesia tidak menginisiasi kerjasama dalam lingkup yang lebih luas lagi. Beberapa kerjasama regional dan multilateral yang dilakukan Indonesia adalah seperti yang tertera pada tabel di bawah ini:

Nama	Negara anggota	Jenis kerjasama	Topik kerjasama
Malacca Strait Patrol	Singapura, Indonesia, Malaysia	trilateral	Patroli terkoordinasi di Selat Malaka
Maphilindo	Malaysia, Philipina, Indonesia	trilateral	Menangani permasalahan transnasional, patroli laut, patroli udara di Laut Sulu
ASEAN *Maritime Forum*	ASEAN	multilateral	memperkuat kerjasama regional dan internasional saja namun minim dalam penyelesaian konflik
ASEAN *Outlook on the Indo-Pacific*	ASEAN	multilateral	memandu berbagai keterlibatan ASEAN di wilayah tetangga yakni Samudera Hindia serta Asia-Pasifik
ASEAN *Regional Forum* (ARF) *Inter-Sessional Meeting on Counter-Terrorism and terrorism, transnational crimes*	ASEAN	multilateral	Menjaga keamanan maritim dengan sharing informasi, capacity building, dan mengembangkan bantuan hukum timbal balik

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ASEAN *Defence Ministers' Meeting* (ADMM)	ASEAN	multilateral	Dialog serta pengarahan kebijakan pertahanan dan keamanan
Southeast Asia Cooperation and Training (SEACAT)	22 negara di dunia (2020)	multilateral	Latihan bersama
Multilateral Naval Exercise KOMODO (MNEK)	54 negara di dunia (2020)	multilateral	Latihan bersama berbagai angkatan laut, melakukan kolaborasi antara angkatan laut seluruh dunia dalam mencari solusi permasalahan, serta kesadaran akan keamanan maritim.

Tabel 1.2 Diplomasi Pertahanan Maritim Multilateral Indonesia
(Sumber: Diolah oleh Penulis)

Kerjasama multilateral yang dilakukan Indonesia tidak hanya terbatas dari yang tertera pada tabel. Terdapat pula sejumlah inisiasi lain yang meliputi agenda-agenda seperti pertukaran informasi, latihan bersama, hingga penyelenggaraan dialog. Indonesia juga menjalin kooperasi dengan IMB, yang merupakan badan yang ada di bawah ICC dengan tugas mengumpulkan data aktual mengenai kejahatan di laut yang terjadi secara berkala (ICC-IMB 2020). Meskipun Indonesia masih dapat digolongkan sebagai negara dengan kasus kejahatan transnasional yang cukup tinggi, pada Januari 2020 lalu pemerintahan Indonesia setuju untuk tetap menjalankan kerjasama dengan IMB untuk mencegah adanya pembajakan dan perampokan lebih lanjut. Dengan demikian, hasil yang diharapkan dari adanya berbagai kerjasama multilateral ini dapat terselesaikannya dan tertanganinya masalah-masalah non-tradisional yang telah disebutkan secara damai (Association of Southeast Asian Nations 2019).

Dampak Diplomasi Pertahanan Maritim bagi Keamanan Maritim Indonesia

Sebagaimana yang disebutkan dalam laporan yang dikeluarkan oleh ICC-IMB pada tahun 2020, perairan Indonesia masih menjadi salah satu perairan paling rawan terhadap perompakan. Meskipun demikian, jumlah kasus perompakan di perairan Indonesia telah konsisten mengalami penurunan selama lima tahun terakhir (ICC-IMB 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hal serupa turut dilaporkan oleh *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP) yang menyatakan bahwa selama lima tahun terakhir terjadi penurunan jumlah kasus perompakan di perairan Indonesia. Menurut laporan ReCAAP selama lima tahun terakhir, Indonesia dan negara-negara lainnya yang merupakan *stakeholder* di wilayah tersebut disarankan untuk tetap melaksanakan patroli baik secara unilateral, bilateral, maupun multilateral dan jika mampu meningkatkannya. Walaupun bukan faktor utama yang berkontribusi pada penurunan tren kejahatan transnasional maritim yang disebutkan, inisiasi-inisiasi patroli gabungan ini tidak dapat dipungkiri memiliki dampak tersendiri (ReCAAP 2015; 2016; 2017; 2018; 2019; 2020).

Namun, tren yang sama cenderung tidak terlihat dalam konteks penanggulangan terorisme maritime. Upaya dari negara-negara dengan perairan luas seperti Indonesia masih dianggap kurang mampu menanggulangi aktivitas-aktivitas teror di laut. Beberapa di antaranya yang prominen adalah jaringan ASG, kelompok teror yang beroperasi di Filipina namun turut menjalankan aksinya di sekitar perairan perbatasan Sulu-Sulawesi pada beberapa tahun terakhir. Tidak hanya Indonesia, beberapa negara lain yang berkepentingan di wilayah tersebut—Filipina dan Malaysia—juga belum dapat meminimalisir pergerakan dari ASG. Hal ini dapat diatribusikan pada belum teratasinya akar masalah dari dilakukannya aksi teror tersebut semula: masalah sosio-ekonomi. Karena itu, upaya penghentikan terorisme maritim di laut Sulu-Sulawesi membutuhkan lebih dari sekadar respon militeristik, namun juga konsolidasi dan akomodasi jangka panjang (IPAC 2019). Terlepas dari dampaknya yang kurang prevalen dalam konteks terorisme maritim, diplomasi pertahanan maritim lantas mampu membantu mengatalisasi proses ini. Pertukaran informasi dan penyamaan strategi akan mempermudah koordinasi antar pemerintah dan membantu menentukan langkah yang ideal untuk menghadapi ancaman tersebut (Storey 2016).

Langkah-langkah bilateral dan multilateral yang dilakukan Indonesia dalam konteks penanganan aktivitas kriminal transnasional memiliki implikasi yang lebih positif. Berdasarkan data yang dilaporkan IMB dan ReCAAP, aktivitas kriminal transnasional di Indonesia mengalami penurunan yang cukup signifikan. Terlebih yang termasuk dalam kategori *smuggling* dan *trafficking*. Capaian ini dapat diatribusikan pada adanya peningkatan kapabilitas dalam pendeteksian korban *trafficking* berkat semakin kuatnya kerjasama antar sesama negara Asia Tenggara (UNODC 2019). Hal ini pun turut terbantukan dengan adanya kerjasama trilateral antara Singapura, Malaysia, dan Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam mengawasi area selat malaka yang notabenenya rawan terhadap penyelundupan. Sekali lagi, memang benar bahwa inisiasi-inisiasi ini merupakan satu dari sekian variabel yang berkontribusi pada stabilitas relatif yang telah dijelaskan. Namun, dampak dari upaya diplomasi pertahanan maritim yang telah Indonesia lakukan, terutama dalam kurun waktu lima tahun terakhir, tidak dapat ditafikan.

Analisis Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia

Intensifikasi upaya-upaya diplomasi pertahanan maritim yang diambil Indonesia dapat dikatakan sebagai manifestasi dan komitmen Indonesia terhadap visi PMD. Sebagaimana yang diutarakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenkomarves) Republik Indonesia, Visi PMD menjadi bagian dari preferensi kebijakan negara untuk membangkitkan kembali identitas 'negara maritim' Indonesia (Kemenkomarves 2017). Identifikasi diri ini berimplikasi pada sejumlah tindakan yang tercermin pada kebijakan-kebijakan yang digariskan dalam Buku Kebijakan Kelautan Indonesia. Buku tersebut mencantumkan 76 kebijakan utama Indonesia dalam mewujudkan visi PMD. Beberapa di antaranya adalah kebijakan yang diarahkan untuk meningkatkan keamanan maritim Indonesia baik melalui paradigma tradisional maupun non-tradisional (Kemenkomarves 2017). Dengan demikian, dapat diartikan bahwa peningkatan keamanan maritim merupakan salah satu bentuk refleksi identitas tersebut.

Selain itu, tindakan Indonesia untuk memprioritaskan upaya-upaya diplomasi pertahanan maritim juga dipengaruhi oleh *status-quo* dari kapabilitas pertahanannya. Masih minimnya kemampuan dari sistem dan institusi-institusi pertahanan dalam menjaga kedaulatan maritim, khususnya di perairan yang berbatasan dengan perairan negara lain atau perairan internasional, disadari oleh Indonesia. Kondisi ini ditegaskan oleh mantan Komandan Pangkalan Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Laut (AL) I Belawan, Laksma Abdul Rosyid. Menurutnya, Indonesia memiliki keterbatasan alutsista dan personil dalam menjaga keamanan maritim. Oleh karena itu diplomasi pertahanan maritim menjadi bagian krusial yang dapat mengompensasi kekurangan ini dalam konteks menghadapi ancaman. Kurangnya alutsista dan personil yang dimiliki Indonesia dalam mengamankan perairannya dapat disubstitusikan dengan adanya bantuan militer dari negara lain untuk mengamankan perairan di sekitar Indonesia (Penerangan Pangkalan Angkatan Laut Indonesia I 2020).

Prioritas langkah pada diplomasi pertahanan maritim juga didasari oleh kesadaran dan pertimbangan Indonesia terhadap lingkungan sekitarnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam hal ini, Indonesia menyadari *status-quo* dari sistem internasional dan mempertimbangkan keberadaan maupun kapabilitas aktor-aktor lain. Terlebih aktor-aktor yang berpotensi memploriferasi ancaman keamanan, baik itu aktor negara maupun aktor non-negara seperti kelompok teroris, perompak, dan kriminal transnasional. Aktor-aktor non-negara dapat beroperasi secara transnasional sehingga upaya-upaya unilateral tidak cukup untuk mengatasi ancaman yang ditimbulkannya (Caballero-Anthony 2016) dan kenyataan ini pun diakui oleh Indonesia (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia 2019). Oleh karena itu diplomasi pertahanan menjadi pilihan yang rasional untuk menghadapi ancaman keamanan non-tradisional yang dimunculkan oleh aktor-aktor non-negara.

Pada akhirnya, upaya-upaya diplomasi pertahanan maritim yang dilakukan Indonesia—terlepas dari variasi intensitas implikasinya—berhasil meredam dan meminimalisir potensi bahaya di wilayah perairannya. Frekuensi diplomasi pertahanan maritim Indonesia berbanding terbalik dengan frekuensi kasus perompakan, terorisme, dan tindak kriminal transnasional di perairan Indonesia. Kapabilitas minim Indonesia dalam menjaga keamanan laut disuplementasi secara diplomatis, yang mana merupakan komponen penting dalam mewujudkan PMD. Memang diplomasi pertahanan maritim tidak dapat dengan serta-merta menghilangkan ancaman-ancaman ini dari perairan Indonesia, sebagaimana kompleksitas dari isu ini membutuhkan pendekatan yang lebih holistik. Namun, tidak dapat dinafikan bahwa pendekatan pertahanan dan keamanan yang telah diambil merupakan langkah terkalkulasi dan rasional, serta merupakan bagian penting dari rencana yang lebih luas dalam menghadapi ancaman keamanan non-tradisional di perairan Indonesia (IPAC 2020).

Kesimpulan

Sebagai negara maritim yang diapit oleh dua samudera dan dikelilingi oleh sejumlah jalur perdagangan laut tersibuk dunia, Indonesia memiliki potensi strategis yang cukup besar dalam aspek kemaritimannya. Besarnya peluang ini pun berbanding lurus dengan ancaman yang dihadirkan. Selaras dengan agenda PMD yang diinisiasi oleh Presiden Joko Widodo, lantas aspek pertahanan maritime menjadi salah satu prioritas yang turut diintensifkan. Langkah yang diambil oleh Indonesia dalam mempertahankan kedaulatan lautnya sebagian besar menggunakan diplomasi pertahanan maritimnya, seperti melalui mekanisme pembangunan kapabilitas dan pembentukan kepercayaan. Sejumlah kerjasama dan kolaborasi telah dicanangkan, baik dalam bentuk bilateral maupun multilateral. Hubungan yang terjalin termanifestasi dalam bentuk: mulai

REPUBLIK INDONESIA

dari melakukan patroli laut bersama, latihan gabungan angkatan laut dengan berbagai negara, pertukaran informasi, hingga melakukan konsultasi dan dialog mengenai pertahanan dan keamanan. Sejalan dengan lingkaran konsentris kebijakan luar negerinya, Indonesia memfokuskan kerjasama pertahanan maritimnya dengan negara Asia Tenggara dan Pasifik. Meski demikian, kerjasama yang lebih luas juga diinisiasikan dengan sejumlah negara lain yang berkepentingan dan beroperasi di wilayah perairan Indonesia.

Upaya diplomasi pertahanan maritim Indonesia yang semakin gencar pada akhirnya berkontribusi pada meningkatnya kendali Indonesia atas lautnya. Hal tersebut tercermin pada menurunnya jumlah kasus perompakan, terorisme maritim, dan kriminal transnasional. Diplomasi pertahanan maritim menjadi bagian penting karena Indonesia memiliki kapabilitas terbatas dalam menghadapi berbagai ancaman keamanan di lautnya, terutama ancaman keamanan non-tradisional. Keterbatasan kapabilitas pengamanan laut menjadikan diplomasi pertahanan maritim sebagai suatu tindakan yang rasional untuk diambil bagi Indonesia. Walau terbukti telah memiliki sejumlah dampak yang cukup signifikan, diplomasi pertahanan maritim tidak bisa dijadikan satu-satunya upaya untuk memberantas isu keamanan dan pertahanan laut yang kompleks. Dalam jangka panjang, Indonesia masih perlu menyesuaikan postur pertahanan lautnya untuk menghadapi berbagai bentuk ancaman kontemporer, terlebih dalam kerangka mewujudkan visi PMD. Terkait dengan ini pula, pendekatan-pendekatan non-militer perlu untuk dipertimbangkan untuk mengatasi isu dengan lebih akomodatif dan preventif alih-alih mengandalkan cara-cara konfrontatif.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku dan Bagian dalam Buku

Caballero-Anthony, M., 2016. "Understanding Non-Traditional Security", dalam Caballero-Anthony, M. (ed.) An Introduction to Non-Traditional Security. London: SAGE Publishing.

Cottey, Andrew & Anthony Foster, 2004. Reshaping Defence Diplomacy: New Roles for Military Cooperation and Assistance. London: Routledge.

Luhulima, C. P. F., 2014. "Keamanan Maritim dalam Bingkai Poros Maritim Dunia", dalam Khanisa & Farhana, F. (ed.) *Keamanan Maritim ASEAN dalam Perspektif Ekonomi Politik Indonesia*. Jakarta: LIPI Press.

Morris, Lyle J & Giacomo Persi Paoli, 2018. *A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities*. Cambridge: RAND Corporation.

Artikel Jurnal

Apriyana, Mochammad Andrey, 2019. "Kerjasama Trilateral dalam Menangani Ancaman Maritim di Perairan Sulu", *Journal Ilmu Hubungan Internasional*, **7**(3): 1405 – 1416.

Keliat, Makmur, 2009. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, **13**(1): 111 – 129.

Mudayat, Aris Arif et. al., 2018. "Diplomasi Pertahanan Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia", *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan*, **4**(2): 21 - 39.

Storey, I., 2016. "Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in South East Asia", *Perspective*, **30**: 1-11.

Suproboningrum, Lintang, 2018. "Peran Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura untuk Menekan Angka Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka", *Jurnal Hubungan Internasiona*l, **11**(1): 19-38.

Working Paper

Center for Strategic and International Studies, 2018. "Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke dalam Kerangka Diplomasi Pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Maritim dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi", CSIS Working Paper Series, Januari.

Danish Institute for International Studies., 2009. "Piracy, Maritime Terrorism, and Naval Strategy", DIIS Report, No. 2.

Institute for Policy Analysis of Conflict, 2019. "Protecting the Sulu-Sulawesi Seas From Abu Sayyaf Attacks", IPAC Report, No. 53, Januari.

_____, 2020. "Stopping Abu Sayyaf Kidnappings: An Indonesian-Malaysian Case Study", IPAC Report, No. 53, Maret.

Observer Research Foundation, 2019. "Maritime Terrorism in Asia: An Assessment", ORF Ocassional Paper, No. 215, Okctober.

Publikasi Resmi

Annual Report 2015: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2016. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2016: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2017. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2017: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2018. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2018: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2019. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2019: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2020. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2020: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2021. Singapore: ReCAAP.

ASEAN Outlook on the Indo-Pacific: Final, 2019. Jakarta: Association of Southeast Asian Nations.

Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia.

Declaration of the Seventh Ministerial Conference of the Bali Process on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime (Bali Process), 2018. Bali: Bali Process.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kebijakan Kelautan Indonesia, 2017b. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.

Memorandum Kerja Sama Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dengan Japan Coast Guard di Bidang Keamanan dan Keselamatan Maritim, 2019. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Memorandum Saling Pengertian Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla) dan Penjaga Pantai Filipina (PCG) Tentang Kerja Sama Keamanan Maritim. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Memorandum Saling Pengertian Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dan Penjaga Pantai Korea Tentang Kerjasama Keamanan Maritim. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Piracy and Armed Robbery Report for the Period 1 January-31 December 2020, 2021. London: International Chamber of Commerce-International Maritime Bureau.

Plan of Action for the Implementation of the Joint Declaration on Maritime Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Australia. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Rencana Kerja Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dan Penjaga Pantai Amerika Serikat Dalam Rangka Pelaksanaan Memorandum Saling Pengertian Tentang Kerja Sama Maritim Antara Republik Indonesia dan Amerika Serikat, 2017. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Resolution A. 1025 (26) "Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships", 2009. London: International Maritime Organization.

Surat Pernyataan Kehendak Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dan Angkatan Laut Republik Singapura Tentang Pertukaran Informasi di Bidang Keamanan dan Keselamatan Laut, 2019. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

United Nations Office on Drugs and Crime Research, 2019. "Transnational Organized Crime in Southeast Asia: Evolution, Growth and Impact". Vienna: United Nations Office on Drugs and Crime.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Artikel Daring

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019. "Kejahatan Lintas Negara" [Daring]. Tersedia dalam [https://kemlu.go.id/portal/id/read/89/halaman_list_lainnya/kejahatan-lintas-negara] (Diakses [16 Februari 2021]).

Ministry of Defense Singapore, 2019. "Singapore and Indonesia Navies Celebrate 25th Edition of Exercise Eagle Indopura" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2019/july/24jul19_nr] (Diakses [6 Februari 2021]).

Penerangan Pangkalan Angkatan Laut Indonesia I, 2020. "Danlantamal I: Lantamal I Siap Amankan Selat Malaka" [Daring]. Tersedia dalam [https://lantamal1-koarmada1.tnial.mil.id/NEWS/tabid/62/articleType/ArticleView/articleId/1825/Default.aspx] (Diakses [10 Februari 2021]).

Puspen TNI, 2019. "Latihan Bersama Sea Garuda 2019 Resmi Dibuka" [Daring]. Tersedia dalam [https://tni.mil.id/view-157468-latihan-bersama-sea-garuda-2019-resmi-dibuka.html] (Diakses [6 Februari 2021]).

_____, 2020. "TNI AL Gelar Patroli Terkoordinasi Dengan AL India" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.tnial.mil.id/berita/17041/TNI-AL-GELAR-PATROLI-TERKOORDINASI-DENGAN-AL-INDIA/] (Diakses [6 Februari 2021]).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

GEOSTRATEGI KAWASAN PELABUHAN BITUNG DALAM SUDUT PANDANG KEAMANAN MARITIM INDONESIA (STUDI PADA KAWASAN INDO - PASIFIK PERIODE TAHUN 2018 -2019)

GEOSTRATEGY OF BITUNG PORT AREA ON INDONESIA'S MARITIME SECURITY PERSPECTIVE (STUDY ON THE INDO - PACIFIC REGION IN 2018 - 2019)

Supartono[1], Purwanto[2], dan M. Harry Riana Nugraha [3]

Universitas Pertahanan
(tonnret@yahoo.com, pelaut_purwanto@yahoo.com, mharryrnugraha@gmail.com)

Abstrak – Kawasan Pelabuhan Bitung memiliki sejumlah potensi yang dapat berdampak pada struktur keamanan nasional dan pertahanan negara karena memiliki konsep gesotrategi bagi Kawasan Indo – Pasifik. Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, tertuang dalam Kepmenhub Nomor 54 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan teknik analisis data menggunakan *interactive of model analysis*. Penelitian ini menganalisis konsep Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai bagian dari strategi keamanan nasional guna penguatan pertahanan negara berdasarkan sisi keamanan maritim Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum analisis geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim untuk keamanan nasional dan pertahanan negara, menunjukan beberapa hal: 1) kondisi strategis kawasan Pelabuhan Bitung perlu didukung dengan kebijakan strategis dan terintegrasi antara pemerintah Pusat dengan Provinsi Sulawesi Uatara dan pemerintah Kota Bitung; 2) pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) memerlukan akselerasi pelaksanaan kebijakan secara berkelanjutan dan dukungan penuh dari sisi anggaran, untuk memperkuat basis kewilayahan dalam konsep geostrategi; dan 3) perlu ada upaya pendekatan terhadap masyarakat dalam mendukung terwujudnya wilayah strategis Kota Bitung, Sulawesi Utara. Terpenuhinya persyaratan tersebut, menjadikan kawasan Pelabuhan Bitung mampu mendukung geostrategi melalui kajian keamanan maritim yang strategis dan implikasi ekonomi, karena berada di Kawasan Indo – Pasifik sebagai pusat pertahanan politik dan ekonomi sehingga mampu memperkuat keamanan nasional dan Pertahanan negara.

Kata Kunci : geostrategi, kawasan pelabuhan, Pelabuhan Bitung, kawasan Indo – Pasifik

Abstract – *The Port of Bitung area has a number of potentials that can impact the structure of national security and national defense, because it has a strategic concept for the Indo - Pacific Region. The Bitung Port area as an international hub port, stated in the Minister of Transportation Decree Number 54 of 2002 concerning the Implementation of Sea Ports. The method in this study used a qualitative descriptive approach and data analysis techniques used an interactive of model analysis. This study analyzes the Geostrategy concept for the Port of Bitung Region as part of a national security strategy to strengthen national defense based on the maritime security side and the economic implications of the Indo-Pacific Region. The results show that in general the analysis of the strategy of the Bitung port area in maritime security studies for national national security and national defense shows*

[1] Dosen Tetap Universitas Pertahanan.
[2] Dosen Tetap Universitas Pertahanan.
[3] Asisten Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

several things: 1) the strategic conditions of the Bitung Port area need to be supported by strategic and integrated policies between the Central government and the North Sulawesi Province Bitung City; 2) the development of special economic zones (KEK) requires accelerated implementation of policies in a sustainable manner with full support from the budget side, this is to strengthen the territorial basis in the geostrategic concept; and 3) there needs to be an approach towards the community in supporting the realization of the strategic area of Bitung City, North Sulawesi. The fulfillment of these requirements has made the Bitung Port area capable of supporting geostrategy through strategic maritime security studies and economic implications, because it is located in the Indo-Pacific Region as a center for political and economic defense so as to strengthen national security and national defense.

Keywords: *geostrategy, port area, Bitung Harbor, Indo-Pacific region*

Pendahuluan

Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi di bidang kemaritiman, yang mencakup berbagai potensi kelautan, seperti kawasan bioteknologi, wisata kelautan, potensi mineral kelautan, industri pelayaran serta industri kemaritiman pada level internasional. Potensi tersebut, membuat Indonesia diuntungkan melalui letak atau lokasi wilayah yang strategis, baik secara politik maupun segi ekonomi. Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan perekonomian Indonesia dengan negara-negara maju. Berkaitan dengan geostrategi Indonesia yang terletak antara dua samudera dan dua benua, yaitu Samudera Pasifik dan Hindia, Benua Asia dan Australia. Hal ini menunjukkan bahwa posisi wilayah Indonesia menjadi penghubung banyak negara yang berada di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara serta Asia Selatan.

Dukungan letak geografis yang strategis dan memiliki berbagai keunggulan di bidang geosgrafis, politik, ekonomi dan budaya, salah satunya adalah sektor maritim. Sektor kemaritiman mempunyai arti yang sangat penting bagi Indonesia dan sudah seharusnya dituangkan dalam *National Maritime Design,* yang merupakan semua aspek yang berkaitan, berdekatan, berbatasan dengan laut, samudera atau jalur yang dapat dilintasi, termasuk semua kegiatan yang berkaitan dengan sosial dan budaya maritim, seperti infrastruktur, orang, muatan, kapal dan alat angkut lainnya.[4] Jika merujuk pada penjelasan pengertian keamanan maritim, maka proyeksi geostrategi dalam keamanan maritim melalui transportasi laut atau hub internasional, yaitu pelabuhan juga menjadi salah satu aspek terpenting dalam mewujudkan keamanan maritim Indonesia. Karena secara geografis dan geostrategis Indonesia yang memiliki banyak pulau disatukan oleh wilayah perairannya yang sangat luas sehingga moda transportasi laut menjadi sangat penting untuk menghubungkan kegiatan perekonomian, sosial, budaya dan politik

[4] Fajar Ferdian Pratama, *Port Security Management: Pengembangan Strategi Keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok*, Tesis Program Keamanan Maritim, (Sentul: Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan, 2017).

PERPUSTAKAAN UNHAN
REPUBLIK INDONESIA

terlebih dalam hal pertahanan dan keamanan. Menurut Svein Kristiansen, aktivitas maritim terdiri dari berbagai macam bidang salah satunya adalah transportasi laut.[5]

Kajian maritim melalui lokus pelabuhan termasuk salah satu infrastruktur penting dalam moda transportasi laut. Dalam rantai pasokan global, pelabuhan menjadi simpul yang paling kritis.[6] Berkaitan dengan kondisi kemaritiman tersebut dan dikaitkan dengan periode global yang memasuki era ekonomi pasifik, pengertian pelabuhan adalah: "tempat yang terdiri atas bagian daratan dan bagian perairan dengan batas-batas tertentu yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan fasilitas keamanan pelayaran.[7] Melalui pelayaran dan aktivitas kepelabuhanan, diproyeksikan mampu meningkatkan daya saing Indonesia di kawasan ASEAN karena mampu mengakomodasi aktivitas *transhipment* yang selama ini dilakukan oleh Singapura dan Malaysia yang menuju Indonesia. Dalam hal ini pemerintah harus segera membangun dan memperbaiki infrastruktur pelabuhan untuk berbagai kepentingan. Pada sektor transportasi laut kendala yang ditemukan adalah dari sisi penganggaran, yang masih menjadi pertimbangan untuk dilakukan penganggaran, baik secara terpusat maupun oleh pemerintah daerah. Berkaitan dengan penganggaran, hal tersebut sudah diatur bahwa: "... pemerintah wajib menciptakan inovasi pendanaan bagi perusahaan pelayaran nasional".[8] Dalam hal ini, Kementerian Keuangan sebagai pemegang kebijakan keuangan, perlu menerapkan solusi atau skema pendanaan secara bertahap. Permasalahan ini yang belum optimal, akan mudah dimanfaatkan oleh negara-negara yang memiliki finansial baik, seperti Singapura dan Malaysia yang sudah mampu menciptakan pelabuhan dan pusat pemindahan atau *transhipment* bagi kapal yang melakukan aktivitas perdagangan internasional. Oleh karena itu, pembangunan ekonomi maritim, mensyaratkan adanya penguasaan sumber-sumber ekonomi serta aktivitas ekonomi yang lebih optimal, dengan mengedepankan daya tarik investasi.

Pelabuhan Bitung, yang dikembangkan sebagai *international hub port* secara umum, merupakan kebijakan yang strategis, jika dilihat dari sudut pandang geostrategi Indonesia dan dari sudut pandang ekonomi. Berikut empat alasan yang menyatakan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan internasional dalam konteks geostrategi Indonesia, yaitu:

[5] Svein Kristiansen, *Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis*, (New York: Routledge, 2005).

[6] N.O. Bakir, "A Brief Analysis of Threats And Vulnerabilities in The Maritime Domain", dalam *Managing Critical Infrastructure Risks*, (Netherlands : Spring 2007), hlm. 17-49.

[7] Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 14.

[8] Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 56.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. pemintas singkat pada jarak tempuh antara Indonesia dengan negara-negara yang berada di kawasan Indo – Pasifik.
2. merupakan sebuah pelabuhan laut dengan karakteristik adaptif dan berdaya saing dengan pelabuhan-pelabuhan lainnya.
3. sebagai sebuah tempat pengembangan sumber pemasukan bagi negara, yang berlokasi di wilayah strategis.
4. sebagai pengumpan yang memiliki dampak lanjutan positif atas aktivitas kepelabuhanan pada konteks geostrategi.[9]

Pengembangan Pelabuhan Bitung menjadi *international hub port*, memiliki nilai stategis tinggi pada sudut pandang geostrategi dan geoekonomi. Hal ini mengingat Pelabuhan Bitung sudah terintegrasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang tengah dikembangkan dan terintegrasi dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bitung dan terhubung dengan kawasan strategis Indo – Pasifik. Terdapat beberapa poin penting, *Pertama*, Pelabuhan Bitung selain sebagai *hub domestic*, tetapi juga *international hub port* yang dimiliki Indonesia. Hal ini relevan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) Tahun 2011-2025 yang disusun, dengan tujuan utama bahwa untuk mempercepat pemerataan ekonomi, kegiatan logistik dan pembangunan yang masih terpusat di wilayah pulau Jawa, menuntut untuk didistribusikan secara proporsional kepada wilayah-wilayah strategis lainnya yang merupakan *the center of international hub port*. *Kedua,* sebagai *hub domestic*, pelabuhan Bitung direncanakan menjadi poros Indonesia bagian timur. Sebagai hub internasional, pelabuhan Bitung diarahkan dalam rangka menciptakan perdagangan yang sehat dan iklim usaha yang kondusif, terutama untuk memperkuat geostrategi untuk mendukung situasi keamanan nasional dan pertahanan Negara.

Pelabuhan Bitung yang terkategori sebagai Pelabuhan internasional tertuang dalam beberapa peraturan[10] :

a. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN).
b. Peraturan Presiden RI (Perpres) Nomor 32 Tahun 2011 tentang MP3EI Tahun 2011-2025.
c. Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Pembahasan mengenai Kawasan Pelabuhan Bitung jika dilihat dari perspektif geostrategi dalam kaitanya dengan kawasan Indo – Pasifik yang secara geografis, pada penelitian ini diangkat guna mendapatkan gambaran dan analisis geostrategi kawasan

[9] Salim, dkk, dalam Fajar Ferdian Pratama, *op.cit*.

[10] Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) Pelabuhan Bitung.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim Indonesia, dengan lokus studi pada kawasan Indo – Pasifik pada kurun waktu tahun 2018 – 2019.

Pengembangan sektor maritim melalui wilayah-wilayah strategis seperti jalan trans, terminal, stasiun, dan pelabuhan, terlebih di era perekonomian global, yaitu ekonomi negara-negara kawasan pasifik membutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan yang memadai. Namun, dalam perkembangannya masih banyak ditemukan permasalahan yang terjadi. Sehingga, memerlukan pendanaan yang *multiyears* dan periodik dalam pelaksanaan. Pada perkembangannya, kondisi pelabuhan di Indonesia secara umum belum optimal dan kondusif dalam mewujudkan visi nasional sebagai negara maritim dan poros maritim dunia. Selain memerlukan anggaran yang tinggi, praktik tarif di luar prosedur, serta fasilitas pendukung sandar yang masih perlu ditingkatkan serta masih tingginya ancaman pada wilayah-wilayah strategis seperti pelabuhan dan objek lainnya yang bernilai strategis. Disamping itu, belum optimalnya *Masterplan* penataan kawasan wilayah strategis terintegrasi dengan kebijakan maritim nasional. Hal ini mengingat, pelabuhan yang merupakan *profit center bagi negara*, harus juga disertai dengan upaya peningkatan layanan optimal bagi pengembangan kawasan itu sendiri. Hal lain yang berkaitan dengan aspek geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung dalam keamanan maritim Indonesia adalah permasalahan di perbatasan dan regulasi kegiatan ekspor dan impor yang dijalankan di wilayah Sulawesi Utara. Berkaitan dengan masalah perbatasan, terutama berkaitan dengan pelintas batas antara Provinsi Sulawesi Utara dengan Filipina, yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang keimigrasian masih ditemukan sejumlah kasus, seperti *undocumented citizen* keturunan Sangihe, Sulawesi Utara – Filipina dan Filipina – Sangihe, Sulawesi Utara, berdasarkan data *United Nations High Commissioner for Refugees* (UNHCR) sekitar 8.500 jiwa berada di Filipina Selatan.[11] Maka, dapat dikatakan bahwa aturan tersebut masih belum optimal.

Berdasarkan berbagai uraian tersebut, pengembangan sektor keamanan maritim di era ekonomi Pasifik membutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan yang memadai melalui penguatan geostrategi. Maka, faktor geografis menjadi sangat penting untuk dianalisis. Pelabuhan Bitung yang berbatasan langsung dengan kawasan Indo – Pasifik, yang tentu ada kaitannya dengan faktor ekonomi dan sisi strategis dari segi kebijakan, yaitu poros maritim dunia yang dicanangkan oleh pemerintah. Salah satu tujuannya berfungsi menjadi *profit center* bagi Indonesia dalam menata pertahanan negara di masa mendatang. Berdasarkan hal tersebut, rumusan masalah penelitian ini akan mengkaji bagaimana geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung, Sulawesi

[11] "Gubernur Olly Tinjau Proyek Tol Manado-Bitung", dalam www.sulutprov.go.id/berita/2018, 25 Juli 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Utara dalam kajian keamanan maritim di kawasan Indo – Pasifik Tahun 2018 – 2019. Dengan demikian, dalam penelitian ini, rumusan masalah dirangkum dalam dua pertanyaan penelitian, yaitu:

a. Bagaimana geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim indonesia di tengah kebijakan kawasan Indo – Pasifik tahun 2018 – 2019?
b. Bagaimana implementasi geo-strategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim indonesia di tengah kebijakan kawasan Indo – Pasifik tahun 2018 – 2019?

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif melalui pendekatan kualitatif. Adapun fokus permasalahan dalam penelitian adalah (1) Optimalisasi pelabuhan Bitung sebagai *Hub* Internasional; (2) Permasalahan Pelabuhan dalam perspektif keamanan maritim Indonesia; dan (3) Dampaknya terhadap geostrategi indonesia di era ekonomi Pasifik. Lokasi penelitian adalah pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung Sulawesi Selatan. Sumber data didapatkan dari data primer dan data sekunder. Kegiatan pengumpulan data dilakukan melalui pelaksanaan wawancara, observasi, studi dokumen, dan dokumentasi. Analisis data menggunakan *interactive model of analysis*.[12] Analisis model interaktif ini melalui 4 tahap yaitu:

a. Pengumpulan data;
b. Pengolahan data;
c. Presentasi data, dan
d. Penarikan kesimpulan/verifikasi.

Kajian terhadap geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan *international hub port* melalui kajian keamanan maritim menggunakan analisis deskriptif. Analisis digunakan untuk melihat status geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, dilakukan identifikasi faktor yang menentukan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, kemudian peran Pelabuhan Bitung sebagai *hub domestic* serta kemungkinan peluang pengembangannya secara berkelanjutan. Pendekatan geoekonomi digunakan untuk melakukan analisis terhadap peran pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan dalam distribusi komoditas perdagangan secara internasional, khususnya di dalam kawasan Indo – Pasifik.

Pengumpulan data primer diperoleh melalui kegiatan wawancara dengan para narasumber di wilayah penelitian, diantaranya Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara, Pemerintah Kota Bitung, General Manajer PT Pelindo Cabang Bitung, GM Terminal Petikemas Pelindo IV, Pangkalan TNI Angkatan Laut, Akademisi dari Akademi Maritim Indonesia (AMI) Bitung dan Politeknik Kelautan dan Perikanan Bitung serta Masyarakat yang terlibat

[12] Mathew B Miles dan A. Michael Huberman, *An Expanded Sourcebook: Qualitative Data Analysis, A Method Sourcebook*, Edisi Ke-3, (London: Sage Publications, 1994), Terjemahan UI Press, T. Rohindi Rohidi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dalam lokus penelitian, seperti LSM, Nelayan, dan Masyarakat Pesisir.

Metode analisis yang digunakan adalah melihat secara lengkap deskripsi objek penelitian yang dilaksanakan.[13] Adapun pengertian analisis data adalah sebagai berikut: "Aktivitas proses akhir atas data keseluruhan dari para responden atau narasumber yang dikumpulkan. Kegiatan dalam analisis data adalah: mengelompokan data berdasarkan variabel dan kalsifikasi narasumber atau responden, mengolah data berdasarkan variabel dan klasifikasi narasumber atau responden, menyajikan data hasil penelitian sesuai variabel, melakukan analisis data untuk menjawab rumusan masalah".

Analisis data adalah kegiatan penyederhanaan data ke dalam satu bentuk yang paling sederhana untuk dianalisis dan diasumsikan. Setelah data dikumpulkan, maka peneliti melakukan pengolahan data untuk membentuk sebuah analisis. Dengan analisis data, kemudian dapat memberikan jawaban penelitian yang berguna dalam memecahkan masalah yang dijadikan dasar dalam penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Kriteria Geostrategi dalam Perspektif Keamanan Maritim

Geostrategi berkaitan dengan ciri geografis dan strategi. Ciri-ciri geografis dan strategi yang dikaitka dengan politik berbagai daerah memiliki karakteristik yang berbeda, terutama pengaruh geografi terhadap politik; geostrategi melibatkan sebuah perencanaan yang menyeluruh dalam menetapkan cara untuk mencapai tujuan nasional dan mengamankan negara.[14] Mengacu pada berbagai teori, de Haas menyatakan bahwa geostrategi adalah mengenai tindakan kebijakan luar negeri.[15] Pada konteks ini, didorong oleh motif atau keinginan untuk mengontrol sumber daya negara lain, yaitu untuk "menentukan" sumber daya nasional dengan bidang ekonomi pada skala yang lebih besar.

Kekuatan nasional serta dominasi ekonomi dan militer yang bersifat internal untuk setiap konsep operasional dari "strategi", dan "geostrategi" merupakan keterkaitan antara tujuan politik dan militer. Geostrategi menggabungkan suatu pertimbangan strategis dengan pertimbangan geopolitik. Sehingga, pada intinya geostrategi dapat dipahami sebagai sebuah hal yang selalu berkaitan dengan:

1. strategi, yaitu upaya menghadirkan kekuatan militer, proyeksi kekuatan militer, dan perencanaan strategis;
2. pertimbangan atas faktor geografis terhadap politik, posisi strategis,

[13] Sugiyono, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D,* (Bandung: ALFABETA, 2013), hlm. 206.

[14] M. A. Chaudary & Chaudary G, *Global Encyclopaedia of Political Geography,* (New Delhi: Global Vision Publishing House, 2009) dan Ashraf Ashrafpour, *Geostrategic Importance of Persian Gulf,* Disertasi, Department of Defence and Strategic Studies, University of Pune-India, 2010.

[15] Marcel de Haas, *Geo-strategy in the South Caucasus: Power Play and Energy Security of States and Organisations,* (The Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael, 2006).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

serta adanya kekuatan sumber daya negara;

3. kebijakan luar negeri, berupa upaya politik dan pertahanan negara serta aktivitas diplomatik;
4. tujuan untuk memperkuat keamanan dan kesejahteraan;
5. mekanisme untuk mencapai tujuan nasional.

Geostrategi yang memadukan perhitungan strategis terhadap aspek geopolitik, berimplikasi terhadap keandalan peran militer di dalamnya. Hal tersebut dapat dipahami bahwa 'geografi dan strategi' merupakan penggabungan kekuatan militer untuk mencapai tujuan nasional atas kebijakan yang disusun secara sistematis dalam ketatanegaraan yang mendasarkan diri pada keunggulan wilayah. Meskipun, geostrategi tidak identik berkaitan dengan aspek geografis dan geopolitik, melainkan berkaitan juga dengan faktor ideologi, kepentingan (*national interests*), dan *political will*.

Hasil penelitian lainnya, menunjukkan bahwa jika ditinjau dari aspek analisis geostrategi kawasan pelabuhan Bitung, sangat mendukung terwujudnya *international hub port* sebagai sebuah keuntungan bagi pengembangan keamanan nasional, keamanan maritim dalam rangka penguatan pertahanan negara. Hal tersebut ditunjukkan oleh beberapa hal, yaitu kedekatan jangkauan dengan negara di kawasan Indo – Pasifik, sebagai negara dengan tujuan ekspor prioritas, diantaranya adalah Jepang, AS, Cina, dan negara-negara di wilayah ASEAN. Hal tersebut akan mampu meningkatkan analisis terhadap pengembangan geostrategi Indonesia melalui perspektif keamanan maritim guna menunjang keamanan nasional dan mendukung pertahanan negara. Berikut gambar yang menunjukkan posisi strategis dalam kaitannya dengan analisis geostrategi wilayah Bitung kepada beberapa negara di kawasan Asia Pasifik, yaitu:

Gambar 1. Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung di Wilayah Indo – Pasifik



Sumber: Dinas Informasi dan Komunikasi, PemKot Bitung Tahun 2019

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung dapat dilihat pada peran utamanya, yaitu wilayah penyalur aktivitas logistik bagi wilayah atau kota strategi lainnya di Indonesia, dan yang paling utama adalah mampu memetakan ancaman bagi keutuhan wilayah Indonesia.

Posisi dan Kapasitas Pelabuhan Bitung

Pelabuhan Bitung dirancang dalam jangka panjang untuk bisa memenuhi pelayanan dan aktivitas impor dan ekspor. Pengembangan wilayah juga terus dilakukan, termasuk harus mengaktifkan peran serta masyarakat serta *stakeholders* strategis. Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara perlu mendesain rencana kebijakan Rencana Tata Ruang dan Rencana Wilayah, karena hal ini yang menjadi titik penting bagi pengembangan kebijakan wilayah strategis Bitung untuk masa yang akan datang.[16]

Pengembangan pelabuhan sendiri dalam kaitannya dengan aspek geostrategis, perlu memenuhi lima aspek penting, yaitu aspek: a) administrasi; b) ekonomi; c) keselamatan; d) fasilitas penunjang pelabuhan; dan e) fasilitas unit pelayanan dan fasilitas pendukung lainnya. Sebagai pelabuhan dengan ciri geostrategi, Kawasan Pelabuhan Bitung, dalam kaitannya dengan lima aspek di atas, dijabarkan lebih jauh sebagai berikut:

1. Dari segi administrasi, relevan dengan regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah, baik Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan Keputusan Menteri.
2. Dari segi ekonomi, berdasarkan data dari Komite Percepatan dan Perluasan dan Pembangunan Ekonomi Indonesia (KP3EI), Pelabuhan Bitung dijadikan *international hub port* yang terletak pada Alur Laut Kepulauan RI III (ALKI III) yang berada di wilayah Indonesia bagian Timur, yang dapat menghubungkan dengan negara-negara di Asia Pasifik. Dengan prioritas Pelabuhan, antara lain (1) integritas daya dukung kemasyarakatan, perekonomian, dan lingkungan; dan (2) potensi sumber daya di wilayah timur Indonesia.[17]
3. Dari segi fasilitas dan penyelenggaraan, dapat dilihat pada volume total perdagangan yang tercatat pada Pelabuhan Bitung pada tahun 2009 hingga 2013 berkisar antara 536,3 ribu ton – 1,1 juta ton. Hal ini menunjukkan arus lintas barang yang positif sejalan dengan fasilitas yang ada pada pelabuhan Bitung. Berikut Data yang menunjukkan arus lintas barang menurut jenis muatan, yaitu:[18]

[16] Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

[17] Lihat KP3EI. (n.d.).Global Hub Bitung, dalam KP3EI: http://kp3ei.go.id/in/main_ind/content2/130/132, 20 Maret 2014.

[18] PT Pelabuhan Indonesia IV Cabang Bitung, Tahun 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Banyaknya Lintasan Barang Menurut Jenis Muatan Dry Cargo Pelabuhan Bitung Tahun 2005-2014

Tahun	Bongkar dalam ton	Muat dalam ton	Jumlah dalam ton
2005	206,591	117,465	324,056
2006	222,965	139,174	362,139
2007	254,543	159,732	414,275
2008	310,846	104,444	415,290
2009	403,488	110,993	514,481
2010	397,635	126,974	524,609
2011	1.198.627	432,488	1.631.115
2012	1.496.179	444,456	1.940.635
2013	1.225.300	708,024	1.933.324
2014	1.012.679	386,209	1.398.888

Sumber: PT. (PERSERO) Pelindo IV Cabang Bitung

4. Dari segi keamanan pelayanan, Pelabuhan Bitung memiliki kedalaman antara 11 hingga 12 m LWS, telah memenuhi standar kedalaman untuk pelabuhan internasional kategori sekunder, yaitu 9m LWS. Luas Alur Pelabuhan Bitung, yaitu panjang 9 mil dan lebar 600 m, kemudian luas kolamnya, yaitu 4,2 Ha dan kedalaman kolam 7m LWS. Sehingga, dari segi keselamatan dan keamanan, fasilitas pokok yang dimiliki Pelabuhan Bitung telah sesuai. Berikut tabel yang menunjukkan perkembangan nilai impor yang terus meningkat seiring kepercayaan dalam menggunakan jasa Pelabuhan Bitung, yaitu:[19]

Analisis geostrategi atas kelima aspek tersebut, adalah bahwa kawasan pelabuhan Bitung mampu menjadi wilayah strategis bagi Indonesia dalam memperkuat keamanan nasionalnya melalui keamanan maritim di wilayah strategis tersebut. Hasil penelitian dalam hal ini, dengan narasumber dari PT Pelindo IV Cabang Bitung dan Terminal Petikemas PT Pelindo IV Bitung dan Sekprov Kota Bitung, mengungkapkan bahwa dalam rangka mendukung penciptaan kebijakan geostrategi wilayah melalui kawasan maritim di Bitung. Pelabuhan Bitung sebagai *Hub Port*, diproyeksikan memiliki fasilitas tambahan pendukung pelabuhan yang dilaksanakan secara bertahap, diantaranya modernisasi fasilitas dan menguatkan regulasi melalui kajian-kajian komprehensif sebagai konsekuensi dalam mendukung pertahanan Negara. Misalnya, penambahan area peti kemas, sarana untuk *Container Crane* yang terus diperbanyak, sehingga kapasitas bongkar

[19] Dinas Perdagangan Kota Bitung, dalam https://bitungkota.bps.go.id/statictable/2018/10/31/222/neraca-perdagangan-luar-negeri-di-kota-bitung-tahun-2002-2017-us-.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Nilai Impor di Pelabuhan Bitung Periode Tahun 2013–2014

Golongan Barang	2013 (US$)	2014 (US$)
Barang Konsumsi	6.890.711,53	42,000
Bahan Baku/Penolong	8.326.770,75	102.644.053,99
Barang Modal	28.497.507,79	12.678.765,23
JUMLAH / Total	**114.298.663,85**	**115.364.819,22**

Sumber: Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Bitung

muat peti kemas diperkirakan akan lebih efisien. Kemudian, fasilitas dermaga juga dimoderninasi menyesuaikan dengan kebutuhan aktual sebagai pelabuhan strategis dan terhubung langsung kedalam pelayaran internasional. Selain itu, pemerintah Provinsi Sulawesi Utara telah menyusun *road map* infrastruktur, diantaranya adalah proyek pembuatan *hub* Bitung dengan Pulau Lembeh (pada program kerja/proyek Selat Lembeh), Bandar Udara, *fly over*, pembangunan tol Manado menuju Bitung, serta proyek kereta api.[20]

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Kajian Keamanan Maritim

Geostrategi menggambarkan pandangan terhadap posisi geografis dalam kaitannya dengan proyeksi kebijakan luar negeri sebuah negara.[21] Dalam hal ini, negara memfokuskan dirinya terhadap hal yang menjadi tujuan nasionalnya. Hal tersebut merupakan sebuah konsekuensi negara dalam mengarahkan perhatian dan memproyeksikan kekuatannya berdasarkan kewilayahan yang strategis untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Rogers and Simón dijelaskan bahwa geostrategi adalah tentang implementasi atas kekuasaan berupa ruang kritis di permukaan bumi, tentang kemampuan membentuk "kehadiran" politik dalam sistem internasional.[22] Hal tersebut bertujuan untuk memperkuat keamanan dan kesejahteraan, dalam konteks membentuk sistem internasional lebih stabil. Geostrategi merupakan bentuk pengamanan akses kepada rute perdagangan strategis yang mencakup domain wilayah sungai, pulau, dan lautan. pada model geostrategi di negara-negara maju, melalui penempatan kehadiran militer yang tepat, berupa penempatan kapal-kapal perang yang memiliki kemampuan dan gelar kekuatan di perairan. Geostrategi pada sub-bidang kajian geopolitik yang berkaitan dengan strategi merupakan bentuk kebijakan luar negeri yang turut ditentukan oleh faktor

[20] Wawancara dengan General Manager (GM) PT Pelindo IV, 29 Agustus 2019.

[21] Jacob J Grygiel, *Great Powers and Geopolitical Change*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006).

[22] J. Rogers dan Simón L., "Think Again: European Geostrategy", 2010, dalam http://europeangeostrategy.ideasoneurope.eu/2010/03/14/think-again-european-geostrategy, diakses pada 5 November 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

geografis. Seperti halnya semua strategi, geostrategi yang bertumpu pada aspek geografis terkait dengan penentuan cara untuk mencapai tujuan, yaitu sumber daya yang dimiliki dan tujuan geopolitik baik yang bersifat domestik, regional, atau global.

Geostrategi merupakan kajian politik internasional dalam perspektif global.[23] Pada kemunculannya sebagai kajian internasional, konsep geostrategi sebagaimana Frederick Schuman merujuk kepada pemahaman *Wehrgeopolitik* sebagai *geostrategic*. Berkaitan dengan hal tersebut, menurut Hepple, bahwa geopolitik sebagai studi strategi ataupun geografi politik.[24] Geostrategi juga berkaitan dengan kemajuan teknologi. Teknologi berupa sarana transportasi secara *mobility.* Sementara itu, Mackinder mengubah mengungkapkan bahwa geostrategi sebagai sebuah hubungan manusia dengan realitas geografis dunia yang lebih besar.[25]

Berkaitan dengan teori tersebut, Kota Bitung yang memiliki sejumlah potensi strategis, termasuk salah satunya kawasan pelabuhan menjadi daya tarik ekonomi dan politik pada skala nasional. Disamping stuktur masyarakat yang bergerak di sektor perikanan dan kelautan juga menjadi faktor strategis guna kepentingan dan kemajuan Kota Bitung Provinsi Sulawesi Utara. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya mengkaji satu aspek saja yang dimiliki Kota Bitung, tetapi mengkolaborasikan antara potensi maritim, pelabuhan, dan kelautan komprehensif dengan aspek-aspek lainnya dalam agenda *sustainability* pembangunan nasional.

Telaah mengenai konsep geo-strategi dalam wilayah strategis, dapat dikaji melalui peran kawasan strategis dalam suatu wilayah. Negara-negara dengan ciri geografi yang memiliki banyak wilayah-wilayah strategis seperti pelabuhan secara langsung akan menjadi bagian dari kepentingan dan aktivitas internasional. Dalam kajian lebih jauh, dapat dilihat kebijakan Chna misalnya yang dikenal dengan kebijakan jalur sutra atau *One Belt One Road* (OBOR) atau yang sekarang yang lebih dikenal dengan *Belt Road Initiative* (BRI). Proyek BRI yang memiliki anggaran sangat besar, saat ini menjadi kebijakan internasional yang berdampak pada kebijakan luar negeri negara-negara lainya, termasuk memposisikan ulang geostrategi mereka.

Berkaitan dengan kenyataan tersebut, tidak dapat dikesampingkan bahwa bahwa selat-selat yang berada di wilayah perairan Indonesia merupakan lintasan penting dan strategis bagi Proyek BRI Cina. Berdasarkan perspektif keamanan dan pertahanan, jika terjadi konflik terbuka antara Cina dengan Amerika Serikat pada ekskalasi yang besar, maka akan terjadi blokade Selat

[23] Hugh White, "The Geo-strategic Implications of China's Growth", dalam R. Garnaut, L. Song, dan W. T. Woo (eds), *China's New Place in a World in Crisis: Economic, Geopolitical and Environmental Dimensions,* (Canberra: ANU E Press, 2009).
[24] L.W. Hepple, "The Revival of Geopolitics", *Political Geography Quarterly*, Vol. 5, No. 4: S21-S36, 1986.
[25] Hugh White, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Malaka oleh Amerika Serikat. Maka, jalur perairan yang mampu memberikan alternatif bagi kedua negara menuju Samudera Hindia dan Laut Arab dalam rangka mengamankan jalur penting Amerika dan Cina adalah melalui Alur Laut Kepulauan RI I (ALKI I), yaitu Selat Sunda, dan Selat Lombok pada Alur Laut Kepulauan RI II (ALKI II). Hal inilah yang menyebabkan Cina menyasar pelabuhan-pelabuhan strategis di wilayah timur Indonesia, salah satunya adalah Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara, Pelabuhan Kalimantan Utara, dan Pelabuhan di Provinsi Bali. Fakta bahwa perairan di Indonesia merupakan *Sealane of Communication* (SLOC), jalur pelayaran global yang cukup padat, mengakibatkan penguasaan atas keempat infrastruktur pelabuhan tersebut, akan sesuai dengan 'strategi' BRI. Maka dapat dikatakan, penguasaan atas SLOC dan lintasan pelayaran internasional pada ALKI I, ALKI II dan ALKI III adalah tantangan nyata bagi geostrategi Indonesia. Sehingga, asumsi bahwa di dalam geostrategi dan geopolitik, "Siapa yang mampu menguasai *Sealane of Communication* (SLOC) akan menentukan ketercapaian kepentingan nasional, sebaliknya, terganggunya keamanan SLOC akan membuat situasi dalam ketidakpastian". Hal inilah yang harus dimaksimalkan oleh Indonesia guna memanfaatkan ruang geopolitik dan geostrategi, untuk menakar segala bentuk ancaman dan potensi konflik yang bisa saja terjadi secara tidak terduga. Implikasi dalam penelitian ini, didapatkan hasil bahwa konstelasi jalur BRI Cina dan kebijakan kemaritiman di Indonesia belum sinkron, terdapat banyak masalah yang harus diselesaikan terlebih dahulu oleh Indonesia, baik secara internal maupun secara eksternal. Momentum tersebut yang harus dioptimalkan Indonesia dalam menata geostrategi dan politik untuk membentuk strategi pertahanan negara melalui bidang kemaritiman. Kebijakan kemaritiman masih belum terkoneksi antara pemerintah pusat dengan daerah, seperti diungkapkan oleh Sekda Kota Bitung dalam wawancara bahwa "Kerentanan justru akan terjadi manakala permasalahan eksekusi kebijakan menemui jalan buntu, misalnya masyarakat tidak *support* terhadap pengembangan wilayah pelabuhan, belum meratanya pemerintah daerah menyamakan kebijakan terkait penataan wilayah strategis masing-masing. Selain itu, pemerintah pusat juga harus menyelesaikan dengan negara lain, yaitu tentang batas-batas negara dengan Filipina, Malaysia, Palau, dan Vietnam."[26]

Penelitian yang dilakukan, menunjukkan hasil analisis Geostrategis Kawasan Pelabuhan Bitung-Sulawesi Utara hub Internasional dan memiliki tingkat kestrategisan teratas pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Berikut adalah *layout* pelabuhan Bitung, yaitu:

[26] Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2. Layout Pelabuhan Bitung



Sumber: Slide Paparan General Manager (GM) Pelindo IV Bitung

Kategori sebagai pselabuhan terbuka akan mendatangkan konsekuensi ancaman dalam keamanan nasional sekaligus ebagai peluang untuk mengaktifasi pertumbuhan ekonomi di wilayah Indoensia, khususnya bagian Timur. Jika dilihat pada komoditas yang ditangani oleh Pelabuhan Bitung, maka dampak pengembangannya adalah meningkatnya kualitas produk atau komoditas yang berasal dari Indonesia. Dengan demikian, posisi strategis yang menjadi jalur kepelabuhanan, yaitu antara Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Ambon, dan Ternate, dan yang menjadi jalur bagi komoditas tertentu, seperti produk pertanian, industri manufaktur dan produk pertambangan. Sementara itu, wilayah Kalimantan Timur, yang mencakup Samarinda, Tarakan, dan Nunukan memiliki kontribusi yang cukup signifikan terhadap kargo untuk pelabuhan Bitung seperti produk batubara, migas, dan *plywood*. Pada sisi lain, hal ini akan mendatangkan investor dari wilayah Papua, Maluku dan Sulawesi untuk menanamkan modalnya di pelabuhan Bitung dan secara lebih luas Provinsi Sulawesi Utara dan Indonesia, sehingga yang disebut dengan analisis geostrategi melalui kajian keamanan maritim dapat terwujud melalui aktivitas strategis Pelabuhan, khususnya Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara.[27] Berikut data tentang Neraca Perdagangan Kota Bitung dalam kurun waktu 2001 – 2012 (dalam US$), yaitu:

[27] Wawancara dengan Sekretaris Provinsi Sulawesi Utara, 30 Agustus 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 3. Neraca Perdagangan Kota Bitung Periode Tahun 2010 – 2017 (US$)

TAHUN ANGGARAN	EKSPOR	IMPOR	+ / -
2010	464 190 521.48	63 946 812.48	400 243 709.00
2011	435 121 843.64	147 932 133.56	287 189 710.08
2012	737 906 386.53	142 530 134.40	595 376 252.13
2013	921 849 362.48	114 298 663.85	-
2014	-	-	-
2015	773 431 019.63	-	-
2016	660 612 468.03	-	-
2017	707 612 461.92	65 567 349	-

Sumber: Dinas Perdagangan Kota Bitung dan Kantor Bea Cukai Bitung Tahun 2019

Berdasarkan data tersebut, tampak neraca perdagangan mengalami tren yang terus meningkat. Hal ini tentu akan berdampak pada peningkatan perekonomian Kota Bitung, termasuk karena dukungan kegiatan impor dan ekspor di wilayah pelabuhan. Hal inilah yang menjadikan Kota Bitung sebagai wilayah strategis dalam segi kawasan pelabuhan di kawasan Indo-Pasifik, terlebih sebagai kawasan yang memiliki nilai analisis geostrategi yang tinggi yang tentu jika dilihat dari sudut pandang kajian keamanan maritim, akan berdampak pada peningkatan tata kelola maritim untuk mendukung poros maritim dunia. Analisis tersebut akan turut berdampak kepada meningkatnya kegiatan industri dan perdagangan serta bidang logistik yang secara kompleks dapat berimplikasi terhadap pertahanan negara, melalui variabel geopolitik dan geoekonomi, serta geomaritim.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa analisis geostrategi kawasan strategis Pelabuhan Bitung memiliki beberapa kriteria, diantaranya :

a. Memiliki potensi yang dapat dikembangkan, baik dalam skala nasional maupun internasional;
b. Faktor geografis menjadi modal utama dalam pengembangan wilayah dan geostrategi;
c. Masuk kedalam kategori daerah atau wilayah pengembangan *grand design* pemerintah pusat yang sudah ada dalam *blue print*;
d. Memiliki konektivitas dengan lingkungan internasional.

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung terkategori kedalam bidang-bidang sosial, geografis, dan potensi maritim, yang berdampak kepada aspek keamanan nasional dan pertahanan negara. Pada aspek penciptaan kondisi keamanan nasional, kawasan Pelabuhan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bitung telah memenuhi standar sebagai pelabuhan terbuka, yang ditunjukkan oleh beberapa upaya dalam pemenuhan kebutuhan standar pelabuhan yang modern dan berdaya saing.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dengan adanya analisis geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung melalui kajian keamanan maritim yang ada serta dukungan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), sinergitas berbagai *stakeholder* yang dilakukan guna menciptakan keamanan nasional dan dukungan terhadap pertahanan negara adalah melalui pengembangan gesotrategi, geomaritim, serta geoekonomi.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Kajian Keamanan Maritim, Studi Pada Kawasan Indo – Pasifik Periode Tahun 2018 – 2019, maka peneliti mengajukan saran antara lain:

a. Pada sisi geostrategi, perlu adanya kebijakan tentang Rencana Tata Ruang dan Rencana Wilayah (RTRW) kawasan pelabuhan agar secara terintegrasi dengan program pemerintah pusat. Hal ini sejalan dengan komitmen pemerintah pusat dalam rencana membangun jembatan penghubung antara Kota Bitung dengan Pulau Lembeh dalam mendukung pengembangan geostrategi kawasan.

b. Pada sisi geoekonomi, diperlukan pendekatan sosial ekonomi kepada masyarakat terkait pembebasan lahan yang diperuntukkan bagi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Hal ini terkait kekurangan lahan yang memadai, dari total 235 ha untuk KEK baru, sekitar 90 ha yang berhasil dibebaskan. Artinya Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara dan Pemerintah Kota Bitung harus sejalan dalam merealisasikan pembangunan KEK secara berkelanjutan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dalam analisis geostrategi Kota Bitung.

c. Dari sisi geomaritim, khususnya pada potensi kelautan, yaitu perikanan, memerlukan harmonisasi regulasi yang masih tumpang tindih. Oleh karena itu, kedepan perlu ada sinkronisasi dan harmonisasi peraturan-peraturan untuk menciptakan tata kelola sosial ekonomi masyarakat, yaitu masyarakat maritim, karena dapat berkontribusi terhadap keamanan maritim, yaitu budaya maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Bakir, N.O. 2007. "*A Brief Analysis of Threats And Vulnerabilities in The Maritime Domain*". Dalam *Managing Critical Infrastructure Risks.* Netherlands : Spring.

Chaudary, M. A. & G. Chaudary. 2009. *Global Encyclopaedia of Political* Geography. New Delhi: Global Vision Publishing House.

De Haas, Marcel. 2006. *Geo-strategy in the South Caucasus: Power Play and Energy Security of States and Organisations.* The Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael.

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

Kristiansen, Svein. 2005. *Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis*. New York : Routledge.

Miles, M.B, Hubberman. 2014. *Qualitative Data Analysis, A Method Sourcebook*. Edisi Ke-3. London : Sage Publication. Terjemahan UI Press. T. Rohindi Rohidi.

Sugiyono. 2013. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA.

White, Hugh. 2009. "The Geo-strategic Implications of China's Growth". Dalam R. Garnaut, L. Song, and W. T. Woo (eds). *China's New Place in a World in Crisis: Economic, Geopolitical and Environmental Dimensions*. Canberra: ANU E Press.

Jurnal

Hepple, L.W. 1986. "The Revival of Geopolitics". *Political Geography Quarterly.* Vol. 5. No. 4.

Tesis dan Disertasi

Ashrafpour, Ashraf. 2010. "Geostrategic Importance of Persian Gulf". Disertasi. Department of Defence and Strategic Studies. India : University of Pune.

Ferdian, Fajar Pratama. 2017. "Port Security Management: Pengembangan Strategi Keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok". Tesis. Sentul : Program Keamanan Maritim, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

Peraturan

Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) Pelabuhan Bitung.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 14.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 56.

Website

Dinas Perdagangan Kota Bitung, dalam https://bitungkota.bps.go.id/statictable/2018/10/31/222/neraca-perdagangan-luar-negeri-di-kota-bitung-tahun-2002-2017-us-.

KP3EI. (n.d.).Global Hub Bitung, dalam http://kp3ei.go.id/in/main_ind/content2/130/132, 20 Maret 2014.

Pemprov Sulawesi Utara, "Gubernur Olly Tinjau Proyek Tol Manado-Bitung", dalam www.sulutprov.go.id/berita/2018, 25 Juli 2018.

Rogers, J. dan L. Simón. 2010. "Think Again: European Geostrategy", dalam http://europeangeostrategy.ideasoneurope.eu/2010/03/14/think-again-european-geostrategy.

Wawancara

Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

Wawancara dengan General Manager (GM) PT Pelindo IV, 29 Agustus 2019.

Wawancara dengan Sekretaris Provinsi Sulawesi Utara, 30 Agustus 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Central European Journal of International and Security Studies
Vol. 15, No. 3, 2021, pp. 30-54

DOI: 10.51870/CEJISS.A150302
Research article

Global Maritime Fulcrum: Indonesia's Middle Power Strategy Between Belt And Road Initiatives (BRI) and Free-Open Indo Pacific (FOIP)

Fadhila Inas Pratiwi
Universitas Airlangga, Department of International Relations; corresponding address: fadhila.inas@fisip.unair.ac.id

Irfa Puspitasari
Universitas Airlangga, Department of International Relations

Indah Hikmawati
Universitas Airlangga, Department of International Relations

Harvian Bagus
Universitas Airlangga, Department of International Relations

Abstract

The purpose of this article is to correlate Indonesia's global maritime fulcrum (GMF) as Indonesia's middle power strategy to its response to the two geopolitical strategies of the Belt and Road Initiative (BRI) of China and the Free and Open Indo-Pacific (FOIP) of the Quad (the United States, India, Japan and Australia). This article used the process-tracing method to examine the information sourced from journal articles, news media outlets, government press releases and other resources. The article unfolds in four sections. The first explains the background of why the global maritime fulcrum was chosen as Indonesia's middle power strategy response tothe BRI and FOIP. The second explains how Indonesia uses the GMF as its middle power strategy. The third

PERPUSTAKAAN NASIONAL

© 2021 CEJISS. Article is distributed under Open Access licence: Attribution - NonCommercial 3.0 Unported (cc by-nc 3.0).

part explores how the middle power strategy through the GMF policy responds tothe BRI. The last part elaborates on Indonesia's strategy when responding to the FOIP. It concludes that it is prevalent that Indonesia uses the GMF as its middle power strategy when responding to the BRI and FOIP.

Keywords: *Indonesia, global maritime fulcrum, middle power, Belt and Road Initiatives, free-open Indo Pacific*

First published online on 17 September 2021, issue published on 17 September 2021

The Belt and Road Initiative (BRI) employed by the Chinese government and the Free-Open Indo-Pacific (FOIP) of the Quad are two geopolitical strategies used to exercise their influence outside of their respective regions. One of the affected regions is Southeast Asia as it is strategically located for use as an international production chain for Chinese ambitions. The Indo-Pacific area is where the US, Japan, India and Australia are looking forward to enhancing their collaborations with the countries inside the area. Indonesia, as the largest country in Southeast Asia with a prominent role as an Association Southeast Asian Nations (ASEAN) leader, tries to balance the geopolitical influence both from China and the Quad. The purpose of this article is to explain the role of the global maritime fulcrum (GMF) as a middle power strategy in response to the BRI and FOIP employed by the major powers. The GMF itself serves as Indonesia's governmental policy to strengthen the state's maritime connectivity since it has previously lacked attention from the previous government. Furthermore, this article explains why the GMF is the chosen policy employed by the Indonesian government to respond tothe BRI and FOIP. This leads to the initial assumption that Indonesia, as a middle power country, uses a middle power strategy through the GMF to cope with the two geopolitical influences.

Background

The initial research suggests that Indonesia has to face both the BRI and FOIP, which are employed by China and the Quad respectively. Indonesia's response is to direct the two geopolitical strategies in line with Indonesia's ambition through the GMF. Since becoming president in 2014, Joko Widodo has considered private investors and companies from China to assist Indonesia in improving its connectivity and state infrastructure.[1]After attending the BRI Summit in Beijing on May 2017, Jokowi asked the Coordinator of the Ministry of Maritime Affairs, Luhut Pandjaitan, to lead the team in preparing a list of projects to go under the BRI framework.[2]

On 26 April 2019, Jokowi signed the 23 Memorandums of Understanding (MoU) with China in order for them to collaborate on infrastructure projects in Indonesia.[3] Xi Jinping also suggested that Indonesia has a strategic geographic

position that could enhance the BRI projects when he announced the Maritime Silk Road (MSR) Program part of the BRI in October 2013.[4] Both the GMF and BRI focus on connectivity improvement. From the perspective of MSR, China wants to connect its trade route to Europe through Asia and Africa. When Jokowi stated the GMF strategy, it was in parallel with Chinese intentions. They are also willing to connect several islands in Indonesia.[5] Connectivity serves as a crucial aspect in both countries' cooperation, referring to Indonesia with its GMF ambition and China with its BRI project. Thereforethe GMF and BRI work in synergy and complement one another. This means that each party is looking for potential cooperation and this makes Indonesia an important partner for China and *vice versa,* which helps to fulfill their ambitions.[6]

On 22 September 2015, Xie Feng, the Chinese Ambassador for Indonesia, looked at the synergy between the GMF and BRI that could open up more opportunities. First, the GMF and BRI complement each other. Both frameworks have the same purpose, namely economic development by optimising the maritime sector with a focus on infrastructure and connectivity. The second point is that it could strengthen the relations between the two countries. Both have already achieved a consensus regarding the development strategy including a maritime partnership. China has been involved in the development and expansion of thirty ports in East Indonesia and it is willing to be a partner in the rebuilding and expansion of Tanjung Priok port in Jakarta.[7]

The relations between the GMF and BRI were stated in 'the Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and the Republic of Indonesia' on 26 March 2015. Both states agree to develop the cooperation that fosters the implementation of various programs such as 'theChina-Indonesia joint table-top exercise of maritime search and rescue' and 'the China-Indonesia center for ocean and climate'. This is in addition to continuing to cooperate for the purpose of cruise safety, maritime security, maritime search and rescue, and maritime research and protection.[8] One of the GMFs' major projects that has successfully gained support from the Chinese government is *tol laut*. The purpose of *tol laut* is to increase the sea connectivity between the main ports in Indonesiasuch as Belawan in North Sumatra, TanjungPriok in Jakarta, Tanjung Perak in Surabaya as well as the ports in Makassar South Sulawesi and Sorong in Papua.[9]

During Jokowi's second term Evan Laksmana argued that the GMF was absent in his inauguration speech along with the topic regarding foreign policy. Jokowi's priorities for his second term are about trade and investment, citizen protection, sovereignty, regional and global leadership and diplomatic infrastructure. The hallmark of the GMF itself would not become Jokowi's grand strategy. Laksmana suggests that GMF is not a well-researched agenda in the

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

very first place, it is only a political campaign platform used in order that people would assume that Jokowi has a grand agenda for Indonesia in terms of foreign affairs.[10] To some degree these stances are correct; however, the GMF is still being pursued at various different levels. Coordinating the Ministry for Maritime Affairs and Investment for instance started to make Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) or Indonesian Maritime Policy a blueprint and roadmap for a long term policy. The name of the document is Konsep Haluan Maritim (Maritime Direction Concept). The ministry already arranged the working group and had intense communication with the Presidential Staff Office along with the National Development Planning Agency in formulating this policy. The ministry also conducted a Focus Group Discussion (FGD) to study maritime policy in depth. The document is expected to be released in September 2021.[11] In another aspect, *tol laut* as one of the hallmarks of Indonesia's cooperation with foreign countries such as China also made significant progress until 2021. The Ministry of Transportation suggested that in 2021 they are able to add four routes for a total of thirty routes connected by the *tol laut*.[12] Therefore, it is safe to assume that the GMF is still an ongoing project, since the relevant ministry has been trying to establish the foundation to develop GMF policy in a deeper manner as well as continue works on the relevant projects for the GMF itself.

When it comes to Indonesia and the Quad who brought in the idea of the FOIP, the cooperation under the FOIP framework is still being established and settled. The FOIP was just starting to gain attention among Indonesian policymakers when there was an ASEAN informal summit in Singapore in April 2018. Indonesia put forward the 'Indo-Pacific Cooperation' strategy that adheres to four basic principles. The first is that Indonesia wants the cooperation to be inclusive, transparent and comprehensive. Second, it should bring in benefits for all of the countries involved in the region. Third, the cooperation should uphold peace, stability and prosperity. The last is that it should respect international laws and ASEAN Centrality.[13]

As the FOIP is still evolving and the shape of the framework is still being worked on, the relations between the GMF and FOIP can be seen from each Quad member's cooperation with Indonesia. As Indonesia prioritisesits infrastructure development, US investors have started to invest in Indonesia through the US International Development Finance Corporation. This is a development bank that provides financial solutions for infrastructure, digital connectivity and energy in developing countries. This kind of opportunity was responded to by Indonesia through Luhut Panjaitan as Indonesia's Coordinating Minister for Maritime and Investment, stating that as a maritime country, it is necessary for Indonesia to accept the investment for the development of the outer islands in order to protect Indonesia's sovereignty and security.[14]

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Furthermore, when it comes to the Indonesian-Australian cooperation, it shows that the cooperation between these two countries also focuses on Indonesia's GMF ambitions. On 6 January 2020, both countries signed a Comprehensive Economic Partnership Agreement. The purpose of this is to increase their level of cooperation in the domains of the economy, trade and investment. Prior to this cooperation, Indonesia and Australia signed the Joint Declaration on Maritime Cooperation in Sydney on 26 February 2017. The cooperation was realised here in the form of a Plan of Action in 2018.[15] Moreover, with India, Indonesia also ensured its cooperation concerning maritime issue by making a Joint Statement on Maritime Cooperation on 12 December 2016 followed by the Shared Vision for Maritime Cooperation on 30 May 2018. Recently, on 6 July 2020, both countries signed the MoU on Maritime Safety and Security to enhance both countries' cooperation in the maritime sector.[16]

Last but not least, the relations between Indonesia and Japan also focus on maritime issues. Both countries agreed to establish a bilateral maritime forum, the Indonesia-Japan Maritime Forum (IJMF), on 21 December 2016. This cooperation marks the same commitment from both countries to the free and open navigation of the sea. This forum also covers collaboration related to maritime safety, security, economic, infrastructure, education and training. Both countries also agreed to establish a fish market and port infrastructure development in Indonesia's outer island through the Exchange of Notes (EN) as part of the Program for Development of Fisheries Sector in the Outer Islands.[17]

Literature review

To understand the conception of Indonesia's middle power, the authors further research on several literatures that explained the same topic. We then classified these literatures into three categories: (1) what kind of middle power Indonesia has; (2) how Indonesia's middle power strategy is evolving; and (3) how Indonesia uses the middle power strategy in relation with other countries.

First, what kind of middle power does Indonesia have? Karim argues that Indonesia seeks to connect the status-seeking behaviour of middle power with the state's foreign policy agenda.[18] In other words, middle power is a concept of international status that states its aim to pursue through the enactment of role conceptions. It is not merely a function of good international citizenship or material capability. In line with Karim, Kusumaningprang also argues that rather than its material capabilities, Indonesia's long standing history of middle power activism is the foundation for characterising Indonesia as an extraverted middle power.[19] This status is then grounded in Indonesia's constitution to institutionalise the international obligations.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Second, how is Indonesia's middle power strategy evolving? Azra explains that Indonesia's posture as a middle power has been up and down.[20] Indonesia rose in the international arena under President Sukarno (1945-1966) and President Suharto (1967-1998). Meanwhile, Indonesia's role in regional and international affairs declined considerably during the early years of the post-Suharto era (1998-2004), although there were several attempts to restore Indonesia's prominence as a middle power under President Abdurrahman Wahid (1999-2001) and President Megawati Sukarnoputri (2001-2004). During the administration of President Susilo Bambang Yudhoyono (2004-2009 and 2009-2014), Indonesia finally showed itself eager to play the middle power's role in the international arena. Hidayatullah then argues that since its independence, Indonesia has persistently conducted the role of middle power Assembler by establishing regional leadership in Southeast Asia, and then adopted the role of middle power Advocator since Yudhoyono's presidency.[21] Besides that, Alvian et al. identify the change of Indonesia's middle power diplomacy strategy under the presidency of President Yudhoyono and President Jokowi from an outward looking to inward looking orientation.[22]

Third, how does Indonesia use the middle power strategy in relation with other countries? Beeson and Lee argue that ASEAN remains a major consideration for Indonesia to exert its middle power diplomacy.[23] But, Indonesia is also increasingly seen as a state with the potential to play a role beyond Southeast Asia. Hellendorf further explains that ASEAN's countries—including Indonesia—tend to risk tolerant, rather than risk-averse, in running their middle power strategies.[24]Indonesia seeks to defend a broad commitment to ASEAN-led multilateralism and its self-interest through targeted policies with other countries. For example, through China's rise and assertiveness in the South China Sea, Indonesia has derived diplomatic and political benefits, such as supporting the ASEAN-led discussion and negotiation process with China about the dispute on the South China Sea. Furthermore, Sriyanto argues that Indonesia's middle-powermanship can be seen through growing relations between Indonesia and China.[25] With creating the GMF, Indonesia seeks to build domestic connectivity from Chinese investment through the BRI program.

This paper then closes to the third category about how Indonesia uses the middle power strategy in relation with other countries. But different from Beeson and Lee, Hellendorf, and Sriyanto who focused on ASEAN or China—including the BRI—this paper brings the BRI and FOIP together. Not merely Indonesia's strategy in broad, this paper is more focused on the GMF as a middle power strategy of Indonesia in relations with the BRI and FOIP. Furthermore, we combine three middle power approaches to analyse it, namely an hierarchy approach, a functional approach and a behavioural approach. Furthermore, this

PUSAT PERPUSTAKAAN
REPUBLIK INDONESIA

paper aims to show that Indonesia acts as a middle power through creating the GMF. This certainly matters because through the GMF, Indonesia has begun to show its maritime capacity more concretely. Indonesia then seeks to encourage relations between other grand maritime program/concepts, namely the BRI and FOIP. This means that Indonesia is not likely to use the GMF as competitor, or against the BRI and FOIP. Indeed, Indonesia tends to gaining advantages as much as possible in relation between these two, including prestige and investment to build infrastructures. Also, Indonesia will not disengage from ASEAN because Indonesia still has a prominent role in this organisation. It can provide an opportunity for Indonesia to influence any decisions within the ASEAN.

Global maritime fulcrum as Indonesia's middle power strategy: Theoretical approach

As the previous explanation suggests, it shows that both with China and the Quad, Indonesia prioritises its policy through the GMF when dealing with the BRI and FOIP. It can be assumed that Indonesia is exercising its middle power strategy. The concept of middle power was brought in by Jokowi during his presidential campaign in 2014. He explained that the role of Indonesia as a middle power should be achieved through its selective involvement in regional and global issues. Indonesia took the opportunities offered by China and the Quad and directed them to fit Indonesia's interests.[26] This is also in parallel with the three strands approach in middle power states, namely an hierarchy that focus on states' material capacity or quantifiable indicators of powers, functionality that focus on states' interest in specific areas which offer more benefit than other areas and behaviour that focuses on states' behaviour for being a good international citizen. The first approach, hierarchy, closely relates to the state's material capability between great powers and small powers.[27] It combines the developmental, economic, social and military indicators that determine the state's ranking within the international system.[28] Second is the functional approach, assuming that their material capability can be used to become involved in the international area. Middle power states use their power to influence and make sure of its responsibilities regarding certain functions in international relations.[29] Middle power states only focus on specific areas that offer better value and results. The third is the behavioural approach which argues that middle power states have the characteristic of behaving as a good international citizen that supports multilateralism, supporting the international order or having a role as a mediator in disputes.[30] This approach makes it clear that a middle power state cannot act alone. However, it is able to have a systemic impact within small groups through international institutions.[31]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hierarchy approach

According to Gilley and O'Neil, the hierarchy approach—or positional approach—can be described as the material power capabilities that middle powers possess relative to both great powers and small and weak states.[32] It is characterised by its focus on quantifiable indicators of power between states relating to differences in population size, military expenditures, strategic geography position, gross domestic product, etc. The use of quantitative indicators has several strengths, such as the ability to measure states' power in an objective manner and facilitating comparisons across states. In other words, middle power states can use their abundant resources to attract other countries and build beneficial cooperation with them. Therefore, we use resources powers as the operationalisation from the hierarchy approach.

In this case, Indonesia is a middle power state that possesses abundant resources, especially natural resources. One of Indonesia's prominent capabilities is its vast maritime territory and geographic strategic position. This resulted in Jokowi stating his policy of serving as a global maritime fulcrum in order to make Indonesia a world maritime power. Indonesia is the biggest state in Southeast Asia and the biggest archipelagic country in the world. Because of its strategic location between theIndian and Pacific Oceans and between the Asian and Australian continents, this makes Indonesia a contested area with a great power interest.[33]The economic, political and military dynamics within the Asia-Pacific region and with developed states such as the United States (US), India, Australia, China and Japan heavily rely on Indonesia's stability, foreign policy and geopolitical thinking since Indonesia is also an ASEAN leader.[34] Indonesia has a strong maritime capability compared to smaller powers, thus meaning that Indonesia has confidence when projecting themselves on the international arena through global maritime fulcrum initiatives. This serves as a prominent step towards becoming world maritime power.

Functional approach

The second is the functional approach that emphasises the middle power responsibility on certain issues that relates to gaining special influence within their functional area that is mirrored in its national interest. It suggests that middle powers tend to pursue their foreign policy goals in specific areas that offer the best return, often referred to as 'niche diplomacy'. According to Gareth Evans, niche diplomacy is the effort to concentrate resources in specific areas best able to generate returns worth having, rather than trying to cover the field.[35] Therefore, middle power states must concentrate their resources on addressing issues that are ignored by small powers and which are not dominated by the major powers. In this case, Indonesia's 'niche area' is maritime, considering that

REPUBLIK INDONESIA

Indonesia has a vast maritime area.Through the GMF, Indonesia has realised its responsibility as the biggest maritime state in the world. The president has also declared that he will rebuild the maritime culture and improve the state policy towards the maritime sector. On 20 February 2017, Jokowi issued Presidential Decree No.16 about Indonesia Maritime Policy. The policy serves as general instruction for the maritime policy and its implementation through programs and activities within the ministry or non-ministry government. It is expected to help implementing the GMF faster.[36]

Jokowi is the first president who officially published a maritime doctrine, resulting in the other international actors respecting the government's efforts to make Indonesia a maritime power.[37] The GMF serves as Indonesia's vision as a sovereign maritime state and it is capable of providing a platform for peacebuilding and security both at the regional and international levels. The GMF has seven pillars that can achieve this purpose: (1) the development of human and marine resources, (2) maritime security and law enforcement, (3) institutional and maritime governance, (4) the development of a maritime economy, (5) the management of maritime peace and protection and (6) the maritime culture and maritime diplomacy.[38] This means that Indonesia not only wants to focus this policy at the domestic level but that it also tries to project this policy in order to be a mediator of maritime conflict between neighbouring states. The status of Indonesia as a middle power has received attention and recognition from international actors.

Behavioural approach

The third is the behavioural approach that refers to the state's specific behaviourin international affairs, such as being a good international citizen, supporting multilateralism, supporting international order or serving as intermediaries in disputes. The label of 'good international citizen' triggers different assumptions from many scholars. James Souter argues that to become a good international citizen, states must comply with common rules and values including human rights, multilateralism, international law, etc.[39] Nevertheless, Charalampos Efstathopoilos, Jeremy R. Youde, Trace Hoffmann Slagter, Robert W. Cox, John W. Holmes, Andrew Linklater, Robert W. Murray and Ronald Behringer argue that foreign policy of middle powers is not purely driven by altruism—rather these states are also acting instrumentally.[40] In other words, the foreign policy of a good international citizen represents a middle ground between realism and idealism. These states do not always act kindly because it depends on the situation they are facing and on the interests they possess. Furthermore, middle powers also demonstrate a strong preference for multilateralism as they can overcome their lack of bargaining power at the bilateral level.[41]

REPUBLIK INDONESIA

Through the GMF, Jokowi stressed that Indonesia's power projection is 'Indo-Pacific Power'. The interconnection between the Pacific and Indian Oceanshas served as Indonesia's main playing field for its foreign policy. Indonesia's leadership in the Indian Ocean Rim Association (IORA) between 2015 and 2017 provided it with the opportunity to expand its influence within the region.[42] Indonesia also acts as a Southeast Asia leader through its agreement with several countries regarding their maritime borders. This includes discussing the border agreement Exclusive Economic Zone (EEZ) with Australia and Papua New Guinea. Indonesia is also conducting an agreement on the continental shelf with various countries such as Malaysia, Australia, Papua New Guinea, Thailand, Singapore and India. As a middle power state, Indonesia is also making an effort to provide multilateral solutions regarding international disputes by trying to foster compromise. It can be seen from Indonesia's role that they have tried to resolve the South China Sea dispute through a workshop.[43] Therefore it can be said that through the GMF, Indonesia's maritime diplomacy is stronger than before.

The global maritime fulcrum as a middle power strategy in relation to the Belt and Road Initiative

To understand the relationship between Indonesia's GMF and China's BRI, the authors have used several variables that are entailed in middle power theory. In this analysis, we have tried to use three approaches in relation to middle power theory—hierarchy, function and behaviour—to analyse the relation between the GMF and BRI. These three approaches have been further operationalised into four variables which are related to Indonesia's status as a middle power country such as: (1) having enough resources and power to attract the attention of major powers, (2) implementing niche diplomacy that is only focused on specific areas or issues that can bring in greater advantages regarding national interests, (3) building a constructive role as a middle power with the responsibility of keeping the region safe and strengthening the security of the region and (4) behaving as a good multilateralist to find an appropriate solution in order to resolve regional problems.

Having resource powers

A middle power is a state which is big or rich enough to attract the avarice of great powers.[44] The state supposes that its material capabilities can encourage other states to recognise its existence and prestige in the international area. Through the creation ofthe GMF, Indonesia wants to show the world that Indonesia is an essential Indo-Pacific powerand that it has a strategic geographic location with the Indian Ocean in the west, the South China Sea in the northand the Pacific Ocean in the east. Indonesia's strategic location is known as a 'cross

REPUBLIK INDONESIA

road location' and it acts as a 'strategic funnel' between the Indo and Pacific components. Furthermore, regional geopolitics nowadays are characterised by the resurgence of maritime power in Asia and beyond, thus choke points in Indonesian waters have nowadays become critical components, specifically the Malacca Strait, Sunda Strait, Lombok Strait and Makassar Strait.[45]

Indonesia has 17,500 islands. It has the second longest coastline in the world of around 99,093 km and a sea area of about 3,273,810 km.[46] Due to its strategic location, Indonesia is often regarded as an integral part of the BRI. Xi Jinping was convinced that Indonesia has a strategic position when he announced the 21st Maritime Silk Road program in October 2013.[47] China's desire to create maritime connections from its coastal area with countries from Asia to Africa and even reaching up into Europe hasdetermined Indonesia's strategic position to be a crucial point. Several strategic sea-lanes of communication under Indonesian jurisdiction could support China's global maritime connections.[48] Xi Jinping and Joko Widodo even acknowledged that China's BRI and Indonesia's GMF were highly complementary because both focused on connectivity, especially maritime connectivity.[49]

Despite its positive responses to the BRI, Indonesia has refrained from fully engaging with this China-led initiative.[50] Indonesia has a lot of important resources—both natural and human—and it is located in a strategic position, thus Indonesia just needs an investment from China to develop its performance. The Indonesian government seeks to optimise the advantages and minimiseany risks by directing the Chinese investmentsinto B2B (business to business) activities. In this effort, the government playsthe role of facilitator in the investment and development process.[51] Furthermore, Fitriani argued that there are several reasons that explain why Indonesia has responded prudently to Chinese offers: (1) the concept of the BRI not being clear until very recently, (2) Indonesia does not expect to be subjugated to any foreign power because of its past experience of Western colonialisation, (3) Indonesia has had some uneasy economic interactions with China, as the influx of Chinese goods can endanger small and medium enterprises in Indonesia, (4) Indonesia has questioned the quality of Chinese investments, (5) China and the Chinese have been used for political purposes in Indonesia rooted in Suharto's regime and (6) there has been skepticism and curiosity regarding China's real intentions because China's assertive behaviours are sometimes problematic.[52]

Implementing niche diplomacy

Niche diplomacy can be defined as the middle powers' capacity to increase its global influence through the identification of niche areas in its regional and global governance.[53] Rather than grasping at many areas, middle powers that

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI REPUBLIK INDONESIA

only focuson the specific area or issue havebecome of interest as it offers greater advantages.[54] The implementation of niche diplomacy can be identified by Indonesia's GMF behaviourwhen building relations with China's BRI. Because the GMF and BRI share a common objective to enhance connectivity, Indonesia views that the BRI will provide good opportunities to develop its connectivity and infrastructure.[55] Indonesia needs a huge investment from foreign partners to build its domestic infrastructure because the rate of foreign investment in Indonesia in terms of its total GDP is relatively low compared to neighbouring countries.[56]

During Jokowi's visit to China against the backdrop of attending the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) forum in 2014, the two sides agreed to enhance their cooperation, particularly in the areas of maritime development and infrastructure.[57] Thereforeit can be said that the'niche area' determined by Indonesia is the BRI's infrastructure investment project. Indonesia then became the largest Southeast Asian recipient of infrastructure investment from China as the country received an investment amount of $87 billion in repayable loans for the purpose of developing its economy.[58] This investment has been used to enhance many domestic projects in Indonesia such as the construction of railways and highways, oil and gas pipelines, power networks and maritime infrastructures. Maritime infrastructures are very important to Indonesia as an archipelagic country in order to connect the different islands.

When invited to the Center for Education and Training of the Indonesia's Ministry of Foreign Affairs, Xie Feng— the Chinese Ambassador to Indonesia—stated that Indonesia and China can further strengthen its bilateral cooperation in maritime infrastructure and connectivity development.[59] Indonesia's Medium-Term Development Plan 2015-2019 and the Blue Book 2015-2019 have listed several major infrastructure projects in Indonesia, such as the construction of bridges, ships and sea ports. In this plan, China will contribute and cooperate with Indonesia to implement these projects. Recently, Chinese corporations have actively contributed to the development of over 30 ports in Eastern Indonesia. China is willing to be a partner in the redevelopment and extension of Tanjung Priok Port in Jakarta, participating in the planning and design of the highways, railwaysand sea port facilities in addition to helping reduce cargo dwelling time.[60] Besides that, China is also ready to cooperate with Indonesia in the development of the Batam-Bintan cross-sea bridge. These Chinese investments in Indonesian maritime infrastructure projects can strengthen the maritime connectivity between its islands, thus smoothing the flow of goods and commodities and reducing the inequality between the Indonesian regions.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Building constructive roles

Middle power countries usually declare themselves to be a middle power. This declaration is an early step for countries seeking to increase their active role in international affairs.[61] By adopting functionalism, these countries then believe that their status in the international system has risen. Instrumentally, it offered possibilities for countries to build their constructive role within the specific framework.[62] Its responsibility thus differs middle powers from small powers or minor actors. This is because middle powers are convinced that they must keep the region safe, spreading a positive atmosphere between neighbouring countries.

Declaring itself to be a middle power was committed by Joko Widodo in his early administration as Indonesia's President. Further implementation was then carried out through the formation of the GMF as part of Indonesia's commitment and effort to become a global maritime power. Indonesia does not only act as a centre of maritime dynamics and economic activities between the two continents and oceans, but it also seeks to take a greater responsibility by strengthening the domestic and regional maritime domain.[63] These efforts are supported by the Chinese Foreign Minister, Wang Yi, who stated that Indonesia's GMF and China's BRI aim to strengthen maritime connectivity and enhance the capacity of Southeast Asian countries to maximise security and the management of their maritime resources.[64] The GMF was therefore an important instrument for Indonesia to use to strengthen its middle power capabilities and thus to increase Indonesia's constructive role in the region's security.

In relation to the BRI, the GMF seeks to develop the discussion and cooperation ongoing in areas of maritime security. In 2004, the Indonesian Maritime Security Agency, *Bakorkamla*, executed defense diplomacy with China.[65] This activity was accomplished through the formation of MoU about satellite sensing to monitor the water area. In August 2018, Indonesia and China also discussed strengthening the defense industry cooperation in the annual meeting of the 7th Defense Industry Cooperation Meeting RI-China.[66] Two months later, these countries then discussed security cooperation again. In this session, the Vice Chairman of China's Central Military and Indonesian Defense Minister held a meeting to strengthen the military cooperation between the two countries. Indonesia and China expected that this meeting to further strengthen the cooperation in terms of maritime security, joint military exercise, personal training and multilateral coordination. Ryamizard Ryacudu—Indonesian Defense Minister—even said that Indonesia is ready to engage in working with China to maintain the regional peace.[67]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Behaving as a good multilateralist

Middle powers tend to act as good multilateralists where they have national desires and the capability to implement specific behavior.[68] In this context, the role of any middle powers should not be viewed as 'a fixed universal' but instead as 'something which must rethink [be rethought] continuously in the dynamics of international system'.[69] Middle powers seek to find a multilateral and negotiated solution in order to solve an international problem.[70] This behaviour causes these countries to be regarded as good multilateralists or good international citizens.

Through the GMF, Indonesia has tried to label itself a good multilateralist by connecting the interests of the BRI and ASEAN. Interestingly, the BRI emerged at the time ASEAN was executing its own programmes about the masterplan for ASEAN Connectivity (MPAC) as a programme to improve intra-ASEAN connectivity, thus these two initiatives complement each other.[71] Indonesia then became regarded by China as an important actor for the purpose of bridging its interest with ASEAN because Indonesia is the 'de-facto' leader of ASEAN.[72] At the same time, Indonesia also has a strategic interest in securing its regional position and managing the building of integrated connectivity under the centrality of ASEAN. This country used the BRI to promote close regional trade and investment linkage in relation to the improvement of interregional physical connectivity.[73] As a good multilateralist, Indonesia used the Chinese investment to develop its maritime infrastructure in order to increase the regional connectivity and to smooth the flows of goods to and from neighbouring countries.

Global maritime fulcrum as a middle power strategy in relation to the free-open Indo Pacific

The early concept of the FOIP was introduced on 22 August 2007 by Japanese Prime Minister, Shinzo Abe, in his speech at the Indian Parliament about ideas of Indo-Pacific which is called the 'Confluence of the Two Seas'. Different from the BRI that possessed a clear framework, the FOIP is not yet settled. In this speech, Abe initiated to encourage a coalition between Japan, the United States, Australia, and India—then referred as the Quad.[74] In November 2017, President Trump then declared the FOIP at the APEC meeting. This concept became a reiteration of the liberal hegemonic order that was brought by the United States. Therefore, the FOIP is not merely Japanese strategy, but it's the Quad's strategy. It came up in Abe's speech, and the implementation of that concept is committed by the Quad—especially the United States.

Different from the BRI that has a clear framework and implementation, the concept of the FOIP is not yet settled. There are no concrete steps from the Quad to implement the FOIP optimally. Therefore, we use different indicators

REPUBLIK INDONESIA

to analyse Indonesia's middle power strategy towards the BRI and FOIP. The authors then argue that the '5Cs' from John Ravenhill is more appropriate to identify Indonesia's middle power strategy in relations with the FOIP. The 5Cs include capacity, concentration, creativity, coalition-building and credibility.[75] This is also in parallel with the work of Andrew F. Cooper, Richard A. Higgott and Kim R. Nossal.[76]

The first characteristic is capacity, which refers to how the capacity of a middle power state relies heavily on their capability to share ideas through diplomacy. The second is concentration, which refers to the uniqueness of middle power statesas they concentrate their foreign policy priorities concerning the issues or areas that benefit them. The third is creativity, as they possess intellectual and entrepreneurial leadership that could shape the perspectives of other states within international organisations. The fourth is coalition building, which explains the middle power's capability to form coalitions that could have a similar perspective with the ideas brought to them. The fifth is credibility which refers to how the initiatives can be accepted without ambition to obtain the maximum benefits. Credibility also refers to the consistency of the initiated policies.

Given its strategic position and capabilities, Indonesia has been known as *primus inter pares* in Southeast Asia. This means that formally Indonesia is equal to other Southeast Asian states but with an important position through its historical involvement in the region. It is regarded as a natural leader of ASEAN in the dynamics and institutional-building process.[77] In the last few decades, there has been a tendency to enhance Indonesia's role as global middle power. During Joko Widodo's presidency (2014-), Indonesia's foreign policy has been directed towards regional power but selective in its global involvement by prioritising matters related to national interests.[78] This can be seen as middle power behaviour associated with the so-called 'niche' diplomacy through the concentration of its activities. One of the prominent visions of the Joko Widodo presidency is the vision intending to make Indonesia part of the global maritime axis. The GMF is mainly inward-looking but there are still outward-looking aspects, especially in response to regional dynamics. As the US-China rivalry is becoming tense in the region, Indonesia needs to be responsive in order to not get trapped by their strategic rivalry. The US and the other Quad countries are coming in due to the FOIP in response to China's BRI. This forces the countries in the region to take a side between the US and China. However, Indonesia, as a middle power, especially in response to the FOIP, has its own strategies within the GMF framework which will be explored later.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The 5Cs analysis and Indonesia's strategy in response to the FOIP: AOIP as an extension of the GMF

In order to analyse this matter further, we need to identify Indonesia's middle power position in relation to its response to the FOIP. In line with the functional approach and behavioural approach, there is a need to identify the middle power through their diplomatic activities and the manner in which they pursue their foreign policy objectives. The authors argue that the '5Cs' can be the appropriate indicators to analyse the relations between Indonesia's GMF and BRI-FOIP.

Capacity

Capacity refers to the middle power's capabilities which heavily rely on its diplomatic capacity rather than military power. This is important in relations as it concerns how they disseminate and influence others with their ideas. Indonesia as a middle power also emphasises its diplomatic capacity when promoting the idea of the Indo-Pacific based on ASEAN centrality. How it is done will be explored through its relations with the other four 'Cs'.

Concentration

Indonesia during the Joko Widodo presidency prioritised the Indo-Pacific region and its objective ofbeing part of a global maritime axis. This can be seen as a form of concentration in which the middle power will prioritise their foreign policy objectives which produce the desired results. While superpowers have the ability to focus on many areas, middle powers need to concentrate their foreign policy agenda due to their lack of capability compared to superpowers. This is called 'niche' diplomacy.[79] As Joko Widodo came into power in July 2014, Indonesia emphasised being a maritime power given its strategic location between the Indian and Pacific Ocean, thus stressing its focus on the Indo-Pacific through the GMF.[80] The Indo-Pacific is seen of as a geostrategic concern for Indonesia in which the strategic rivalry between the US and China will only divide or polarise the region. The goal is peace, stability and development in the region. Southeast Asia is located between the Indian and Pacific Oceans, thus it should retain its ASEAN's centrality to really ensure that the Indo-Pacific will not become an arena for competition between the great powers while ensuring the openness, transparency and inclusivity in the region. Indonesia will not only act as the centre of maritime dynamics but also take responsibility.[81]

Creativity

In this regard, the middle powers have creativity that is associated with intellectual leadership and entrepreneurial leadership. According to Oran R. Young, intellectual leadership refers to how an actor relies on their capabilities when

REPUBLIK INDONESIA

putting forward political energy and ideas that could shape the behaviour and perspectives of other actors through institutional bargaining.[82] This can be seen in how Indonesia generated the Indo-Pacific concept. The idea itself is not new as we can trace it back to the second term of Susilo Bambang Yudhoyono's presidency through the Foreign Minister Marty Natalegawa. This is because he started to pay more attention to the Indo-Pacific. He further stated that there is a 'trust-deficit' in the Indo-Pacific which challenges the peace and stability of the region. Indonesia has tried to promote relationships based on the common good, specifically the 'Indo-Pacific Treaty of Friendship and Cooperation' in 2013.[83]

As such, on 11 January 2018, Foreign Minister RetnoMarsudi made a speech at the United Nations General Assembly (UNGA) and noted that, 'With regard to the future regional architecture, [...]. Indonesia wants ecosystem of peace, stability, prosperity to be established not only in ASEAN, but also in Indo-Pacific. Therefore, together with ASEAN, Indonesia will contribute in advancing a strong positive cooperation in the Indo-Pacific. Instead of a cooperation that is based on suspicion or worse, a perception of threat.'[84] Indonesia will work together with other countries in the region to develop the so-called Indo-Pacific cooperation umbrella that is free, open, inclusive, rule of law-based and most importantly, based on the ASEAN's centrality.

If intellectual leadership is about generating ideas, then entrepreneurial leadership is about how the middle powers make use of their negotiating skill to influence or frame the issues in ways that are integrative while encouraging the actors to accept the deals.[85] During 2018 and 2019, Indonesia actively promoted and lobbied its Indo-Pacific concept with both ASEAN and EAS countries. The concept was introduced by Joko Widodo at the 32nd ASEAN Summit on 28 April 2018 which was later reiterated in the global dialogue of the Center for Strategic and International Studies (CSIS) by Retno Marsudi on 16 May 2018. Furthermore, the concept was also formally presented at the 8th Ministerial Meeting of the EAS on 9 August 2018. On this occasion, Marsudi stated how Indonesia welcomes an exchange of views on the Indo-Pacific through discussions. She further assured the ministers that the concept was not intended to create any new mechanisms or to replace existing ones, rather, it is for the purpose of enhancing the existing mechanism following the dynamics in the region.[86]

Coalition building

It was further emphasised in Joko Widodo's speech at the 13th EAS on 15 November 2018 that Indonesia would discuss the Indo-Pacific concept more openly with EAS countries. He also emphasised integrating the two oceans into a single geostrategic theater, '[...] the importance of increased maritime coopera-

REPUBLIK INDONESIA

tion, not only in the Pacific Ocean, but also in the Indian Ocean. We need to maintain peaceful and security in the Indian Ocean and Pacific Ocean. It is not about struggling for natural resources, regional disputes, and maritime supremacy. Rather, it is about how make the two oceans a center for world routes.'[87] The Indo-Pacific concept itself focuses on three areas of cooperation, namely maritime cooperation, infrastructure and connectivity and sustainable development. These areas of cooperation are in line with the GMF's pillars in addition to the seven policy pillars of the Indonesian Ocean Policy: (1) maritime and human resource development, (2) maritime security, law enforcement and safety at sea, (3) ocean governance and institutions, (4) the development of the maritime economy, (5) ocean space management and maritime protection, (6) maritime culture and (7) maritime diplomacy.[88]

However, the concept has not attracted the other ASEAN members as they have shown less enthusiasm, especially Singapore who stated that the concept was lacking in clarity. This is also due to the view of the other ASEAN members that the concept is seen as an initial move to step back from ASEAN and to become more Indonesia-centric. They are concerned with the possibility of making EAS the default mechanism of this concept.[89] After an extensive process, Indonesia then outlined a draft document titled 'Indonesia's perspective for an ASEAN outlook on the Indo-Pacific: towards a peaceful, prosperous, and inclusive region'. Furthermore, to finalise it, Indonesia held a high-level dialogue on Indo-Pacific cooperation in Jakarta on 20 March 2019. It was provided a platform to discuss and exchange views about the opportunities for cooperation.[90] The draft was finally adopted by ASEAN at the 34th ASEAN Summit on 16 June 2019. Sukma specified that 'the Outlook promises that ASEAN will continue to maintain its central role in the evolving regional architecture [...] and continue to be an honest broker within strategic environment of competing interests.'[91]

The intellectual and entrepreneurial leadership above is finally directed to coalition-building. For middle powers, a coalition of like-minded states is essential to realising their objectives. This is because middle powers are not as powerful as superpowers. They will usually build coalitions through multilateral settings. In this regard, Indonesia values multilateralism to achieve its objectives as clearly stated by Joko Widodo in the 9th EAS on 13 November 2014: 'For Indonesia, EAS plays important role in promoting security, stability and prosperity in the region. Therefore, I choose this multilateral forum to express our idea of becoming global maritime axis.' As a strong maritime power, Indonesia is committed to keeping the Indian Ocean and Pacific Ocean peaceful and safe, thus opposing any kind of contestation.[92]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Credibility

From the first four 'Cs', we come to credibility. Ravenhill explained credibility as how the ideas or initiatives coming from the middle powers are likely to be accepted by all parties.[93] There is an opinion, when compared tosuperpowers, that middle powers are unlikely to dominate and become the largest beneficiary of the outcome. Instead, they highlight mutual benefits and common good. The Indo-Pacific concept laid down in the AOIP is widely accepted. Tan argued that the US response to China's BRI forces the countries in the region to take side.[94] In addition, the FOIP brought in by the Quad, especially by the US, is often seen as an anti-China coalition. This has hardened due to the tense rivalry between the US and China which makes the FOIP more directed as a counter balance against China. Its exclusive approach could jeopardise ASEAN centrality. In this context, the AOIP offers a different approach in the Indo-Pacific by emphasising ASEAN centrality andinclusivity. The AOIP will engage all powers within the EAS, including China.

There is also the dimension of credibility mentioned by Ravenhill: how consistent the middle powers are in their policies or initiatives, both domestically and internationally.[95] In this context, we can safely argue that Indonesia, as Marsudi said, is striving to become a true partner for peace, security and prosperity.[96] This has been consistently promoted and they take a lead in this matter. In response to the FOIP and the strategic rivalry between the US and China, Indonesia has played an important role in drafting the outlook in the Indo-Pacific. Given that the AOIP is an extension of the GMF vision, Weatherbee and Anwar noted that it will leverage Indonesia in the maritime domain and give credibility to the GMF in response to the FOIP.[97] Sukma noted that there are two imperatives in terms of how Indonesia will ensure the AOIP realisation: (1) that it is important for Indonesia to implement its maritime strategy comprehensively, and (2) that Indonesia must ensure to advance multilateralism through discussions within ASEAN-led mechanisms on a common strategy for the Indo-Pacific.[98] Indonesia along with the other ASEAN members must engage proactively in the midst of strategic rivalry. On top of that, Indonesia looks forward to the AOIP serving as an inclusive platform for all competing regional visions while mitigating any power rivalries.

Conclusion

It can be concluded that Indonesia uses its global maritime fulcrum agenda to respond to power geopolitics like those of the Belt and Road Initiative (BRI) brought in by China and the Free-Open Indo-Pacific (FOIP) brought in by the Quad. The analysis shows that Indonesia engages with the characteristics ofbeing a middle power when responding to the BRI through maximising its own

REPUBLIK INDONESIA

resources and then implementing niche diplomacy. This also relates to using its strength when conducting diplomacy especially with China within the BRI framework and with Indonesia's interest in the GMF. Indonesia also has the capability to build itself a constructive role as well as being a good multilateralist withinASEANby connecting the ASEAN interests with the BRI agenda.

Furthermore, Indonesia uses the 5Cs as middle power variables when responding to the FOIP. The first is capacity, focusing on Indonesia's power. The next is concentration, where Indonesia tries to focus on the benefits from the FOIP while connecting it with the GMF. Creativity is where Indonesia actively engages with establishing values for ASEAN in relation to the FOIP. It also connects with coalition-building where Indonesia is trying to develop its relations not only with the FOIP but also with other states, especially during the East Asia Summit. The last is credibility. It can be argued that Indonesia takes a firm stance when upholding neutrality when responding to the BRI and FOIP. Therefore according to both the middle power and character analysis being focused on Indonesia in response to the BRI and FOIP, it can be assumed that Indonesia is trying to focus on its own agenda as well as focusing on its values and capacity when responding to the BRI and FOIP.

Through this paper, we expect Indonesia could act in a certain way in the future. Indonesia uses the GMF as strategy to increase its prestige, role and influence in regional and even international order. Nevertheless, it does not mean that Indonesia will disengage from ASEAN because Indonesia still depends on this organisation. Indonesia also has a prominent role in ASEAN and there is a lot of space for Indonesia to influence the decisions from ASEAN. Besides that, Indonesia did not make the GMF to go against the BRI and FOIP. Indeed, Indonesia desires to build relationships and cooperation with the BRI and FOIP in any sector that suits its interest.

Acknowledgements

The authors thank Universitas Airlangga for providing the funding for this research with grants number 346/UN3/2020. Thank you for the colleagues at the Department of International Relations, Universitas Airlangga, for inspiring and supporting the authors during the writing process. We are also grateful for the constructive feedback provided by the reviewer and the editorial team that improve the quality of this manuscript. The last but not least, thank you for the author's family for their understanding, patience, and care in letting the authors conduct and write this research.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Endnotes

1 Gatra Priyandita (2018), 'Belt and Road investment under fire in Indonesia's presidential elections,' *ANU College of Asia & the Pacific*, 03 December, available at: http://asiapacific.anu.edu.au/news-events/all-stories/belt-and-road-investment-under-fire-indonesias-presidential-elections (accessed 03 Juli 2020).

2 Siwage D. Negara and Leo Suryadinata (2018), *Indonesia and China's Belt and Road Initiatives: Perspectives, Issues and Prospects*, Heng Mui Keng Terrace, Singapura: ISEAS Publishing, p. 16.

3 Nithin Cocha (2019), 'Comfortably Reelected, Indonesia's Jokowi Opens the Door to China's Belt and Road,' *World Politics Review*, 20 June, available at: https://www.worldpoliticsreview.com/articles/27964/comfortably-reelected-indonesia-s-jokowi-opens-the-door-to-china-s-belt-and-road (accessed 03 Juli 2020).

4 Zhao Hong (2015), 'China's New Maritime Silk Road: Implication and Opportunities for Southeast Asia,' *Trends in Southeast Asia*, p. 3.

5 Artha Yudilla (2020), 'Kerjasama Indonesia Cina dalam Belt and Road Initiative: Analisa Peluang dan Ancaman untuk Indonesia,' *Journal of Diplomacy and International Studies*, pp. 58-59.

6 Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Indonesia (2019), 'Full text: Why Belt and Road and Global Maritime Fulcrum Cooperation Benefits both China and Indonesia,' 02 September, available at: http://id.china-embassy.org/eng/sgdt/t1693736.htm (accessed 30 Agustus 2020); Ismail Ali and Singgih T. Sulistiyono (2020), 'A Reflection of "Indonesian Maritime Fulcrum" Initiative: Maritime History and Geopolitical Changes,' *Journal of Maritime Studies and National Integration* 4(1), p. 14; Rene Pattiradjawane and Natalia Soebagjo (2015), 'Global Maritime Axis: Indonesia, China, and a New Approach to Southeast Asian Regional Resilience,' *International Journal of China Studies* 6(2), p. 180; Sanjeevan Pradhan (2016), 'China's Maritime Silk Route and Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Complements and Contributions', *ICS Occasional Paper*, September, available at: https://www.icsin.org/uploads/2017/02/03/ffaf448f221857a632ba9cbd60244e28.pdf (accessed 30 August 2020); Sergio Grassi (2020), 'Indonesia's Global Maritime Fulcrum & China's Belt Road Initiative: A match made at sea?' *Friedrich Ebert Stiftung*, 8 April, available at: https://www.fes-asia.org/news/indonesias-global-maritime-fulcrum-chinas-belt-road-initiative-a-match-made-at-sea/ (accessed 30 August 2020)

7 Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Indonesia (2015), "Hand in Hand for Common Development" Speech by Xie Feng, Chinese Ambassador to Indonesia, 22 September, available at: http://id.china-embassy.org/eng/gdxw/t1298984.htm (accessed 30 August 2020).

8 Rayang Amiriyanti (2017), 'China-Indonesia Collaboration to Transform Their Common Interest on Maritime Diplomacy: The Case of Maritime Silk Road of China and Global Maritime Fulcrum of Indonesia (2014-2016),' *Undergraduate Thesis*. Cikarang, Indonesia: President University, p. 94.

9 I Gede W. Wicaksana (2017), 'Indonesia's maritime connectivity development: domestic and international challenges,' *Asian Journal of Political Science,* p. 2.

10 Evan Laksmana (2019), Indonesia As "Global Maritime Fulcrum": A Post-Mortem Analysis, available at: https://amti.csis.org/indonesia-as-global-maritime-fulcrum-a-post-mortem-analysis/ (Accessed 22 June 2021)

11 Emir Yanwardhana (2021) Ssttt! Kantor Luhut Diam-Diam Susun Haluan Maritim Nasional, available at: https://www.cnbcindonesia.com/news/20210430093503-4-242078/ssttt-kantor-luhut-diam-diam-susun-haluan-maritim-nasional (Accessed 22 June 2021)

12 Rahma Yati (2021) Program Tol Laut Kini Sudah Punya 30 Trayek. Available at: https://

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ekonomi.bisnis.com/read/20210524/98/1397192/program-tol-laut-kini-sudah-punya-30-trayek. (Accessed 25 June 2021

13 Tomotaka Shoji (2019), 'Belt and Road" vs. "Free and Open Indo-Pacific": Competition Over Regional Order and ASEAN Belt and Road Initiative and ASEAN,' *National Institute for Defense Studies Commentary*, 09 January, available at: http://www.nids.mod.go.jp/english/publication/commentary/pdf/commentary088e.pdf (accessed 01 September 2020).

14 Dzulfiqar F. Rahman (2020), 'US institutions in talks on development investment in Indonesia,' *The Jakarta Post*, 11 August, available at: https://www.thejakartapost.com/news/2020/08/10/us-institutions-in-talks-on-development-investment-in-indonesia.html#:~:text=The%20United%20States'%20International%20Development,lower%20and%20middle%2Dincome%20countries (accessed 29 August 2020).

15 Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Indonesia, 'Indonesia-Australia Joint Declaration on Maritime Cooperation,' available at: http://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=AUS-2018-0238.pdf (accessed 29 August 2020).

16 Ministry of External Affairs of Government of India, 'Shared Vision of India-Indonesia Maritime Cooperation in the Indo-Pacific,' available at: https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/29933 (accessed 29 August 2020); Sheany (2018), 'Indonesia, India Agree to Strategic Partnership, Declare Shared Vision on Maritime Cooperation,' *Jakarta Globe*, 30 May, available at: https://jakartaglobe.id/news/indonesia-india-agree-to-strategic-partnership-declare-shared-vision-on-maritime-cooperation/ (accessed 29 August 2020); Yuni A. Sinaga (2020), 'RI-Indonesia tanda tangani MoU Kerja Sama Keselamatan dan Keamanan Maritim,' *Antara News*, 07 July, available at: https://www.antaranews.com/berita/1596514/ri-india-tanda-tangani-mou-kerja-sama-keselamatan-dan-keamanan-maritim (accessed 30 August 2020).

17 Linda Yulisman (2018), 'Construction of Patimban Port to Begin in August,' *The Straits Time*, 30 July, available at: https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/construction-of-patimban-port-to-begin-in-august (accessed 31 August 2020); Coordinating Ministry for Maritime and Investment Affairs of the Republic of Indonesia, 'Indonesia-Jepang Bentuk Indonesia-Japan Maritime Forum,' available at: https://maritim.go.id/indonesia-jepang-bentuk-indonesia-japan-maritime-forum/ (accessed 31 August 2020).

18 M. Faisal Karim (2018), 'Middle power, status-seeking and role conceptions: the cases of Indonesia and South Korea,' *Australian Journal of International Affairs* 72(4), p. 1.

19 Raditya M. Kusumaningprang (2017), 'The Roots and Evolution of Indonesia's Middle Power Activism'*The Indonesian Quarterly* 45 (2), p. 152.

20 Azyumardi Azra (2015), 'Indonesia's Middle Power Public Diplomacy: Asia and Beyond', in Jan Melissen and Yul Sohn (eds.), *Understanding Public Diplomacy in East Asia: Middle Powers in a Troubled Region*. New York: Palgrave Macmillan, p. 133.

21 Nur L. Hidayatullah (2017), 'Indonesia's Role as a Middle Power: a Neo-Liberalist and Constructivist Analysis,' available at: http://repository.unair.ac.id/68192/3/Journal%20-%20Nur%20Luthfi%20Hidayatullah%20071324553002.pdf (accessed 14 June 2021).

22 Rizky A. Alvian, Ganesh C. Putri, and Irfan Ardhani (2018), 'Haluan Baru Politik Luar Negeri Indonesia: Perbandingan Diplomasi 'Middle Power' Susilo Bambang Yudhoyono dan Joko Widodo,' *Jurnal Hubungan Internasional* 6(2).

23 Mark Beeson and Will Lee (2015), 'The Middle Power Moment: A New Basis for Cooperation between Indonesia and Australia?'in C.B. Roberts et al. (eds.), *Indonesia's Ascent*. New York: Palgrave Macmillan, p. 236.

24 Bruno Hellendorff (2016), "Coopetition' and Risk Tolerance in the South China Sea: Indonesia and Malaysia's Middle Power Strategies,' in E. Fels and T.M. Vu (eds.), *Power Politics in Asia's Contested Waters*. Switzerland: Springer International Publishing, p. 312.

25 Nanto Sriyanto (2018), 'Global Maritime Fulcrum, Indonesia-China Growing Relations, and Indonesia's Middlepowermanship in the East Asia Region,' *Jurnal Kajian Wilayah* 9(1), pp. 1-2.
26 Sriyanto (2018), p. 13. .
27 Enrico Fels (2017), *Shifting Power in Asia-Pacific? The Rise of China, Sino-US Competition and Regional Middle Power Allegiance*, Switzerland: Springer International Publishing, p. 209.
28 Cameron G. Thies and Angguntari C. Sari (2018), 'A Role Theory Approach to Middle Powers: Making Sense of Indonesia's Place in the International System,' *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs* 40(3), p. 399.
29 Jeffrey Robertson (2017), 'Middle-power definitions: confusion reigns supreme,' *Australian Journal of International Affairs*, p. 6.
30 Adam Chapnik (1999), 'The Middle Power,' *Canadian Foreign Policy* 7(2), p. 78; Thies and Sari (2018), p. 400.
31 Robert O. Keohane (1969), 'Lilliputiants Dilemmas: Small States in International Politics,' *International Organization* 23(2), p. 296.
32 cited in Hakan Edstrom and Jacob Westberg (2020), 'The defense strategies of middle powers: Competing for security, influence and status in an era of unipolar demise,' *Comparative Strategy* 39(2), p. 174.
33 Dino P. Djalal (1996), *The Geopolitics of Indonesia's Maritime Territorial Policy*, Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, p. 101.
34 Evan A. Laksmana (2011), 'The enduring strategic trinity: explaining Indonesia's geopolitical architecture,' *Journal of the Indian Ocean Region* 7(1), p. 96.
35 Cited in Thies and Sari (2018), p. 399.
36 Coordinating Ministry of Maritime and Investment Affairs of the Republic of Indonesia, 'Kebijakan Kelautan Indonesia,' available at: https://maritim.go.id/konten/unggahan/2017/07/Kebijakan_Kelautan_Indonesia_-_Indo_vers.pdf [accessed 14 August 2020].
37 Shafiah F. Muhibat (2017), 'Indonesia's New Ocean Policy: Analysing the External Dimension,' *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, p. 5.
38 Muhibat (2017), p. 6.
39 James Souter (2016), 'Good International Citizenship and Special Responsibility to Protect Refugees,' *The British Journal of Politics and International Relations* 18(4), p. 795.
40 Cited in Thies and Sari (2018), p. 400.
41 Thies and Sari (2018), p. 400.
42 Leonard C. Sebastian and Emirza A. Syailendra (2014), 'Jokowi's "Look West" Foreign Policy: Expanding Indonesia's Sphere of Influence,' *Raharatnam School of International Studies Commentary*, 21 October, available at: https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/10/CO14207.pdf (accessed 14 August 2020).
43 Premesha Saha (2016), 'Indonesia's potential as a maritime power,' *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, p. 8.
44 Carsten Holbraad (1971), 'The Role of Middle Powers,' *Cooperation and Conflict* 6(1), p. 89.
45 David Scott (2019), 'Indonesia Grapples with the Indo-Pacific: Outreach, Strategic Discourse, and Diplomacy,' *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, p. 3.
46 Ali and Sulistiyono (2020), p. 18.
47 Hong (2015), p. 3.
48 Sriyanto (2018), p. 3.
49 Ardhitya E.Y. Lalisang and Darang S. Candra (2020), *Indonesia's Global Maritime Fulcrum & China's Belt Road Initiative – A match made at sea?* Jakarta: Friedrich Ebert Stiftung, p. 13.
50 Lalisang and Candra (2020), p. 14.
51 Tiola (2019), 'Joko Widodo's Re-Election and Indonesia's Domestically Anchored

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Foreign Policy,' *Asia Pacific Bulletin*, 13 August, available at: https://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/apb487_0.pdf?file=1&type=node&id=37240 (accessed 07 October 2020).

52 Evi Fitriani (2018), 'China's Belt and Road Initiative (BRI): an Indonesian perspective,' available at: https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5550/16.pdf (accessed 07 October 2020).

53 Daniel Flemes (2007), 'Emerging Middle Powers' Soft Balancing Strategy: State and Perspectives of the IBSA Dialogue Forum,' *GIGA Working Papers* No. 57, p. 11; Ziya Onis and Mustafa Kutlay (2017), 'The Dynamics of Emerging Middle Power Influence in Regional and Global Governance: The Paradoxical Case of Turkey,' *Australian Journal of International Affairs* 71(2), p. 9.

54 Andrew F. Cooper (1997), *Niche Diplomacy: Middle Powers after the Cold War*, London: Macmillan Press Ltd., p. 4.

55 Yose R. Damuri et al. (2019), *Perceptions and Readiness of Indonesia Towards the Belt and Road Initiative: Understanding Local Perspectives, Capacity, and Governance*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, p. 9.

56 Lalisang and Candra (2020), p. 12.

57 Pradhan (2016), pp. 7-8.

58 Amiriyanti (2017), p. 71.

59 Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Indonesia (2015).

60 Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Indonesia (2015).

61 Charalampos Efstathopoulos (2017), 'Middle Powers and the Behavioral Model,' *Global Society,* p. 3.

62 Cooper (1997), p. 5.

63 Scott (2019), p. 8.

64 Sriyanto (2018), p. 9.

65 Meitty J. Balontia, H.M. Halkis, and Setyo Wibowo (2019), 'Grand Strategy Poros Maritim Dunia Berhadapan dengan Belt and Road Initiative dalam Konteks Diplomasi Pertahanan,' *Jurnal Diplomasi Pertahanan* 15(2), p. 38.

66 Balontia et al. (2019), p. 38.

67 Amiriyanti (2017), p. 76.

68 Cooper (1997), p. 6.

69 Robert W. Cox (1989), 'Middlepowermanship, Japan, and future world order'. *International Journal* 44, p. 825.

70 Andrew F. Cooper (2018), 'Entrepreneurial states versus middle powers: Distinct or intertwined frameworks?' *International Journal* 73(4), p. 597; Louise R. Andersen (2019), 'Curb your enthusiasm: Middle-power liberal internationalism and the future of the United Nations,' *International Journal* 74(1), p. 50.

71 Damuri et al. (2019), p. 1.

72 Negara and Suryadinata (2018), p. 68.

73 Hong Yu (2017), 'China's Belt and Road Initiative and Its Implications for Southeast Asia,' *Asia Policy* 24, p. 116.

74 Yuichi Hosoya (2009), 'FOIP 2.0: The Evolution of Japan's Free and Open Indo-Pacific Strategy,' *Asia-Pacific Review* 26(1), p. 20.

75 John Ravenhill (1998), 'Cycles of Middle Power Activism: Constraint and Choice in Australia and Canadian Foreign Policies,' *Australian Journal of International Affairs* 52(3), p. 310.

76 Andrew F. Cooper, Richard A. Higgott, and Kim R. Nossal (1993), *Relocating Middle Powers: Australia and Canada in a Changing World Order*, Vancouver: University of British Columbia Press, pp. 24-25.

77 Karim (2018), p. 11.

78 Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Indonesia, 'Rencana Strategis,' available at: https://kemlu.go.id/download/l3npdgvzl3b1c2folorvy3vtzw50cy9b

solqlotlbwvudgvyawfujtiwthvhciuyme5lz2vyas9szw5jyw5hjtiwu3ryyxrlz2lzjtiws2vt-bhulmjaymde1ltiwmtkucgrm (Accessed 24 July 2020).

79 Ravenhill (1998), p. 312.
80 Scott (2019), p. 201.
81 Scott (2019), p. 201.
82 Oran R. Young (1991), 'Political Leadership and Regime Formation: On the Development of Institutions in International Society,' *International Organization* 45(3), p. 288.
83 Donald E. Weatherbee (2019), 'Indonesia, ASEAN, and the Indo-Pacific Cooperation Concept,' *Perspective*, pp. 2-3.
84 Retno L. P. Marsudi (2018), '[Full text] Indonesia: Partner for peace, security, prosperity,' *The Jakarta Post*, 11 January, available at: https://www.thejakartapost.com/academia/2018/01/10/full-text-indonesia-partner-for-peace-security-prosperity.html (accessed 09 October 2020).
85 Young (1991), p. 288.
86 Weatherbee (2019), p. 5.
87 Cabinet Secretary of the Republic of Indonesia, 'Indo-Pacific Cooperation Concept Focuses on Cooperation, Not Rivalry: President Jokowi,' available at: https://setkab.go.id/en/indo-pacific-cooperation-concept-focuses-on-cooperation-not-rivalry-president-jokowi/ (accessed 09 October 2020).
88 Coordinating Ministry of Maritime and Investment Affairs of the Republic of Indonesia, 'Indonesian Ocean Policy,' available at: https://maritim.go.id/konten/unggahan/2017/07/offset_lengkap_KKI_eng-vers.pdf (accessed 25 July 2020).
89 Dewi F. Anwar (2020), 'Indonesia and the ASEAN outlook on the Indo-Pacific'. *International Affairs* 96(1), p. 126; See Seng Tan (2020), 'Consigned to hedge: South-east Asia and America's 'free and open Indo-Pacific' strategy,' *International Affairs* 96(1), p. 140.
90 Anwar (2020), p. 126.
91 Rizal Sukma (2019), 'Indonesia, ASEAN and shaping the Indo-Pacific idea,' *East Asia Forum*, 19 November, available at: https://www.eastasiaforum.org/2019/11/19/indonesia-asean-and-shaping-the-indo-pacific-idea/ (accessed 10 October 2020).
92 Rendi A. Witular (2014), 'Jokowi launches maritime doctrine to the world,' *The Jakarta Post*, 13 November, available at: https://www.thejakartapost.com/news/2014/11/13/jokowi-launches-maritime-doctrine-world.html (accessed 08 October 2020).
93 Ravenhill (1998), pp. 312-313.
94 Tan (2020), p. 131.
95 Ravenhill (1998), p. 313.
96 Marsudi (2018).
97 Anwar (2020), p. 114; Weatherbee (2019), p. 7.
98 Sukma (2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

GLOBALISASI DAN PEMETAAN KEKUATAN STRATEGIS PERTAHANAN MARITIM INDONESIA DALAM MENGHADAPI ANCAMAN TRANSNASIONAL: Berdasarkan Analisis Model *Element of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, and Information/PMESII)*

GLOBALISATION AND THE MAPPING OF STRATEGIC POWER OF INDONESIA'S MARITIME DEFENCE TO CONFRONT TRANSNATIONAL THREAT : Based on Analysis of Element of National Power Model: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, and Information/PMESII)

Muhammad AS Hikam dan Yosua Praditya[1]

Dewan Analis Strategis (DAS)
(mashikam@gmail.com)
(yosua.praditya@gmail.com)

Abstrak - Arus globalisasi saat ini jelas memberikan ruang gerak yang semakin bebas bagi ancaman untuk masuk dan mengganggu keamanan nasional. Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar tidak boleh menutup mata terhadap ancaman yang sudah didepan mata yang dapat masuk melalui jalur-jalur perairan strategisnya. Peningkatan kapasitas kekuatan pertahanan maritim menjadi kunci bagi pemerintah untuk terus mengawal langkah Indonesia kedepan dalam menghadapi rangkaian perubahan lingkungan strategis, baik dalam skala regional maupun global. Proyeksi pembangunan kekuatan maritim perlu diberikan prioritas utama untuk menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia yang dipandang negara-negara internasional. Pada akhirnya, Indonesia akan memiliki posisi tawar yang strategis dalam pergaulan internasional apabila mampu membangun kekuatan maritimnya.

Kata Kunci: pertahanan, globalisasi, ancaman transnasional, *element of national power*

Abstract *- Globalization causes more spaces for threats to infiltrate and interfere the national security. Indonesia as the biggest archipelago should not disregard to all threats that may enter by its strategic sea-lane. The development of maritime defence is a key factor for the government to keep and guard Indonesia in facing, both gobally and regionally, the changing environment. The development of maritime should be put on the prime list so it will make Indonesia not only become a great state, but also as the global maritime axis. Finally, Indonesia will gain a better bargaining power in international relations if only supported optimally by its defence maritime.*

Keywords: *defence, globalization, transnational threat, and element of national power*

---

[1] Dr. Muhammad AS Hikam, M.A adalah Ketua Dewan Analis Strategis (DAS) periode 2013-Agustus 2015, Lektor Kepala Prodi Hubungan Internasional *President University*, pengajar di Sekolah Tinggi Intelijen Negara, dan pengajar Sesko TNI & Sesko AD, AL, dan AU tahun 2015. Yosua Praditya, S.E., M.Si (Han) adalah staf sekretariat DAS dan merupakan alumnus Universitas Pertahanan Jurusan Manajemen Pertahanan *Cohort* IV.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Era globalisasi membuat negara terus mengevaluasi kemampuan pertahanannya dalam menghadapi ancaman yang bentuk dan polanya sudah berubah. Ancaman sudah tidak lagi berbentuk agresi militer dari suatu negara sebagai aktornya.Namun ancaman saat ini sudah berevolusi dan berubah bentuk menjadi yang tidakterbayangkan sebelumnya dan melibatkan aktor-aktor lain di luar negara.[2] Masuknya kelompok-kelompok radikal, semakin mudahnya peredaran narkoba masuk ke wilayah Indonesia, pencurian ikan oleh kapal-kapal asing, dan perdagangan manusia adalah fakta yang masih terjadi di negeri ini. Ancaman transnasional sangat mudah untuk masuk dari perairan laut Indonesia yang pengawasannya lebih membutuhkan biaya dan tenaga operasional yang jauh lebih besar dibandingkan pengawasan wilayah darat.

Tidak optimalnya kekuatan pertahanan maritim Indonesia menjadi salah satu penyebab mengapa begitu banyak kasus-kasus *transnational crimes* dapat terjadi di perairan laut Indonesia. Kekayaan dan sumber daya laut Indonesia diperkirakan hilang sekitar 3 milyar dolar AS per tahunnya sebagai akibat pencurian yang dilakukan oleh kapal-kapal asing yang masuk tanpa izin. Diperkirakan ada sekitar 3.000 kapal beroperasi tanpa izin di perairan Indonesia, penyelundupan pasir sebesar 2-2,5 milyar dolar AS per tahun, dan penyelundupan minyak sebesar 5 milyar dolar AS per tahun.[3] Semuanya terjadi karena lemahnya pengawasan negara terhadap keamanan laut nasional.

Oleh karena itu, di era kepemimpinan sekarang, Presiden Jokowi memiliki visi yang jelas terkait dengan pembangunan poros maritim. Terdapat lima pilar poros maritim Presiden Jokowi, yaitu (1) Membangun kembali budaya maritim; (2) Menjaga dan mengelola sumber daya laut; (3) Mendorong pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim; (4) Membangun diplomasi maritim; dan (5) Memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan maritim.[4]Oleh karena itu, pembangunan maritim perlu diikuti visi politik presiden yang perlu diterjemahkan dan diformulasikan melalui kebijakan

[2] Donny Adian, "Ancaman Baru, Perang Non-Konvensional", *Jurnal Pertahanan,* Vol.1, No.1, (Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia, 2011), hlm. 13.

[3] Hikam, AS (Ed.), *Menyongsong 2014-2019: Memperkuat Indonesia Dalam Dunia Yang Berubah,* (Jakarta: BIN, Rumah Buku, 2014), hlm. 339.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[4] Lihat 5 andalan poros maritim Jokowi.

pertahanan negara.[5] Visi maritim nasional merupakan bagian dari strategi membangun pertahanan Indonesia pada saat ini dan dimasa mendatang.

Pemerintah perlu melihat secara jelibagaimana kondisi pertahanan maritim nasional yang sebenarnya saat ini, sehingga dapat dengan tepat menjawab pertanyaan apakah visi maritim Presiden Jokowi benar-benar dapat implementasikan atau tidak. Dalam tulisan ini akan dikaji pengaruh globalisasi yang mempengaruhi dinamika ancaman, khususnya di sektor maritim, dan menganalisis proyeksi pertahanan maritim Indonesia kedepan berdasarkan model *element of national power: PMESII (Political, Military, Economy, Social, Infrastructural, and Informational).* Selanjutnya tulisan ini dibuat untuk kepentingan pertahanan nasional yang praktiknya akan selalu melibatkan akademisi dan praktisi dalam menjaga kedaulatan maritim NKRI.

Pertahanan Negara Untuk Kedaulatan Maritim

Berdasarkan UU Pertahanan Negara No. 3 Tahun 2002, ditegaskan bahwa pertahanan negara (hanneg) adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, dan segenap keselamatan bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.[6]Kedaulatan negara turut mencakup wilayah laut Indonesia yang luasnya sekitar 3.257.483 km2 (belum termasuk perairan ZEE), serta terdapat jalur strategis ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) I,II, dan III yang membagi tiga wilayah kepulauan Indonesia. Kondisi geografis inilah yang menempatkan Indonesia sebagai negara yang strategis, dan bahkan dianggap sebagai pintu gerbang kawasan Asia-Pasifik.

Posisi strategis laut Indonesia membuat pemerintah harus tetap membuka mata bahwa ancaman akan selalu datang dengan sifat dan bentuknya yang lebih beragam. Sektor laut nasional harus dijaga dan perlu mendapat prioritas utama dalam strategi hanneg saat ini. Keamanan maritim adalah salah satu isu keamanan kawasan regional

[5] "Tantangan Panglima TNI Baru", dikutip dari surat kabar *Kompas*, 12 Juni 2015.

[6] Lihat definisi pertahanan negara pada UU No.3 Tahun 2002, Bab 1 pasal 1 ayat 1 (satu).

yang menonjol karena merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi global yang mempengaruhi kehidupan banyak negara.[7]

Baru-baru ini Panglima TNI Jendral Moeldoko, dalam pidatonya menyatakan pentingnya mengangkat aspek "poros maritim" untuk menjaga keutuhan NKRI. Kekuatan pertahanan maritim memang telah diselaraskan dengan salah satu visi maritim Presiden Jokowi, yaitu membangun kekuatan pertahanan maritim sebagai upaya menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim.[8]Ribuan kapal, baik kapal dagang dan militer yang melintas di perairan Indonesia melalui SLOC (*Sea Lines of Communication*) serta SLOT (*Sea Lines of Oil Trade*) menunjukkan wilayah laut Indonesia memiliki peran yang strategis dalam tatanan global.

Kejahatan transnasional di laut harus dilawan dengan kegiatan OMSP (Operasi Militer Selain Perang). OMSP sendiri telah dijabarkan dalam UU TNI No. 34 Tahun 2004 untuk menghadapi ancaman berupa aksi terorisme, mengamankan wilayah perbatasan, mengamankan objek vital nasional, dan memberdayakan wilayah pertahanan dan kekuatan pendukung sesuai dengan Sishanta.[9] Selain itu, meningkatnya intensitas ancaman keamanan transnasional seperti aksi perompakan, penyelundupan senjata, perdagangan manusia, imigran gelap, penjualan narkoba, dan pencurian ikan juga menjadi perhatian pembangunan kapasitas pertahanan maritim nasional.

Secara konseptual, pembangunan pertahanan maritim negara dapat dibangun dengan mengacu pada kerangka pertahanan, yakni *ends, means,* dan *ways,* dimana *ends* untuk mewujudkan pertahanan maritim yang tangguh, sedangkan *means* membentuk *sea power* yang kuat, dan *ways* melaksanakan *sea control* dan *power projection ashore*.[10]Untuk mewujudkan hal ini juga diperlukan koordinasi yang kuat antara instansi yang terlibat yaitu TNI AL, Polri, dan Bakorkamla atau saat ini Bakamla yang khusus dihadapkan pada ancaman dan tindakan *transnational crime* di laut. Masing-masing instansi tersebut tentunya perlu ditanamkanpersepsi "doktrin pertahanan maritim" yang sama, yaitu

[7] Kementerian Pertahanan,*Buku Putih Pertahanan*, (Jakarta: Kementerian Pertahanan, 2008), hlm 16.

[8] Pidato Panglima TNI Jendral Moeldoko, dalam Seminar Nasional Maritim 2015, "Strategi Geopolitik dan Pembangunan Kepulauan dalam Rangka Pembangunan Poros Maritim Nasional", Jakarta, 15 Juni 2015.

[9] Lihat UU No. 34 Tahun 2004, pasal 7 (tujuh), tugas pokok TNI dalam hal OMSP.

[10] Salim, *Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Maritim Nasional,* (Jakarta: Pusat Pengkajian Maritim Sesko AL, 2014), hlm. 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menggarisbawahi peran secara bersama-sama dan menyeluruh untuk mensinergikan kekuatan maritim. Doktrin pertahanan maritim melihat beberapa aspek seperti sejarah dan lingkungan maritim, kebijakan strategis pertahanan, konsep operasional maritim, luas wilayah operasi, instrumen kekuatan tempur, dan penyelenggaraan kampanye militer yang profesional.

Globalisasi dan Dinamika Ancaman Maritim Indonesia

Terdapat tiga karakter umum globalisasi dalam konteks keamanan internasional, yakni: (1) *New forms of interconnectedness;* (2) *The behavior of new and old power*; dan (3) *New security relations among players.*[11] Globalisasi akan memberikan bentuk hubungan baru antar negara di suatu wilayah karena faktor politik, ekonomi, dan keamanan, selain itu globalisasi akan mempengaruhi perubahan perilaku negara sebagai aktornya. Kebijakan pertahanan dan luar negeri pasti akan berubah untuk beradaptasi dengan perubahan lingkungan karena faktor globalisasi. Dalam hal ini globalisasi akan menuntut tiap negara untuk meningkatkan keamanan wilayahnya, baik dalam skala nasional, regional, dan global.

Dampak globalisasi sangat mempengaruhi arus kegiatan perdagangan dunia di perairan Asia Tenggara, khususnya selat Malaka yang merupakan pintu gerbang masuknya kapal-kapal pengangkut minyak dunia dari Timur Tengah ke kawasan Asia-Pasifik, termasuk Indonesia. Tidak kurang 70.000 kapal tiap tahunnya melewati jalur ini, pertumbuhan aktivitas maritim meningkat sebesar 74%, termasuk kenaikan 80% distribusi impor migas dari wilayah Timur Tengah ke Asia Timur.[12]Praktis jalur ini menjadi pintu masuknya berbagai kejahatan maritim yang pada akhirnya berpotensi besar masuk ke wilayah laut Indonesia. Berdasarkan *Maritim Domain Awareness* (MDA), [13] yang dikategorikan sebagai objek ancaman maritim adalah:[14]

---

[11] Emrys Chew, Geofrey Till, dan Joshua Ho, (Eds.), *Globalization and Defence in Asia-Pacific,* (US: Routledge, 2009), hlm 15-34.

[12] Ganjar Santosa, *Pembentukan Rezim Maritim untuk Mengatasi Ancaman Terorisme di Maritim di Selat Malaka,*Tugas akhir modul *Security in the Asia-Pasific*, Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan, 2013, (diambil dari tugas akhir mahasiswa MP cohort 4).

[13] MDA adalah upaya pemahaman terhadap kejadian-kejadian di laut dan di kawasan pantai terkait isu keamanan, ekonomi, dan lingkungan berdasarkan IMO (*International Maritime Organization)*

[14] Ganjar Santosa, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a) Area Kepentingan Maritim: jalur laut dan wilayah kelautan.

b) Alat Transportasi: kapal,*cargo*, beserta awak kapal, dan penumpang.

c) Infrastruktur Maritim: pelabuhan, jalur air, fasilitas-fasilitas terminal pelabuhan, dan dermaga.

Mengacu pada kategori MDA di atas, maka disimpulkan berapa banyak objek-objek maritim nasional yang berpotensi dirugikan oleh kejahatan-kejahatan transnasional. Indonesia dengan luas wilayah laut yang mencapai 93.000 km^2 dengan luas ZEE (Zona Ekslusif Ekonomi) 6.159.032 km^2tentunya tidak lepas dari rangkaian kejahatan transnasional seperti kegiatan perompakan, penyelundupan minyak, senjata, narkoba, dan manusia. Faktanya, juru bicara BNN (Badan Narkotika Nasional), Sumirat Dwiyanto, mengatakan jalur laut di Indonesia sudah terbilang rawan sebagai lokasi penyelundupan narkoba. Sekitar 80% penyelundupan narkoba dilakukan melalui pelabuhan laut dan perairan bebas, yakni Selat Malaka, Laut Sulawesi, dan perairan lepas Laut Jawa.[15] Jalur laut merupakan objek kejahatan kriminal laut karena wilayah cakupannya yang teramat luas yang sulit dijaga secara optimal oleh aparat.

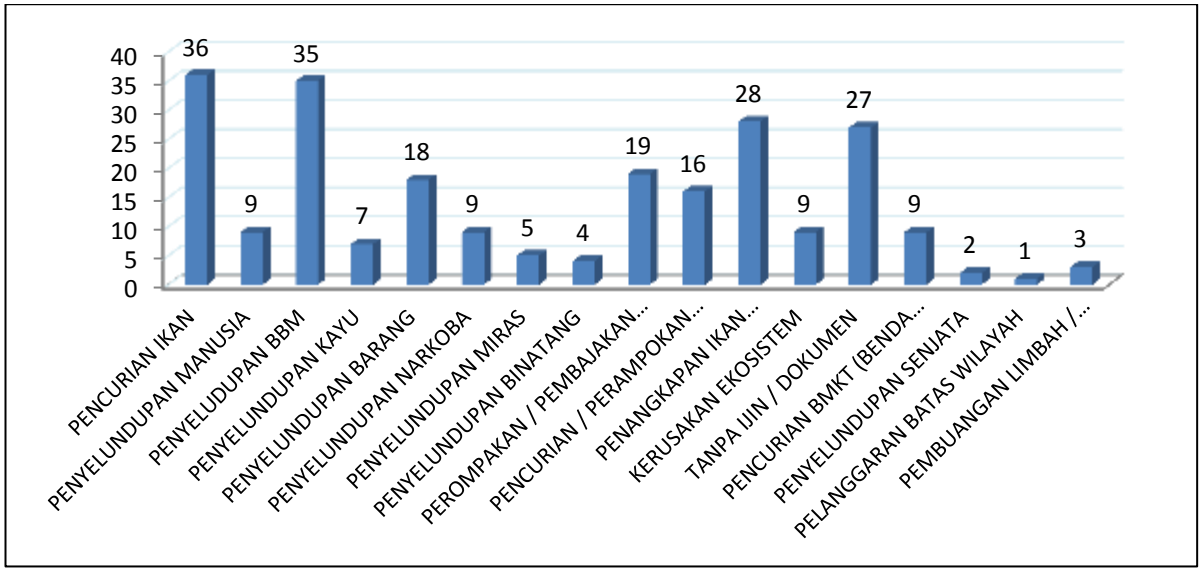
Menurut mantan KSAL Laksamana TNI (Purn) Bernard Kent Sondakh, isu terorisme maritim menjad isu utama yang mempengaruhi hubungan antar negara. Sebagai negara yang memiliki "empat" dari "tujuh" *chokepoint* internasional, perairan Indonesia sangat rawan akan serangan terorisme maritim karena setiap hari ratusan kapal berbagai jenis dan dari berbagai negara melintasinya. Apabila terjadi serangan terorisme maritim di perairan Indonesia, sudah tidak diragukan lagi bahwa negara-negara yang berkepentingan dengan perairan Indonesia akan turun tangan langsung ke lapangan. Dampaknya sungguh tak terbayangkan, baik secara politik, ekonomi, hukum maupun militer.[16] Dinamika ancaman maritimtelah bergeser dari yang bersifat agresi militer menjadi ancaman nirmiliter dan lintas negara. Hal ini dapat dilihat dari data rekapitulasi keamanan periode 1 Januari–Desember 2014, pada tabel:

[15] "BNN: Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba", http://www.voaindonesia.com/content/bnn-perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba/1863557.html, 4 Maret 2014, diunduh pada 7 Juli 2015.

[16] "KASAL Tetap Bertekad Tenggelamkan Kapal, Komandan Seskoal: Lima Isu Keamanan Maritim Indonesia", http://www.pelita.or.id/baca.php?id=25807, Juni 2015, diunduh pada 7 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Rekapitulasi Keamanan Maritim Indonesia 2014



Sumber: Bakamla, 2014

Mengacu pada jumlah ancaman di atas, maka sudah seharusnya diperlukan beberapa langkah strategis untuk membangun kekuatan pertahanan maritim nasional yang optimal. Setidaknya negara sudah harus memproyeksikan kekuatan pertahanan maritimnya sebagai faktor pendukung visi poros maritim dunia yang sudah dikumandangkan oleh Presiden Jokowi. Pembangunan kekuatan maritim memang sudah menjadi isu utama bagi Indonesia dalam menghadapi perubahan rangkaian ancaman, baik dalam skala regional dan global.

Proyeksi Pembangunan Pertahanan Maritim Berdasarkan Model *Political, Military, Economy, Social, Infrastructure, and Informational* (*PMESII)*

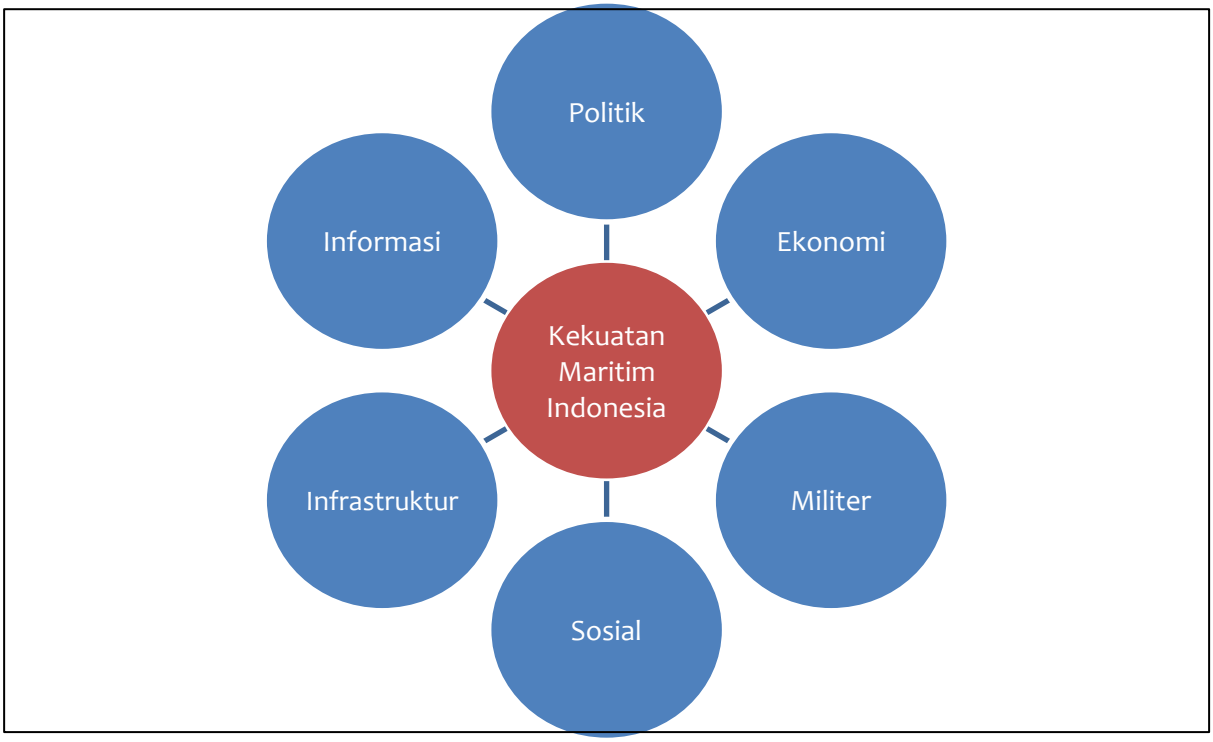
Kekuatan sebuah negara dapat diukur dari seberapa kuat faktor politik, ekonomi, militer, teritori sumber daya, sosial, dan yang lainnya. Faktor-faktor ini perlu diperhatikan negara karena pada akhirnya akan digunakan untuk meraih tujuannya, atau setidaknya dapat mempengaruhi pihak yang dituju. Ketika faktor-faktor ini dikuasai maka negara dengan mudah dapat menjalankan konsep *hard power* dan *soft power.*[17] Faktor-faktor ini dapat dimodelkan menjadi PMESII (*Political, Military, Economy, Social, Infrastructure, &*

[17] Richard L. Armitage dan Joseph S. Nye, Jr, *CSIS Commission on Smart Power: A Smarter, More Secure America*, Volume I: Part II-the elements of power, (Washington, DC: Center for Strategic & International Studies, 2007),

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Informational) yang dianggap sebagai elemen kekuatan negara (*element of national power*). Hubungan *element of national power* yang dihubungkan dengan strategi *hard power* dan *soft power* dapat dilihat pada gambar dibawah:

Gambar 1. Model *Element of National Power* Dikaitkan Dengan Sektor Maritim Nasional



Sumber: Gambar diolah penulis

National power negara Indonesia di era kepemimpinan Jokowi saat ini direpresentasikan dengan rencana strategis pembangunan poros maritim. Visi poros maritim telah disampaikan langsung oleh Presiden yaitu "sebagai negara dengan 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan samudra."[18] Oleh karena itu dapat ditarik kesimpulan bahwa kekuatan negara saat ini berada di sektor maritim yang memiliki banyak keterkaitan di bidang militer, ekonomi/perdagangan, politik, infrastruktur, dan lain-lain.

[18] Pernyataan Presiden Jokowi pada KTT EAS, Myanmar, 13 November 2014, diakses di pada berita elektronik, "Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim", dalam http://dunia.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim, diunduh pada 8 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dinamika Politik yang Mempengaruhi Kekuatan Maritim Nasional (Elemen Politik)

Dinamika politik internasional dan nasional memiliki pengaruh yang krusial terhadap pembangunan kekuatan maritim. Saat ini masih ada beberapa masalah politik yang menyebabkan tidak optimalnya pemerintah dalam membangun sektor kelautan, yaitu:

1. Regulasi yang tumpang tindih

   Banyak regulasi yang tumpang tindih rawan terjadi gesekan antar instansi, masyarakat, dan pelaku kelautan. Misalnya TNI dan Polri sama-sama dibekali UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, UU No. 45 Tentang Perikanan, dan UU no. 12 Tahun 1951 Tentang Senjata Api. Selain itu, tupoksi Polri dan Kementerian KKP sama-sama dibekali UU No. 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi SDA, UU No. Tahun 1992 Tentang Karantina, dan UU No. 22 Tahun 2007 tentang Pesisir &PP, dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

2. Batas maritim yang belum selesai disepakati

   Masih ada beberapa batas maritim negara tetangga masih belum selesai disepakati. Salah satu contohnya adalah evaluasi *common guidelines* antara Indonesia-Malaysia yang masih belum mencapai kesepakatan.

3. Legislasi yang tidak menyeluruh

   Masih ada kecenderungan pembuatan legislasi yang sektoral dan kelembagaan yang menguntungkan satu pihak/lembaga saja. Contohnya, Bakamla sebagai aktor di laut belum dibekali UU, namun hanya Perpres No. 178 Tahun 2014.

Dengan masih adanya permasalahan politik di atas, maka beberapa upaya yang perlu dilakukan adalah (1) Melakukan pelatihan kemaritiman yang diikuti semua *stakeholder*/instansi setiap bulan; (2) Melaksanakan FGD antar instansi guna menghindari tupoksi dan peraturan yang tumpang tindih; (3) Mempercepat penyelesaian kesepakatan batas-batas laut dengan negara tetangga; (4) Membuat draft UU khusus untuk Bakamla guna menghindari tumpang tindih dengan TNI AL dan Polri; dan (5) Melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan yang lama agar lebih mampu beradaptasi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pembangunan Kekuatan Militer Kemaritiman (Elemen Militer)

Alutsista merupakan salah satu kebutuhan pokok yang harus diperhatikan demi menjaga keamanan maritim nasional. Meskipun berstatus negara kepulauan terbesar, namun sampai saat ini kondisi Alutsista di sektor laut Indonesia masih kalah cukup jauh dibandingkan negara-negara tetangga, khususnya Singapura, Malaysia, Vietnam, dan Australia. Saat ini Indonesia hanya memiliki 6 frigrat, 2 kapal selam, 26 korvet, dan 21 *coastal defense craft,*[19] yang jelas sangat tidak mumpuni untuk menjaga lautan seluas 3.257.483 km2 (belum termasuk perairan ZEE).

Perencanaan akuisisi yang tepat dan akurat menjadi jawaban bagi Pemerintah, untuk menambah dan meremajakan alutsistanya. Perencanaan akusisi yang terpadu, terencana, dan mandiri menjadi kebijakan strategis TNI AL dan Bakamla untuk meningkatkan kapasitas tempurnya. Saat ini Presiden Jokowi telah menargetkan pengadaan 3 unit kapal selam jenis DSME-209 dari Korea Selatan, sehingga jumlah kapal selam di 2020 menjadi lima. Selain kapal Selam,ada juga rencana Indonesia akan mendatangkan pesawat ampibi jenis BE-200 dari Rusia sebagai bagian dari perkuatan sektor maritim.[20]

Selanjutnya, peran industri pertahanan, khususnya PT. PAL (Penataran Angkatan Laut) perlu diperhatikan mengingat visi utamanya adalah untuk membangun industri maritim nasional. Salah satu buktinya adalah PT. PAL berhasil mempoduksi Kapal Cepat Rudal (KCR) 60 M untuk TNI AL, tahun lalu.[21] Meskipun produktivitas PT. PAL masih terbatas, namun pemerintah sebenarnya dapat memanfaatkan kebijakan ToT (*Transfer of Technology)* dari beberapa negara maju yang telah berhasil mengembangkan Alutsista maritimnya. Kebijakan ToT merupakan salah satu strategi dalam mengatasi ketertinggalan Alutsista maritim yang dimiliki Indonesia.

---

[19] Lihat http://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=indonesia, diunduh pada 7 Juli 2015.

[20] "Alutsista TNI Terbaru di Era Pemerintahan Jokowi 2015-2020", diakses di portal http://alutsista.net, 1 Februari 2015, diunduh pada 7 Juli 2015.

[21] "TNI AL Dapat Tambahan Kapal Perang Buatan dalam Negeri", http://nasional.news.viva.co.id/news/read/532745-tni-al-dapat-tambahan-kapal-perang-buatan-dalam-negeri, 27 Agustus 2014, diunduh pada 8 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada akhirnya, pendekatan militer harus disesuaikan dengan kebijakan MEF (*Minimum Essential Forces)* 2010-2024, yang bertujuan mendukung postur tubuh TNI yang ideal. Pada sektor kemaritiman, pemenuhan kebutuhan Alutsista TNI AL baik dalam jangka pendek maupun panjang harus benar-benar diperhatikan. Hal ini dapat dilakukan melalui tahapan stabilisasi dan optimalisasi industri pertahanan, penyiapan regulasinya, dan penyiapan alutsistanya di masa mendatang, khususnya di sektor kelautan.

Pengembangan Ekonomi Melalui Industri Pertahanan Maritim (Elemen Ekonomi)

Salah satu instrumen pendekatan ekonomi dapat dilakukan dengan cara membangun industri pertahanan (indhan) maritim yang kuat, yang dalam hal ini salah satu industri garda terdepan adalah industri pertahanan di sektor laut, yakni PT. PAL. Kemandirian industri merupakan langkah tepatkarena pada akhirnya akan melibatkan peran BUMN dan BUMS sebagai mitra strategis untuk mendukung tahapan kemandirian industri pertahanan di sektor laut. Beberapa tahapan yang perlu diperhatikan adalah (1) Mampu mengendalikan ancaman; (2) Jaminan kedaulatan; (3) Kemandirian Industri Pertahanan; (4) Peningkatan Industri Pertahanan; dan (5) Ketangguhan daya saing bangsa.[22]

Terbentuknya kemandirian indhan maritim tentunya tidak akan memenuhi kebutuhan alutsista, namun juga dapat menerobos pasar ekspor untuk bersaing secara internasional, dan menjadi pendorong utama pertumbuhan ekonomi. Kemandirian Indhan maritim akan memberikan efek *multiplier*, khususnya pada penyerapan tenaga kerja lokal secara masif yang pada akhirnya akan memperkuat ketahanan maritim negara. Tentunya kemandirian Indhan akan selalu membutuhkan pembinaan melalui kebijakan ekonomi yang tepat dan implementatif.

Pembangunan Infrastruktur Kemaritiman yang Berkelanjutan (Elemen Infrastruktur)

Infrastruktur fisik harus dibangun secara merata dari wilayah barat sampai timur, atau setidaknya harus memenuhi kebutuhan kapal-kapal, baik militer ataupun non-militer yang berlayar di sepanjang ALKI I sampai III. Pembangunan infrastruktur militer jelas akan

[22] Silmy Karim, *Membangun Kemandirian Industri Pertahanan Indonesia,*(Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mendukung interkonektivitas sektor laut sehingga memperlancar setiap arus barang, jasa, maupun manusia. Tentunya sektor distribusi barang-jasa dan manusia memiliki peran penting bagi kebutuhan pertahanan maritim nasional.

Konektivitas kawasan akan menjadi lebih aman ketika sektor laut Indonesia dibekali sarana fisik yang mencukupi dan memadai. Konektivitas akan mendukung percepatan pembangunan ekonomi dan pertahanan nasional karena secara cepat atau lambat akan berdampak pada cepatnya akses informasi dari wilayah satu ke wilayah lainnya. Penguatan kapasitas kelembagaan, kerjasama, dan koordinasi antar instansi di sektor laut juga akan semakin baik ketika dibekali oleh infratruktur fisik yang memadai.

Salah satu contoh sarana fisik adalah pelabuhan, dimana sampai dengan saat ini jumlah pelabuhan Indonesia adalah 111 pelabuhan komersial, 643 pelabuhan non-komersial, 1.134 terminal khusus, dan 712 terminal untuk kepentingan sendiri.[23]Banyaknya pelabuhan tentu tidak akan lepas dari potensi ancaman transnasional yang dapat masuk melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut. Stasiun yang dimiliki salah satu aktor kemanan laut (Bakamla) masih sangat kurang sebanding, yaitu hanya hanya 14 stasiun.[24]Padahal tujuan stasiun tersebut disamping untuk memantau ALKI, juga untuk memantau pintu masuk perairan nasional yang sangat luas. Tiap stasiun sudah dilengkapi dengan berbagai sarana seperti: *Air base Station* dan *Radar Coastal Surveillance*, dimana sarana ini diharapkan dapat memantau seluruh aktivitas yang berada dalam jangkauannya.

Oleh karena itu sudah seharusnya pemerintah menambah jumlah stasiun menjadi 20 – 25 stasiun agar pengawasan seluruh aktivitas di sepanjang alur laut nasional dapat menjadi optimal. Dengan demikian salah satu dari konsep tol laut Presiden Jokowi, yakni pelayaran yang aman/selamat dapat terpenuhi.[25] Kesemuanya ini pada akhirnya akan memberikan keefisienan aktivitas laut dan juga akan memudahkan para aktor/aparat keamanan laut dalam menjalankan tugasnya menjaga perairan laut nasional dari tiap ancaman, khususnya ancaman lintas negara. Pembangunan sarana fisik maritim yang

[23] Data diperoleh dari Kemenhub.

[24] Data diperoleh dari Bakamla.

[25] Ada tiga konsep Tol Laut yang dicanangkan Presiden Jokowi, yaitu angkutan transportasi laut yang (1) handal/tidak ada hambatan; (2) tertib/sesuai peraturan; dan (3) aman/selamat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terencana dan berkelanjutan, khususnya untuk pelabuhan dan penambahan stasiun Bakamla, adalah salah satu opsi strategis dalam mengamankan sektor kemaritiman.

Memerhatikan Kondisi Sosial Masyarakat Pesisir (Elemen Sosial)

Berdasarkan data Survei Sosial dan Ekonomi Nasional 2013 (Badan Pusat Statistik) yang diolah, diketahui bahwa 2,2 persen rumah tangga di Indonesia yang memiliki kepala rumah tangga berprofesi sebagai nelayan, yaitujumlahnya sekitar 1,4 juta penduduk. Maknanya, ada sekitar 5,6 juta penduduk Indonesia yangkehidupannya bergantung kepada kepala rumah tangga yang berprofesi sebagai nelayan.[26]

Provinsi dengan jumlah nelayan paling banyak di Indonesia ialah Provinsi Jawa Timur (mencapai lebih dari 334.000 nelayan), diikuti Jawa Tengah (lebih dari 203.000 nelayan) dan Jawa Barat (sekitar 183.000 nelayan). Sulawesi Selatan, Sumatera Utara, dan Aceh berturut-turut menjadi provinsi dengan jumlah nelayan terbanyak ke-4, ke-5, dan ke-6 di Indonesia.[27] Berdasarkan data tersebut maka masih banyak rakyat Indonesia yang menggantungkan hidupnya dari sektor laut.

Ketergantungan terhadap sektor laut akan sangat bahaya apabila pemerintah tidak memaksimalkan tingkat keamanan di wilayah pesisir. Sangatlah besar potensi ancaman transnasional, khususnya penyelundupan barang-barang ilegal (senjata, narkoba) di wilayah pesisir. Belum lagi penduduk nelayan yang 60%[28] masih dianggap miskin dan tidak memiliki tingkat pendidikan yang tinggi sangat rawan untuk disusupi kegiatan-kegiatan radikal dari kelompok teror. Tingkat kemiskinan dan pendidikan masyarakat wilayah pesisir yang tidak sebaik masyarakat kota tentunya tidak menutup kemungkinan akan menjadi target kelompok teroris untuk mengembangkan kelompoknya di sana.

Pemerintah perlu memerhatikan kondisi faktor sosial masyarakat pesisir, terutama di wilayah perbatasan. Salah satu caranya adalah dengan melakukan pendekatan

[26] "Nelayan Kita", http://nasional.kompas.com/read/2014/11/19/21243231/Nelayan.Kita, 19 November 2014, diunduh pada 9 Juli 2015.

[27] *Ibid.*

[28] "60% keluarga nelayan hidup miskin, PR berat buat Jokowi," http://finance.detik.com/read/2014/07/23/120356/2645731/4/60-keluarga-nelayan-di-ri-hidup-miskin-pr-berat-buat-jokowi, 23 Juli 2014, diunduh pada 10 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ekonomi dan sosial untuk membangun pembangunan SDM untuk menangkal setiap potensi ancaman transnasional. Pembangunan SDM dipercaya sebagai salah satu upaya dan strategi untuk menangkal ancaman masuknya ideologi-ideologi radikal dari luar batas wilayah Indonesia. Koordinasi antara pejabat daerah beserta tokoh masyarakat dan adat menjadi kunci utama dalam membangun kapasitas pertahanan SDM di wilayah pesisir.

Investasi sosial, khususnya pendidikan, sangat dibutuhkan karena dipercaya sebagai jalur keluar dari lubang kemiskinan. Dengan semakin jauhnya masyarakat pesisir dari tingkat kemiskinan maka mereka pun menjadi tidak rentan terhadap objek ancaman lintas negara. Masyarakat pesisir dengan tingkatpendidikan yang tinggi merupakan perisai negara terdepan terhadap berbagai ancaman, karena cepat atau lambat mereka akan membangun wilayah pesisir menjadi daerah dengan pembangunan berkelanjutan, yang tentunya hal ini akan semakin memperkokoh sektor kemaritiman nasional.

Meningkatkan Akses Informasi Laut (Elemen Informasi)

Kemajuan di bidang teknologi informasi telah merubah wajah dunia dan menggeser pemahaman terhadap kekuatan (*power*) suatu negara sekaligus menunjukan adanya difusi dalam pengertian tersebut. Kekuatan suatu negara tidak lagi dinilai semata-mata dari seberapa besar kekuatan militer atau ekonomi yang dimiliki, tetapi juga tergantung dari penguasaan teknologi informasi. Pada akhirnya informasi dapat diartikan sebagai berikut " *information is a weapon and also as a target".*[29]

Dalam perkembangannya, kemajuan teknologi informasi telah berdampak pada perubahan hubungan antarbangsa, baik pada masa damai maupun pada masa perang. Namun, tidak dapat dihindari bahwa ilmu pengetahuan dan teknologi informasi digunakan pula untuk tujuan–tujuan yang destruktif, baik oleh perorangan, kelompok, maupun aktor-aktor lintas negara. Kegiatan destruktif tersebut tentu bisa saja dilakukan dimana-mana, termasuk di laut Indonesia. Salah satu strategi yang dapat dilakukan pemerintah adalah dengan mencanangkan implementasi *E-Government* pada setiap instansi pemeritah, khususnya instansi yang tugasnya terkait dengan keamanan maritim.

[29] Budi Soepandji, "Pengelolaan dan Pemanfaatan Teknologi Informasi dalam Perspektif Ketahanan Nasional", dalam http://budisusilosoepandji.com/2012/08/05/pengelolaan-dan-pemanfaatan-teknologi-informasi-dalam-perspektif-ketahanan-nasional/, 5 Agustus 2012.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

E-Goverment adalah penggunaan teknologi informasi oleh pemerintah untuk memberikan informasi dan pelayanan bagi warganya, serta hal-hal lain yang berkenaan dengan pemerintahan.men

Dengan adanya *E-government* maka aparat keamanan laut akan memiliki beberapa keuntungan seperti: (1) Pelayanan jasa yang baik kepada masyarakat, dalam hal ini tingkat keamanan aktivitas masyarakat di laut lebih ditingkatkan; (2) Peningkatan hubungan kapasitas antar lembaga, dalam hal ini Bakamla, TNI AL, Polri, KKP, Kemhub, dan Bea-Cukai akan semakin solid; (3) Pemberdayaan masyarakat pesisir laut yang lebih efisien karena memiliki akses informasi yang lebih mudah dan cepat; (4) Pelaksanaan kerja instansi pemerintah yang lebih cepat dan efisien, khususnya dalam menangani segala bentuk kejahatan maritim; dan (5) Terdapatnya akses informasi yang komprehensif, khususnya informasi kondisi laut dari ALKI I sampai III.

Pada akhirnya akses informasi menjadi kebutuhan yang krusial bagi pemerintah untuk menjaga wilayah maritimnya, terutama di beberapa wilayah yang aksesnya cukup sulit. Kecepatan akses informasi akan memberikan gambaran faktual akan kondisi keamanan laut Indonesia yang cakupannya sangat luas yang rentan terhadap kejahatan transnasional yang merugikan keamanan nasional. Akses informasi sektor laut perlu dibangun dan dikembangkan secara dini yang melibatkan beberapa instansi dan lembaga yang terkait dengan keamanan maritim

Kesimpulan

Kekuatan nasional di masa pemerintahan Presiden Jokowi akan ditentukan oleh kondisi kemaritiman Indonesia. Tujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim Indonesia tampaknya akan sangat membantu Indonesia untuk beradaptasi dengan perubahan lingkungan strategis yang cepat sebagai akibat dari faktor globalisasi. Selain itu, dinamika ancaman yang selalu berkembang dapat dihadapi melalui pembangunan kekuatan maritim.

Pada akhirnya pembangunan kekuatan maritim mencakup banyak faktor, termasuk didalamnya adalah politik, ekonomi, militer, sosial, informasi, dan infrastruktur. Dimana semua faktor-faktor tersebut adalah elemen nasional bangsa yang berfungsi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk mengawal kehidupan negara Indonesia saat ini sampai selama-lamanya. Oleh karena itu, pemerintah perlu memerhatikan, bahkan memproritaskan faktor-faktor tersebut untuk kepentingan pembangunan maritim untuk menuju kedaulatan negara Indonesia di mata dunia.

Daftar Pustaka

Buku

Emrys Chew, Geofrey Till, dan Joshua Ho, (Eds). 2009. *Globalization and Defence in Asia-Pacific.* US: Routledge.

Hikam, AS (Ed). 2014. *Menyongsong 2014-2019: Memperkuat Indonesia Dalam Dunia Yang Berubah.*Jakarta: BIN &Rumah Buku.

Karim, Silmy. 2014. *Membangun Kemandirian Industri Pertahanan Indonesia.* Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

Kementeran Pertahanan. 2008. *Buku Putih Pertahanan*. Jakarta: Kementerian Pertahanan.

Jurnal

Adian, Donny. 2011."Ancaman Baru, Perang Non-Konvensional". *Jurnal Pertahanan. Universitas Pertahanan.* Vol 1. No. 1.

Armitage, Richard L. dan Joseph S. Nye, Jr. 2007. *CSIS Commission on Smart Power: A Smarter, More Secure America*. Washington, DC: Center for Strategic & International Studies. Volume I: Part II-the elements of power.

Surat Kabar

"Tantangan Panglima TNI Baru", *Kompas*, 12 Juni 2015.

Lain-lain

UU No. 34 Tahun 2004, pasal 7 (tujuh), tugas pokok TNI dalam hal OMSP.

UU No.3 Tahun 2002 Bab 1 pasal 1 ayat 1 (satu).

Pidato Panglima TNI Jendral Moeldoko, dalam Seminar Nasional Maritim 2015, "Strategi Geopolitik dan Pembangunan Kepulauan dalam Rangka Pembangunan Poros Maritim Nasional", Jakarta, 15 Juni 2015.

Santosa, Ganjar. 2013. *Pembentukan Rezim Maritim untuk Mengatasi Ancaman Terorisme di Maritim di Selat Malaka.*Tugas Akhir modul Security in the Asia-Pacific, Manajemen Pertahanan Cohort 4Universitas Pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Websites

"Alutsista TNI Terbaru di Era Pemerintahan Jokowi 2015-2020", diakses di portal http://alutsista.net, 1 Februari 2015, diunduh pada 7 Juli 2015.

"BNN: Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba", http://www.voaindonesia.com/content/bnn-perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba/1863557.html, 4 Maret 2014, diunduh pada 7 Juli 2015.

"Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim", dalam http://dunia.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim, diunduh pada 7 Juli 2015.

"KASAL Tetap Bertekad Tenggelamkan Kapal, Komandan Seskoal: Lima Isu Keamanan Maritim Indonesia", http://www.pelita.or.id/baca.php?id=25807, Juni 2015, diunduh pada 8 Juli 2015.

"Nelayan Kita", http://nasional.kompas.com/read/2014/11/19/21243231/Nelayan.Kita, 19 November 2014, diunduh pada 9 Juli 2015.

Salim. 2014. "Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Maritim Nasional". *Jurnal Maritim.* Jakarta: Pusat Pengkajian Maritim Sesko AL, dalam http://jurnalmaritim.com/2015/02/konsep-doktrin-maritim-dan-strategi-militer-maritim-indonesia/, diunduh pada 7 Juli 2015.

Soepandji, Budi, "Pengelolaan dan Pemanfaatan Teknologi Informasi dalam Perspektif Ketahanan Nasional", dalam http://budisusilosoepandji.com/2012/08/05/pengelolaan-dan-pemanfaatan-teknologi-informasi-dalam-perspektif-ketahanan-nasional/, 5 Agustus 2012.

"TNI AL Dapat Tambahan Kapal Perang Buatan dalam Negeri", http://nasional.news.viva.co.id/news/read/532745-tni-al-dapat-tambahan-kapal-perang-buatan-dalam-negeri, 27 Agustus 2014, diunduh pada 8 Juli 2015.

"60% keluarga nelayan hidup miskin, PR berat buat Jokowi," http://finance.detik.com/read/2014/07/23/120356/2645731/4/60-keluarga-nelayan-di-ri-hidup-miskin-pr-berat-buat-jokowi, 23 Juli 2014, diunduh pada 10 Juli 2015.

http://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=indonesia, diunduh pada 7 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IDENTIFIKASI *MESOSCALE CONVECTIVE COMPLEX* (MCC) DAN DAMPAKNYA TERHADAP CURAH HUJAN DI BENUA MARITIM INDONESIA (BMI) SEPANJANG TAHUN 2018

IDENTIFICATION OF MESOSCALE CONVECTIVE COMPLEX (MCC) AND ITS IMPACT OVER THE INDONESIA MARITIME CONTINENT DURING 2018

Deni Septiadi* dan Yudhi Nugraha S.
Program Studi Meteorologi, Sekolah Tinggi Meteorologi Klimatologi dan Geofisika, Jl. Perhubungan I No. 5, Pondok Betung, Pondok Aren, Tangerang selatan 15221, Indonesia
**E-mail: deni.septiadi@stmkg.ac.id, zeptiadi@yahoo.co.id*

Naskah masuk: 12 September 2019; Naskah diperbaiki: 12 Desember 2019; Naskah diterima: 06 Januari 2020

ABSTRAK

Telah dilakukan analisis satu tahun pengamatan Mesoscale Convective Complex (MCC) untuk melihat sejauhmana distribusi dan dampaknya terhadap curah hujan di atas wilayah Benua Maritim Indonesia (BMI). Studi ini difokuskan pada area BMI tempat terbentuknya MCC, dengan kriteria yang digunakan untuk identifikasi didasarkan atas ukuran, inisiasi, durasi, bentuk dan eksentrisitas. Data yang digunakan untuk mengidentifikasi distribusi MCCs adalah temperatur puncak awan yang diturunkan dari Satelit Himawari-8 kanal Infra Red (IR1) dengan batasan temperatur < -85 °C. Lebih lanjut, penelitian ini juga dilakukan untuk mengkonfirmasi tentang dampak MCC terhadap distribusi curah hujan di sekitar area MCC dengan melakukan perbandingan secara spasial dan temporal berdasarkan data yang diturunkan dari Global Satellite Mapping Precipitation (GSMaP). Hasil analisis distribusi MCC di BMI sepanjang tahun 2018 memperlihatkan adanya enam MCC dengan tiga diantaranya terjadi pada bulan Maret sementara tiga kejadian MCC lainnya terdistribusi di bulan Mei, Nopember dan Desember. Potensi terjadinya curah hujan dengan intensitas tinggi berbanding lurus dengan luas area MCC. MCC pertama terbentuk pada tanggal 15 Maret 2018 yang meliputi wilayah sekitar 348,410 km^2 dari area. MCC yang sangat signifikan memberikan kontribusi curah hujan sekitar 108 mm yang terjadi pada tanggal 28 Desember 2018 dengan durasi 11 jam dan meliputi 771,448 km2 dari luasan area. Beda waktu (lag-time) antara curah hujan dan fase dewasa MCC dapat berkisar antara 1-3 jam. Lebih jauh, MCC lebih banyak terjadi saat malam hari dengan durasi antara 8-15 jam sehingga memberikan potensi curah hujan di atas 50 mm.

Kata kunci: *MCC, BMI, curah hujan, satelit*

ABSTRACT

One-year analysis of Mesoscale Convective Complex (MCC) has been conducted to see the extent of distribution and its impact to the rainfall over the Indonesian Maritime Continent (BMI). This study is focused on the BMI area where MCC are formed, with the criteria used for identification based on size, initiation, duration, shape and eccentricity. The top of cloud temperature data derived Himawari Satellite-8 Infra Red (IR1) with a temperature threshold <-85 ° C was used to identify the distribution of MCC. Furthermore, this study was also conducted to confirm the impact of MCC on the distribution of rainfall around the MCC area by making spatial and temporal comparisons based on data derived from Global Satellite Mapping Precipitation (GSMaP). The results of the analysis of the distribution of MCC in BMI throughout 2018 showed that there were six MCC with three of them occurring in March while three other MCC were distributed in May, November and December. The potential for rainfall with high intensity is directly proportional to the area of MCC. The first MCC was developed on March, 15 and covered 348,410 km2 of the area. The most significant of MCC was contributed to a 108 mm of rainfall occurs on December, 28 with 11 hours of duration and covered 771,448 km2 of area. The lag-time between rainfall and the mature stage of MCC could be 1-3 hours. Furthermore, all initiations of the MCC occurred at night with a duration of between 8-15 hours, thus providing the potential for rainfall more than 50 mm.

Keywords *: MCC, BMI, rainfall, satellite*

PERPUSTAKAAN NASIONAL

1. Pendahuluan

Beberapa peneliti seperti Houze dkk (1980)[1]; Houze (2004)[2]; dan Feng dkk. (2018)[3] telah menggambarkan tentang fenomena *Mesoscale Convective Systems* (MCSs) sebagai suatu sistem kompleks dari bentuk awan *Cumulonimbus* (Cb) yang terbentuk akibat agregasi konvektif dan tumbuh dalam skala besar, sehingga membentuk sirkulasi skala meso (*meso scale*) antara 20-2000 km. MCS adalah sistem awan *cumulonimbus* yang menghasilkan area hujan berdekatan dengan jarak 100 km atau lebih, setidaknya dalam satu arah [2]. Sementara itu, Durke dan Mote (2010)[4] menyebutkan bahwa MCS terbentuk dari individual *thunderstorm* yang di organisir bersamaan sebagai sistem cuaca skala mikro (< 2 km) sampai dengan sala meso (< 2000 km) dengan area presipitasi yang berdekatan. Lebih lanjut, Houze (2004)[2] sebelumnya juga telah mempertegas karakteristik skala meso MCS dalam dimensi horisontal yang dapat mencapai ratusan sampai dengan ribuan kilometer dan berlangsung lebih dari 24 jam.

Sebagaimana disebutkan dalam Feng dkk. (2016)[5], MCSs memiliki peran penting dalam sistem iklim yang menyebabkan limpahan curah hujan dan mendistribusikan kembali energi di atmosfer sehingga membentuk sirkulasi global dalam sistem iklim. Penelitian yang telah dilakukan oleh Feng dkk. (2016)[5]; Cheng dan Houze (1979)[6]; Schumacher dkk. (2004)[7]; Virts dan Houze (2015)[8] mengkaji bahwa di daerah tropis 40-60% curah hujan yang dihasilkan oleh MCS berasosiasi dengan daerah dengan dominasi awan *stratiform*. Di lintang menengah, MCS dapat berperan dalam siklus hidrologi dan secara langsung dapat berdampak terhadap peningkatan curah hujan serta berasosiasi dengan berbagai bencana hidrometeorologi seperti banjir dan longsor akibat curah hujan ekstrem yang akan mempengaruhi ketersedian bahan pangan, tanaman dan aktivitas manusia [4-5, 9-13].

Mohr dan Zipser (1996)[14]; Putri dkk. (2018)[15] telah memaparkan karakteristik dan hasil analisinya bahwa MCS juga sering terjadi di Indonesia. Bahkan Sohn dkk. (2015)[23] telah menemukan bahwa *Deep Convective Clouds* (DCCs) yang mengarah pada pembentukan MCS di sekitar wilayah tersebut memiliki reflektiitas visibel lebih rendah dibandingkan dengan wilayah dengan konvektif yang lebih besar. Penelitian tentang *Mesoscale Convective Complex* (MCC) yang merupakan salah satu jenis dari MCS terbesar telah dilakukan oleh Maddox (1980)[16]; menggunakan data citra satelit *Enhanced Infrared* (EIR) 3 jam-an dari *Geostationary Operational Environmental Satellites* (GOES) di Amerika Serikat bagian tengah pada tahun 1978. Pada kajian tersebut dijelaskan bahwa MCC merupakan fenomena yang mempunyai karakteristik fisis tertentu dan kompleks berdasarkan beberapa kriteria seperti ukuran, insial, durasi, luas dan lama evolusi (lihat Tabel 1).

Penelitian lain mengenai MCC juga dilakukan oleh Miller dan Fritsch (1991)[17] di Samudera Pasifik bagian barat menggunakan citra satelit *full disc* dari *Japanese Geostationary Meteorological Satellite* (GMS) selama tahun 1983–1985. Pada penelitian tersebut memperlihatkan bahwa MCC sering terjadi di Samudra Pasifik bagian barat dan banyak yang memiliki karakteristik sama dengan MCC di Amerika. Sistem konvektif yang ditemukan cenderung terbentuk mendekati daratan. Selimut (perisai) awan dingin di daerah Amerika berlangsung selama 10 jam, sedangkan di Samudra Pasifik bagian barat selama 11 jam. Kriteria yang ditentukan dalam penelitian Miller dan Fritsch (1991)[17] hampir sama dengan kriteria yang dibuat oleh Maddox (1980)[16]. Tulisan ini secara objektif bertujuan untuk mengkaji karakteristik MCC sepanjang tahun 2018, bagaimana distribusinya serta dampak terhadap curah hujan di wilayah Benua Maritim Indonesia (BMI).

Tabel 1. Karakteristik MCCs berdasarkan analisis Satelit IR [16].

Definisi *Mesoscale Convective Complex* (MCC)		
Kriteria	Karakteristik fisis	
Ukuran	Tipe A –	temperatur selimut awan ≤-32°C dengan luasan area ≥100.000 km^2
	Tipe B –	Interior awan dingin (*cold cloud*) dengan temperatur ≤-52°C dan luas area ≥50.000 km^2
Inisial	Ukuran berdasarkan definisi tipe A atau B harus terpenuhi	
Durasi	≥ 6 jam	
Bentuk	Selimut awan dingin saling berdekatan (temperatur IR ≤-32°C) mencapai ukuran	
Luasan Maksimum	maksimum	
	Nilai eksentrisitas ≥ 0.7 saat luasan maksiumum tercapai	
Punah	Ukuran berdasarkan definisi baik Tipe A dan B tidak terpenuhi	

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2. Metode Penelitian

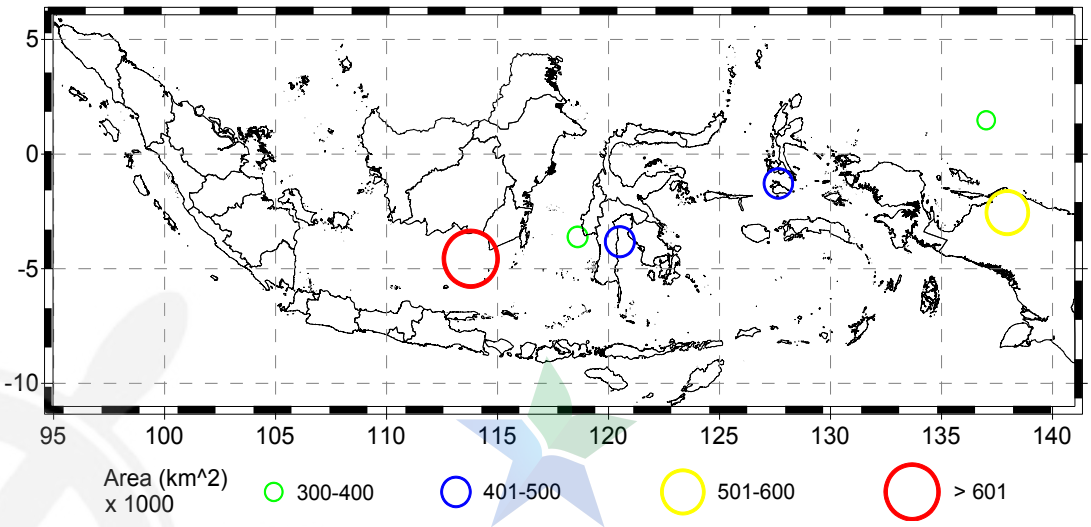
Domain studi dilakukan pada pada daerah 7°20' Lintang Utara (LU) - 14° Lintang Selatan (LS) dan 92° Bujur Timur (BT) - 141° BT yang merupakan wilayah teritorial BMI. Untuk mendapatkan pola distribusi konvektif MCC, digunakan data temperatur puncak awan (*Black Body Temperature*, TBB) yang diperoleh dari citra satelit Himawari-8 kanal IR1 sepanjang tahun 2018 yang di unduh dari ftp://202.90.199.115/. Selanjutnya, untuk mendefinisikan MCC, filter yang dibuat berdasarkan kriteria yang telah dibangun oleh Maddox (1980)[16].

Analisis MCC dikaji berdasarkan tiga fase penting siklus hidup (*life cycles*) MCC yang meliputi inisiasi (*initiation*), luas maksimum (*maximum extent*) dan peluruhan (*termination*) sebagaimana yang dilakukan oleh Ashley dkk.(2003)[18]. Identifikasi terhadap kejadian MCC di BMI dilakukan menggunakan kriteria yang telah di buat oleh Maddox (1980)[16] sebagaimana ditampilkan dalam Tabel 1 sebelumnya. Meskipun beberapa peneliti mencoba melakukan modifikasi terhadap karakteristik fisis MCC, namun penelitian yang dilakukan oleh Ashley dkk. (2003)[18] tentang distribusi sebaran MCC di Amerika tetap konsisten menggunakan kriteria yang dibangun oleh Maddox (1980)[16]. Menggunakan definisi yang dibangun oleh Maddox (1980)[16], inisiasi MCC dimulai saat ukuran (*size*) telah memenuhi kriteria temperatur selimut awan ≤-32°C dengan luasan area ≥100.000 km^2 (tipe A) atau Interior awan dingin (*cold cloud*) dengan temperatur ≤-52°C dengan area ≥50.000 km^2 (tipe B). Saat luasan maksimum selimut awan tercapai, nilai eksentrisitas yang menggambarkan bentuk mendekati lingkaran harus mencapai ≥0,7, kemudian punah ketika kriteria-kriteria tersebut tidak tercapai lagi. Untuk deskripsi rinci kriteria MCC telah ditampilkan pada Tabel 1.

Untuk menyelesaikan analisis curah hujan dengan durasi dan skala waktu (*time scale)* yang disesuaikan dengan kejadian MCC, digunakan observasi curah hujan jam-jaman yang didapatkan dari *Global Satellite Mapping Precipitation* (GSMaP) dengan resolusi 0,1° x 0,1° yang dapat diunduh dari ftp://hokusai.eorc.jaxa.jp. Analisis curah hujan bulanan dilakukan secara spasial dan temporal untuk curah hujan diurnal berdasarkan lokasi MCC di BMI sepanjang tahun 2018. Setelah didapatkan distribusi MCC berdasarkan analisis citra satelit Himawari-8 kanal IR1, dibuat grid yang sama untuk dibandingkan dengan data curah hujan GSMaP. Lebih lanjut, analisis diurnal jam-jaman dilakukan pada lokasi disekitar pusat MCC untuk melihat sejauhmana jumlah curah hujan yang terjadi akibat kejadian MCC.

3. Hasil dan Pembahasan

Identifikasi Kejadian MCC. Hasil analisis memperlihatkan bahwa sepanjang tahun 2018 terdapat 6 (enam) sistem konvektif yang masuk dalam kriteria MCC yang tersebar di wilayah Sulawesi Tengah, Papua, Laut Maluku, dan Laut Jawa bagian utara (Gambar 1). Tiga (3) kejadian MCC berlangsung pada bulan Maret dengan durasi 8, 12 dan 15 jam dengan eksentris >0.7 dan ukuran selimut awan >100.000 km^2. Sementara itu, kejadian MCC lainnya di BMI sepanjang tahun 2018 tersebar di bulan Mei, Nopember dan Desember dengan durasi 9, 11 dan 13 jam. Ukuran selimut awan MCC terbesar terjadi pada bulan Desember (771.448 km^2), di dalam Gambar 1 ditunjukkan dengan lingkaran merah.



Gambar 1. Identifikasi kejadian MCC di wilayah Indonesia sepanjang tahun 2018.

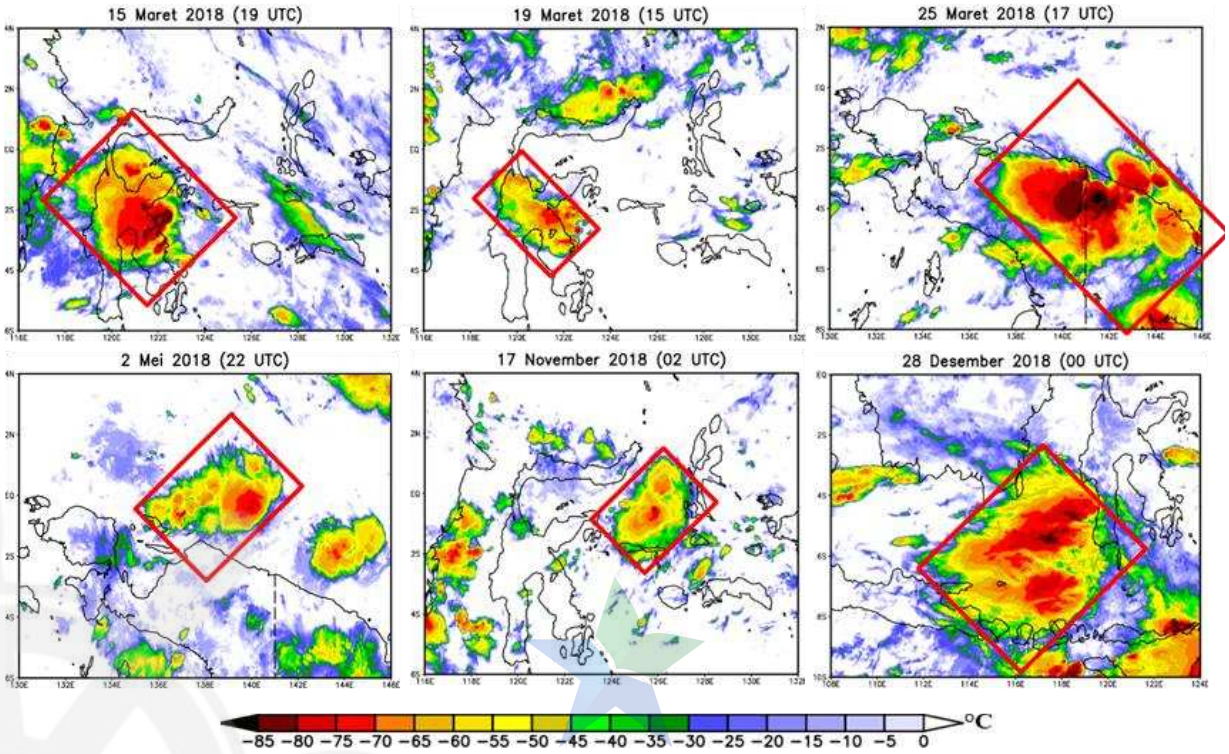
PERPUSTAKAAN NASIONAL

Lebih lanjut, jika dianalisis terhadap persentase kejadian enam (6) MCC di BMI sepanjang tahun 2018, maka terlihat sebanyak 83% kejadian MCC terjadi pada musim peralihan 1 (Maret-April-Mei, MAM) dan peralihan 2 (September-Oktober-Nopember, SON), serta hanya 17% MCC yang terjadi pada musim hujan (Desember-Januari-Februari, DJF). Jika dibandingkan dengan beberapa penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Maddox (1980)[16]; Cotton dkk. (1989)[19]; Miller (1990)[20]; Velasco dan Fritsch (1987)[21], maka hasil analisis MCC di BMI sepanjang tahun 2018 memiliki kemiripan pada inisiasi kejadian MCC yang umumnya terbentuk pada sore menjelang malam hari (± 16.00 LT) atau mendekati tengah malam (± 22.00 LT) dengan fase puncak antara pukul 23.00-05.00 LT. Frekuensi fase punah MCC terjadi antara pukul 08.00-10.00 LT. Sementara itu, inisiasi beberapa kejadian MCC di BMI sepanjang tahun 2018 juga terbentuk malam hari antara pukul 19.00-01.00 LT dengan fase puncak terbentuk antara pukul 20.00-02.00 LT (malam hingga dini hari). Lebih lanjut, fase punah di sekitar BMI umumnya berlangsung antara pukul 04.00-15.00 LT. Oleh karena itu, jika dilihat secara khusus pada waktu terbentuknya yang sebagian besar terjadi pada malam hari, maka siklus sistem konveksi MCC disebut sebagai siklus nokturnal [20].

Pada Gambar 2 memperlihatkan berbagai visual ukuran luas selimut awan berdasarkan nilai eksentrisitas maksimum masing-masing MCC yang didapat sepanjang tahun 2018 dengan nilai temperatur puncak awan bervariasi antara -75-(-85) °C. Secara lebih rinci perbandingan masing-masing MCC di tampilkan dalam Tabel 2. Variabilitas nilai eksentrisitas yang terlalu kecil tidak bisa menjadi acuan tunggal dalam menentukan kriteria MCC. Sepanjang tahun 2018 di BMI variasi nilai eksentrisitas maksimum yang didapat antara 0.96-1.00 (lihat Tabel 2). Beberapa peneliti telah menyepakati bahwa nilai eksentrisitas > 0.7 hanyalah salah satu syarat yang digunakan untuk mendefinisikan bahwa MCC telah aktif [4, 16, 18].

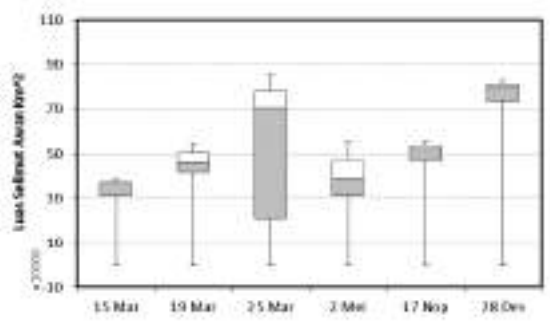
Sampai sekarang berkembang beberapa analisis tentang inisiasi pembentukan MCC dengan mempertimbangkan pengaruh lokal setempat, salah satunya adalah Koros (2014)[22], yang menyimpulkan tentang adanya sirkulasi *mesoscale* yang kuat di wilayah sekitar Kenya bagian barat yang terjadi akibat adanya gradien temperatur yang cukup besar antara permukaan air dan dataran tinggi. Hal ini terjadi seiring dengan modifikasi daerah (*regimes*) curah hujan oleh sirkulasi lokal danau Victoria, pegunungan dan insolasi matahari yang kuat.

Berdasarkan pertimbangan analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa wilayah BMI dengan temperatur muka laut yang cenderung hangat dan kontur permukaan yang beragam tentu lebih memiliki potensi gradien temperatur yang tajam sehingga dapat memicu terjadinya MCC.



Gambar 2. Kondisi MCC saat mencapai nilai eksentrisitas dan ukuran maksimum.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Boxplot analisis luas selimut awan MCC.

Ketika melakukan analisis terhadap luas selimut awan dengan filter eksentrisitas > 0.7 sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 3, luas selimut maksimum MCC mencapai 893.220 km^2 terjadipada 25 Maret 2018, kemudian pada 28 Desember 2018 terdapat juga MCC dengan luas selimut awan mencapai 881.931 km^2. Namun demikian, MCC yang terjadi pada tanggal 25 Maret 2018 tersebut memiliki variabilitas sebaran selimut awan yang cukup besar dibandingkan dengan MCC yang terjadi pada 28 Desember 2018. Lebih rinci, Tabel 2 menunjukkan durasi hidup MCC, inisiasi sampai kondisi punah (*dissipation*), termasuk nilai eksentrisitas dan ukuran selimut awan. Berdasarkan 6 sampel MCC yang dianalisis, durasi lamanya kejadian MCC di BMI secara rata-rata adalah 11 jam dari pembentukan hingga punah. Variabilitas nilai eksentrisitas berkisar antara 0.96-1.00 meskipun belum memperlihatkan pola yang signifikan terhadap durasi, inisiasi dan ukuran selimut awan. Namun demikian, sudah disampaiakn sebelumnya bahwa nilai eksentrisitas merupakan dasar awal penentuan kriteria aktifnya sistem konvektif MCC.

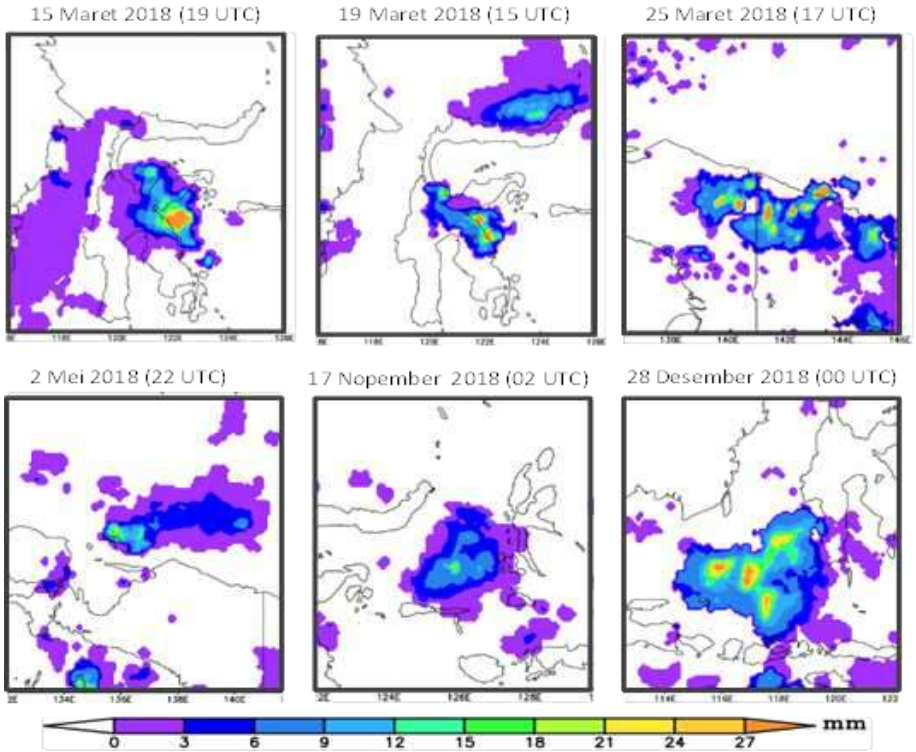
Dampak terhadap curah hujan. Sepanjang tahun 2018, enam (6) kejadian MCC di BMI memperlihatkan asosiasi yang sangat signifikan terhadap distribusi curah hujan sebagaimana di tunjukkan dalam Gambar 4 yang merupakan representasi curah hujan pada lokasi MCC. Hanya kejadian MCC pada tanggal 15 Maret 2019 yang lokasi curah hujannya sedikit bergeser ke arah barat dari posisi MCC yang awalnya terdapat di Sulawei tengah (Gambar 2). Namun demikian, secara keseluruhan curah hujan menunjukkan asosiasi positif terhadap kejadian MCC.
Secara lebih rinci, Gambar 5 ditampilkan untuk melihat sejauhmana distribusi curah hujan jam-jaman terhadap kejadian MCC sepanjang tahun 2018. Pada tanggal 15 Maret 2018 terjadi curah hujan dengan beda waktu (*lag-time*) selama 1 jam lebih awal terhadap kondisi MCC pada fase *mature* (dewasa). Sementara itu, 19 Maret 2018 curah hujan terjadi 2 jam sebelum MCC. Kemudian, curah hujan yang terjadi pada tanggal 25 Maret 2018 menunjukkan *lag-time* selama 6 jam lebih awal dari MCC. Namun demikian, sebaliknya pada tanggal 02 Mei 2018, curah hujan terjadi 1 (satu) jam setelah fase *mature* MCC tercapai. Curah hujan yang terjadi pada tanggal 17 Nopember 2018 bersamaan dengan kondisi mature MCC. Terakhir, saat MCC terjadi pada tanggal 28 Desember 2018, terdapat 1 jam lag-time curah hujan mendahului kondisi *mature* MCC.
Meskipun sepanjang tahun 2018, hanya terdapat 6 (enam) sampel MCC di sekitar BMI, secara keseluruhan curah hujan terjadi mendahului fase *mature* dari MCC antara 1-3 jam lebih awal. Lebih lanjut, MCC yang terjadi pada 28 Desember 2018 mengakibatkan curah hujan yang cukup lebat yaitu 108 mm berdasarkan hasil GSMaP, di sekitar laut Jawa bagian utara dekat dengan Sulawesi Selatan dengan *lag-time* yang yang hanya 1 jam sebelum fase *mature* MCC. Sepanjang tahun 2018, MCC yang paling aktif apabila ditinjau dari luasan awan dan dampaknya terhadap curah hujan adalah MCC yang terjadi pada tanggal 28 Desember 2018.

Dibandingkan lima (5) MCC lainnya sepanjang tahun 2018, temperatur puncak awan pada kejadian MCC tanggal 28 Desember 2018 mencapai <-85 °C dengan inti awan yang meluas yang mengindikasikan kuatnya aliran udara ke atas (*updraft*) mengangkat tetes-tetes air kelewat dingin (*supercooled water*) dan kristal-kristal es pada lapisan tengah awan ke puncak awan untuk memaksakan semua partikel tersebut membeku dan bergabung (agregasi) akibat instensitas kolisi dan koalisensi yang sangat kuat sehingga membentuk banyak partikel presipitasi yang siap jatuh ke permukaan sebagai curah hujan. Oleh karena itu, beberapa penelitian telah menunjukkan bahwa kejadian MCC umumnya berkontribusi secara signifikan terhadap kejadian curah hujan lebat bahkan ekstrem mekipun memiliki karakteristik baik inisiasi, durasi, *lag-time* terhadap curah hujan serta eksentrisitas yang berbeda-beda [3,4,6,10,17-18,24].

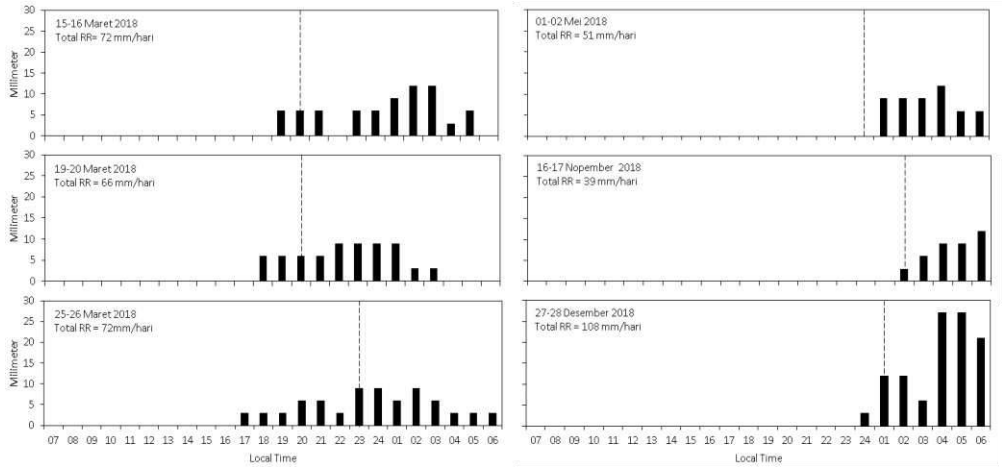
Tabel 2. Kaakteristik MCC sepanjang tahun 2018.

Tanggal	durasi	waktu (LT)			Posisi		Eksentrisitas	Ukuran
	(jam)	inisiasi	mature	punah	Lintang (°)	Bujur (°)	maksimum	(km^2)
15 Mar	15	19.00	20.00	11.00	118.59	-3.64	0.96	348,410
19 Mar	8	19.00	20.00	04.00	120.59	-3.91	0.99	457,805
25 Mar	12	22.00	23.00	11.00	137.97	-2.56	0.97	575,487
2 Mei	9	23.00	24.00	09.00	137.00	1.47	1.00	385,623
17 Nop	13	01.00	02.00	15.00	127.61	-1.29	1.00	490,068
28 Des	11	24.00	01.00	12.00	113.88	-4.84	0.98	771,448

PERPUSTAKAAN NASIONAL



Gambar 4. Distribusi curah hujan GSMaP di plot berdasarkan kejadian MCC sepanjang tahun 2018.



Gambar 5. Distribusi curah hujan jam-jaman berdasarkan kejadian MCC sepanjang tahun 2018. Garis putus-putus berwarna hitam menunjukkan MCC yang matang (*mature).*

4. Kesimpulan

Sepanjang tahun 2018, telah diidentifikasi dan didokumentasikan 6 MCC di atas BMI tersebar di wilayah Sulawesi Tengah, Papua, Laut Maluku, dan Laut Jawa bagian utara. Sebanyak 3 kejadian MCC terjadi di atas daratan (15, 19 dan 25 Maret 2018) dan 3 kejadian MCC lainnya terjadi di atas lautan (2 Mei, 17 Nopember dan 28 Desember 2018). Lebih lanjut, semua inisiasi kejadian MCC tersebut terjadi pada malam hari dengan durasi sejak inisiasi sampai dengan dewasa (*mature*) antara 8-15 jam. Temperatur puncak awan saat kejadian MCC dapat mencapai <-85 °C dengan inti awan yang meluas. MCC dapat mengakibatkan terjadinya curah hujan dengan *time lag* antara 1-3 jam mendahului fase *mature* MCC. Dampak signifikan MCC terhadap curah hujan sepanjang tahun 2018 terjadi pada 28 Desember 2018 di sekitar laut Jawa bagian utara dengan jumlah curah hujan harian mencapai 108 mm yang indikasinya terlihat dengan luasnya selimut awan dibandingkan kejadian MCC lainnya. Studi kedepan dapat dilakukan dengan periode tahun yang lebih lama untuk mendapatkan sampel MCC lebih banyak sehingga dapat mengambil kesimpulan yang lebih koheren dan konsisten.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

[1] Houze, R. A., Cheng, C.-P., Leary, C. A., dan Gamache, J. F. Diagnosis of cloud mass and heat fluxes from radar and synoptic data. *Journal of the Atmospheric Sciences*, 37(4), 754–773. https://doi.org/10.1175/1520-0469(1980)0372.0.CO;2, 1980.

[2] Houze, R. A. Mesoscale convective systems. *Reviews of Geophysics*, 42, RG4003. https://doi.org/10.1029/2004RG000150, 2004.

[3] Feng, Z., Leung, L. R., Houze, R. A., Jr., Hagos, S., Hardin, J., Yang, Q., dan Fan, J. Structure and evolution of mesoscale convective systems: Sensitivity to cloud microphysics in convection-permitting simulations over the United States. *Journal of Advances in Modeling Earth Systems*, 10, 1470–1494. https://doi.org/10.1029/2018MS001305, 2018.

[4] Durkee, J. D., dan T. L. Mote. A climatology of warmseason mesoscale convective complexes in subtropical South America. *Int. J. Climatol.*, 30, 418–431, doi:10.1002/joc.1893, 2010.

[5] Feng, Z., Leung, L. R., Hagos, S., Houze, R. A., Burleyson, C. D., dan Balaguru, K. More frequent intense and long-lived storms dominate the springtime trend in central US rainfall. *Nature Communications*, 7, 13429, 2016.

[6] Cheng, C.-P., dan Houze, R. A. The distribution of convective and mesoscale precipitation in GATE radar echo patterns. *Monthly Weather Review*, 107(10), 1370–1381. https://doi.org/10.1175/1520-0493(1979)107<1370:Tdocam>2.0.Co;2, 1979.

[7] Schumacher, C., Houze, R. A., dan Kraucunas, I. The tropical dynamical response to latent heating estimates derived from the TRMM precipitation radar. *Journal of the Atmospheric Sciences,* 61(12), 1341–1358. https://doi.org/10.1175/1520-0469(2004)061%3C1341:Ttdrtl%3E2.0.Co;2, 2004.

[8] Virts, K. S., dan Houze, R. A. Variation of lightning and convective rain fraction in mesoscale convective systems of the MJO. *Journal of the Atmospheric Sciences*, 72(5), 1932–1944. https://doi.org/10.1175/Jas-D-14-0201.1, 2015.

[9] Feng, Z., Dong, X. Q., Xi, B. K., Schumacher, C., Minnis, P., dan Khaiyer, M. Top-of-atmosphere radiation budget of convective core/stratiform rain and anvil clouds from deep convective systems. Journal of Geophysical Research, 116, D23202. https://doi.org/10.1029/2011JD01645, 2011.

[10] Fritsch, J. M., Kane, R. J., dan Chelius, C. R. The contribution of mesoscale convective weather systems to the warm-season precipitation in the United States. *Journal of Climate and Applied Meteorology*, 25(10), 1333–1345. https://doi.org/10.1175/1520-0450(1986)025%3C1333:TCOMCW%3E2.0.CO, 1986.

[11] Nesbitt, S. W., Cifelli, R., dan Rutledge, S. A. Storm morphology and rainfall characteristics of TRMM precipitation features. *Monthly Weather Review*, 134(10), 2702–2721. https://doi.org/10.1175/Mwr3200.1, 2006.

[12] Schumacher, R. S., dan Johnson, R. H. Characteristics of U.S. extreme rain events during 1999–2003. *Weather Forecasting*, 21(1), 69–85. https://doi.org/10.1175/WAF900.1, 2006.

[13] Stevenson, S. N., dan Schumacher, R. S. A 10-year survey of extreme rainfall events in the central and eastern United States using gridded multisensor precipitation analyses. *Monthly Weather Review*, 142(9), 3147–3162. https://doi.org/10.1175/MWR-D-13-00345.1, 2014.

[14] Mohr, K. I., dan E. J. Zipser. Mesoscale convective systems defined by their 85-GHz ice scattering signature: Size and intensity comparison over tropical oceans and continents. *Mon. Wea. Rev.,* 124, 2417–2437, 1996.

[15] Putri, N. S., Iwabuchi, H. dan Hayasaka, T. Notes and correspondence evolution of mesoscale convective system properties as derived from himawari-8 high resolution data analyses, *Journal of the Meteorological Society* of Japan, Vol. 96B, pp. 239−250, DOI:10.2151/jmsj.2018-020, 2018.

[16] Maddox R.A. Mesoscale convective complexes. *Bull Am Meteorol Soc* 61:1374–1387. https://doi.org/10.1175/1520-0477(1980)061%3c1374:MCC%3e2.0.CO;2, 1980.

[17] Miller, D., dan J. M. Fritsch. Mesoscale convective complexes in the western Pacific region. *Mon. Wea. Rev.*, 119, 2978–2992, doi:10.1175/1520-0493(1991)119,2978:MCCITW.2.0.CO;2, 1991.

[18] Ashley W.S., Mote T.L., Dixon P.G., Trotter S.L., Durkee J.D, Powell E.J. dan Grundstein A.J. Effects of mesoscale convective complex rainfall on the distribution of precipitation in the United States. *Monthly Weather Review* 131: 3003–3017, 2003.

[19] Cotton, W. R., M. S. Lin, R. L. McAnelly, dan C. J., Tremback. A composite model of mesoscale convective complexes. *Mon. Wea.* Rev., 117, 765-783, 1989.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

[20] Miller, D. Mesoscale convective complexes in the western pacific region, *Thesis*, The Pennsylvania State University, 1990.
[21] Velasco I, dan Fritsch J.M. Mesoscale convective complexes in the Americas. *Journal of Geophysical Research* Letters 92: 9591–9613, 1987.
[22] Koros, D. Determining convective precipitation using cold cloud top temperatures and it's impact on aviation industry over western part of Kenya, *Dissertation*, University of Nairobi, Kenya, 2014.
[23] Sohn, B. J., M. J. Choi, dan J. Ryu. Explaining darker deep convective clouds over the western Pacific than over tropical continental convective regions. *Atmos. Meas. Tech.*, 8, 4573–4585, 2015.
[24] Tollerud, E.I., dan Collander, R. S. Mesoscale convective systems and extreme rainfall in the central United States. Proceedings of the Yokohama Symposium, IAHS Publ. no. 213, 1993.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

E-ISSN: 2797-3549 DOI: 10.52562/injoes.v1i1.90

Indonesian Journal of Earth Sciences

http://journal.moripublishing.com/index.php/injoes

Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional di Wilayah Maritim Indonesia

Hendry Wirandoko, Dirga Wahyuzar, Boi Haris H. Siahaan

Program Studi Teknik Geologi, Fakultas Teknologi Mineral, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta, Yogyakarta 55283, Indonesia

Correspondence: wirandokohendry18@gmail.com

Received: 21 May 2021; Accepted: 30 May 2021; Published: 20 June 2021

Abstrak: Gas hidrat merupakan sumber energi nonkonvesional yang kuantitasnya hampir dua kali lebih banyak apabila dibandingkan dengan energi yang bersumber dari fosil. Oleh karena itu, penulis memiliki tujuan untuk mengembangkan potensi gas hidrat tersebut dan mengindikasikan potensi persebaran serta pembentukannya di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan yaitu studi pustaka yang bersumber dari literatur seperti jurnal, artikel, dan buku. Berdasarkan penelitian ini, potensi cadangan gas hidrat di Indonesia dapat ditemukan di wilayah perairan Indonesia terutama perairan laut dalam seperti di Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera dan Selat Makassar. Selain itu, potensi tersebut juga didukung oleh adanya kegiatan tektonik yang terjadi Indonesia. Metode geofisika seismik, BSR (*Bottom Stimulating Reflector)* dan analisa AVO merupakan beberapa metode yang digunakan untuk mengindikasikan adanya keberadaan potensi gas hidrat di suatu daerah. Gas hidrat dapat menjadi substitusi bagi bahan bakar fosil dan berpotensi masuk tahap eksplorasi dan eksploitasi, sehingga dibutuhkan studi lanjutan agar dapat diproduksi secara komersial.

Kata Kunci: *bottom stimulating reflector* (BSR*)*, gas hidrat, Indonesia, laut dalam, seismik

***Abstract**: Gas hydrate is a non-conventional energy source, which is almost twice as large as fossil energy sources. Therefore, the authors want to develop gas hydrate potential and indicate the potential for its distribution and formation in Indonesia. The research method used is literature study sourced from literature such as journals, articles and books. Based on this research, the potential gas hydrate reserves in Indonesia is found in Indonesian territorial waters, especially deep sea waters such as the Simeulue Forearc Basin, Sumatra and the Makassar Strait. In addition, this potential is supported by tectonic activity occurs in Indonesia. Seismic geophysical methods, BSR (Bottom Stimulating Reflector) and AVO analysis are some of the methods used to indicate presence gas hydrate potential in area. Gas hydrate can be substitute fossil fuels and has the potential enter the exploration and exploitation stage, so further studies needed so that it can be produced commercially.*

***Keywords:** bottom stimulating reflector (BSR), deep sea, gas hydrate, Indonesia, seismic*

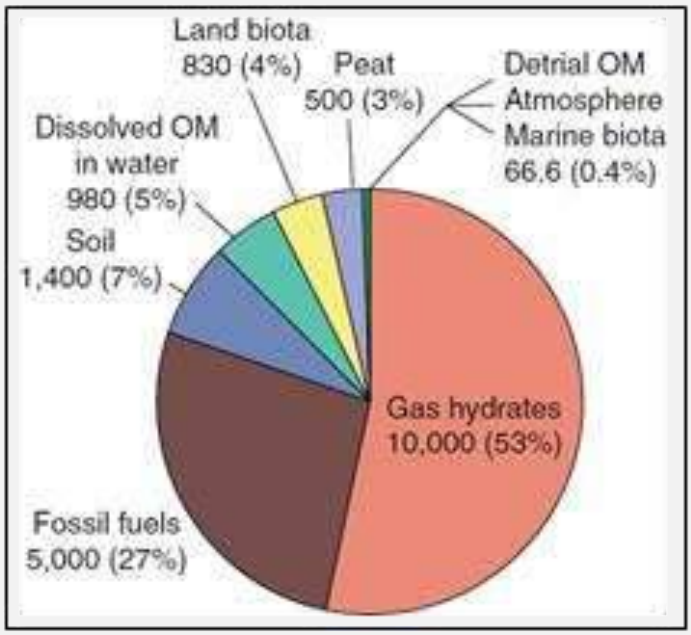
PENDAHULUAN

Sumber energi yang digunakan saat ini sebagian besar masih berasal dari sumber energi fosil seperti batubara, minyak bumi, dan gas alam yang dalam pembentukannya membutuhkan waktu hingga jutaan tahun. Saat ini permintaaan terhadap bahan bakar fosil khususnya minyak bumi semakin tinggi, sehingga cadangannya diperkirakan menipis untuk belasan tahun ke depan (Skkmigas, 2020). Oleh karena itu, upaya untuk mencari keberadaan sumber energi baru sebagai substitusi bahan bakar fosil terus dilakukan, salah satu sumber

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

energi tersebut adalah gas hidrat yang ramah lingkungan untuk menekan terjadinya pemanasan global (Kvenvolden, 1998).

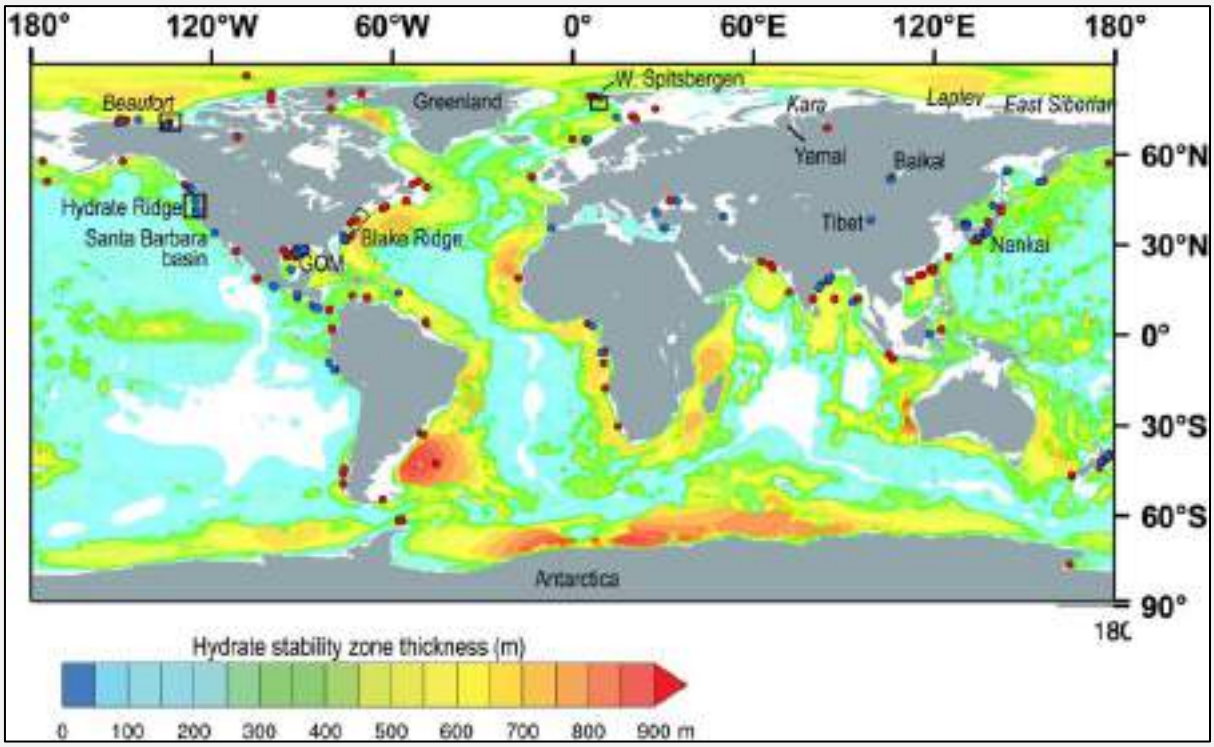
Indonesia sebagai sebuah negara maritim memiliki wilayah lautan yang luas, sehingga sangat berpotensi untuk memiliki sumberdaya alam nonkonvensional berupa gas hidrat dalam jumlah yang sangat besar. Cadangan gas hidrat yang terdapat Indonesia tersebar dari lautan barat Indonesia sampai timur Indonesia, antara lain terdapat di bagian barat Sumatera Utara, Selat Sunda, Selat Makassar, perairan dibagian utara Manado, serta di perairan Maluku dan Papua. Banyaknya sumber cadangan gas hidrat yang tersebar di berbagai wilayah di Indonesia tersebut, sehingga diperkirakan bahwa Indonesia memiliki total cadangan sebesar 3.000 TCF (Tiga Ribu Milyar Kaki Kubik). Selain itu, gas hidrat memiliki cadangan sebesar 1015-1017 m^3 yang sebanding dengan dua kali lipat cadangan gas konvensional (2,5x1014 m^3) dan hampir dua kali lipat lebih besar jika dibandingkan dengan sumber energi yang berasal dari fosil seperti batubara, minyak bumi, dan gas alam (Kvenvolden, 1988) yang ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Distribusi organik karbon di dunia dengan estimasi gas hidrat sebagai yang terbesar dan dua kali lebih besar dari energi konvensional (Sumber: Kvenvolden, 1998).

Gas hidrat (*methane hydrate*) merupakan suatu material padat yang terbentuk oleh molekul CH_4 dari susunan molekul air dan gas yang terperangkap di dalam struktur kristal hidrat (*cathrate*) (Dagar & Joshi, 2013). *Methane hydrate* berbentuk padat dan terbentuk oleh molekul CH_4 yang dikelilingi oleh 20 molekul air sebagai pengikatnya (Dagar & Joshi, 2013). Morfologi yang terbentuk dari kristal sangat beragam, hal ini disebabkan oleh faktor komposisi dan kondisi pertumbuhan kristal (Makogon et al., 2007). Pembentukan yang relatif singkat dari gas hidrat adalah salah satu aspek yang menarik jika dibandingkan dengan minyak bumi, hal ini diakibatkan oleh faktor sumber gas yang berasal dari gas biogenik. Selain itu, faktor menarik lainnya adalah keterdapatan gas hidrat yang masif diseluruh belahan dunia (Gambar 2), kemudian pengembangan volume metana yang dihasilkan di permukaan, dapat lebih besar hingga 164 kali lipat dibandingkan metana in situ gas hidrat (Max & Johnson, 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



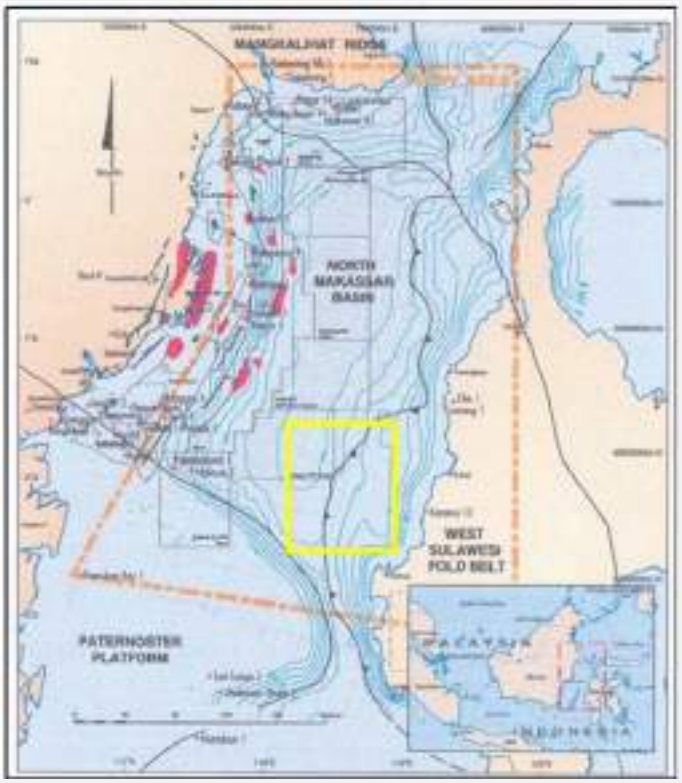
Gambar 2. Zona stabilitas gas hidrat di seluruh dunia (Sumber: Ruppel & Kessler, 2017)

Namun, sebagai harapan sumber energi hidrokarbon nonkonvesional di masa yang akan datang dengan berbagai keunikan, kelebihannya dan kelimpahannya, teknologi untuk produksi gas hidrat masih belum dapat dilaksanakan secara komersial sehingga gas hidrat ini belum bisa dimanfaatkan dalam skala yang besar. Oleh karena itu, studi gas hidrat melalui aspek geologi dan geofisika sudah harus dimulai, agar Indonesia mampu mengikuti pengembangan sumber energi dan teknologi di masa yang akan datang. Pada kegiatan eksplorasi gas hidrat, konsep-konsep eksplorasi secara umum mirip dengan hidrokarbon konvensional, namun beberapa indikator terutama dalam geofisika cukup berbeda. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka terbentuklah gagasan untuk melakukan penelitian yang membahas tentang potensi sumber daya gas hidrat di Indonesia agar dapat dimanfaatkan di masa depan sebagai pengganti sumber daya konvensional. Adapun tujuan dilakukannya penelitian mengenai potensi gas hidrat ini adalah untuk melakukan identifikasi keterdapatan gas hidrat di wilayah maritim Indonesia dengan menggunakan metode geofisika dan juga memperhatikan aspek geologi daerah tersebut.

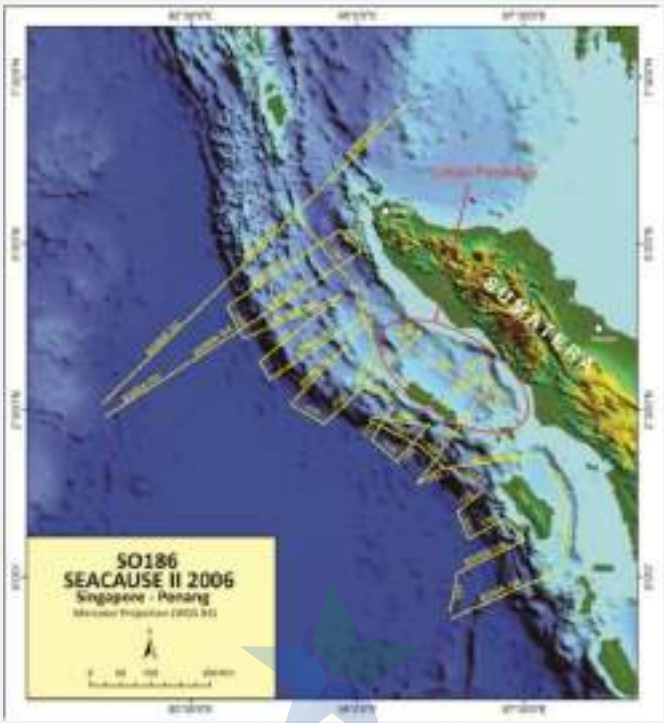
METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan dengan berfokus pada beberapa contoh lokasi yaitu Selat Makassar (Gambar 3) dan perairan barat Sumatera (Aceh) yang dari tatanan geologinya menempati Cekungan Busur Muka Simeulue (Gambar 4). Penelitian dilakukan melalui pendekatan studi pustaka dengan bersumber pada jurnal ilmiah, artikel, buku dan penelitian terdahulu seputar data penelitian indikasi gas hidrat di Indonesia, sehingga dapat digunakan sebagai acuan dan dasar teori dalam pelaksanaan penelitian ini nantinya. Studi Pustaka merupakan hal yang harus dilakukan agar informasi yang disampaikan lebih lengkap dan data yang akan diperoleh di lapangan akan jauh lebih detail.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Wilayah lapangan hidrokarbon di Selat Makassar, kotak kuning merupakan perkiraan daerah penelitian (Sumber: Fraser et al., 2003)



Gambar 4. Lokasi penelitian berdasarkan tatanan geologinya menempati Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera (Sumber: Pengolahan data GEBCO *cruise map* SEACAUSE II 2006)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

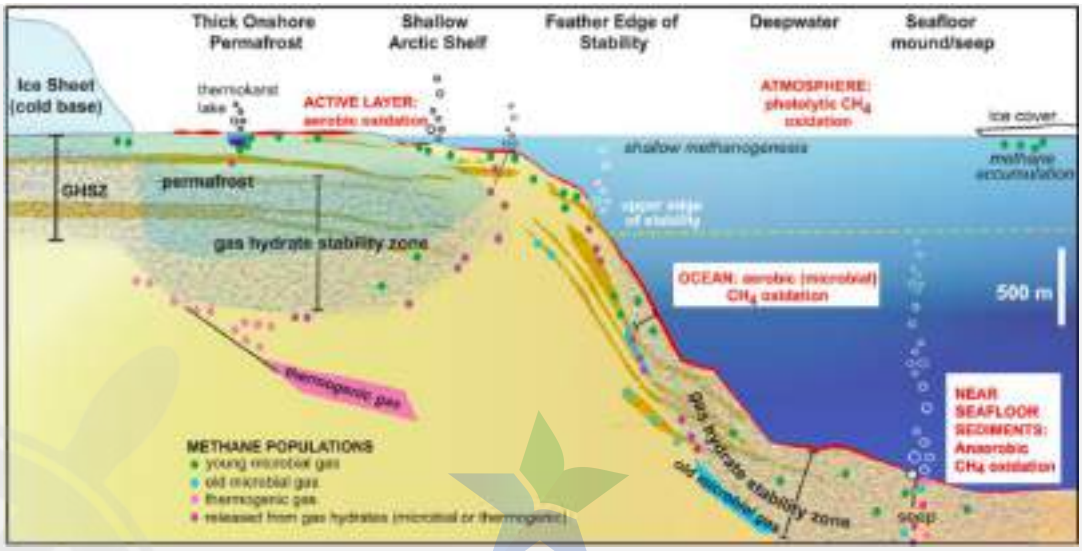
Sumber data yang digunakan merupakan literatur elektronik seperti buku dan *paper* yang telah terbit pada suatu jurnal nasional maupun internasional, sehingga keaslian dan keakuratan data yang digunakan lebih terjamin dalam pembuatan penelitian ini. Analisis data yang dilakukan melalui studi pustaka ini adalah melalui hasil dan pembahasan dari beberapa penelitian terdahulu, sehingga didapatkan data potensi pengembangan gas hidrat di masa depan melalui aspek geologi dan geofisika.

Data yang digunakan untuk mendukung keberadaan potensi gas hidrat di perairan barat Sumatera yaitu melalui pengolahan data seismik refleksi *multichannel* dan interpretasi citra dari hasil survei akuisi seismik. Sedangkan di Selat Makassar, data yang digunakan yaitu data seismik 3D laut yang diambil dengan arah utara - selatan di daerah Selat Makassar dan hasil analisis AVO. Data tersebut digunakan untuk mengetahui model geometri bawah permukaan dan mengidentifikasi keberadaan gas hidrat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembentukan Gas Hidrat

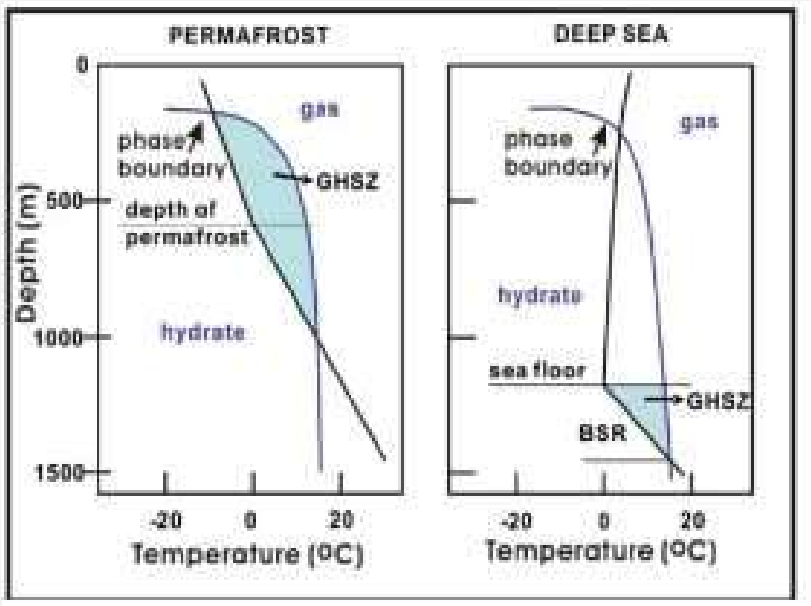
Gas hidrat memungkinkan untuk terbentuk pada daerah yang memiliki suhu rendah dan tekanan tinggi seperti pada daerah kutub dan daerah laut (Wang & Dongyang, 2017), seperti di *permafrost* dan *continental margin* (Gambar 5). Kondisi di wilayah *permafrost* (arktik) dengan kedalaman *permafrost* diasumsikan sekitar 600 m (Triarso & Troa, 2017). Perpotongan antara gradien temperatur dengan batas fasa (*phase boundary*) merupakan zona stabilitias gas hidrat (GHSZ) yang dimulai pada kedalaman sekitar 200 m hingga kedalaman 1000 m (Triarso & Troa, 2017), sedangkan sedimen diasumsikan terbentuk pada kedalaman 1200 m. Temperatur akan mengalami penurunan bersamaan dengan bertambahnya kedalaman air laut yaitu mendekati 0°C pada dasar laut. Namun, pada kondisi di bawah permukaan dasar laut, temperatur terlihat mengalami peningkatan. Pada kondisi seperti ini, zona stabilitas gas hidrat (GHSZ) bagian atas berada pada kedalaman sekitar 400 m, sedangkan bagian bawahnya berada pada kedalaman 1500 m dengan asumsi bahwa hidrat hanya terakumulasi pada sedimen atau tertumpuk pada permukaan dasar laut yang merupakan titik keluarnya gas metana (*methane venting*). Tetapi pada laut yang sangat dalam (*abyssal*), secara umum tidak dapat membentuk gas hidrat dalam jumlah yang besar karena tidak cukup memiliki kandungan organisme yang dibutuhkan dalam menghasilkan bahan organik yang akan terubah menjadi metana pada proses pengendapan yang cepat yang dapat mendukung pembentukan gas hidrat (Triarso & Troa, 2017).



Gambar 5. Model skematik lingkungan pembentukan gas hidrat (Sumber: Ruppel & Kessler, 2017)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kehadiran gas hidrat banyak ditemukan di alam seperti pada daerah arktika (kutub utara) dan juga pada sedimen laut bagian dalam dengan kombinasi faktor berupa temperatur formasi, tekanan formasi pada pori, salinitas air di pori, sifat kimia gas, ketersediaan gas dan air, jalur migrasi gas, serta kehadiran batuan reservoar merupakan unsur pembentuk gas hidrat yang sangat penting. Pada kondisi ini, kristal hidrat akan terbentuk pada kondisi dengan tekanan dan temperatur yang terbatas atau yang biasa disebut zona stabilitas gas hidrat (*gas hydrate stability zone*-GHSZ) (Sloan, 1990) (Gambar 6). Gas hidrat yang terbentuk pada sedimen laut biasanya terdapat di sepanjang tepi benua (*continental margin*) dengan tingkat pemendaman (*burial rate*) dari bahan organik, sehingga dapat menghasilkan gas hidrokarbon terutama metana. GHSZ membentuk gas hidrat menjadi lapisan, lembaran, butiran, mengisi pori sedimen, nodul, dan *vein* atau *dyke* pada kedalaman 100-1100 meter di bawah dasar laut, tergantung dari kondisi lokasi sekitarnya yang memiliki tekanan cukup tinggi dan suhu air yang cukup rendah dalam pembentukan gas hidrat.



Gambar 6. Kurva stabilitas gas hidrat; hidrat stabil dalam sediment pada area yang berwarna biru muda (ditandai dengan GHSZ-*gas hydrate stability zone*). (Sumber: Sloan, 1990)

Potensi Gas Hidrat di Indonesia

Pada penjelasan di atas telah dijabarkan bahwa gas hidrat terbentuk pada lingkungan laut dalam (Kvenvolden dan Mcdonald, 1985; Jackson, 2004; Ruppel & Kessler, 2017) dan lingkungan permafrost (Ruppel & Kessler, 2017). Letak geografis Indonesia yang berada di Zona Khatulistiwa, tampalnya menyebabkan lingkungan *permafrost* tidak akan mungkin ditemukan di Indonesia. Maka, gas hidrat di wilayah Indonesia lebih berpotensi ditemukan di daerah lingkungan laut dalam dengan keadaan suhu rendah dan tekanan tinggi yang dimilikinya.

Selain itu, secara tektonik Indonesia terletak pada zona interaksi antar lempeng, salah satunya adalah subduksi antara Lempeng Indo-Australia dengan Lempeng Eurasia. Subduksi antar lempeng ini menyebabkan adanya wilayah laut dalam dan daerah paparan di Indonesia, sehingga mengakibatkan adanya potensi pembentukan gas hidrat di daerah tersebut. Gas tersebut dapat terbentuk karena gas metana yang dihasilkan dari kegiatan mikroba yang memakan material organik di daerah tersebut. Gas hidrat di Indonesia berada pada kedalaman yang stabil yaitu 400 hingga 600 meter di bawah permukaan laut (Ruppel & Kessler, 2017). Keterdapatan gas hidrat sendiri sudah ditemukan di beberapa wilayah di Indonesia, seperti di

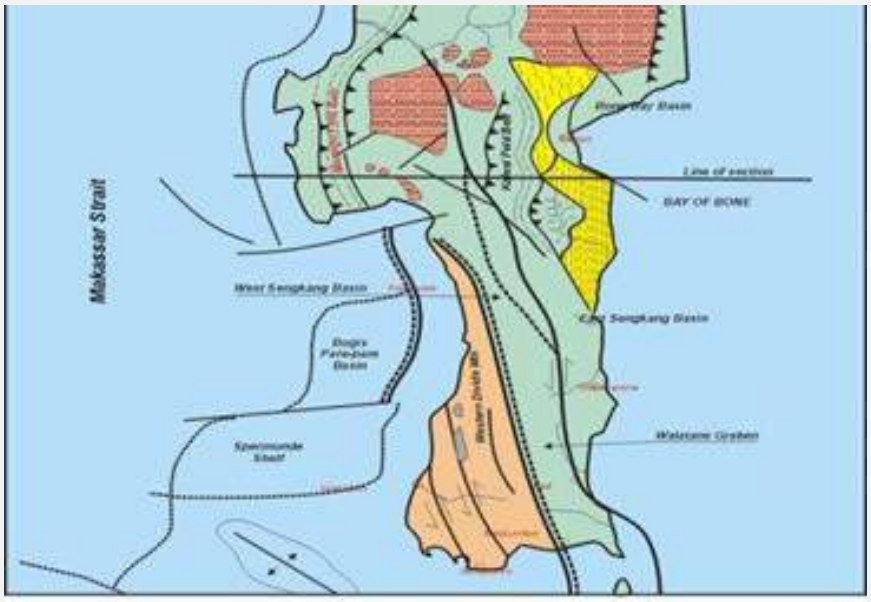
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

daerah Selat Sunda (Priasmara et al., 2014) dan Selat Makassar (Jackson, 2004). Penemuan ini memberikan peluang dalam melakukan eksplorasi gas hidrat di Indonesia.

Kondisi Tatanan Tektonik

Selat Makassar

Cekungan Makassar bagian utara adalah bagian dari cekungan yang berada di lepas pantai Sulawesi bagian barat. Secara tektonik daerah ini dibatasi oleh sesar Paternoster dan kompleks dari Mamuju yang dikenal sebagai sesar yang komplek dan sangat rumit (Bachrudin et al., 2015). Terkait pembentukan struktur tersebut, terdapat dua hipotesa yang dikeluarkan untuk menginterpretasikan pembentukannya. Pertama, sesar Paternoster berhubungan dengan proses kejadian bukaan *(rifting)* yang diikuti pemisahan (*spreading*) di Selat Makassar yang terbentuk pada saat Eosen, atau bahkan beberapa peneliti menginterpretasikan sebagai bagian dari suatu sistem sesar yang merupakan sebuah *suture* di Kalimantan (Bachrudin et al., 2015). Sedangkan hipotesa lainnya merujuk kepada adanya kolisi dari Indo-Australia terhadap Busur Banda pada waktu Pliosen (Bachrudin et al., 2015). Sedangkan *Mamuju thrust series* berhubungan dengan tabrakan *(collision)* dari mikrokontinen Banggai Sula terhadap Sulawesi pada saat Miosen tengah, dan kemungkinan diikuti oleh proses pembentukan subcekungan Bugis Pare-Pare (Bachrudin et al., 2015) dapat dilihat pada Gambar 7. Bukti ini menunjukkan bahwa pada daerah ini terjadi banyak kejadian sejarah pembentukan cekungan *(poly history basins).*



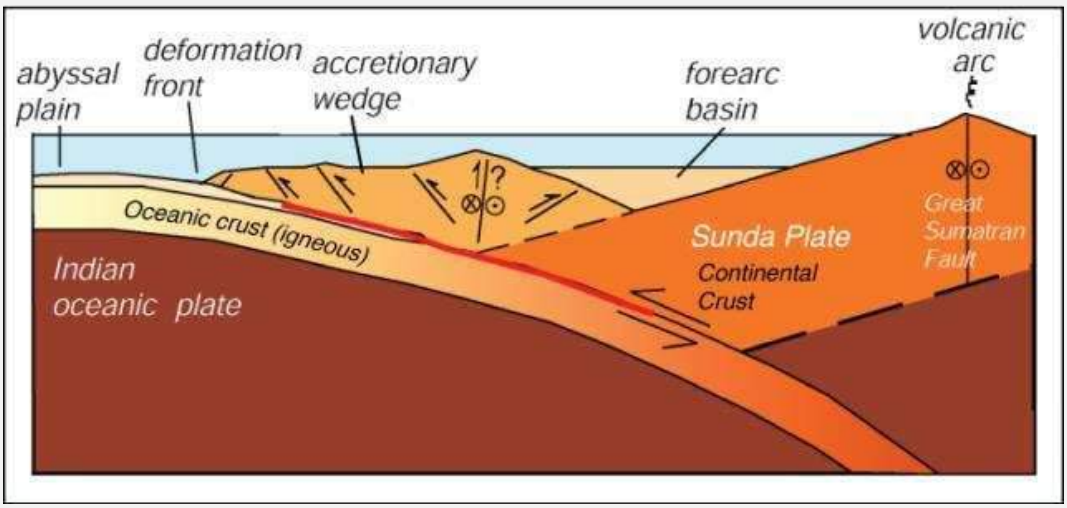
Gambar 7. Pola struktur di Cekungan Makassar Selaran. (Sumber: Bachrudin et al., 2015)

Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera

Busur kepulauan Indonesia secara umum ditunjukkan oleh adanya lantai samudera (*abyssal plain*), palung (*trench atau deformation front*), prisma akresi (*accretionary wedge*), pematang atau tinggian busur luar (*outer arc ridge/high*) termasuk sesar Mentawai, cekungan busur muka (*forearc basin*), busur gunung api (*volcanic arc*) dan cekungan busur belakang (*back-arc basin*). Palung Sunda sendiri terbentuk disepanjang pantai barat Sumatera, menerus dari Selat Sunda ke arah utara hingga ke bagian barat Sumatera bagian utara. Kedalaman palung tersebut secara berangsur mengalami pendangkalan dari 6000 m menjadi 5000 m, selain itu sumbu paritannya melebar hingga dasar palung, dan ukurannya melebar ke arah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

utara. Adapun sedimen pengisi puritan tersebut mengalami deformasi yang tergolong kecil jika dibandingkan dengan palung di sepanjang selatan Jawa.



Gambar 8. Gambaran struktur geologi pada sistem subduksi Sunda. (Sumber: Triarso & Troa, 2017)

Pada daerah antara palung laut dan busur gunung api terdapat suplai sedimen yang kompleks oleh busur tinggian bagian luar (*outer arc high*) yang sebagian muncul ke permukaan menjadi pulau (P. Nias, P. Siberut, P. Enggano). Di antara tinggian dan busur gunung api tersebut terdapat cekungan busur muka yang dapat terdiri dari beberapa subcekungan. Kaitannya dengan pelengkungan yang terjadi pada zona subduksi dari lempeng Indo-Australia, secara jelas terjadi pergerakan *oblique* di daerah Selatan Jawa dan bagian barat Selat Sunda. Daerah sumatera mempunyai dua zona sesar yang besar yaitu zona sesar mendatar Mentawai dan zona sesar mendatar Sumatera (Triarso & Troa, 2017). Di antara kedua zona sesar tersebut, terbentuk gerakan rotasi dan ekstensi yang memicu pembentukan formasi dari Cekungan Busur Muka Simeulue. Sedimen yang mengisi cekungan ini merupakan sedimen dengan perlapisan yang sejajar dengan bagian dasar laut dan belum banyak mengalami gangguan, serta terpisah dengan beberapa struktur antiklin (Diament et al., 1992).

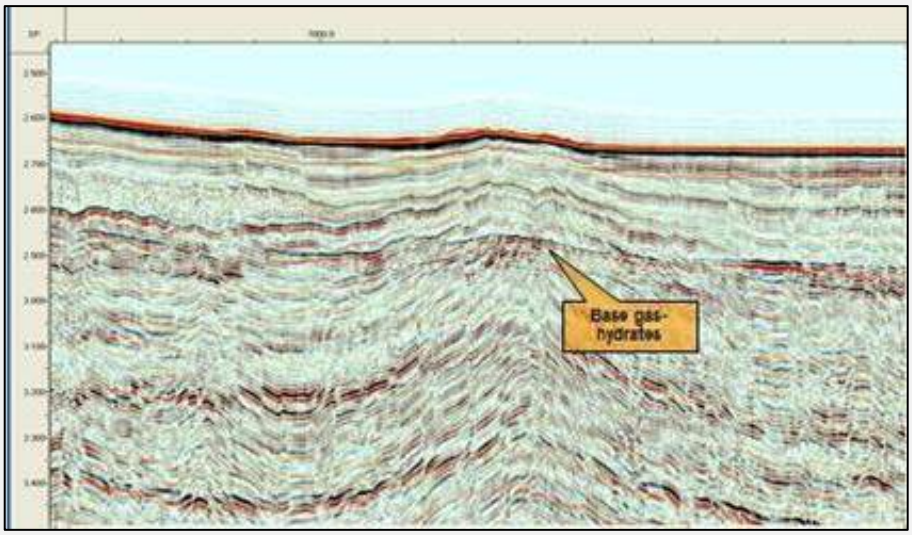
Indikasi Gas Hidrat

Indikasi Gas Hidrat di Selat Makassar

Analisis yang dilakukan peneliti geofisika terdahulu yaitu Jackson (2004) berada di cekungan Makassar bagian Utara, Indonesia dengan tujuan untuk mendapatkan deposit gas hidrat di daerah tersebut. Berdasarkan analisis tersebut ditemukan bahwa indikasi adanya deposit gas hidrat berada di utara selat Makassar, di antara Pulau Sulawesi dan Kalimantan. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode geofisika, yaitu metode BSR (*Bottom Stimulating reflector)* yang diinterpretasi dari penampang *multi-client* 2D seismik (Gambar 9).

Data seismik tersebut didapatkan melalui pengukuran yang dilakukan pada wilayah seluas 100.000 km^2, kemudian dengan menggunakan BSR secara spesifik didapatkan area seluas 21.000 km^2 (Bachrudin et al., 2015). BSR sendiri dapat mengidentifikasi area seluas 8.000 km^2 pada *foldbelt* di kedalaman lautan Sulawesi Barat (Bachrudin et al., 2015). Asal endapan atau sedimen yang ditemukan di daerah *foldbelt* Sulawesi bagian barat berasal dari Mahakam delta yang berumur Pliosen akhir. Peristiwa tektonik yang ada berpengaruh terhadap awal mula terbentuknya *west-verging fault propagation fold* yang membentuk *foldbelt. Foldbelt* tersebut terdiri dari sejumlah *thurst sheets* yang membentuk struktur *anticlinal* panjang dan menginisiasi terbentuknya cekungan kecil (*mini-basin*) seperti Gambar 9.

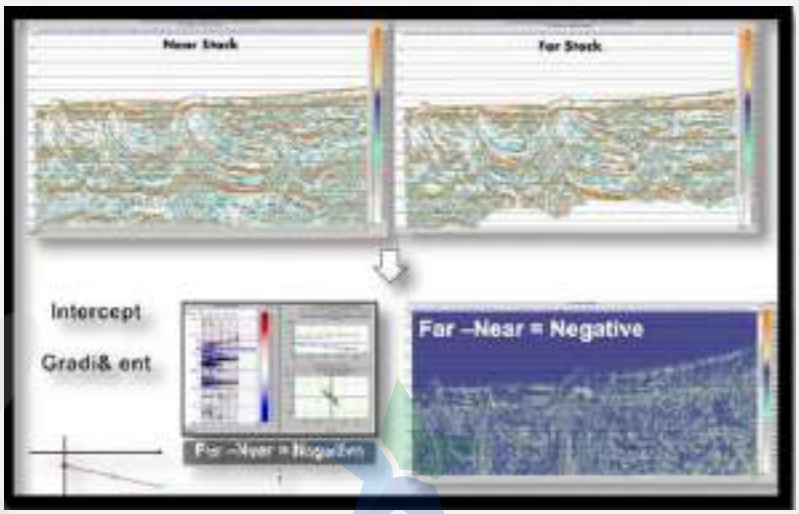
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 9. Base Gas hidrate pada cekungan Makassar. (Sumber: Bachrudin *et al.*, 2015)

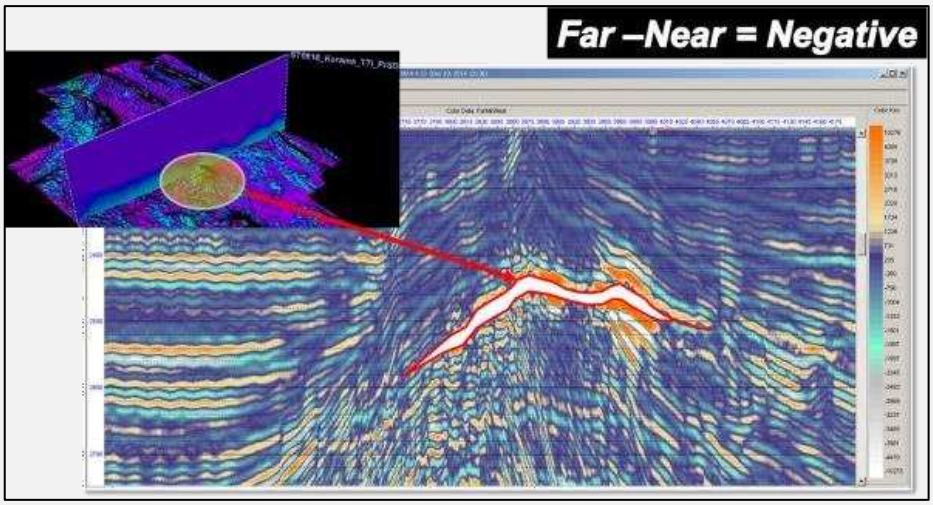
Proses pengendapan yang terjadi merupakan rangkaian proses turbidit "*spill and fill*", sehingga memberikan efek yang signifikan terhadap proses akumulasi gas hidrat di daerah *foldbelt* Sulawesi bagian Barat. Aliran turbidit dapat membawa material organik (*terriginous)* yang berasal dari daratan sebagai sumber material organik, selanjutnya bakteri akan memproduksi gas metana di kedalaman laut yang biasa disebut dengan proses pembentukan gas biogenik), nantinya gas metana yang dihasilkan tersebut akan dibutuhkan dalam proses pembentukan gas hidrat (Jackson, 2004).

Untuk membuktikan dan memperkuat interpretasi bahwa di daerah tersebut terdapat gas hidrat, dapat dilakukan dengan menggunakan analisa AVO melalui metode *Far Stack-Near Stack*. Dari hasil metode *Far Stack - Near Stack*, maka diperoleh hasil berupa nilai negatif dan jika dihubungkan dengan analisis AVO maka diperoleh AVO kelas III. Hasil AVO kelas III menggambarkan bahwa adanya potensi keberadaan gas hidrat pada daerah tersebut. Hasil analisis AVO dengan metode *Far Stack - Near Stack* dapat dilihat pada Gambar 10 dan identifikasi keberadaan gas hidrat dapat dilihat pada Gambar 11.



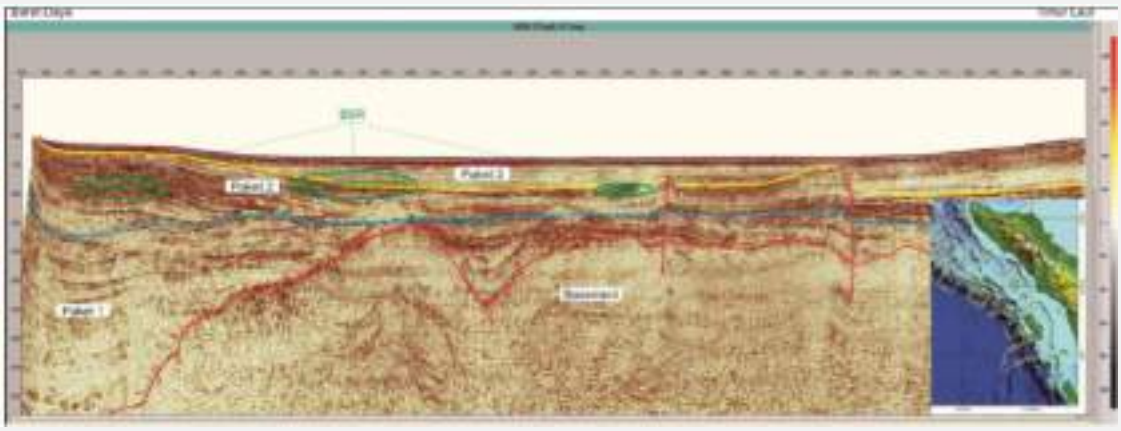
Gambar 10. Analisis AVO dengan Metode *Far Stack – Near Stack* untuk menentukan keberadaan gas hidrat. (Sumber: Bachrudin *et al.*, 2015)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 11. Identifikasi keberadaan gas hidrat menggunakan metode *Far Stack – Near Stack*. (Sumber: Bachrudin et al., 2015)

Indikasi Gas Hidrat di Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera



Gambar 12. Penampang seismik hasil dari interpretasi yang memperlihatkan kondisi basement, sedimen, BSR dan tektonik. (Sumber: Triarso & Troa, 2017)

Basement

Basement atau batuan dasar daerah penelitian, diinterpretasikan sebagai batuan dengan permukaan kasar sebagai akibat dari perlipatan dan pengangkatan batuan yang diikuti oleh proses erosi regional terhadap batuan tersebut. Selanjutnya, terdapat struktur tarikan yang membentuk *half graben* (pada bagian tengah penampang) dan penurunan membentuk Cekungan Busur Muka Simeulue dengan arah tenggara - barat laut sejajar dengan Palung Sunda atau pola umum struktur geologi kawasan Sumatera bagian utara.

Sedimen

Penampang lintasan seismik tersebut diinterpretasikan memiliki tiga paket sedimen dengan pengendapan yang berbeda, proses erosi, dan sesar. Paket satu diinterpretasikan sebagai pengendapan sedimen yang secara tidak selaras atau secara *syndepositional* menutupi batuan dasar baik berasal dari daratan Sumatera maupun dari laut terbuka. Sementara itu, penurunan cekungan terus berlangsung salah satunya melalui Sesar 1, sehingga menghasilkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

endapan sedimen yang tebal (3.250 milidetik) yang pada bagian barat dayanya kemungkinan mulai terangkat. Sementara itu, Sesar 1 (sesar normal) masih terus aktif bersamaan dengan pengendapan sedimen Paket 2 dengan tebal 375 – 1.250 milidetik yang diendapkan selaras di atas horison berwarna biru terang yang dominan berasal dari arah barat daya kemungkinan terkait dengan pengangkatan busur muka atau pembentukan prisma akresi. Pasangan sesar *wrench* atau sesar mendatar (Sesar 2 dan 3) berkembang bersamaan dengan pengendapan sedimen Paket 2. Fosil terumbu teramati tumbuh (*carbonate build up*) secara terbatas di tepian tebing *half graben* yang terus bergerak turun akibat gaya tarikan. Pengangkatan busur muka terus berlangsung melalui sistem prisma akresi kemudian secara *toplap* diendapkan sedimen pada bagian atasnya. Pada sedimen Paket 3 diendapkan menutupi seluruh kawasan Cekungan Busur Muka Simeulue.

Bottom Simulating Reflector (BSR)

Pada penampang seismik tersebut, BSR atau *Bottom Simulating Reflector* teramati di bagian tengah Cekungan Simeulue hingga ke barat daya. BSR membentuk lensa menyempit pada kedua ujungnya. Selain itu, BSR yang terletak pada bagian tengah terlihat hampir sejajar dengan horison sedimen di sekitarnya tetapi pada bagian barat daya terlihat memotong horison sedimen. Sedangkan, pada arah barat laut atau tepi cekungan bagian timur (ke arah darat Pulau Sumatera) BSR tidak tampak, hal ini diperkirakan bahwa ke arah tepi cekungan tidak terbentuk zona stabilitas gas hidrat yang memungkinkan terjadinya gas hidrat dan hal yang kedua adalah gas hidrat sebenarnya hadir tetapi tidak teridentifikasi akibat posisi terakumulasinya sejajar dengan perlapisan sedimen yang ada.

KESIMPULAN

Indikasi adanya potensi gas hidrat di wilayah Indonesia dapat ditemukan di beberapa daerah yaitu Selat Makassar dan Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera. Hal ini dibuktikan melalui pengukuran dengan metode geofisika seismik dan karakteristik BSR (*Bottom Stimulating reflector)*, serta analisis AVO jika diperlukan untuk memperkuat intrepretasi adanya gas hidrat di daerah tersebut. Potensi gas hidrat khususnya di Indonesia biasanya ditemukan di daerah dengan lingkungan laut dalam yang didukung oleh kondisi tektonik yang terjadi di Indonesia. Aktivitas tektonik di Indonesia seperti subduksi juga merupakan hal yang mendukung terbentuknya gas hidrat. Seperti di Selat Makassar terdapat struktur berupa sesar naik, sedangkan di Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera terdapat sesar normal, struktur ini merupakan hasil dari aktivitas tektonik tersebut, yang berguna untuk membantu aktivitas pembentukan gas hidrat. Terkait pengembangan sumber energi baru untuk masa depan, maka dibutuhkan riset dan eksplorasi yang mulai diarahkan ke daerah laut dalam, terutama untuk menindaklanjuti adanya temuan indikasi gas hidrat yang berada di wilayah Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera dan Selat Makassar karena potensinya sebagai sumber energi baru yang dapat menjadi alternatif bagi pemenuhan kebutuhan energi di masa depan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kami sampaikan kepada seluruh lembaga dan pihak terkait yang telah mendukung penulisan paper ini. Kegiatan ini telah menghasilkan data dan keadaan terkini dari potensi gas hidrat yang melimpah di wilayah maritim Indonesia sebagai sumber energi nonkonvensional masa depan. Terima kasih kami sampaikan juga kepada Dosen Teknik Geologi Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta dan rekan-rekan Pangea 2018 atas bimbingan dan bantuannya dalam penulisan karya tulis ilmiah ini.

DAFTAR PUSTAKA

Bachrudin, A., Firmansyah, Y., & Sunardi, E. (2015). *Studi Awal Identifikasi Gas Hidrat Menggunakan Metode Seismik di Lapangan YF, Selat Makassar*. Seminar Nasional ke-II FTG Universitas Padjajaran.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dagar, S. & Joshi, A. (2013). Gas Hydrates - A New Horizon. *10th Biennial International Conference & Exposition.* Dhanbad (Jharkhand), India.

Davie, M. K., Zatsepina, O. Y., & Buffett, B. A. (2004). Methane solubility in marine hydrate environments. *Marine Geology, 203*(1), 177-184. [CrossRef]

Diament, M., Harjono, H., Karta, K., Deplus, C., Dahrin, D., Zen, M.T., Gerard, Jr., M., Lassal, O., Martin, A., & Jamold, J. (1992). Mentawai fault zone off Sumatra a new key to the geodynamics of western Indonesia. *Geology, 20*(3), 259-262. [CrossReff]

Fraser, T.H., Jackson, B.A., Barber, P.M., Baillie, P., & Myers, K., (2003). The West Sulawesi Fold Belt and Other New Plays Within the North Makassar Straits - A Prospectivity Review. *Proceedings Indonesian Petroleum Association, 29th Annual Convention.* Jakarta, Indonesia.

Guntoro, A. (1999). The formation of the Makassar Strait and the separation between SE Kalimantan and SW Sulawesi. *Journal of Asian Earth Sciences, 17*(1-2), 79 – 98. [CrossRef]

Hall, R., (2012). *Sundaland and Wallacea: geology, plate tectonics and paleogeography.* Cambridge Univesity Press, Cambridge.

Jackson, B.A., (2004). Seismic evidence for gas hydrates in the North Makassar Basin, Indonesia. *Petroleum* Geoscience, *10*(3), 227-238. [CrossRef]

Katz, D.L., Cornell, D., Kobayashi, R., Poetmann, F.H., Vary, J.H., Elenblass, J.R., & Weinaug, C.F. (1959). *Handbook of Natural Gas Engineering.* McGrawHill, New York.

Kvenvolden, K. A., & McDonald, T. J., (1985). Gas hydrates of the Middle America Trench-DSDP/IPOD Leg 84, *In Initial Reports of Deep Sea Drilling Project*, Vol. 84 (R. von Huene, J. Aubouin, et a1., eds.), U.S. Government Printing Office, Washington, D.C., pp. 667-682.

Kvenvolden, K.A. (1988). Methane Hydrate: A Major Reservoir of Carbon in The Shallow Geosphere. *Chemical Geology, 71*(1–3), 41-51. [CrossRef]

Lin, C.-C., Tien-Shun Lin, A., Liu, C.-S., Chen, G.-Y., Liao, W.-Z., & Schnurle, P. (2009). Geological controls on BSR occurrences in the incipient arc-continent collision zone off southwest Taiwan. *Marine and Petroleum Geology, 26*(7), 1118– 1131. [CrossRef]

Makogon, Y. F., Holditch, S. A., & Makogon, T. Y. (2007). Natural gashydrates—A potential energy source for the 21st Century. *Journal of Petroleum Science and Engineering, 56*(1), 14-31. [CrossRef]

Max, M.D., & Johnson A.H. (2016). *Exploration and Production of Oceanic Natural Gas Hydrate*. Springer, Switzerland.

Priasmara, F.N.D., Aryono, A.F., Barus, F.I., & Sijabat, R.F., (2014). Indonesia Gas Hydrate Potential of Sunda Strait Case Study: Future Energy or Geohazard. *Proceedings. Indon. Petrol. Assoc., 38th Ann. Conv*, Jakarta.

Ruppel, C.D., & Kessler, J.D., (2017). The interaction of climate change and methane hydrates. *Rev. Geophys, 55*(1), 126-168. [CrossRef]

SKKMIGAS. (2020, September 07). *Cadangan Energi Indonesia*. www.skkmigas.go.id.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sloan, E.D. (1990). Clathrate hydrates of natural gases. Maracel Bekker Inc., New York.

Triarso, E., Troa, R.A. (2017). Indikasi Keberadaan Gas Hidrat pada Cekungan Busur Muka Simeulue Dan Potensinya Sebagai Sumber Energi Masa Depan. *Jurnal Kelautan Nasional*, *11*(3), 127-140. [CrossRef]

Wang, X. & Dongyan, P. (2017) Application of AVO attribute Inversion technology to gas hydrate identification in the Shenhu Area, South China Sea. *Marine and Petroleum Geology, Elseivier*, 80, 23-31. [CrossRef]

Copyright (c) 2021 by the authors. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KEBIJAKAN PENGEMBANGAN KONSEP *SEA GATE INTERNATIONAL* (SGI) GUNA MEWUJUDKAN KEMANDIRIAN MARITIM INDONESIA

Galuh Wahyu Kumalasari
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Jl. A. Yani Tromol Pos 1, Kartasura, Kota Surakarta
Email: gwk744@ums.ac.id

Abstract

The idea of the Indonesian Autonomy of maritime shows that Indonesia is not yet self-sufficient in the maritime sector. This simple statement is a major issue that must be resolved. Indonesia has ratified the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) through Act No. 17 of 1985, but there has been no significant progress to outperform the competition with countries in the world. The concept of Sea Gate International (SGI) to implement the development and improvement of both quantity and quality is the main port to adjust international standards should be a realistic and optimistic step in order to realize the independence of maritime in Indonesia. Foreign ships will be more and more anchored in Indonesia and will improve the optimization of human resource development, science and technology as well as product quality and service the maritime sector. Narrates deeper, the existence of Indonesia as SGI will be one important factor to improve the position of Indonesia in world geoeconomic and geopolitical map. Policy Planning seriously need to be realized in the long term development plan, making clear the direction and the benchmark every year running

Keywords: ***Sea Gate International, International Sea Port, Maritime Autonomy***

Abstrak

Gagasan kemandirian kemaritiman Indonesia menunjukkan bahwa Indonesia belum mandiri dalam sektor kelautan. Pernyataan sederhana ini merupakan persoalan besar yang harus segera dituntaskan. Indonesia telah meratifikasi United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 namun belum ada kemajuan yang sangat signifikan untuk mampu memenangkan persaingan dengan negara-negara di dunia. Konsep *Sea Gate International* (SGI) dengan melaksanakan pengembangan dan peningkatan baik secara kuantitas dan utamanya adalah kualitas pelabuhan dengan menyesuaikan standar internasional harus menjadi satu langkah realistis dan optimis guna mewujudkan kemandirian kemaritiman di Indonesia. Kapal-kapal asing akan semakin banyak berlabuh di Indonesia dan akan meningkatkan optimalisasi pengembangan sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi serta kualitas produk dan pelayanan sektor kelautan. Menukil lebih dalam, eksistensi Indonesia sebagai SGI akan menjadi salah satu faktor penting guna meningkatkan posisi Indonesia dalam peta geoekonomi dan geopolitik dunia. Perencanaan kebijakan secara sungguh-sungguh perlu diwujudkan dalam rencana pembangunan jangka panjang, sehingga jelas arah dan tolak ukurnya setiap tahun berjalan.

Kata Kunci: ***Sea Gate International*****, Pelabuhan Laut Internasional, Kemandirian Maritim**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

A. Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu Negara yang memiliki wilayah sangat luas dengan ribuan pulau dan perairan yang membentang dari Sabang sampai Merauke. Pada Tahun 1982 Deklarasi Djuanda diterima dan ditetapkan dalam konvensi hukum laut PBB ke-III Tahun 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*/UNCLOS 1982). Deklarasi Djuanda dipertegas dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang ratifikasi UNCLOS 1982 bahwa Indonesia adalah Negara kepulauan.[1] Menurut Janhidros dalam Rumampuk[2], luas wilayah daratan Indonesia ±2.012.402 km^2 dan luas perairannya ±5.877.879 km^2 atau luas perairan Indonesia kurang lebih dua kali lipat luas daratan, sehingga tidak muluk apabila Indonesia dijuluki sebagai Negara maritim.

Kelautan menjadi sektor yang sangat penting dalam percaturan perekonomian di dunia. Indonesia memiliki kewajiban untuk menunjukkan peran yang signifikan dalam kegiatan ekonomi bidang kelautan mengingat potensi Indonesia sangat besar. Pentingnya sektor kelautan dalam hubungan internasional diantaranya berkaitan dengan :

1. Wilayah Kedaulatan Bangsa;
2. Lingkungan dan sumber daya;
3. Media kontak sosial, ekonomi dan budaya;
4. Geostrategi, geopolitik, geokultural dan geoekonomi Negara;
5. Sumber dan media penyebar bencana alam.

Kelautan Indonesia kedepan diharapkan dapat menjadi arus utama pembangunan nasional dengan memanfaatkan ekosistem perairan laut beserta segenap sumberdaya yang terkandung di dalamnya secara berkelanjutan (*on a sustainable basis*) untuk kesatuan, kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Keinginan tersebut dijabarkan dalam lima tujuan yang harus dicapai[3], yaitu:

1. Membangun jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia;
2. Meningkatkan dan menguatkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang didukung oleh pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi;
3. Menetapkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal-hal yang terkait dalam kerangka pertahanan Negara;
4. Membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan;
5. Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut.

---

[1] Muhammad Ramdhan dan Taslim Arifin, "Aplikasi Sistem Informasi Geografis Dalam Penilain Proporsi Luas Laut Indonesia", *Jurnal Ilmiah Geomatika* Volume 19 No. 2 Desember 2013. hlm. 141 - 146

[2] Rumampuk, R., *Hak atas Pengelolaan Kawasan Pesisir di Provinsi Sulawesi Utara*. Lex et Societatis I (5), 2013, hlm. 54-63

[3] Kementerian Kelautan dan Perikanan,. Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru, Jakarta, 2012.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Menukil fenomena pandangan sementara kalangan atas kurangnya kemandirian Indonesia dalam pengelolaan sektor kelautan, maka jelas bahwa kemampuan untuk melakukan pengelolaan laut secara mandiri harus ditingkatkan dan direalisasikan dengan segera. Potensi laut yang demikian besar harus dioptimalkan sehingga Indonesia dapat diperhitungkan dalam bisnis internasional pada sektor kelautan. Langkah fundamental dan visioner dengan potensi perolehan hasil yang signifikan harus menjadi prioritas.

Mencermati posisi geografis Indonesia yang sangat strategis berada diantara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta menjadi wilayah perlintasan antar benua, maka menjadi gerbang laut antar Negara dan benua adalah sebuah lompatan yang mampu membawa Indonesia kembali menancapkan kedudukan sebagai sebuah Negara yang mandiri. Pernyataan demikian sangat logis, mengingat dengan menjadi gerbang laut antar Negara, maka Indonesia akan mampu menggairahkan eksplorasi laut secara massive. Menjadi pusat perlintasan perdagangan laut antar Negara akan meningkatkan posisi tawar di kancah internasional.

Paparan tersebut menjadi landasan utama penulis untuk melakukan percermatan dan pengkajian terkait persoalan dimaksud dengan mengangkat dalam sebuah tulisan ilmiah berjudul "**Kebijakan Pengembangan *Sea Gate International* (SGI) Guna Mewujudkan Kemandirian Maritim Indonesia"**. Dukungan dan dorongan kaum intelektual diharapkan mampu merealisasikan cita-cita untuk menjadikan Indonesia mandiri dalam sektor kelautan.

B. Pembahasan

1. Aturan Hukum Laut Internasional

Pengaturan mengenai hukum laut internasional berkaitan dengan pengembangan pelabuhan laut internasional termuat dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 yang ditandatangani oleh 117 negara termasuk Indonesia dan dua satuan bukan negara di Montego Bay, Jamaica pada 10 Desember 1982 yang diratifikasi oleh 149 negara. Indonesia mewujudkan ratifikasi melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut). UNCLOS 1982 mengatur mengenai penetapan batas-batas terluar dan garis batas antar Negara dari berbagai zona maritim seperti Perairan Dalam, Laut Teritorial, Selat, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, Laut Bebas/Lepas, dan Kawasan.

Mencermati Pasal 34-45 UNCLOS 1982, didalamnya diatur mengenai hak lintas transit, alur laut dan skema pemisah dalam selat internasional. Hak-hak Indonesia diantaranya meliputi hak kedaulatan penuh atas selat atau jurisdiksi bergantung pada status selat dan hak membangun keamanan yang andal. Selain hak, Indonesia juga memiliki kewajiban, diantaranya adalah wajib menghormati hak lintas transit, wajib member tahu bahaya, tidak boleh ada *suspense* (ketegangan) dan wajib menjaga keselamatan pelayaran.

Ratifikasi yang dilakukan Indonesia seharusnya tidak hanya berhenti pada tataran pengundangan peraturan melalui sistem hukum nasional, tetapi juga melaksanakan suatu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

langkah realisasi substansi dari konvensi internasional yang telah diratifikasi tersebut. Langkah realisasi yang penting untuk dilakukan misalnya dalah dengan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan yang sudah ada untuk dapat memnuhi standart pelabuhan internasional serta membangun pelabuhan-pelabuhan internasional yang baru sehingga mampu mendukung terwujudnya kemandirian kemaritiman Indonesia.

Merujuk Pasal 70 ayat (1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pokoknya disebutkan bahwa Jenis Pelabuhan terdiri atas pelabuhan laut serta pelabuhan sungai dan danau. Selanjutnya pada ayat (2), Pelabuhan laut mempunyai hierarki terdiri atas pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan. Pada penjelasan Pasal 70 disampaikan beberapa hal terkait diantaranya :

a. Yang dimaksud dengan pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani nagkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan;
b. Pelabuhan internasional adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri;
c. Pelabuhan hubungan internasional adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai pelabuhan alih muat (*transhipment*) barang antar Negara.

Ketentuan sebagaimana tersebut diatas, baik secara internasional maupun nasional memberikan peluang sangat besar bagi Indonesia untuk mampu melaksanakan langkah nyata melalui optimalisasi pengembangan pelabuhan laut internasional sebagai pintu gerbang guna mewujudkan kemandirian kemaritiman. Penundaan pelaksanaan pembngunan akan memperlambat kemajuan maritim Indonesia dengan hanya menjadi penonton dalam hiruk pikuk bisnis Internasional pada sektor kelautan.

2. Potensi Laut Indonesia

Garis pantai Indonesia merupakan salah satu yang terpanjang didunia[4] setelah Kanada, Amerika Serikat dan Rusia dengan total mencapai 95.181 km^2. Lebih dari 80% populasi penduduk Indonesia tinggal di wilayah pesisir[5].

Terumbu karang di Indonesia mencapai 50.875 km^2[6], atau mencapai 18% dari total jumlah terumbu karang di seluruh dunia. Mayoritas terumbu karang tersebut berada dikawasan Indonesia bagian timur yang secara luas dikenal sebagai segitiga karang (*coral triangle*)[7], salah satu yang terkaya dalam keanekaragaman hayati di dunia dan dihuni sekitar

[4] Akhmad Fauzi. *Kebijakan Perikanan dan Kelautan: Isu, Sintesisi, dan Gagasan*. PT Gramedia, Jakarta, 2005, hlm.
[5] Burke et al, *Reefs at risk, Revisited in the Coral Triangle*. World Resources Institute, 2012, hlm.
[6] Wilkinson, C., *Status of Coral Reefs of the World: 2008*. Global Coral Reef Monitoring Network and Reef and Rainforest Research Centre, Townsville, Australia, 2008. hlm.
[7] Veron, J. E. N, *Reef Corals of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia, Part I: Overview of Scleractinia. In A Marine Rapid Assessment of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia, edited by S. A. McKenna, G. R. Allen and S. Suryadi*, Conservation International, Washington DC, 2002,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

590 spesies karang keras[8]. Bahkan, terumbu karang di Kepulauan RajaAmpat disebut sebagai pusat keanekaragaman hayati terumbu karang dunia.

Selain terumbu karang, pada 2010, luas mangrove Indonesia diperkirakan sejumlah 3.189.359 hektar, hamper mencapai 60% mangrove Asia Tenggara dan 20% mangrove di dunia. FAO menyebutkan, terdapat 48 spesies mangrove di Indonesia dan hal ini menjadikan Indonesia menjadi pusat keanekaragaman hayati mangrove yang sangat penting.[9]

3. Kelemahan Kemaritiman Indonesia

Potensi kelautan Indonesia sudah tidak dapat diragukan lagi, bukan hanya menyangkut luas baharinya, melainkan juga kenakaragaman hayati maupun non hayati yang terkandung didalamnya. Namun ironis, dengan sumber daya yang sedemikian besar, ternyata Indonesia masih belum mampu menjadikan sektor maritim terkuat dan mandiri untuk bersaing dalam kancah internasional.

Pemerintah menggagas untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, dan rencana ini diapresiasi oleh masyarakat. Meskipun demikian, gagasan tersebut terbentur pada sejumlah persoalan yang harus dituntaskan. Dekan Fakultas Perikanan dan Kelautan Universitas Hasanuddin Makassar, Jamaluddin Jompa[10] menyebutkan bahwa ada beberapa permasalahan kemaritiman yang harus diselesaikan supaya visi dan misi yang diusung dapat terealisasi, diantaranya :

a. Sumber Daya Manusia, di hampir semua lini yang mengurus masalah kelautan dan perikanan Indonesia masih belum bisa mengelolanya dengan optimal. Termasuk nelayan yang rata-rata masih lulusan SD, sehingga perlu disiapkan SMK untuk membentuk nelayan yang andal;
b. Penguasaan teknologi kelautan dan perikanan yang masih minim.Indonesia perlu untuk mengembangkan teknologi secara mandiri, sehingga tidak secara terus menerus bergantung pada pengaruh asing. Apabila kondisi demikian terus menerus dibiarkan, maka maritim Indonesia akan terus tertinggal;
c. Industri Kelautan dan Perikanan Indonesia yang masih lemah. Indonesia merupakan produsen rumput laut terbesar di dunia tetapi faktanya belum bisa mengelolanya secara mandiri. Peran swasta sangat diperlukan sehingga swasta nasional perlu didorong untuk turut sertamengelola sektor kemaritiman;
d. Pengembangan iptek yang lemah. Sebagai contoh Filipina, jumlah pulau dan luas lautnya lebih kecil dari Indonesia, namun kita masih tertinggal jauh. Persoalannya ada pada kurangnya pendanaan pemerintah Indonesia untuk kepentingan riset kelautan, yakni hanya sebesar 0,08 dari anggaran;

---

[8] Peterson, *Delineating the Coral Triangle*. Journal of Coral Reef Studies, Galaxea, 2009, hlm. 91–100

[9] Greenpeace, *Laut Indonesia dalam Krisis*. Greenpeace Southeast Asia (Indonesia), Jakarta, 2013, http://www.greenpeace.org/seasia/id/Page Files/533771/Laut%20Indonesia%20dalam%20Krisis.pdf Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 16.30 WIB

[10] Hiz FMB, *Hambatan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia*. 2014, http://www.beritasatu.com/ nasional/203842-hambatan-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia.html Diakses pada Minggu 27 November 2016 Pukul 19.35 WIB

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e. Political will atau kebijakan pemerintah yang perhatiannya masih kurang terhadap kemaritiman.

Mencermati lebiha jauh, untuk menuju negara poros maritim dunia harus ditunjang dengan pembangunan infrastruktur di sepanjang pantai yang ada di Indonesia, sehingga transportasi kelautan semakin mudah. Pembangunan infrastruktur akan menjadi fasilitas pendukung guna meningkatkan hubungan dari pulau ke pulau sehingga menjadi lebih cepat dan efisien serta pembangunan di daerah pesisir semakin berkembang. Tidak dapat dipungkiri bahwa Indonesia belum secara optimal menikmati manfaat dari sektor maritim, baik dalam hal pemenuhan kebutuhan secara nasional, terlebih peningkatan pengaruh dalam tataran internasional.[11]

Secara geografis, posisi Indonesia layak disebut sebagai negara maritim, karena satu kesatuan wilayah darat dan lautan yang sangat luas, bahkan luas lautnya adalah 2/3 luas daratan. Selain itu, Indonesia juga memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Letak Indonesia semakin menguntungkan karena berada diantara dua benua yakni benua Asia dan Australia serta berada diantara dua samudera yakni samudera Pasifik dan samudera Hindia. Sebagai jalur perlintasan antar negara, keberadaan pelabuhan internasional menjadi satu kewajiban yang harus ditunaikan sehingga Indonesia mampu mengambil peran sebagai fasilitator, tempat singgah serta tempat untuk berbisnis, dan bukan sekedar sebagai jalur lintas semata. Indonesia juga memiliki 4 (empat) titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu : Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makasar, yang bisa memberikan peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia.

4. Konsep Sea Gate International

Konsep *sea gate* atau gerbang laut internasional merupakan upaya pengembangan pelabuhan besar internasional dalam wilayah Indonesia. *Sea gate* yang berlokasi di Indonesia akan menjadi jalur perlintasan perdagangan antar Negara. Sebagaimana diketahui, pelabuhan laut internasional yang saat ini ada di Indonesia hanya Tanjung Priok dan kemudian dikembangkan pula pelabuhan Teluk Lamong. Pelabuhan paling sibuk di Indonesia saat ini adalah pelabuhan Tanjung Priok, namun fasilitas yang dimiliki Tanjung Priok ternyata belum memenuhi standart pelabuhan internasional. Tanjung Priok dalam tataran internasional masih kalah jauh secara kualitas maupun kesibukan jika dibandingkan dengan pelabuhan internasional Singapura maupun pelabuhan internasional Malaysia. Padahal tidak bisa dipungkiri bahwa menjadi persinggahan kapal-kapal internasional akan membawa keuntungan yang sangat besar dari sisi bisnis secara langsung serta pengembangan kedepannya.

Menilik pada Singapura, wilayah negara tersebut sangat kecil bila dibandingkan dengan Indonesia, kurang lebih hanya separuh dari luas pulau Jawa. Hal yang kemudian sangat mencengangkan adalah kemampuan Singapura dalam memajukan negaranya, termasuk

[11] Alfurkon Setiawan, *Layakkah Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim Dunia?*, 2015. http://setkab.go.id/layakkah-indonesia-menjadi-negara-poros-maritim-dunia/ Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan memiliki pelabuhan laut internasional dan menjadi yang tersibuk di seluruh dunia. Kemajuan perekonomian Singapura tidak dapat dipungkiri bahwa salah satunya adalah dari sirkulasi keluar masuknya kapal internasional di pelabuhan yang mereka miliki.

Pelabuhan Singapura mengelola 536,6 juta kargo dan pada 2012, untuk pertama kalinya sebanyak 30 juta truk besar melintasi pelabuhan tersebut. Pelabuhan tersebut menjadi tempat singgah sekitar 140 ribu kapal angkutan barang setiap tahunnya dan mampu menghubungkan sebanyak 600 pelabuhan di dunia.Salah satu infrastruktur kebanggaan Singapura itu dilengkapi 204 dermaga lengkap dengan fasilitas derek untuk bongkar muat barang. Sejumlah terminal di pelabuhan tersebut mengelola 25,86 juta unit kontainer masing-masing sepanjang 20 kaki. Port of Singapore juga menjadi pelabuhan bagi satu juta penumpang kapal pesiar per tahunnya. Bahkan rata-rata 130.575 kapal barang tiba di pelabuhan tersebut setiap tahunnya. Fasilitas yang tersedia di pelabuhan tersebut termasuk terminal kontener, alat derek, gudang penyimpanan, sistem informasi, sistem transportasi inter-modal, dan tentu saja dermaga tempat kapal bersandar. Dengan seluruh fasilitas dan daya tampungnya, Port of Singapore mampu menghubungkan 600 pelabuhan yang tersebar di 123 negara dari berbagai pelosok dunia.[12]

Kemampuan Singapura yang demikian pesat dalam pengembangan pelabuhan internasional harus memompa motibasi Indonesia untuk mampu bersaing. Pelabuhan Tanjung Priok saat ini menangani aktivitas perdagangan internasional di Indonesia, meskipun ternyata belum termasuk sebagai pelabuhan yang memiliki standar dan fasilitas bertaraf internasional. Pelabuhan bertaraf internasional satu-satunya di Indonesia justru adalah Pelabuhan Teluk Lamong di Surabaya, sebuah terminal *multipurpose* yang dikembangkan oleh PT Pelindo III telah mengikuti international standard, ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*). Pelabuhan bertaraf internasional harus memenuhi beberapa kriteria[13], diantaranya :

a. Keamanan atau sekuritas yang andal, orang yang tidak berkepentinan dilarang masuk di wilayah lapangan kontainer maupun tempat pemeriksaan fisik barang;
b. Lapangan kontainer atau *Container Yard* (CY) menggunakan *crane* yang dikendalikan dari jarak jauh untuk memindahkan kontainer-kontainer yang ada;
c. Hanggar untuk pemeriksaan fisik bea-cukai dan badan karantina;
d. Jalan keluar masuk kendaraan dua lajur sehingga memudahkan mobilitas;
e. Menyediakan truk-truk yang ramah lingkungan untuk pengangkutan.

Standar pelabuhan internasional merujuk pada Pasal 10 Tatanan Kepelabuhan Nasional Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002, pada pokoknya diatur :

[12] Siska Amelie F Deil, Port of Singapore, *Pelabuhan yang Jadi Pusat Dagang 123 Negara,* 2014, http://bisnis.liputan6.com/read/2049305/ port-of-singapore-pelabuhan-yang-jadi-pusat-dagang-123-negara Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 20.16 WIB

[13] Estu Suryowati, *Ini Pelabuhan Bertaraf Internasional Satu-satunya di Indonesia*, Jakarta, 2015, Kompas *http://bisniskeuangan.kompas. com/read/2015/07/03/202800526/Ini.Pelabuhan.Bertaraf.Internasional.Satu-satunya.di.Indonesia* Diakses pada Selasa, 24 November 2016 Pukul 19.42 WIB

a. Pelabuhan internasional hub yang merupakan pelabuhan utama primer ditetapkan dengan memperhatikan:
   1) berperan sebagai pelabuhan internasional hub yang melayani angkutan alih muat (*transhipment*) peti kemas nasional dan internasional dengan skala pelayanan transportasi laut dunia;
   2) berperan sebagai pelabuhan induk yang melayani angkutan peti kemas nasional dan internasional sebesar 2.500.000 TEU's/ tahun atau angkutan lain yang setara;
   3) berperan sebagai pelabuhan alih muat angkutan peti kemas nasional dan internasional dengan pelayanan berkisar dan 3.000.000 - 3.500.000 TEU's/ tahun atau angkutan lain yang setara;
   4) berada dekat dengan jalur pelayaran internasional ± 500 mil;
   5) kedalaman minimal pelabuhan: -12 m LWS;
   6) memiliki dermaga peti kemas minimal panjang 350 m',4 crane dan lapangan penumpukan peti kemas seluas 15 Ha;
   7) jarak dengan pelabuhan internasional hub lainnya 500 - 1.000 mil.

b. Pelabuhan intemasional yang merupakan pelabuhan utama sekunder ditetapkan dengan memperhatikan:
   1) berperan sebagai pusat distribusi peti kemas nasional dan pelayanan angkutan peti kemas internasional;
   2) berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan angkutan peti kemas;
   3) melayani angkutan peti kemas sebesan 1.500.000 TEU's/ tahun atau angkutan lain yang setara;
   4) berada dekat dengan jalur pelayaran internasional + 500 mil dan jalur pelayaran nasional ± 50 mil;
   5) kedalaman minimal pelabuhan - 9 m LWS;
   6) memiliki dermaga peti kemas minimal panjang 250 m',2 crane dan lapangan penumpukan kontener seluas 10 Ha:
   7) jarak dengan pelabuhan internasional lainnya 200 - 500 mil.

5. Manfaat Sea Gate International

Indonesia memliki peluang yang sangat besar untuk menjadi poros maritim dunia. Sebagai poros maritim dunia, Indonesia akan menjamin terwujudnya konektivitas antar pulau secara domestik, serta antar Negara secara internasional. Pengembangan sektor kelautan akan mendorong perkembangan industry perkapalan, teknologi kemaritiman, peningkatan kualitas transportasi laut, eksplorasi perikanan secara modern dengan tetap menjaga kelestarian lingkungan serta pertahanan dan keamanan maritime.

Pada abad 19 dan abad 20, Negara-negara barat relatif dapat dikatakan merupakan pemegang kendali geopolitik dan geoekonomi dunia. Namun belakangan, kondisi demikian agaknya bergeser, Negara-negara di wilayah Asia mulai diperhitungkan dan mampu menyejajarkan diri dengan Negara-negara barat. Momentum demikian seharusnya dimanfatkan oleh Indonesia untuk mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Guna mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia, maka sistem pelabuhan di Indonesia harus disesuaikan dengan standar internasional sehingga sejajar dengan pelabuhan-pelabuhan internasional di Negara-negara lain. Keberadaan pelabuhan internasional di Indonesia akan membawa manfaat, diantaranya :

a. Mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dan regional. Indonesia harus mengambil kesempatan untuk memainkan peran secara aktif sebagai Negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas dan memiliki letak geografis yang strategis guna meningkatkan gairah perekonomian baik secara nasional aupun secara regional.
b. Menunjang mobilitas barang dan penumpang dalam dan luar negeri. Pelabuhan menjadi sarana penting dalam menghubungkan antar pulau. Semakin banyaknya pelabuhan internasional dan kemudahan akses di dalamnya, akan meningkatkan mobilitas barang dan penumpang, termasuk mendukung pemerataan kualitas hidup masyarakat Indonesia yang selama ini mengalami kesulitan dalam mengakses pelabuhan.
c. Kapal-kapal yang datang dari Samudra Hindia dengan tujuan Asia Timur Jauh akan melintasi wilayah perairan Indonesia melalui Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Timor. Sebagian besar kapal tersebut akan melalui Selat Malaka dan Selat Sunda karena jaraknya yang paling dekat. Sedangkan yang melalui kedua pintu masuk lainnya tidak terlalu banyak dan umumnya adalah kapal-kapal berukuran besar seperti supertanker. Kondisi tersebut jelas akan sangat menguntungkan Tanjung Priok dan Belawan, sedangkan Tanjung Perak lebih berfungsi sebagai pelabuhan distribusi untuk kawasan timur Indonesia[14].
d. Meningkatkan devisa Negara. Semakin banyak kapal asing yang singgah di Indonesia, maka akan semakin banyak pemasukan Negara.

Beberapa manfaat sebagaimana tersebut diatas perlu diwujudkan dalam sebuah kebijakan pemerintah agar betul-betul merencanakan dan segera merealisasikan pengembangan pelabuhan laut internasional sebagai *sea gate international* di Indonesia melalui sebuah rencana jangka panjang nasional (20 tahun). Perhitungan yang matang dan terstruktur akan menmbawa hasil yang optimal bagi kemajuan dan kemandirian kemaritiman Indonesia.

C. Penutup

Aturan hukum laut internasional terdapat dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 yang ditandatangani oleh 117 negara termasuk Indonesia yang diratifikasi melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut). Peraturan ini menjadi landasan pengembangan sektor kemaritiman di Indonesia secara global.

Potensi maritim Indonesia sudah sangat terkenal mengingat wilayah lautnya yang sangat luas dengan keanekaragaman baik hayati maupun yang non hayati. Namun, potensi yang

[14] Ardinanda Sinulingga. 2012. *Negeri Maritim Minim Pelabuhan*. http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/5928/Negeri.Maritim.Minim.Pelabuhan Diakses pada 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

demikian besar berbanding terbalik dengan kelemahan yang juga sangat banyak diantaranya adalah kelemahan sumber daya manusia, penguasaan teknologi kelautan dan perikanan yang masih minim, Industri Kelautan dan Perikanan dan IPTEK yang masih lemah serta political will yang masih kurang terhadap sektor kelautan. Maka penting untuk dikembangkan konsep *sea gate* atau gerbang laut internasional dengan melaksanakan pembenahan dan peningkatan kualitas pelabuhan nasional dan menyesuaikan dengan standar pelabuhan internasional. Gagasan ini harus segera dieksekusi dengan sebuah kebijakan rencana jangka panjang pemerintah Indonesia dan segera direalisasikan.

Daftar Pustaka

Buku & Jurnal

Akhmad Fauzi, *Kebijakan Perikanan dan Kelautan: Isu, Sintesisi, dan Gagasan*, PT Gramedia, Jakarta, 2005,

Burke et al, *Reefs at risk, Revisited in the Coral Triangle*, World Resources Institute, 2012,

Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru, Jakarta, 2012,

Muhammad Ramdhan dan Taslim Arifin, "Aplikasi Sistem Informasi Geografis Dalam Penilain Proporsi Luas Laut Indonesia". *Jurnal Ilmiah Geomatika* Volume 19 No. 2 Desember 2013.

Peterson (et.al.), "Delineating the Coral Triangle", *Galaxea, Journal of Coral Reef Studies*, Vol. 11 No.2, Agustus 2010.

Rumampuk, R. "Hak atas Pengelolaan Kawasan Pesisir di Provinsi Sulawesi Utara", *Lex et Societatis*, Vol. 1 Nomor 5, 2013.

Veron, J. E. N. *Reef Corals of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia, Part I: Overview of Scleractinia. In A Marine Rapid Assessment of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia, edited by S. A. McKenna, G. R. Allen and S. Suryadi.* Conservation International, Washington DC, 2002.

Wilkinson, C., *Status of Coral Reefs of the World: 2008*, Global Coral Reef Monitoring Network and Reef and Rainforest Research Centre, Townsville, Australia, 2008.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut)

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional

Internet

Alfurkon Setiawan, *Layakkah Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim Dunia?,* 2015, http://setkab.go.id/layakkah-indonesia-menjadi-negara-poros-maritim-dunia/Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

Ardinanda Sinulingga, *Negeri Maritim Minim Pelabuhan*. 2012, http://www.bumn.go.id/ pelindo1/berita/5928/Negeri.Maritim.Minim.Pelabuhan Diakses pada 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

Greenpeace, *Laut Indonesia dalam Krisis*, Greenpeace Southeast Asia (Indonesia), Jakarta, 2013, http://www.green peace.org/seasia/ id/PageFiles/533771/Laut%20Indonesia%20 dalam%20Krisis.pdf Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 16.30 WIB

Hiz FMB, *Hambatan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia*, 2014, http://www.beritasatu.com/nasional/203842-hambatan-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia.html Diakses pada Minggu 27 November 2016 Pukul 19.35 WIB

Estu Suryowati, *Ini Pelabuhan Bertaraf Internasional Satu-satunya di Indonesia*. Kompas, Jakarta, 2015, *http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/07/03/202800526/Ini. Pelabuhan.Bertaraf.Internasional.Satu-satunya.di.Indonesia* Diakses pada Selasa, 24 November 2016 Pukul 19.42 WIB

Siska Amelie F Deil. 2014. Port of Singapore, Pelabuhan yang Jadi Pusat Dagang 123 Negara <http://bisnis.liputan6.com/read/2049305/port-of-singapore-pelabuhan-yang-jadi-pusat-dagang-123-negara> Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 20.16 WIB

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KERJASAMA KEAMANAN MARITIM INDONESIA-AUSTRALIA DALAM MENANGGULANGI ANCAMAN PENYELUNDUPAN MANUSIA

Arfin Sudirman,[1] Yusa Djuyandi,[2] dan Clara Uli Rebecca[3]
[1,3]Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Bandung
[2]Departemen Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran, Bandung
Email: arfin.sudirman@unpad.ac.id ; yusa.djuyandi@unpad.ac.id ; clararebecca.damanik@gmail.com

ABSTRAK. Penyelundupan manusia merupakan salah satu masalah bersama yang dihadapi Indonesia dan Australia. Hal ini diakibatkan oleh letak geografis kedua negara yang bertetangga. Australia dikenal sebagai surga bagi para pencari suaka sehingga menjadi negara tujuan utama praktek penyelundupan manusia. Sedangkan Indonesia merupakan negara transit praktek penyelundupan manusia yang menuju ke Australia. Praktek penyelundupan manusia mayoritasnya dilakukan melalui jalur perairan karena lebih sedikit pengamanan dibandingkan di wilayah daratan dan udara. Artikel ini bertujuan untuk memahami kerja sama Indonesia dan Australia khususnya di bidang keamanan maritim dalam menangani kasus penyelundupan manusia yang melibatkan kedua negara dengan menggunakan teori keamanan maritim, *people smuggling* dan kerja sama keamanan. Dengan menggunakan metode kualitatif, artikel ini menunjukkan bahwa Indonesia dan Australia memiliki perjanjian kerja sama keamanan kolektif bernama *Lombok Treaty* yang berjalan sejak tahun 2006. Termasuk di dalamnya adalah penanganan bersama masalah penyelundupan manusia oleh kedua negara melalui berbagai jenis bidang kerja sama keamanan. Kerja sama keamanan maritim kedua negara terlihat dari patroli keamanan laut yang telah berlangsung sejak tahun 2012. Namun demikian, pada kenyataannya kerja sama yang dilakukan kedua negara sangat bergantung pada kebijakan yang dikeluarkan Australia. Selain itu, ketiadaan Undang-Undang atau Peraturan di Indonesia yang mengatur tentang penyelundupan manusia juga merugikan posisi Indonesia yang menjadi negara transit atau tempat tinggal sementara para imigran dan pencari suaka yang sedang menunggu keputusan UNHCR.

Kata kunci: Penyelundupan Manusia; Keamanan Maritim; Kerjasama Keamanan; *Lombok Treaty*.

ABSTRACT. *People smuggling is one of the common problems faced by Indonesia and Australia. This is due to the geographical position of the two neighbors. Australia is known as a heaven and also a main destination for asylum seekers. While Indonesia is a transit country to the practice of people smuggling towards Australia. People smuggling usually practiced through seas, because it is less security then in the mainland. This article examines the cooperation between Indonesia and Australia, especially in the field of maritime security in dealing with people smuggling cases involving the two countries by using the theory of maritime security, people smuggling and security cooperation. By using qualitative method, this article showed that Indonesia and Australia have a collective security agreement named Lombok Treaty which runs since 2006. These include the joint handling of the problem of people smuggling by the two countries through various types of field security cooperation. Maritime security cooperation between the two countries seen from marine security patrol which has been ongoing since 2012. However, in reality the cooperation between the two countries are very dependent on the policies issued by Australia. In addition, the absence of laws or regulations in Indonesia that regulates people smuggling is also detrimental to the position of Indonesia as a transit country or temporary residence of immigrants and asylum seekers who waits for UNHCR's decisions.*

Keywords: *People Smuggling; Maritime Security; Cooperative Security; Lombok Treaty.*

PENDAHULUAN

Sebagai negara yang terletak dalam satu kawasan, Indonesia dan Australia telah banyak menjalin kerjasama di berbagai bidang, seperti di bidang ekonomi, pertahanan dan keamanan, sosial serta budaya. Kerjasama yang dilakukan oleh kedua negara merupakan hal yang penting dalam rangka menumbuhkan dan memperkuat adanya rasa saling pengertian dan saling melengkapi, dengan tidak saling mengintervensi urusan politik dalam negeri dari masing-masing negara. Adapun artikel ini menyoroti salah satu kerjasama yang cukup penting diantara kedua negara, Indonesia dan Australia, yaitu kerjasama di bidang keamanan.

Kerja sama keamanan antara Indonesia dan Australia terjalin secara resmi semenjak ditandatanganinya sebuah perjanjian keamanan *Lombok Treaty* pada 13 November 2006 (Marsaulina, 2012). Pada tahun 2007 dilakukan ratifikasi yang meliputi 21 kerja sama keamanan yang tergabung dalam 10 bidang: kerja sama pertahanan, penegakan hukum, anti-terorisme, intelijen, maritim, keselamatan dan penerbangan, pencegahan perluasan (non-proliferasi) senjata pemusnah massal, kerja sama tanggap darurat, organisasi multilateral, dan saling pengertian serta saling kontak antara masyarakat dan perseorangan (Marsaulina, 2012). Penandatangan *Lombok Treaty* berawal dari hubungan bilateral kedua negara dan menjadi sesuatu yang signifikan karena menggunakan konsep perjanjian internasional, *common security*, dan *cooperative security* yang mampu meningkatkan kerja sama kedua negara dalam menghadapi isu-isu keamanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

DOI: 10.24198/jwp.v7i2.39048
Submited: 11 April 2022, Accepted: 11 July 2022, Publish: 03 October 2022

baik tradisional dan non-tradisional (Marsaulina, 2012).

Salah satu permasalahan di sektor keamanan yang juga menjadi agenda penting dari kerjasama Indonesia dan Australia adalah perihal penyelundupan manusia (*people smuggling*), dimana manusia yang diselundupkan dengan pelayaran illegal adalah mereka yang ingin mencari kewarganegaraan baru akibat masalah kesejahteraan hidup maupun konflik bersenjata yang terjadi di negara asal (IOM, 2009). Tidak jarang penyelundupan manusia secara illegal ini memunculkan masalah atas keamanan manusia, karena beberapa kapal yang tidak berstandar internasional kemudian tenggelam di lautan dan menimbulkan korban jiwa.

Indonesia memang bukan tujuan utama dari adanya aktivitas penyelundupan manusa, melainkan hanya menjadi tempat transit sebelum mencapai Pulau Christmas di Australia. Pulau Christmas (Natal) merupakan suatu pulau kecil yang terletak di wilayah perairan Samudera Hindia, di sebelah selatan Pulau Jawa, Indonesia, dan di sebelah barat Australia. Pulau Jawa menjadi transit bagi dari aktivitas perdagangan manusia karena letaknya yang sangat dekat dengan Pulau Christmas, berjarak sekitar 500 km dari Jakarta.

Pulau Christmas sering disebut sebagai surga bagi para pencari suaka, karenanya mayoritas penduduk Pulau Christmas sekarang adalah keturunan Asia-Australia. Pulau Christmas menjadi destinasi utama para imigran baik legal maupun ilegal karena secara administratif pulau ini termasuk ke dalam teritorial Australia yang tergolong sebagai negara maju, selain itu posisi geografisnya yang strategis serta kekayaan sumber daya alamnya mengundang para imigran untuk datang mencari suaka. Mayoritas para pencari suaka yang datang ke Pulau christmas berasal dari wilayah Timur Tengah dan Asia yang terdesak oleh situasi di negara asalnya, seperti perang, kemiskinan, serta krisis yang berkepanjangan dengan tujuan mendapatkan kehidupan yang lebih layak dan terhindar dari segala marabahaya yang berdampak negatif bagi kehidupan mereka (IOM, 2009).

Penyelundupan manusia menjadi salah satu upaya yang paling banyak ditempuh karena akses masuk ke wilayah Pulau Christmas dikelilingi perairan, sehingga lebih mudah menyelundupkan para imigran dan memasukkannya ke wilayah Pulau Christmas. Biasanya para *smuggler* (penyelundup) menempatkan para imigran ke dalam kapal-kapal nelayan kecil dari negara asalnya, kemudian menyeberangi Samudera Hindia untuk sampai ke Pulau Christmas, dalam perjalanan dimungkinkan terjadi transit ke negara-negara tetangga seperti Indonesia dan Papua Nugini (Geutanyo, 2010). Banyak korban jiwa dalam praktek penyelundupan manusia, salah satunya dikarenakan faktor cuaca (badai, hujan, ombak besar) sedangkan kondisi kapal yang sangat tidak layak.

Awalnya pemerintah Australia berkomitmen untuk membantu para pencari suaka, dikarenakan mayoritas penduduk Australia sendiri juga berasal dari kalangan imigran yang berdatangan dan kemudian berkumpul di Australia sejak masa kolonialisme. Hal ini membuat para *asylum seekers* beramai-ramai datang ke Australia dengan maksud pindah kewarganegaraan menjadi warga negara Australia. Indonesia dan Australia sendiri pernah mengalami permasalahan yang ditimbulkan oleh para pencari suaka. Pada tahun 2006, 43 WNI tiba di Pulau Christmas untuk mencari perlindungan karena hilangnya rasa aman yang ditimbulkan oleh usaha genosida pasukan militer Indonesia dalam rangka meredam gerakan separatis di Papua, yang dua bulan kemudian dikabulkan oleh Pemerintah Australia. Hal ini mengecewakan Indonesia karena menurut pemerintah Indonesia, Australia seharusnya tidak memberikan suaka bagi para WNI, mengingat tidak ada kasus kekerasan (pembantaian masyarakat Papua) oleh militer Indonesia; pemerintah Indonesia menduga latar belakang pencari suaka adalah faktor ekonomi. Australia sendiri tidak menarik keputusannya, karena menganggapnya benar atas dasar alasan kemanusiaan dan perdamaian, yang juga dilakukan kepada warga negara lain yang mencari suaka ke Australia.

Akibat terlalu banyaknya jumlah *asylum seekers*, bahkan hingga menempuh cara ilegal (penyelundupan manusia), pada masa pemerintahan Kevin Rudd, Australia pun mengubah kebijakannya dalam pemberian suaka, dan berencana merelokasikan sebagian pencari suaka dan calon imigran ke negara-negara lain, misalnya dengan Papua Nugini. Pada masa pemerintahan Tony Abott, Australia semakin memperketat kebijakannya dalam pemberian suaka, Australia menolak kedatangan para imigran pencari suaka dan memilih memulangkannya kembali ke negara asal/negara transit, yang salah satunya adalah Indonesia. Terdapat pula *Pacific Solution* yang merupakan kebijakan pemerintah Australia untuk mengangkut para pencari suaka ke pusat penahanan di negara-negara kecil di kawasan Samudera Pasifik sambil menentukan status kepengungsian mereka sehingga tidak terjadi penumpukan jumlah pencari suaka di Pulau Christmas.

Kebijakan Australia untuk menolak kedatangan para imigran illegal disebabkan kedatangan para imigran illegal kerap menimbulkan masalah, seperti kejahatan, terorisme, perdagangan manusia dan narkotika, hal itu dianggap membahayakan keamanan nasional dan keamanan manusia Australia dan negara-negara di sekitarnya yang menjadi tempat

PERPUSTAKAAN PARLEMEN
REPUBLIK INDONESIA

transit – seperti Indonesia. Dengan adanya potensi terjadi insekuritas, baik Indonesia dan Australia memutuskan untuk mengadakan peningkatan kerja sama di bidang keamanan guna menghadapi tantangan dari terorisme internasional dan kejahatan trans-nasional. Wujud nyatanya seperti kerja sama penegakan hukum yang dilaksanakan oleh pemerintah dan lembaga yang terkait, salah satunya melalui kerja sama patroli koordinasi laut di wilayah perbatasan guna menjaga keamanan maritim kedua negara, juga kerja sama dalam melakukan peningkatan pengawasan di daerah perbatasan masing-masing negara untuk mencegah masuknya kapal nelayan secara ilegal yang kemungkinan menjadi kendaraan praktek penyelundupan manusia (Australian Customs and Border Protection Service, 2007).

Pada tahun 2010, terdapat sekitar 3.200 imigran gelap yang berasal dari wilayah konflik di Afghanistan dan Asia Tengah diselundupkan melalui wilayah Indonesia. Sedangkan di tahun 2011, 2800 pengungsi dan pencari suaka melakukan transit di Indonesia dalam perjalanannya ke Australia. Jumlah ini memang mengalami penurunan hingga sekarang mengingat dikeluarkannya kebijakan pemerintah Australia, seperti *Operation Sovereign Borders* (OSB) dalam rangka memberantas tindak kejahatan penyelundupan manusia dan meningkatkan perlindungan di wilayah perbatasan Australia. Di tahun 2014, seorang warga negara Afghanistan bernama Mir Bahrami dijatuhi hukuman 11 tahun dan 3 bulan penjara karena terbukti menjadi smuggler yang beroperasi di wilayah Indonesia untuk menyelundupkan para pencari suaka ilegal ke wilayah Australia melalui 3 kapal terpisah yang tiba di Australia pada tanggal 9 Desember 2010, 8 Januari 2011, dan 6 Februari 2011.

Bahrami menjalankan praktek ilegal ini di Indonesia yang merupakan tempat ia tinggal bersama keluarganya, didukung oleh rekan-rekannya yang beroperasi di Iran dan Indonesia untuk menyelundupkan pencari suaka ilegal menggunakan kapal nelayan Indonesia. Jumlah penyelundupan manusia yang melewati Indonesia cenderung bertambah setiap tahunnya (meski sulit untuk mendapatkan jumlah pasti mengingat penyelundupan manusia merupakan suatu tindak ilegal dan tersembunyi) karena Australia, Malaysia, dan negara-negara di sekitar Indonesia lainnya semakin mengecilkan jumlah kuota pencari suaka. Hal ini menyebabkan para pencari suaka khususnya yang ilegal (melalui penyelundupan manusia) tidak dapat memasuki perairan negara tujuan sehingga harus kembali ke negara terdekat, yaitu Indonesia.

Sesuai dengan Hukum mengenai Hak Asasi Manusia, Indonesia tidak dapat menelantarkan para imigran yang seringkali ditemukan terdampar di wilayahnya. Seperti yang terjadi pada awal bulan Juni 2015 lalu ketika 65 pencari suaka yang menuju Australia diusir oleh AL Australia kembali ke perairan internasional dan kapal yang ditumpanginya kandas di karang, polisi Indonesia yang bertugas di sekitar Laut Andaman kemudian menyelamatkan para pencari suaka dan membawanya ke wilayah Indonesia. Berdasarkan hal itu, maka perlu dikaji tentang kerjasama keamanan maritim antara Indonesia dan Australia dalam penanganan penyelundupan mausia.

Dalam beberapa studi penelitian terdahulu, terdapat beberapa penelitian yang telah mengkaji tentang aktivitas penyelundupan manusia ke Australia (Kukathas, 2013; Hosseini-Divkolaye, 2009; Sinanu, 2008). Penelitian Kukathas (2013) menjelaskan bahwa pada dasarnya seluruh dunia menentang praktek penyelundupan manusia yang diartikan sebagai "*evil-trade*", praktek ini hanya memberikan keuntungan bagi *smugglers* yang mayoritas menggunakan keuntungannya ini untuk terlibat dalam kejahatan lain seperti *drug-dealer, child-molester*, dan gangster. Smugglers menggunakan alasan kemanusiaan dalam menjalankan prakteknya, yaitu ingin membawa para imigran keluar dari perang atau permasalahan di negaranya dan memberikan kehidupan yang lebih baik di negara tujuan, Namun hal itu digunakan semata-mata hanya untuk menarik minat calon imigran dan mendapatkan keuntungan dari sejumlah uang yang dibayarkan calon imigran kepadanya. Para *smugglers* bahkan seringkali membantu para imigran illegal untuk membuat dokumen palsu ketika berada di negara transit (Indonesia).

Penelitian berikutnya mengkaji pada aspek perlunya memperkuat keamanan maritim dari adanya aktivitas illegal yang memungkinkan terjadinya ancaman terhadap keamanan, dimana salah satu yang kemudian menjadi perhatian dari pentingnya keamanan maritim adalah bukan hanya soal potensi serangan kelompok teroris dan pembajakan, tetapi juga adanya aktivitas masuknya imigran illegal yang masuk dari laut (Keliat, 2009; Till, 2004).

Berkenaan dengan posisi Indonesia sebagai negaar transit, Kamello (2014) pernah membahas mengenai kekosongan di Indonesia yang belum mengatur masalah penyelundupan manusia, sedangkan regulasi itu dibutuhkan mengingat lokasi Indonesia yang sangat strategis. Pemerintah Indonesia hanya bergantung pada beberapa undang-undang untuk mencegah kejahatan, seperti Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2009 tentang Pembentukan Konvensi Menentang Kejahatan Transnasional Terkoordinasi; UU No. 15 Tahun 2009 tentang Protokol terhadap Penyelundupan Migran melalui Darat, Laut, dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Udara; dan UU No 6 (2011) tentang Imigrasi. Sampai saat ini, Indonesia belum meratifikasi Konvensi Jenewa tahun 1951, tetapi hanya telah meratifikasi Protokol 1967 dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2009 pada Protokol Menentang Penyelundupan Migran melalui Darat, Laut, dan Udara.

Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian lainnya adalah dalam penelitian ini lebih memfokuskan pada keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik secara khusus salah satunya melalui kerja sama patroli koordinasi laut yang dilaksanakan bersama antara Indonesia (LANAL) dan Australia (sea patrol), dengan tujuan utama mengurangi masalah keamanan di wilayah perairan khususnya penangkapan pendatang ilegal (penyelundupan manusia). Berdasarkan pemaparan di atas, maka disini peneliti tertarik untuk meneliti lebih jauh mengenai Kerja Sama Keamanan Maritim Indonesia-Australia dalam studi kasus penyelundupan manusia dan mengkajinya lebih lanjut dalam sebuah penelitian.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan bersifat Studi Kepustakaan, yaitu melalui data-data yang relevan yang terdapat dalam analisis buku, jurnal, dan artikel di internet, serta melalui informasi-informasi yang terdapat di Media massa seperti hasil wawancara suatu surat kabar atau majalah dengan pihak-pihak terkait (Pemerintah Australia, Pemerintah Indonesia, salah satu korban penyelundupan manusia, petugas imigrasi Australia, petugas imigrasi Indonesia, pihak badan keamanan laut Indonesia dan bahkan oknum-oknum/penyelundup yang menyelundupkan imigran gelap ke Australia). Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah melalui studi kepustakaan yang dikumpulkan melalui internet dan *library research*. Dalam memvalidasi data maka data yang sudah dikumpulkan kemudian di cek kebenarannya dengan menggunakan triangulasi data, triangulasi dilakukan melalui membandingkan hasil pengamatan dengan melakukan suatu wawancara dengan pihak terkait, membandingkan pendapat umum dengan pendapat pribadi, serta membandingkan perspektif beberapa ahli.

HASIL PEMBAHASAN

Signifikansi Keamanan Maritim

Keamanan nasional erat kaitannya dengan pertahanan dan militer. Namun beberapa tahun belakangan telah muncul ancaman-ancaman keamanan yang baru yang merupakan ancaman non-militer seperti kesehatan, ekonomi, bencana alam dan lintasnegara (transnasional) yang dapat mengancam keamanan manusia. Keamanan maritim merupakan salah satu yang menjadi fokus negara-negara dewasa ini mengingat wilayah perairan merupakan yang paling mungkin ditembus kejahatan transnasional karena tingkat pengamanannya yang tidak seperti di daratan dan atau di udara.

Mayoritas distribusi perdagangan global disalurkan melalui jalur laut. Setiap harinya wilayah maritim suatu negara dilintasi oleh kapal-kapal milik negara lain. Hal ini membuat negara-negara semakin memfokuskan keamanan nasionalnya pada bidang keamanan maritim. Keamanan maritim yang dimaksud bukan hanya keamanan kargo dan keamanan pelabuhan, melainkan termasuk keamanan perbatasan yang merupakan celah masuknya kejahatan transnasional ke suatu negara. Ancaman keamanan yang mengancam suatu negara yang berasal dari wilayah maritim juga mempengaruhi negara-negara lainnya, sehingga dibutuhkan upaya kolektif untuk mengatasinya. Upaya kolektif ini dapat berupaya kerjasama keamanan maritim dalam hal melindungi jalur komunikasi laut, memfasilitasi dan melindungi proses perdagangan global yang terjadi di wilayah maritim setiap harinya, serta menjamin keamanan kegiatan pesiar (termasuk perpindahan manusia; legal atau tidaknya) dan IUU.

UNCLOS merupakan salah satu bentuk upaya kolektif dalam menangani ancaman keamanan maritim. UNCLOS merupakan Konvensi PBB tentang hukum laut. Selain UNCLOS juga terdapat Konvensi untuk Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization). UNCLOS dapat diposisikan sebagai konstitusi maritim dunia karena merupakan dasar aturan hukum di laut. Termasuk di dalam UNCLOS yaitu pembagian teritorial laut masing-masing negara, landas kontinen dan ZEE. UNCLOS juga menjadi rujukan bagi pihak-pihak yang bersengketa maritim terkhusus dalam aspek teritorinya. Tidak hanya UNCLOS sebagai dasar hukum laut, terdapat pula Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut (International Tribunal for the Law of the Sea).

Beberapa tahun belakangan, IMO telah difasilitasi oleh negara-negara anggota untuk mengembangkan inisiatif baru guna meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim. Upaya ini termasuk Konvensi Internasional Untuk Keselamatan di Laut (SOLAS) 1974 dan Konvensi Pemberantasan Tindakan Melawan Hukum khususnya Keselamatan Navigasi Maritim (SUA) 1988 dan Protokol Maritim tahun 2002 dan 2005 (mengenai keamanan kapal dan pelabuhan). Di kawasan Asia, wujud nyata inisiatif baru ini adalah ReCAAP yang dipelopori oleh Jepang dan perjanjian ini sekaligus

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

merupakan perjanjian regional pertama di Asia yang berfokus pada kerjasama kontra-pembajakan. Jika dikaitkan dengan kasus penyelundupan manusia, IMO merupakan upaya kolektif yang lebih tepat mengingat kapasitasnya yang bertanggungjawab atas keselamatan pelayaran yang mengharuskan kapal beroperasi sesuai dengan standar internasional. Sementara mengenai keamanan perdagangan di laut (termasuk kapal dagang, konstruksi kapal, kargo serta komunikasi radio dan navigasi berada di bawah fokus SOLAS 1974.

Pada tahun 1999, PBB mendirikan The United Nations Openended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea dalam rangka memfasilitasi perkembangan urusan hukum laut. Pada tahun 2008, PBB mulai memfokuskan diri pada keamanan dan keselamatan maritim. Terdapat pula GMP yang merupakan pendekatan berbasis aktivitas kerjasama antara negara-negara maritim yang bertujuan menjaga keamanan dan keselamatan maritim termasuk penegakan hukum di laut. GMP memang bukanlah suatu organisasi atau perjanjian formal yang dipelopori oleh negara manapun, juga tidak terdapat struktur keanggotaan formal. GMP merupakan upaya kolektif yang bersifat partisipasi sukarela dalam menciptakan keamanan maritim yang lebih menyeluruh. GMP juga membuka kerjasama negara-negara dengan sektor swasta non-pemerintah dan organisasi internasional dalam menciptakan wilayah maritim yang lebih aman. Tidak hanya negara, organisasi internasional juga memiliki peran penting dalam menjaga keamanan maritim, seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO), Organisasi Buruh Internasional (ILO) dan WCO (bea cukai).

Keamanan Maritim Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang dua pertiga wilayahnya terdiri dari lautan yang sangat luas. Dengan demikian potensi sektor ekonomi lautnya dapat dikembangkan untuk kemajuan bangsa seperti budidaya ikan, industri pengelolaan hasil perikanan, industri bio-teknologi dan kelautan, energi dan sumber daya mineral, pariwisata bahari, perhubungan laut, industri dan jasa maritim serta sumber daya kelautan non-konvensional lainnya. Namun demikian, perairan Indonesia pernah dijuluki "the most dangerous waters" karena rawan akan kejahatan terhadap keamanan maritim seperti sea robbery and piracy, illegal fishing, pelanggaran wilayah, lintasan gerakan separatisme, ancaman terorisme serta berbagai kejahatan transnasional lainnya (Dam, 2010).

Pada tahun 2014, Indonesia merasakan ancaman datang dari kejahatan transnasional ketika terjadi peningkatan jumlah kasus penyelundupan manusia yang dilakukan para imigran gelap yang mayoritas berasal dari daerah Timur Tengah dan berencana untuk ke Australia. Hal ini merupakan ancaman baru bagi Indonesia yang walaupun bersifat non-tradisional/ non-militer dirasakan dapat membahayakan baik negara maupun manusia secara individu dan dapat menimbulkan bahaya yang sangat besar dan bersifat lintas negara sehingga membutuhkan kerjasama antarnegara untuk menanggulanginya. Kondisi geografis dan kelemahan sistem hukum Indonesia merupakan salah satu faktor pemicu meningkatnya arus pencari suaka yang memasuki wilayah Indonesia.

UNHCR Jakarta pada tahun 2010 mencatat jumlah pencari suaka di Indonesia mencapai 3905 jiwa, di tahun 2011 mengalami peningkatan hingga 4052 jiwa dan pada tahun 2012 mencapai 6995 jiwa pencari suaka yang berada di wilayah Indonesia. Afghanistan merupakan negara penyumbang pencari suaka terbanyak di Indonesia, diikuti oleh Iran, Pakistan, Irak, Myanmar, Sri Lanka dan Somalia (www.unodc.org). Indonesia merupakan salah satu negara yang paling banyak menghadapi permasalahan orang asing seperti banyaknya pencari suaka yang singgah dan bahkan tinggal di Indonesia. Hal ini dikarenakan posisi Indonesia yang sangat strategis (dekat dengan negara tujuan: Australia) dan karena Indonesia tidak memiliki hukum atau undang-undang khusus mengenai penyelundupan manusia sehingga Indonesia cenderung mengikuti putusan dari UNHCR yaitu mengedepankan HAM termasuk bagi para pengungsi dan pencari suaka/imigran.

Jalur-jalur perairan Indonesia yang biasa digunakan untuk masuk ke wilayah Indonesia dari perairan lepas terletak di Kepulauan Riau dan Riau (Batam dan Pekanbaru), Sumatera Utara (Medan), Karawang dan Serang di wilayah Jawa Barat, serta Trenggalek, Malang dan Banyuwangi di kawasan Jawa Timur dan perairan selatan Indonesia. Alur penetapan pencari suaka dimulai ketika para orang asing yang memasuki wilayah Indonesia tertangkap oleh nelayan lokal dan atau petugas imigrasi. Penetapan sebagai pencari suaka oleh UNHCR pun membutuhkan proses yang lama. Sebenarnya Indonesia memiliki beberapa undang-undang yang jika dikaitkan dapat menguatkan posisi Indonesia karena menyangkut regulasi dan hukum tentang keadaan bahaya, pertahanan negara dan Otonomi Daerah seperti UU No.23/1959, UU No.2/2002, UU No.3/2002, UU No.34/2004 dan UU No.32/2004 (Prasetyo & Berantas, 2014).

Sejak tahun 1980an bahkan hingga saat ini, ancaman bom, pembunuhan, seringnya terjadi konflik dan terorisme di wilayah Timur Tengah mengakibakan penduduknya bermigrasi. Australia sejak dulu dikenal dengan ketersediaan lapangan pekerjaan dengan upah lebih tinggi,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

stabilitas keamanan dan ketersediaan jaminan sosial menjadikan Australia sebagai destinasi utamanya. Akibat melonjaknya jumlah pencari suaka dan imigran ke Australia adalah ancaman akan kriminalitas dan kemiskinan yang akan membebani pemerintah. Oleh karenanya Australia mengajak Indonesia untuk bekerjasama dalam mengatasi ancaman bagi kedua negara ini.

Pengawasan terhadap keamanan maritim di Indonesia beberapa tahun belakangan cenderung sangat minim, namun semenjak dicetuskan istilah Indonesia sebagai poros maritim dunia, patroli keamanan maritim Indonesia di bawah kerjasama BAKAMLA, Imigrasi, dan POLRI mengalami peningkatan. Terlihat dari banyaknya penangkapan yang dilakukan terhadap imigran gelap dan kapal-kapal asing yang mencuri ikan di perairan Indonesia. Target keamanan maritim adalah menjaga dan mempertahankan perairan dengan meningkatkan pemanfaatan wilayah laut (khususnya dari segi ekonomi) sekaligus membentuk pertahanan agar terhindar dari ancaman. Pemerintah juga berusaha membangun kesadaran masyarakat untuk bersama-sama menyadari potensi di wilayah perairan dan menjaganya melalui pembangunan jaringan komunikasi dengan instansi-instansi terkait serta pendekatan sosial kepada masyarakat pesisir. Dengan pihak luar, Indonesia juga menjalin kerjasama dengan negara-negara dan organisasi internasional dalam rangka menjaga jalur perairan internasional yang setiap harinya dilalui mobilitas barang dan jasa.

Kepentingan Indonesia di wilayah maritim terlihat dari kontribusi sektor laut untuk per-ekonomian nasional menjadi penopang bagi perekonomian bangsa. Salah satu wujud nyata perhatian Indonesia terhadap wilayah maritimnya adalah pembentukan Asean Maritime Forum yang mengangkat isu keselamatan navigasi, SAR dan polusi di laut. Indonesia juga mengadakan kerjasama bilateral dengan Amerika Serikat dan Australia terkait keamanan maritim. Keamanan maritim di wilayah Asia Tenggara menjadi tanggung jawab Indonesia mengingat dua pertiga wilayah perairannya termasuk dalam jurisdiksi Indonesia (FKP Maritim, 2012).

Keamanan maritim nasional cenderung dinamis dari waktu ke waktu karena terjadinya tindak pelanggaran dan atau pidana/kejahatan di dan lewat laut seperti IUU, penyelundupan BBM, perompakan, pembajakan, penyelundupan (manusia, senjata dan narkotika), *cyber crime, illegal entry*, perusakan cagar budaya di laut dan kejahatan transnasional lainnya. Hal ini masih menjadi prioritas penegak hukum dan aparat di wiayah perairan Indonesia, agar tercapai stabilitas keamanan maritim nasional, sehingga dibutuhkan upaya kerjasama/sinergitas di bidang keamanan maritim (Susanto & Munaf, 2015).

Kepentingan Nasional Indonesia dan Kaitannya dengan Keamanan Maritim

Berdasarkan konteks *Lombok Treaty*, keamanan maritim merupakan salah satu dari 21 bidang kerja sama yang dilakukan Indonesia dan Australia sejak tahun 2007 (Marsaulina, 2012). Wujud konkret dari kerjasama ini antara lain patroli bersama angkatan laut kedua negara serta latihan kapal patroli secara rutin dan terjadwal yang dikemas dalam Operasi Patroli Keamanan Maritim Terkoordinasi dalam mencegah peningkatan keamanan maritim termasuk penyelundupan manusia (Antara, 2012). Tidak hanya dalam kerja sama keamanan maritim, penyelundupan manusia juga menjadi isu utama dalam kerja sama penegakan hukum dan intelijen yang termasuk dalam 21 bidang kerja sama *Lombok Treaty* mengingat pada tahun 2002 diadakan Konferensi Tingkat Menteri yang membahas mengenai kejahatan *people smuggling*, perdagangan perempuan dan anak-anak (Hakim, 2010). Indonesia dan Australia juga menganggap *people smuggling* merupakan suatu masalah yang kompleks karena melibatkan hukum, keamanan dan kemanusiaan.

Selaras dengan *Lombok Treaty*, menurut buku mengenai keamanan maritim karya Michael McNicholas (2008) yang berjudul Maritime Security: an Introduction, keamanan maritim tidak hanya membahas isu-isu yang berkaitan langsung dengan kepentingan nasional suatu negara seperti keamanan pelabuhan, kapal dan komersial, namun termasuk isu *people smuggling* yang diibaratkan sebagai bentuk modern dari stowaways yang sudah berlangsung sejak tahun 1800 dalam bentuk penumpang gelap yang diselundupkan di kargo kapal. Seiring dengan kemajuan teknologi dan informasi, stowaways tidak hanya terjadi di wilayah suatu negara melainkan menjadi kejahatan lintas negara yang terorganisir (*people smuggling*).

Lombok Treaty merupakan contoh konkret dari kerjasama keamanan bilateral Indonesia dan Australia, ditinjau berdasarkan buku mengenai kerjasama keamanan karya McNicholas (2008), kerjasama keamanan seperti *Lombok Treaty* ini merupakan tindakan krusial yang dibutuhkan negara mengingat masalah-masalah yang mengancam kepentingan nasional negara masa kini pada umumnya tidak dapat diselesaikan negara sendirian karena ancaman-ancaman tersebut terjadi melintasi batas-batas negara – kejahatan transnasional. Sama halnya dengan Indonesia dan Australia yang menyadari ketidakmampuan kapasitas pribadi untuk menyelesaikan masalah-masalah yang terjadi di wilayahnya sehingga memutuskan mempraktekkan *cooperative security* dalam penandatanganan *Lombok Treaty*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Peran BAKAMLA dalam Kerjasama Keamanan Maritim

BAKAMLA merupakan Lembaga Pemerintahan Non-Kementerian yang melaksanakan operasi keamanan dan keselamatan laut bekerjasama dengan institusi militer dan non-militer lain seperti TNI (AL), POLRI (Air), dan Imigrasi (wilayah perbatasan), BASARNAS, dan LAPAN. Kegiatan inti yang dilakukan Bakamla serta institusi terkait adalah pemantauan (*monitoring*), pemeriksaan (*controlling*), pengamatan (*surveillance*), komando dan pengendalian (*command and control*), serta tindakan hukum (*law enforcement*).

BAKAMLA dalam buku yang berjudul Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini (Susanto dan Munaf, 2015), menegaskan keamanan maritim sebagai isu keamanan yang menonjol terkait dengan fungsi wilayah maritim yang semakin strategis dan menjadi urat nadi utama interaksi ekonomi global negara-negara di dunia. Kepentingan stabilitas keamanan maritim merupakan hal yang vital bagi kepentingan nasional Indonesia di laut yang dapat berdampak pada stabilitas keamanan dan pembangunan nasional sehingga ancaman-ancaman terhadap keamanan maritim – salah satunya imigran gelap (penyelundupan manusia) yang disinyalir dimanfaatkan oleh jaringan teroris untuk melaksanakan kepentingannya.

Penyelundupan manusia dikategorikan ancaman dimensi baru yang sulit dideteksi dan diidentifikasi sehingga sulit pula untuk dinetralisir dan dikalahkan. Migrasi ilegal lewat laut merupakan salah satu ancaman yang menjadi fokus BAKAMLA karena sudah sejak lama terjadi dan diprediksi tetap akan jadi masalah krusial keamanan maritim di tahun-tahun mendatang. Contohnya adalah migrasi lewat laut dari negara-negara Asia Selatan yang menuju Australia mayoritasnya selalu melewati perairan Indonesia; mereka menggunakan kapal motor seadanya kemudian ditemukan di wilayah Indonesia (terdampar atau mendamparkan diri), yang semakin merepotkan bagi Indonesia adalah karena setelah diselidiki, orang-orang tersebut tidak patut mendapatkan suaka politik sesuai ketentuan PBB-UNHCR melainkan melarikan diri dari negaranya hanya karena tekanan ekonomi dan menginginkan kehidupan yang lebih layak di negara lain (Susanto dan Munaf, 2015).

Indonesia kembali menghadapi dilema mengingat seharusnya menolak mereka masuk ke wilayah negara, tetapi berdasarkan kemanusiaan berkewajiban menolong manusia yang kesulitan di laut tanpa adanya pangan dan kehidupan yang layak. BAKAMLA juga mengkhawatirkan adanya kelompok teroris yang memanfaatkan situasi dengan menyamar sebagai imigran dan mengelabui aparat keamanan. Oleh karena itu BAKAMLA menyadari dibutuhkannya suatu kerja sama di bidang keamanan maritim dengan negara atau lembaga non-negara lain.

Menurut salah satu peneliti di CSIS, Iis Gindarsah, *people smuggling* dikaitkan dalam konteks medium laut, dapat dikategorikan dalam dimensi tradisional dan non-tradisional. Ditinjau dari dimensi tradisional, membahas mengenai apakah lalu lintas barang dan manusia sesuai dengan kedaulatan hukum nasional baik negara tujuan, transit, dan asal dari lalulintas barang dan manusia. Sedangkan ditinjau dari dimensi non-tradisional membahas mengenai apakah lalu lintas manusia dan barang tersebut sesuai dengan kaidah-kaidah HAM (memenuhi atau tidak). Kalau dilihat dari persoalan keamanan maritim yang berkaitan dengan keamanan lalu lintas barang, apa yang ditransportasikan *people smuggling* termasuk dalam ruang lingkup keamanan maritim. *People smuggling* menjadi salah satu isu dari persoalan keamanan maritim yang bisa ditinjau dari 2 aspek: dimensi tradisional dan non-tradisional serta internasional dan nasional. CSIS sendiri melihat dari segi framework, apakah negara dan lembaga terkait konvergensi (saling melengkapi) atau divergensi (memiliki sudut pandang yang berbeda).

CSIS menganggap terdapat beragam alasan praktek *people smuggling*, seperti motif ekonomi, pencari suaka dan ingin memasuki wilayah suatu negara tanpa melalui imigrasi (karena tidak memiliki dokumen yang lengkap). Isu *people smuggling* merupakan isu non-tradisional tapi dampaknya terhadap keamanan tradisional negara, karena berkaitan dengan apakah kedaulatan hukum nasional di negara tujuan/transit sesuai (berkaitan dengan peraturan imigrasi masing-masing negara). Di Indonesia, yang menjadi persoalan ketika terjadi migrasi ilegal di perbatasan Indonesia dan Australia menjadi signifikan karena baik Indonesia sebagai negara transit dan Australia sebagai negara tujuan ingin menegakkan kedaulatannya. Jika Australia mengembalikan imigran secara langsung ke Indonesia, akan menjadi isu tradisional.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan CSIS, kerjasama keamanan Indonesia dan Australia sudah terjalin sejak Orde Baru. Salah satu kerjasama keamanan komprehensif adalah *Lombok Treaty* tahun 2007 yang tidak hanya menangani isu-isu militer/pertahanan tetapi juga isu-isu non-militer seperti hukum dan anti-teror. *Lombok Treaty* juga merupakan kerjasama komprehensif pertama yang dilakukan Indonesia. Sampai saat ini kebijakan Australia adalah kebijakan yang mengetatkan lalu lintas imigrasi dan menjaga perbatasan. Kalau ada imigran yang masuk ke wilayahnya akan dibawa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ke Camp Guinea atau dikembalikan ke wilayah laut bebas yang mengarah ke Indonesia. Kalau kapal Australia memasuki wilayah perairan Indonesia, AL Indonesia akan menindak. Tetapi kalau hanya diantarkan ke laut bebas dan hanya kapal imigran yang kembali, Indonesia tidak bisa apa-apa. Selama kapal Australia tidak memasuki wilayah Indonesia, tensi bilateral tidak ada, petugas di lapangan hanya bisa menyayangkan tetapi tidak bisa menjadi isu tradisional.

Respon Dirjen Imigrasi atas Isu Penyelundupan Manusia di Laut

Imigrasi merupakan salah satu instansi pemerintah yang juga memfokuskan perhatiannya pada masalah penyelundupan, mengingat imigrasi adalah pihak yang berwenang di perbatasan. Secara teknis, para pencari suaka/imigran ilegal dianggap sebagai refugee, namun saat mendarat, mereka menyatakan dirinya sebagai pencari suaka. Perbedaannya adalah pencari suaka mendapatkan semacam surat keterangan bahwa benar ini adalah pencari suaka yang resmi, sedangkan pengungsi ada yang mendapat surat ada juga yang tidak. Australia tidak menerima pengungsi, hanya menerima pencari suaka. Yang tidak termasuk dalam pencari suaka, dianggap Australia sebagai illegal migrant.

Indonesia merupakan negara kepulauan dan banyak wilayah yang tidak terjamah oleh instansi sehingga banyak jalur laut yang menjadi jalur *people smuggling*. Laut menjadi pilihan utama karena jika melalui udara, sudah pasti harus melalui airport dan berbagai proses screening yang sulit ditembus secara ilegal. Jadi yang memungkinkan hanya jalur darat dan laut- bahkan kombinasi jalur darat dan laut karena jalur darat saja tidak memungkinkan untuk bisa sampai ke tujuan (mengingat banyak wilayah yang tidak memiliki jalur darat). Terdapat berbagai kerjasama baik dari Imigrasi, Basarnas, Bakamla dan institusi lain dalam menangani masalah penyelundupan manusia.

Christmas Island secara geografis lebih dekat ke Jawa daripada ke Australia. Pada tahun 2006, seseorang yang sudah sampai di Christmas Island juga berarti sudah sampai di Australia. Namun di tahun-tahun berikutnya, seseorang yang sampai di Christmas Island bukan berarti sudah sampai di Australia (main) karena Australia mengubah kebijakannya. Sehingga dengan diberlakukannya konsep pengungsi dan pencari suaka Indonesia dirugikan karena belum meratifikasi UN Convention 51/67. Sebenarnya Indonesia tidak memiliki kewajiban apapun terhadap pengungsi dan pencari suaka, yang Indonesia lakukan hanya berdasarkan asas kemanusiaan/humanitarian.

Sementara Australia menganggap gelombang yang datang sekarang tidak lagi sebagai pencari suaka tetapi sebagai illegal migrant. Australia hanya menerima pencari suaka yang sudah terdaftar di UNHCR dan sudah berada di negara transit. Kacamata kebijakan Australia sudah berbeda, hal ini juga yang menyebabkan banyak pencari suaka yang berada di Indonesia.

Mengenai *people smuggling* banyak kerjasama yang Indonesia lakukan. Dengan Australia terdapat kerjasama intelijen, *Lombok Treaty* dan Bali Process (negara asal, transit, dan tujuan) juga kerjasama deteksi dini. Dalam pemahaman internasional, migrasi terbagi menjadi dua: regular (travelling, turis, bisnis/dokumen lengkap dan jalur resmi) dan irregular (illegal migration, refugee, asylum seeker). Terkait dengan *people smuggling* sebagai aktivitas berarti termasuk dalam transnational crime. Korban *people smuggling* termasuk ke dalam irregular migration. Dalam *people smuggling* antara korban dan pelaku perbedaannya sangat tipis sehingga agak bias. Australia melihat pelaku *people smuggling* adalah penyelundupnya (yang mempunyai kapal, ABK) yang mayoritasnya adalah Warga Negara (nelayan) Indonesia. Dalam hal ini, Indonesia dan Australia memiliki sudut pandang yang berbeda (divergensi).

Dampak hubungan Indonesia dan Australia di tingkat politis tidak terlalu signifikan, mengingat masing-masing negara mengetahui kebijakan negara masing-masing dan saling menghargai. Masalah terjadi di tingkat bawah/operasional, Australia seringkali dengan seenaknya menolak orang-orang yang datang dengan perahu, sementara ketika dikembalikan ke laut lepas yang mengarah ke Indonesia justru menimbulkan masalah baru bagi Indonesia.

Australia menjaga para imigran tetap di luar wilayahnya melalui bantuan-bantuan ke camp-camp dan melalui UNHCR agar Australia tidak dimasuki. Australia juga membangun 13 ruden di Indonesia di Tanjung Pinang.

Dampak sosial dari adanya *refugee* di Indonesia adalah ketika mereka hidup menurut tata cara UNHCR dengan adanya standard allowance, mayoritas imigran ditempatkan bukan di perkampungan tetapi di kota besar, sehingga timbul kecemburuan sosial dari masyarakat setempat. Imigrasi sendiri berfokus pada penguatan border security, penguatan personil, peningkatan jumlah dan kerjasama. Kerjasama juga dilakukan di kawasan ASEAN melalui ASEAN Immigration Intelijen Forum (media pertukaran informasi) dan Operasi bersama TNI, POLRI, BAKAMLA. BAKAMLA Patroli Laut.

Menurut imigrasi, krusialitas *people smuggling* berada di atas IUU karena IUU bergerak secara perorangan, kalaupun ada company di belakang IUU orientasinya adalah bisnis, profit oriented. Sedangkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

people smuggling tidak mungkin bergerak sendiri, ada sindikat, dan merupakan kejahatan lintas negara. Ada suatu benang merah antara negara pengirim, transit, dan tujuan yang membuat wilayah Indonesia rawan secara maritim. *People smuggling* juga memiliki banyak jalur, ada laut, darat, dan kombinasi. *People smuggling* kejahatannya lebih serius dari IUU. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia meningkatkan fungsi kemaritimannya karena melalui darat hanya bisa sampai ke wilayah selatan Indonesia.

Kondisi Terkini Praktek Penyelundupan Manusia Antara Indonesia – Australia

Dewasa ini, isu keamanan maritim semakin mendapatkan perhatian khusus mengingat fungsi wilayah maritim yang begitu strategis, krusial dan menjadi jalur utama interaksi ekonomi global. Sejalan dengan ini, aktivitas tindak pelanggaran pada tataran keamanan maritim pun bermunculan; salah satunya adalah masalah imigran gelap melalui praktek people smuggling. Seperti yang tercantum dalam data-data sebelumnya, kasus penyelundupan manusia yang melintasi Indonesia jumlahnya fluktuatif. Namun masalah baru muncul ketika Australia mengubah kebijakannya dengan tidak lagi menerima (walaupun untuk sementara) para imigran ilegal, baik yang akan melintasi perbatasan Indonesia-Australia maupun yang berhasil sampai di Christmas Island. Sampai di Christmas Island, bukan berarti sudah tiba di Australia, melainkan harus menunggu proses putusan UNHCR dan apabila permohonan untuk tinggal di wilayah Australia tidak dikabulkan, Australia akan mengembalikan para imigran ke wilayah perairan Indonesia. Di tahun 2015, Indonesia bahkan sudah menjadi tujuan utama bagi beberapa pencari suaka dan imigran.

Mengacu pada *Lombok Treaty*, Australia dan Indonesia menyadari dirinya adalah korban dari praktek *people smuggling*. Beberapa kali Australia membentuk kebijakan nasionalnya dalam menangani masalah ini yang cenderung merugikan posisi Indonesia mengingat Indonesia sendiri belum mempunyai kebijakan nasional, MoU atau perundang-undangan yang mengatur mengenai people smuggling. Australia menyatakan menghargai kedaulatan Indonesia, tetapi tidak mau berkompromi untuk membiarkan para pencari suaka dan imigran yang bertujuan ke *Christmas Island* namun transit di wilayah Indonesia untuk masuk ke wilayah Australia. Di dalam *Lombok Treaty*, Indonesia dan Australia mempraktekkan kerjasama keamanan bilateral, namun tidak melarang masing-masing negara untuk membentuk kebijakan nasional untuk melindungi kepentingan negaranya – seperti yang dilakukan Australia. Sehingga ditinjau dari sisi Indonesia, *Lombok Treaty* tidak menguntungkan Indonesia sepenuhnya karena kebijakan nasional Australia yang merugikan Indonesia (pengembalian imigran) yang justru diimplementasikan.

Ditinjau dari teori keamanan maritim yang pada umumnya berfokus pada infrastruktur seperti keamanan pelabuhan dan kapal, teori keamanan maritim milik Michael McNicholas justru membuka perspektif baru mengenai keamanan maritim yang juga memperhatikan konsep keamanan manusia, di mana dalam teori ini dibahas mengenai sejarah penyelundupan dan perdagangan manusia yang diawali dari *stowaways*' yang berevolusi menjadi people smuggling dan human trafficking.

Dampak praktek penyelundupan manusia yang dirasakan Indonesia pada masa kini adalah adanya pergeseran posisi Indonesia dari negara transit menjadi negara tujuan. Hal ini tentu saja merugikan Indonesia mengingat masih harus mendasarkan tindakannya kepada para imigran dan pencari suaka pada UU PBB mengenai HAM dan putusan UNHCR mengingat belum adanya RUU atau kebijakan lain dari pemerintah Indonesia dalam rangka mengatasi permasalahan penyelundupan manusia dan perlakuan terhadap para imigran di wilayah Indonesia. Namun demikian, berdasarkan informasi dari Imigrasi RI, UNHCR dan Australia turut serta dalam membantu Indonesia membangun rumah detensi imigrasi bagi para imigran yang menunggu status mereka di berbagai wilayah Indonesia seperti Kepulauan Riau (Tanjung Pinang) dan Aceh.

SIMPULAN

Kerja sama maritim yang dilakukan Indonesia - Australia bergantung pada kebijakan yang dikeluarkan pemerintah Australia, sementara Indonesia cenderung mengikuti. Hal ini yang membuat jumlah imigran, pencari suaka dan korban praktek *people smuggling* menumpuk di wilayah Indonesia. Namun demikian, Australia tidak ingin terkesan lepas tangan, mereka memberikan dana untuk mendirikan rumah-rumah detensi imigrasi di wilayah Indonesia untuk membantu akomodasi sementara para imigran dan pencari suaka menunggu keputusan UNHCR.

Pasca Australia mengubah kebijakannya untuk tidak lagi menerima imigran untuk masuk menjadi warga negaranya telah membuat penjagaan perairan di perbatasan menuju Australia semakin diperketat oleh pasukan keamanan Australia, kapal-kapal yang berisi imigran dan pencari suaka ilegal tidak diperbolehkan memasuki wilayah perairan Australia dan dikembalikan ke perairan lepas yang cenderung membawa kapal-kapal tersebut ke wilayah perairan Indonesia.

Indonesia yang tidak memiliki peraturan atau undang-undang mengenai penyelundupan manusia,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

diwajibkan mengikuti peraturan UNHCR yaitu mengedepankan Hak Asasi Manusia salah satunya melalui menyelamatkan kapal imigran yang terombang-ambing di perairan Indonesia maupun perairan lepas dengan membawanya ke wilayah daratan Indonesia dan mengakomodasi kehidupan mereka sembari menunggu keputusan UNHCR apakah mereka akan dikembalikan ke negara asal atau dipindahkan ke negara tertentu.

Kerja sama keamanan maritim antara Indonesia dan Australia terjalin sebagai bagian dalam kerja sama keamanan kedua negara yaitu *Lombok Treaty* dan penyelundupan manusia termasuk pula dalam kejahatan transnasional yang terjadi di wilayah kedua negara. Contoh konkret kerja sama ini adalah adanya patroli koordinasi laut antara Angkatan Laut Indonesia dan Australia (Kementerian Pertahanan, 2012). Indonesia yang menugaskan pengamanan laut kepada BAKAMLA (termasuk Imigrasi, Polri dan TNI) juga bekerjasama dengan Australia yang menugaskan OSB di wilayah perbatasan. Namun demikian, kerja sama ini dinilai kurang optimal karena kurang menguntungkan posisi Indonesia yang belum memiliki peraturan atau undang-undang khusus mengenai penyelundupan manusia.

DAFTAR PUSTAKA

Berridge, G.R, & James, A. (2003). A Dictionary of Diplomacy. New York: Palgrave Macmillan

Booth, G. (1979). Satow's Guide to Diplomatic Practice Fifth ed. New York: Longman.

Buzan, B. (1998). Security: A New Framework for Analysis. USA: Lynne Rienner Publishers Inc.

Dewan Kelautan Indonesia. (2011). Maritime Security Policy. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan

International Organization for Migration (IOM). (2009). The International Organization for Migration and Penyelundupan manusia. Switzerland: IOM.

International Organization for Migration (IOM). (2015). FGD tentang Keamanan Maritim: Laut Kunci Masa Depan Indonesia. Jakarta: IOM.

Jackson, R., & Sorensen, G. (2013) Introduction of International Relations: Theories and Approaches. United Kingdom: Oxford University Press.

Keliat, M. (2009). "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia". *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 13,(1), 111-129. https://doi.org/10.22146/jsp.10970.

Kukathas. C. (2013). "In praise of the strange virtue of people-smuggling". Global Policy. https://ink.library.smu.edu.sg/soss_research/2921

Mabes AL. (2007). "Aktualisasi Strategi Mengatasi Ancaman Non-Tradisional dan Terorisme Maritim dalam Rangka Mendukung Stabilitas Keamanan Nasional. Jakarta: Mabes AL.

Marsaulina, R.A.D. (2012) Signifikansi Lombok Treaty Terhadap Kerjasama Pertahanan Indonesia-Australia. Surabaya: Universitas Airlangga.

McNicholas, M. (2008). "Maritime Security an Introduction". Oxford: Elsevier.

Octavian, A. & Yulianto, B. 2014. Budaya, Identitas & Masalah Keamanan Maritim. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia.

Simamora, P. (2013). Peluang dan Tantangan Diplomasi Pertahanan. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Supriyatno, M. (2014). Tentang Ilmu Pertahanan. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Susanto, & Munaf, D. (2015). Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Till, G. (2004). "Good Order at Sea; Revisiting the Imperative". United Kingdom: KCL Corbett Centre.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Dinamika Pemerintahan
Vol. 4 No. 1 Januari 2021
doi: 10.36341/jdp.v4i1.1569
1-15

Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-*US Coast Guard*

Muhammad Ridha Iswardhana
Hubungan Internasional Univeritas Teknologi Yogyakarta
Email: muhammad.ridha@staff.uty.ac.id

Abstrak

Permasalahan maritim dan sengketa wilayah telah menjadi salah satu perhatian utama dunia, seiring dengan adanya kesadaran pentingnya laut dan berkembangnya permasalahan wilayah yang dipersengketakan antar negara terkait maritim. Berkaca pada adanya banyak berbagai kasus kejahatan di lautan serta kecelakaan yang menimbulkan banyak korban jiwa tentunya menjadi perhatian pentingnya keamanan laut. Penelitian ini dipilih mengingat lautan juga penting untuk dijaga dan diperhatikan, karena selama ini Indonesia lebih menitikberatkan pada pembangunan dan pengamanan di daratan. Penulis akan menggunakan metodologi kualitatif deskriptif dengan konsep Keamanan Maritim dan Kepentingan Nasional. Penelitian ini menemukan bahwa kerjasama antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Amerika Serikat melalui lembaga Badan Keamanan Laut Indonesia (BAKAMLA RI) dan *US Coast Guad* merupakan salah satu wujud nyata mewujudkan Poros Maritim Dunia melalui keamanan dan penanggulangan bencana di laut. Terdapat berbagai kepentingan nasional Indonesia yang diuntungkan dengan adanya kerjasama ini, diantaranya transfer pengetahuan dan teknologi, kerjasama penanganan pencurian ikan dan kejahatan laut.

Kata kunci: Maritim, Keamanan Laut, Poros Maritim Dunia, BAKAMLA RI, *US. Coast Guard.*

Abstract

Maritime and territorial disputes have become one of the world's main concerns, along with the awareness of the importance of the sea and the development of disputed regional issues between countries related to maritime. Reflecting on the various crime cases in the sea also accidents that caused many casualties, are certainly big concern for the importance of sea security. This research was chosen considering that the ocean is also important to be maintained, because Indonesia has focused more on development and security on land than sea. The author will use descriptive qualitative methodology wih the concept of National Interest and Maritime Security. This study found that the collaboration between the Indonesian Goverment Indonesia and the Government of the United States through Indonesian Marine Security Agency (BAKAMLA RI) and the US Coast Guad is one tangible manifestation of realizing the World Maritime Axis through security and disaster management at sea. There are various Indonesian national interests that benefit from this collaboration, including transfer of knowledge and technology, cooperation in handling illegall fishing and marine crime.

Keywords: *Maritime, Maritime Security, World Maritime Axis, BAKAMLA RI, US. Coast Guard.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Keamanan Laut Indonesia

Posisi geografis Indonesia yang berada diantara dua benua maupun dua samudera, yakni: berada diantara Benua Asia dan Benua Australia maupun diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik tentunya memiliki banyak kelebihan dan kekurangan. Lebih lanjut, realitas Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki 17.504 pulau dengan sekitar 70% wilayah diantaranya merupakan lautan memerlukan adanya perhatian yang besar bagi pemerintah. Selain itu, Indonesia juga memiliki perbatasan langsung yang sebagian besar di lautan dengan berbagai negara, diantaranya Singapura, Malaysia, India, Filipina, Brunei Darussalam, Thailand, Vietnam, Palau, Timor Leste, hingga Australia. Berbagai kenyataan tersebut membuktikan bahwa Indonesia yang dikelilingi oleh lautan dan memiliki perbatasan langsung dengan banyak negara, tentunya memerlukan adanya perhatian untuk menjaga dan melindunginya.

Sering terdengar adanya kasus-kasus perompakan kapal oleh bajak laut yang mengincar kapal-kapal dagang yang mengangkut komoditas dengan harga tinggi, misalnya kapal tanker berisi minyak dan kelapa sawit. Tercatat pada medio Januari hingga Juni 2017, telah terjadi 87 kasus yang terjadi Indonesia (Berita Trans 2017). Meskipun dibandingkan tahun 2016 sebelumnya mengalami penurunan, namun angka tersebut masih besar dan menimbulkan keresahan dan mengancam keamanan laut Indonesia. Hal ini mengingat apabila terjadi pembajakan laut, tidak hanya kapal dan komoditas yang dibawa yang mengalami kerugian, melainkan juga awak kapal dan penumpangnya dapat mengalami luka-luka hingga menjadi korban penculikan, bahkan 4 kasus dai 87 kasus di atas tersebut dua orang terbunuh. Hal ini tentunya memerlukan adanya peningkatan keamanan laut di Indonesia, mengingat akan banyak kapal yang lalu lalang melewati laut Indonesia, baik kapal domestik maupun Internasional yang tentunya memerlukan adanya rasa aman dan memiliki kebebasan melintas guna mendukung berputarnya perekonomian Indonesia.

Meskipun sudah terdapat adanya Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) yang berjaga dan mengamankan garis terdepan dari wilayah kedaulatan laut Indonesia, akan tetapi diperlukan adanya penguatan keamanan laut karena sejatinya TNI AL lebih cenderung menangani tentang pertahanan negara, sehingga diperlukan adanya lembaga yang dapat menangani terkait permasalahan keamanan laut. Di samping adanya perbedaan Tugas Pokok dan Fungsi (Tupoksi) dari TNI AL yang berbeda, tentunya juga proporsi jumlah kapal yang dimiliki oleh TNI AL cenderung masih terbatas dibandingkan luas lautan yang dimiliki oleh Indonesia. Kedua hal inilah yang memerlukan adanya pemecahan masalah segera agar tidak adanya insiden pembajakan kapan dan menimbulkan korban jiwa.

Gelombang Pengungsi

Pasca terjadinya konflik dan perang di berbagai negara Asia, seperti diantaranya Afganistan, Myanmar, Sri Lanka, Iran, Irak, dan Bangladesh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menyebabkan terjadinya gelombang pengungsi yang besar meninggalkan negara mereka masing-masing menuju negara lain yang dianggap lebih aman dan memiliki masa depan. Akibatnya, adanya banyak pengungsi yang menggunakan kapal menuju ke Australia karena menganggap Australia dapat menerima mereka sebagai pencari suaka. Laut dipilih karena dapat mempersingkat jarak tempuh dan relatif lebih mudah dibandingkan menggunakan darat atau udara yang memerlukan adanya pemeriksaan dan persyaratan administratif.

Akan tetapi, lautan ternyata juga lebih berbahaya karena di laut terdapat ombak tinggi dan badai yang dapat datang tiba-tiba kapan pun, dapat menyebabkan kapal terbalik dan hanyut hingga menimbulkan banyak korban jiwa. Selain itu, kurangnya pengetahuan dan pengalaman tentang laut juga dapat mengancam keselamatan, misalnya sebuah kapal kecil dipaksa dijejali dengan banyak penumpang yang melebihi kapasitas, tidak membawa perbekalan yang cukup, hingga bahan bakar yang minim dapat menimbulkan adanya konflik dan membahayakan keselamatan dari para penumpang tersebut. Apalagi jika para pemilik kapal tersebut ternyata para sindikat penyelundup dan pelaku kejahatan yang tentu saja hanya mengincar uang dari para pengungsi, tanpa memperhatikan adanya keselamatan dan keamanan dari penumpangnya. Tidak jarang kemudian mereka membiarkan begitu saja para pengungsi terombang-ambing di tengah lautan tanpa kejelasan. Lebih lanjut, mereka semua tentunya tidak memiliki dokumen yang jelas dan izin ketika meninggalkan negara asal maupun akan memasuki negara tujuan, sehingga mereka masuk dalam katagori imigran ilegal yang dapat ditangkap kapan saja oleh para pihak berwenang di berbagai negara ketika menuju Australia.

Hal yang paling menyebabkan kekawatiran adalah sejak tahun 2013-2016, Australia telah memutuskan untuk menutup perbatasannya dari masuknya para pencari suaka dan pengungsi yang tidak memiliki dokumen administrasi resmi (BBC Indonesia 2016). Hal ini kemudian menyebabkan negara tersebut memiliki kebijakan untuk menempatkan sementara para pengungsi yang tertangkap di pulau tersendiri dan aparat negara menghalau masuknya imigran ilegal tersebut dengan mengirimkan kembali para pengungsi tersebut ke tengah lautan. Tindakan ini tentunya mengundang keprihatinan bersama karena adanya keputusan tersebut tidak hanya membahayakan para penumpang di kapal, melainkan juga menambah ‘pekerjaan rumah’ tambahan baru bagi pemerintah Indonesia karena para pengungsi tersebut memasuki wilayah perairan negara Indonesia. Kebijakan ini lebih lanjut juga dilakukan oleh Malaysia dalam merespon banyaknya arus ‘manusia perahu’ yang berasal dari Myanmar menuju Australia ketika terjadinya konflik Rohingnya di Negara Bagian Rakhine, Myanmar (BBC Indonesia 2016).

Berdasarkan berbagai fakta di atas membuktikan apabila perlu adanya lembaga yang dapat menyelesaikan permasalahan masuknya para imigran ilegal yang melewati dan memasuki perairan Indonesia. Selain itu, Indonesia belum memiliki panduan yang standar dalam menghadapi kasus seperti ini, mengingat Indonesia belum memiliki pengalaman yang panjang terkait arus pengungsi dan pencari suaka. Dalam hal ini, terutama jika terjadi arus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengungsi yang besar dalam saat tertentu yang bersamaan, tentunya Indonesia memerlukan pihak lain yang sudah cenderung lebih berpengalaman dan memiliki standar prosedur penanganan terhadap imigran ilegal secara lebih manusiawi.

Kecelakaan dan Bencana Alam

Indonesia sebagai negara tropis yang secara geografis berada diantara dua benua dan samudera yang besar menyebabkan negara ini sangat berpotensi terjadinya cuaca buruk dan iklim yang berbahaya. Adanya dua musim di Indonesia yang seiring dengan adanya pemanasan iklim global menyebabkan seringkali terjadinya cuaca yang tidak bersahabat dan cenderung membahayakan bagi arus transportasi laut dan udara yang melintasi perairan Indonesia. Disamping itu, juga terdapat kapal laut dan pesawat udara yang mengalami kerusakan mesin, kebakaran, hingga kehilangan kontak saat berada di wilayah laut Indonesia. Hal ini tentunya dapat menyebabkan kapal-kapal maupun pesawat yang ada di laut Indonesia dapat saja terbalik, terbakar, meledak, kandas, hingga tenggelam yang menyebabkan banyak korban jiwa (Noviani 2015).

Adanya perbedaan antara daratan dan lautan menyebabkan tantangan tersendiri yang dapat menyulitkan ketika melakukan evakuasi kapal dan para penumpang pasca terjadinya kecelakaan. Apabila penanganan tidak tepat, terlambat, atau tanpa adanya standar operasional maupun pengalaman yang cukup, maka akan dapat semakin menambah jumlah korban jiwa hingga tidak ditemukan korban jiwa, meskipun telah tercatat dalam catatan perjalanan berupa manifest pelayaran atau penerbangan. Bagi para keluarga korban penumpang dan awak kapal/pesawat hal ini justru akan semakin menambah beban psikologis dan bagi pemerintah sendiri dapat mengganggu citra penanganan kecelakaan di laut pada mata dunia.

Lebih lanjut, Indonesia sebagai salah satu negara yang berada dalam *Ring of Fire* dan dikelilingi oleh berbagai patahan di seluruh Indonesia, menyebabkan negara ini sangat rawan terhadap adanya bencana alam (Emaritim 2017). Adanya penanganan terhadap kebencanaan seharusnya menjadi prioritas utama, apalagi jika bencana yang terjadi berada di sekitar ataupun di lautan. Hal ini karena penduduk dan masyarakat yang mendiami Indonesia tersebar di berbagai pulau, sehingga ketika terjadi sebuah bencana alam dapat saja berdampak langsung terhadap kerusakan fasilitas maupun menimbulkan korban jiwa (Tribunnews 2017). Berdasarkan pada hal ini, pemerintah memerlukan adanya sebuah lembaga yang dapat menjadi pelaksana utama dalam penanganan bencana di perairan Indonesia, baik dalam evakuasi masyarakat, penyaluran bantuan, maupun perbaikan fasilitas bagi masyarakat yang berada di pulau-pulau Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KONSEP KEAMANAN MARITIM

Keamanan maritim awalnya dipahami sebagai upaya pengamanan dan pencegahan terhadap segala kegiatan di laut yang terkait dengan hal-hal ilegal ataupun kejahatan. Namun, seiring dengan kompleksitas permasalahan di laut, kemudian berkembang dengan kenyataan bahwa laut belum dapat dimanfaatkan secara maksimal, maka diperlukan adanya pengendalian dan pengaturan tata kelola kelembagaan yang baik di laut (Patria 2016). Lebih lanjut, ketika adanya permasalahan sengketa lautan yang mengikutsertakan adanya persenjataan dan politik maupun ekonomi menyebabkan lautan menjadi wilayah yang diperebutkan oleh banyak negara, terutama di Asia Tenggara.

Selanjutnya keamanan maritim ini kemudian tidak hanya terkait masalah kedaulatan nasional di laut, melainkan juga mencegah dan mengendalikan adanya berbagai tindakan yang terkait dengan kejahatan di seluruh perairan Indonesia, diantaranya: pembajakan di laut, penyelundupan narkotika, penjualan Sumber Daya Alam (SDA) ilegal, pencurian ikan dan biota laut, perdagangan manusia, masuknya teroris dan penjualan senjata, permasalahan arus pengungsi, hingga terkait dengan pertahanan perbatasan. Semua hal tersebut dilaksanakan dalam konsep keamanan maritim guna mendukung adanya kedaulatan negara, kebebasan pelayaran, keamanan dalam perdagangan, dan melestarikan lingkungan yang berada di lautan maupun sekitarnya.

Secara garis besar, keamanan maritim merupakan usaha dan bentuk kehadiran negara dalam menjaga dan mengatur segala aktivitas yang dilakukan di perairan dan lautan di seluruh Indonesia dapat berjalan dengan damai dan semestinya serta mencegah adanya berbagai kegiatan kejahatan yang dapat mengancam keamanan nasional dan dalam mengamankan kepentingan ekonomi maupun perdagangan nasional yang lebih besar (Viotti 1993).

KERANGKA PEMIKIRAN KEPENTINGAN NASIONAL

Kepentingan nasional dapat diartikan sebagai berbagai sasaran dan tujuan yang dilaksanakan oleh sebuah negara dalam upaya memajukan negara tersebut berdasarkan amanat konstitusi dan kebutuhan negara. Jika melihat kepentingan nasional dalam arti sempit, dapat dipahami sebagai usaha-usaha yang terkait dengan pendirian pangkalan militer, menjalin hubungan persahabatan dengan negara lain, dan melaksanakan kerjsama dengan negara atau aktor lain secara diplomatik (Clinton 1986). Sementara dalam kepentingan nasional yang lebih luas, kaitannya dengan Indonesia maka dapat dipahami jika kepentingan nasional negara ini adalah menjaga seluruh tumpah darah, memajukan kesejahteraan umum, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia untuk mencapai sebuah negara yang yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur, sesuai Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945.

Dalam memahami dan menjelaskan adanya kepentingan nasional sesuai amanat Konstitusi Indonesia, dapat difokuskan dalam berbagai bidang, diantaranya: kedaulatan, pertahanan dan keamanan, keutuhan wilayah,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemakmuran dan kesejahteraan, penegakan hukum dan keselamatan, dan tata kelola lembaga. Dalam kaitannya kelautan, maka diperlukan adanya pemahaman bagaimana mengelola laut Indonesia guna mencapai kemakmuran dan kesejahteraan bersama dengan mengelola dan mengamankan SDA yang ada di lautan agar tidak dikuasai oleh negara lain ataupun terjadi tindakan-tindakan yang dapat mengancam dan merugikan pihak-pihak tertentu utamanya terkait dengan kejahatan (Keliat 2009).

Berkaca pada hal tersebut, perlu adanya pendalaman fokus dalam hal kepentingan nasional kaitannya dengan maritim, yakni: meningkatkan pertahanan dan keamanan, penegakan hukum, maupun keselamatan di laut guna memecahkan berbagai permasalahan maritim di Indonesia. Hal tersebut sangat penting dalam upaya dan kehadiran negara dalam mempertahankan maupun meningkatkan kekuasaan negara, hingga pada akhirnya dapat mencapai keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia dapat menjalin hubungan dan kerjasama dengan negara sahabat ataupun aktor internasional dalam upaya mencapai tujuan kepentingan nasional itu sendiri.

METODE

Dalam pengumpulan data dan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan data sekunder melalui berbagai sumber yang memiliki kaitan tentang kasus ini, antara lain: studi pustaka melalui literatur buku, jurnal, artikel, dan media massa. Data sekunder tersebut digunakan untuk mengetahui perkembangan terakhir melalui media massa daring maupun literatur lainnya yang juga membahas mengenai keamanan maritim dan kerjasama BAKAMLA RI-*US Coast Guard* yang dapat dibandingkan dan memperkaya tulisan penulis secara komprehensif. Pembahasan akan menggunakan metode deskriptif untuk memberikan pemahaman lebih mudah bagi pembaca.

PEMBAHASAN

Poros Maritim Dunia

Setelah terpilihnya Joko Widodo sebagai Presiden Republik Indonesia ke-7 pada tahun 2014, adanya penekanan terhadap Visi Nawa Cita atau Sembilan Cita-Cita sebagai program prioritas dalam melaksanakan pemerintahan guna mencapai Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Salah satu dari sembilan visi tersebut, yaitu: menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim (Presiden RI 2015).

Dalam mewujudkan visi pertama dalam Nawa Cita tersebut diterjemahkan dalam misi berupa adanya konsep Poros Maritim Dunia yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dideklarasikan oleh Presiden Joko Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 *East Asia Summit* (EAS) tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar (Kemenlu RI 2014). Terdapat lima pilar dalam Poros Maritim Dunia yang berkaitan erat dengan konsep keamanan maritim dan kepentingan nasional, antara lain:

1. Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
2. Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.
5. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Namun, dalam penelitian ini penulis cenderung berfokus pada dua pilar, yakni keempat dan kelima berupa diplomasi maritime dan membangun kekuatan maritim. Kedua pilar dalam Poros Maritim Dunia tersebut merupakan salah satu wujud nyata kehadiran negara dalam mengatur dan melindungi wilayah kelautan dengan memberikan perhatian yang lebih besar daripada era pemerintahan sebelumnya. Guna mewujudkan keamanan maritim dan melindungi kepentingan nasional maka kedua pilar tersebut harus dapat dilaksanakan agar Indonesia dapat menjadi sumbu atau kiblat dalam pengaturan maritim dunia yang memberikan keuntungan bagi semua pihak, utamanya rakyat Indonesia dan kepentingan ekonomi nasional.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki berbagai potensi sekaligus tantangan yang harus dipecahkan guna mempercepat pembangunan dan mengantarkan negara Indonesia menjadi lebih maju. Di samping adanya letak geostrategis yang menguntungkan sekaligus dapat menimbulkan ancaman, maka perlu adanya kebijakan yang tidak hanya dapat menegakkan kedaulatan Indonesia, melainkan juga mewujudkan sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa dengan dapat mengelola dan melindungi kekayaan dari wilayah laut dan samudera yang ada untuk kepentingan rakyat sebesar-besarnya (Kemenhan RI 2015).

Dalam merealisasikan gagasan perlindungan keamanan maritim di wilayah Indonesia, maka dilakukan pendirian lembaga Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA RI) pada tahun 2014. Lembaga ini awalnya bernama Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA RI) sejak medio 2006, akan tetapi dirasa lembaga ini masih memiliki kekurangan dalam kewenangan dan tugasnya karena cenderung lebih menjadi badan koordinator, bukan menjadi garda terdepan yang melaksanakan pengamanan maritim (Prameswaran 2015). Hingga kemudian berganti menjadi BAKAMLA RI seiring

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan adanya Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Prameswaran 2015). Secara garis besar, BAKAMLA RI memiliki tugas dan fungsi, antara lain: menyusun kebijakan nasional terkait keamanan laut, menyelenggarakan sistem peringatan dini, melakukan penjagaan dan patroli, memberikan bantuan teknis dan pencarian, dan hal-hal terkait pertahanan nasional. Berdasarkan hal tersebut, BAKAMLA berwenang untuk melakukan pengejaran, memeriksa dan menangkap pihak tertentu yang dicurigai, dan mengintegrasikan sistem keselamatan maupun keamanan laut Indonesia (Aziz 2016).

Keberadaan BAKAMLA RI yang memiliki 40 armada berbagai kapal, mulai kapal markas, patroli, maupun kapal kecil rata-rata melakukan penindakan 70 kapal ilegal yang diduga melakukan kejahatan di laut setiap tahunnya sejak 2017 (Hasan 2020). Hingga saat ini BAKAMLA RI memiliki berbagai kegiatan dan keberhasilan yang telah penulis ringkas, antara lain melakukan sinergi dengan TNI AL maupun lembaga yang menjaga wilayah laut Indonesia, tindakan penangkapan kapal ilegal asing maupun penyelundup dalam negeri, penghalauan kapal penjaga pantai Vietnam dan Tiongkok, evakuasi kecelakaan kapal maupun pesawat, operasi bersama dan kerjasama dengan lembaga penjaga keamanan laut lain baik di ASEAN maupun global, melaksanakan maupun menerima kunjungan dari pimpinan lembaga setingkat dari negara lain, menjadi anggota HACGAM maupun organisasi kerjasama lembaga penjaga laut internasional, dan melakukan edukasi kepada masyarakat Indonesia terkait pengamanan laut.

Kerjasama BAKAMLA RI dan *US Coast Guard*

Adanya Poros Maritim Dunia juga memberikan ruang bagi Indonesia untuk mengedepankan adanya diplomasi maritim guna menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan menggandeng berbagai negara ataupun lembaga internasional untuk bekerjasama dan menjalin kemitraan. Sebagaimana diketahui bahwa adalah kebutuhan bersama untuk menjaga laut dunia sebagai sebuah kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Hal ini mengingat apabila sebuah permasalahan terjadi di sebuah wilayah perairan Indonesia, tidak hanya merugikan masyarakat setempat di sekitarnya melainkan juga dapat mengganggu kestabilan wilayah secara luas pada tingkat internasional. Berkaca pada hal tersebut diperlukan adanya kerjasama dan kemitraan bersama untuk saling menjaga keamanan dan kelestarian laut dunia.

Salah satu wujud nyata dalam kerjasama dan kemitraan bersama dalam menjaga kemaritiman dunia adalah dengan adanya nota kerjasama kelautan antara dua lembaga yang mewakili dua negara, yaitu: antara Indonesia dan Amerika Serikat melalui kerjasama BAKAMLA RI dan *US Coast Guard* (USGC). Sebagaimana diketahui, bahwa hubungan kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Amerika telah dekat sejak lama meskipun terkadang mengalami masa-masa pasang dan surut. Guna memperkuat hubungan persahabatan kedua negara, maka dilakukan dengan adanya perjanjian hubungan bilateral dengan menitikberatkan pada kerjasama kemaritiman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam mewujudkan kedaulatan dan menaati hukum internasional (Prameswaran 2015).

Kerjasama kedua badan kemaritiman ini terlaksana dan ditandatangani oleh kedua negara pada 24 Oktober 2015 yang dilaksanakan melalui Nota Kerjasama Maritim (*Memorandum of Understanding on Maritime Cooperation*) (Nusantara 2015). MoU tersebut tidak hanya sebagai bagian dari kemitraan strategis antara Indonesia dan Amerika Serikat, melainkan juga upaya untuk mencegah adanya berbagai aktivitas ilegal dan ancaman kelautan di wilayah perairan laut Indonesia. Kerjasama antara kedua badan kelautan ini menguntungkan Indonesia karena meningkatkan kapasitas dan pengalaman BAKAMLA RI, tidak hanya dalam hal Sumber Daya Manusia (SDM) melainkan juga transfer pengetahuan dan teknologi, kerjasama penanganan pencurian ikan dan kejahatan laut, dan prosedur penanganan evakuasi kecelakaan maupun kebencanaan. Kelanjutan dari kerjasama antara kedua lembaga tersebut kemudian dilaksanakan pertemuan *Indonesia–United States Ocean Law and Maritime Policy Dialogue* yang dilakukan setiap dua tahunan dimulai dari 2016. Agenda pertemuan dua tahunan ini dilaksanakan agar kedua negara memiliki pemahaman yang sama tentang konvensi hukum laut guna meminimalisir adanya kekeliruan di kedua negara (Nusantara 2015).

Beberapa tindak lanjut dari MoU lembaga penjaga kelautan kedua negara, diantaranya: dilaksanakannya dialog hukum laut dan kebijakan maritim pertama di Washington DC pada 2016 (Petro Energy 2016) dan kedua kalinya di Jakarta tahun 2018 (Maritim 2018); latihan bersama di Batam pada Agustus 2019 (Liputan 6 2019); melakukan pertukaran informasi, analisa informasi gabungan, *Maritime Service Code*, dan pelatihan bagi personil Bakamla di pusat pelatihan *US Coast Guard* di Amerika Serikat tahun 2020 (Ayo Jakarta 2020); dan pembentukan *Maritime Security Training Center* (MSTC) di Batam (CNN Indonesia 2020) maupun pelatihan *Maritime Operational Threat Response* (MOTR) pada 2021 (Radar Indonesia 2021).

ANALISIS

Penulis cenderung mendukung dan setuju dengan adanya kerjasama antara dua badan penjaga pantai Indonesia dan Amerika Serikat karena secara garis besar Indonesia dapat mengambil berbagai keuntungan yang dapat diadopsi oleh BAKAMLA RI dalam menjalankan tugasnya. Kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC meningkatkan kapasitas dan kualitas dari BAKAMLA RI dengan mempelajari berbagai tehnik, berbagi informasi dan pengalaman, membuat standar operasional, dan mendapatkan teknologi yang memudahkan BAKAMLA RI dalam menjaga keamanan laut Indonesia sebagaimana yang hendak diwujudkan dalam Poros Maritim Dunia, utamanya melakukan diplomasi maritim dan membangun kekuatan pertahanan maritim.

Berkaca pada implementasi kerjasama badan keamanan laut Indonesia dan Amerika Serikat dapat terlihat adanya peningkatan dan keberlanjutan pelatihan maupun pembentukan pusat pelatihan. Sebagai salah satu penjaga pantai tertua sejak 1915, USGC merupakan salah satu mitra penting bagi BAKAMLA RI yang baru berdiri tahun 2014. Tidak hanya dapat berbagi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengalaman, kerjasama dengan USGC mendapatkan banyak manfaat dan keuntungan bagi BAKAMLA RI, diantaranya mendapatkan pelatihan tehnik, pengadopsian standar keselamatan, peningkatan teknologi, menjadikan salah satu rujukan postur pertahanan maritim, mempelajari penanganan kemanusiaan ataupun kejahatan di laut, hingga berbagi informasi dan pembuatan pusat pelatihan MSTC. Selain itu, USGC merupakan salah satu institusi penjaga keamanan laut paling besar, ideal, dan berpengalaman di dunia mendukung bagi penguatan keamanan maritim Indonesia yang diwujudkan melalui berbagai kegiatan dan pusat pelatihan. Pendekatan dan standar yang digunakan oleh USGC sejak perang saudara di Amerika Serikat, Perang Dunia I hingga Perang Dingin terhadap persoalan pengungsian, kejahatan laut, bencana alam, kecelakaan, maupun saat konflik dapat menjadi keuntungan strategis secara diplomasi maritim maupun terhadap peningkatan kekuatan maritim oleh BAKAMLA RI.

Terbukti dalam pengamatan penulis sebagai institusi sipil yang melakukan pengamanan dan penegakan hukum di laut secara logo, tanda layanan, dan seragam BAKAMLA RI mengacu pada USGC. Selain itu, pengorganisasian, perencanaan, konsep, dan penggunaan armada juga merujuk USGC yang juga memiliki pusat komando, penggunaan helikopter, dan standar pelatihan penanggulangan kecelakaan hingga perompakan. Lebih lanjut, BAKAMLA RI juga menggunakan teknologi dalam pengawasan dan sistem peringatan dini sebagaimana yang digunakan oleh USGC. Meskipun secara bentuk perairan laut sedikit berbeda antara Indonesia dan Amerika Serikat, namun tehnik dan strategi yang digunakan kedua lembaga penjaga maritim ini cenderung serupa. Hal ini mengingat kedua negara sama-sama secara geografis memiliki letak daratan yang strategis, yakni Amerika Serikat berada diantara Samudera Pasifik dan Atlantik, sementara Indonesia berada diantara Samudera Hindia dan Pasifik. Adanya dialog bienial, latihan bersama, dan pembuatan pusat pelatihan dalam kerjasama dengan USGC terbukti mendukung profesionalitas BAKAMLA RI dalam menangani berbagai persoalan maritim di Indonesia yang menjadikan USGC sebagai mitra strategis BAKAMLA RI.

Setidaknya terdapat empat (4) keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia dengan adanya kerjasama kedua lembaga maritim dari dua negara ini, diantaranya:

1. **Memerangi Pencurian Ikan.** Kerjasama antara Amerika Serikat dan Indonesia memungkinkan adanya peningkatan upaya Pemerintah Indonesia untuk memerangi dan mencegah pencurian ikan, tidak hanya di perairan Indonesia melainkan juga di kawasan ASEAN yang lebih luas. Tidak hanya melibatkan USGC, tetapi juga *United States Agency for International Development* / Badan Pembangunan Internasional AS (USAID), *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA), dan berbagai Departemen Pemerintah Amerika Serikat. Melalui kerjasama ini Indonesia akan mendapatkan bantuan teknologi, integrasi sistem keamanan dan keselamatan laut, pengembangan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) BAKAMLA RI, pelatihan tentang Persetujuan Tentang Ketentuan Negara Pelabuhan Organisasi Pangan dan Pertanian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(*FAO Agreement on Port State Measures*), penegakan hukum di bidang perikanan, dan analisis informasi intelijen. Adanya berbagai keuntungan di atas dapat meminimalisir adanya praktek pencurian ikan oleh BAKAMLA RI yang dilakukan nelayan asing ilegal yang selama ini mencari ikan di laut Indonesia, tetapi menjual hasil ikan tangkapan di negara asal mereka yang sangat merugikan nelayan dan rakyat Indonesia. Disamping pencurian ikan, adanya integrasi sistem yang dapat diadopsi dari teknologi Amerika Serikat guna meningkatkan keselamatan pelayaran di perairan Indonesia. Jika merujuk pada berbagai selat di Indonesia, antara lain: Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar cenderung sangat padat setiap harinya dilewati oleh ribuan kapal niaga dan penumpang. Hal tersebut tentunya jika tidak didukung oleh sistem keselamatan yang terintegrasi dapat menimbulkan adanya kecelakaan dan korban jiwa. Berkaca dari berbagai hal di atas guna mewujudkan Poros Maritim Dunia sebagai kepentingan nasional Indonesia, maka sangat penting apabila melalui BAKAMLA RI dapat meningkatkan keamanan laut dan keselamatan pelayaran agar yang dapat meningkatkan perekonomian Indonesia sekaligus melakukan diplomasi maritim dengan cara menjalin kerjasama berupa teknologi hingga pelatihan dengan Penjaga Pantai Amerika Serikat.

2. **Memperluas Kerjasama IPTEK Bidang Kelautan.** Berdasarkan kerjasama kelautan ini, Indonesia dapat melakukan observasi dan penelitian bersama terkait ekosistem laut, termasuk penelitian oseanografi serta keragaman perubahan iklim. Keuntungan ini akan meningkatkan pemahaman tentang interaksi kompleks antara laut dan atmosfer serta kemampuan untuk memprediksi respons perubahan iklim dan ekosistem jangka panjang. Adanya kerjasama IPTEK ini dapat memudahkan bagi BAKAMLA RI dalam memperkirakan curah hujan yang abnormal untuk wilayah tertentu di Indonesia dan memahami bagaimana fenomena oseanografi di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, hingga pada akhirnya dapat mencegah terjadinya kecelakaan di laut akibat cuaca buruk dan memudahkan ketika dilakukan evakuasi pasca adanya kecelakaan di wilayah perairan Indonesia. Selain itu, adanya kerjasama ini memungkinkan adanya pencegahan dan penanganan terhadap pencemaran laut yang diakibatkan oleh kelalaian pihak tertentu ataupun kecelakaan yang memerlukan adanya kesigapan agar tidak menghancurkan biota laut. Dalam kapasitas mewujudkan adanya kepentingan nasional melalui Poros Maritim Dunia sangat mendesak untuk adanya peningkatan kemampuan petugas BAKAMLA RI dalam kondisi oseanografi di seluruh laut dan samudra di seluruh Indonesia agar dapat mewujudkan adanya keamanan maritim dengan menjalin kerjasama dengan USGC.

3. **Meningkatkan Keamanan Laut dan Pelabuhan.** BAKAMLA RI dan *U.S. Coast Guard* melalui Program *Export Control and Related Border Security Program* dapat menyelenggarakan pelatihan bagi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

petugas penjaga pantai, tugas yang juga diemban oleh BAKAMLA RI. Selain itu, terdapat juga pelatihan Keamanan Pelabuhan Internasional dari USGC dalam melakukan peningkatan kapasitas untuk memenuhi standar Keamanan Kapal dan Pelabuhan Internasional (*International Ship and Port Security*) untuk mendeteksi serta mencegah ancaman keamanan di sektor transportasi laut. Seperti diketahui bahwa Badan Penjaga Pantai Amerika Serikat (*U.S. Coast Guard*) telah berdiri selama 103 tahun yang memiliki 243 kapal patroli ukuran sedang maupun besar, 1.650 kapal kecil, dan 201 pesawat yang menunjukkan bahwa lembaga tersebut telah sangat berpengalaman dan memiliki standar operasional yang handal karena telah lama melaksanakan tugas sebagai penjaga pantai. BAKAMLA RI dapat mengambil pengetahuan dan meniru standar operasional dalam pengamanan wilayah laut di Indonesia mengacu pada pengalaman yang dimiliki oleh USGC. Hal ini mengingat tantangan yang dimiliki oleh Indonesia juga serupa dengan yang selama ini terjadi di Amerika Serikat, yaitu: penyelundupan narkotika, perdagangan manusia, perompakan, dan penyelundupan persenjataan. Di samping itu, wilayah laut yang harus diawasi kedua negara juga relatif sama-sama besar, sehingga memberikan gambaran tugas dan tanggung jawab yang serupa. Dalam hal ini, penting bagi Indonesia dalam mengamankan wilayah laut dan pelabuhan dalam mencapai adanya keamanan maritim sebagai perwujudan dari Poros Maritim Dunia yang juga merupakan kepentingan domestik Indonesia yang salah satunya dapat terwujud dengan adanya kerjasama kedua badan penjaga pantai dari kedua negara.

4. **Membantu dan Melindungi Pergerakan Migrasi Tidak Teratur.** Dalam merespons adanya gelombang migrasi pengungsi menggunakan kapal menuju Australia yang melewati wilayah laut Indonesia pada medio 2013-2017 yang diduga berasal dari Afganistan, Myanmar, Sri Lanka, Iran, Irak, dan Bangladesh menyebabkan adanya penangana lebih lanjut. Hal ini diperlukan BAKAMLA RI guna membantu para pengungsi yang terdampar di wilayah Indonesia dengan menyediakan tempat penampungan sementara, memenuhi kebutuhan makanan, memberikan dukungan pelayanan kesehatan dan gizi, membantu jika para pencari suaka dan pengungsi tersebut secara sukarela ingin kembali ke negaranya, dan berbagi informasi agar dapat memberikan perlindungan secara internasional. BAKAMLA RI dapat berbagi pengalaman dan standar operasional dalam penanganan pengungsi secara kemanusiaan, namun tanpa mengurangi kewaspadaan terhadap perlindungan keamanan laut yang telah lama juga dilaksakan oleh USGC. Ini karena Amerika Serikat setiap tahunnya menjadi tujuan dari para pengungsi dan pencari suaka yang menginginkan adanya kehidupan yang lebih baik dari berbagai negara Asia, Pasifik, dan Amerika Latin dengan menuju ke negara tersebut melalui jalur laut, sementara USGC bertugas sebagai penjaga pantai di negara tersebut yang tentunya telah menjadi tugas sehari-hari. Merujuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada fenomena arus imigran ilegal yang memasuki wilayah Indonesia dapat menjadi ancaman dari keamanan maritim Indonesia, namun jika dilihat dari sisi kemanusiaan maka perlu adanya penyelesaian yang lebih manusiawi. Diharapkan adanya kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC dapat memberikan penanganan pencari suaka dan pengungsi di perairan Indonesia sesuai dengan kaidah humaniter dengan tetap mengutamakan kewaspadaan dan pengawasan terhadap keamanan maritim sebagaimana yang ingin diwujudkan dalam Poros Maritim Dunia. Dalam membedah terlihat jelas bahwa kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC tidak hanya menguntungkan bagi kedua lembaga, namun lebih jauh merepresentasikan adanya kemitraan strategis antara Indonesia dan Amerika Serikat.

KESIMPULAN

Sebagai negara maritim dan kepulauan Indonesia memiliki kepentingan besar dalam mewujudkan adanya keamanan dan kestabilan laut di seluruh wilayah perairan Indonesia dalam upaya mewujudkan Poros Maritim Dunia. Penting bagi Indonesia untuk melaksanakan diplomasi maritim dan pembangunan kekuatan maritim. Adanya posisi geografis Indonesia yang strategis dan berada diantara dua benua maupun dua samudra menyebabkan Indonesia mendapatkan banyak keuntungan sekaligus tantangan.

Oleh karena itu, diperlukan adanya sebuah lembaga penjaga keamanan maritim yang kemudian bernama BAKAMLA RI dalam menjaga dan mengelola keamanan laut tidak hanya saat terjadi peristiwa melainkan pada tugasnya sehari-hari. Adanya kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC dapat meningkatkan adanya kapasitas dan kualitas dari BAKAMLA RI RI dengan didapatkannya berbagai tehnik, berbagi informasi dan pengalaman, membuat standar operasional, dan mendapatkan teknologi yang memudahkan BAKAMLA RI dalam menjaga keamanan laut Indonesia sebagaimana yang hendak diwujudkan dalam Poros Maritim Dunia.

DAFTAR PUSTAKA

Aziz, Abdul Nazili. 2016. “Kewenangan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia”. *Diponegoro Law Journal*. Vol. 5. No.4.

Ayo Jakarta. 2020. “Bakamla dan US Coast Guard Kembangkan Kerjasama Keamanan Maritim Lebih Luas”. https://www.ayojakarta.com/read/2020/02/03/11516/bakamla-dan-us-coast-guard-kembangkan-kerjasama-keamanan-maritim-lebih-luas (Maret 18, 2021).

BBC Indonesia. 2016. “Aparat Australia kirim migran di tengah laut ke Indonesia”. https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160310_indonesia_migran_australia_ntt (November 18, 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

BBC Indonesia. 2016. “UNHCR: Kebijakan Australia soal pengungsi tidak bisa diterima”. https://www.bbc.com/indonesia/dunia/2016/03/160323_dunia_pengungsi_indonesia (November 18, 2020).

Berita Trans. 2017. “87 Aksi Bajak Laut Januari-Juni 2017, Didominasi Di Perairan Indonesia”. http://beritatrans.com/2017/07/15/87-aksi-bajak-laut-januari-juni-2017-didominasi-di-perairan-indonesia/ (November 17, 2020).

Clinton. W. David. 1986. “The National Interest: Normative Foundation”. *The Review of Politics*. Vol 48.

CNN Indonesia. 2020. “Bakamla-AS Bangun Pusat Pelatihan Keamanan Maritim di Batam”. https://www.cnnindonesia.com/nasional/20200203210559-20-471323/bakamla-as-bangun-pusat-pelatihan-keamanan-maritim-di-batam (Maret 19, 2021).

Emaritim. 2017. “Bakamla Siapkan Kapal Patroli Bencana Erupsi Gunung Agung”. http://www.emaritim.com/2017/10/ilustrasi-istimewa-bali-emaritim.html (November 18, 2020).

Hasan, Syarief. 2020. “Penguatan Kelembagaan Sistem Keamanan Laut Indonesia”. https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/DitJaskel/publikasi-materi-2/sistem kelautan/PPT%20Penguatan%20Kelembagaan%20Sistem%20Keamanan%20Laut%20Indonesia.pdf (Maret 17, 2021).

Keliat. Makmur. 2009. “Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia”. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*. Vol. 13. No. 01.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2015. *Buku Putih Pertahanan Indonesia Tahun 2015*. Jakarta: Kemenhan RI.

Kemlu RI. 2014. “Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”. https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx (November 17, 2020).

Liputan 6. 2019. “Perdana, Bakamla RI dan US Coast Guard Gelar Latihan Bersama”. https://www.liputan6.com/global/read/4037542/perdana-bakamla-ri-dan-us-coast-guard-gelar-latihan-bersama (Maret 17, 2021).

Maritim. 2019. “Indonesia dan Amerika Serikat Pererat Kerja Sama Kemaritiman”. https://maritim.go.id/indonesia-dan-amerika-serikat-pererat-kerja-sama-kemaritiman/ (Maret 17, 2021).

Noviani, Ana 2015. Januari-Mei 2015, “Bakamla: Terjadi 135 Kecelakaan Kapal”. http://kabar24.bisnis.com/read/20150601/186/439272/januari-mei-2015-bakamla-terjadi-135-kecelakaan-kapal (November 20, 2020).

Nusantara Maritime News. 2015. “Indonesia dan AS Tandatangani MoU Kerjasama Sektor Maritim”. https://maritimenews.id/10/kzxkjnvLx/ (November 18, 2020).

Parameswaran, Prashant. 2015. “Exclusive: US, Indonesia Eye New Defense Pacts For Jokowi Visit”. https://thediplomat.com/2015/10/exclusive-us-indonesia-to-sign-new-defense-pacts-during-jokowi-visit/ (November 17, 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Parameswaran, Prashant. 2015. “Indonesia’s Maritime Ambition: Can Jokowi Realise It?”. https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co15044-indonesias-maritime-ambition-can-jokowi-realise-it/#.W8RSGBMzYWq (November 20, 2020).

Parameswaran, Prashant. 2015. “What’s Behind the Missing US-Indonesia Maritime Security Pact?”. https://thediplomat.com/2015/11/whats-behind-the-missing-us-indonesia-maritime-security-pact/ (November 18, 2020).

Patria, Arie Utama. 2016. *Konsep Keamanan Maritim di Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan.

Petro Energy. 2016. “Indonesia – AS Gelar 1st Indonesia-United States Maritime Law and Ocean Policy Dialogue”. https://petroenergy.id/article/indonesia--as-gelar-1st-indonesia-united-states-maritime-law-and-ocean-policy-dialogue?c=maritime (Maret 16, 2021).

Presiden RI. 2015. “Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”. http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html (November 20, 2020).

Radar Indonesia. 2021. “Kepala Bakamla RI Terima Kunjungan Kedubes Amerika Serikat”. http://www.radarindonesia.com/2021/01/kepala-bakamla-ri-terima-kunjungan_15.html (Maret 17, 2021).

Tribunnews Batam. 2017. “Laka Laut - Bakamla Kerahkan KN Belut Laut untuk Bantu Cari Korban Tanker Tabrakan”. http://batam.tribunnews.com/2017/09/13/laka-laut-bakamla-kerahkan-kn-belut-laut-untuk-bantu-cari-korban-tanker-tabrakan (November 17, 2020).

Viotti. Paul & Kauppi. Mark. 1993. *International Relations Theory: Realism, Pluralism, Globalism*. New York: Macmillan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL KETAHANAN NASIONAL
Vol. 25, No. 3, Desember 2019, Hal 373-392
DOI:http://dx.doi.org/ 10.22146/jkn.48822
ISSN:0853-9340(Print), ISSN:2527-9688(Online)
Online sejak 28 Desember 2015 di :http://jurnal.ugm.ac.id/JKN

VOLUME 25 No. 3, Desember 2019 Halaman 373-392

Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan: KetahananMaritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam DSME 209/1400

Faris Al-Fadhat
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
Email: farisalfadh@umy.ac.id

Naufal Nur Aziz Effendi
Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
Email:naufal_nurazizeffendi@yahoo.com

ABSTRACT

This study examined Indonesian defense cooperation with South Korea in producing DSME 209/1400 submarines and how its impact towards Indonesian broader defense and maritime policy. Indonesia was expected to had adequate defense equipment to covered its large geographical areas. Nevertheless, most of the national army's defense equipment were old, while the domestic defenseindustry had just initiated. In this context, strategic cooperation was essential especially with countries which had advanced defense industries and technology. One example was Indonesian cooperation in submarine development with South Korea.

This study used qualitative analytical methods by looking at the main driving factors, impacts, and complex challenges of Indonesian defense policy in the submarine sector.

The results of this study showed that the Indonesia-South Korea cooperation was part of the country's strategy to strengthened its submarines vision in 2024. In contrast to other existing cooperation which emphasizing on equipment trade, the agreement with South Korea had also initiated the process of technology transfer to helped Indonesian maritime defense for longer term. However, the findings of this study showed that the cooperation had serious challenges, especially with regards to human resources and budget allocation.

Keywords: Indonesia-South Korea, Defense Cooperation, Submarine, Technology Transfer.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kebijakan kerjasama pertahanan Indonesia dengan Korea Selatan dalam hal pengadaan Kapal Selam DSME 209/1400 dan dampak yang ditimbulkan terhadap politik pertahanan dan maritim Indonesia. Sebagai negara yang menganut politik pertahanan defensif, Indonesiadituntutuntuk memiliki strategi alutsistayang sesuai dengan kondisi geografisnya. Sementara itu, pengembangan industri pertahanan nasional baru saja dimulai di tengah kondisi usia alutsista TNI yang sebagian besar sudah tua. Oleh karena itu, kerjasama dengan negara-negara yang memiliki industri pertahanan maju merupakan sebuah kebijakan strategis. Salah satunya adalahkerjasama Indonesia dengan Korea Selatan di bidang pengembangan kapal selam.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif analitis dengan melihat faktor-faktor pendorong utama, dampak, serta tantangan yang cukup kompleks dari kebijakan pertahanan Indonesia di sektor kapal selam.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan kerjasama Indonesia-Korea Selatan pada dasarnya merupakan upaya untuk memperkuat visi pengadaan kapal selam Indonesia pada tahun 2024. Berbeda dari beberapa kerjasama serupa yang bersifat pembelian alat pertahanan semata, kesepakatan yang ditandatangani tahun 2011 ini turut mengikusertakan proses transfer teknologi untuk menjamin keberlanjutan kemandirian maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Meski demikian, temuan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa kerjasama bilateral tersebut memiliki hambatan yang perlu diselesaikan, khususnya di sektor kesiapan SDM Indonesia serta anggaran yang masih terbatas.

Kata Kunci: Indonesia-Korea Selatan Kerjasama Pertahanan, Kapal Selam, Transfer Teknologi.

PENGANTAR

Sebagai negara kepulauan yang memiliki luas daratan mencapai 1.922.570 km persegi dan luas perairan sebesar 3.257.483 km persegi, Indonesia dituntut untuk memiliki pertahanan yang mampu menjaga kedaulatan. Salah satu stategi pertahanan yang perlu mendapat perhatian adalah menyangkut alat utama sistem senjata (alutsista). Alutsista menjadi perhatian yang cukup serius di mata pemerintah mengingat alutsista Tentara Nasional Indonesia (TNI) masih dibawah standar penangkalanatau sebagian besar usianya sudah sangat tua karena diproduksi sejak akhir tahun 1950-an(Romansyah, 2015). Selain itu, dalam memenuhi kebutuhan perawatan dan kebutuhan suku cadang alutsista, Indonesia masih sangat bergantung pada negara lain. Dalam periode tahun 2000-2011, faktanya kondisi alutsista Indonesia jauh tertinggal dari negara lain. Di antara negara-negara ASEAN, Indonesia berada di posisi paling bawah (Schreer, 2013).

Undang-Undang No. 16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan merupakan usaha pemerintah melalui industri dalam negeri di tahun 2012 untuk mengembangkan alutsista Indonesia dikarenakan kondisi alutsista yang melemah. Secara detail, hal tersebut disebutkan dalam Pasal3dan4yangmengaturmengenai fungsi dan tujuan penyelenggaraan industri pertahanan(Romansyah, 2015: 2).Adapun tujuan pengembangan dan pemanfaatan industri pertahanan dan keamanan tertera di Pasal 3 yang berbunyi "mewujudkan kemandirian pemenuhan alat peralatan pertahanan dankeamanan; meningkatkan kemampuan memproduksi alat-peralatan pertahanan dan keamananyangakandigunakandalam rangkamembangun kekuatan pertahanan dan keamanan yang andal;dan memandirikan sistem pertahanan dan keamanan".

Namun demikian, pembangunan industri pertahanan dalam negeri tersebut pada perjalanannya ternyata memunculkan masalah tersendiri,antara lain pengembangan industri pertahanan nasional. Negara dituntut untuk sesegera mungkin memenuhi kebutuhan sektor pertahanan. Pengadaan alutsista pada dasarnya tidak dapat menunggu waktu yang lama sebab alutsista merupakan bagian integral dari Renstra dan sasarannya alutsista itu harus siap digunakan kapanpun sesuai kebutuhan.

Pasal 43 Undang-Undang No.16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan menyatakan bahwa prioritas pengadaan alat utama sistem senjata harus berasal dari industri dalam negeri, namun jika industri dalam negeri belum dapat memenuhi kebutuhan tersebut, maka pengadaan dari luar negeri dimungkinkan sepanjang memenuhi beberapa persyaratan. Persyaratan terpenting dimaksud adalah *offset* pertahanan dalam bentuk alih teknologi, imbal dagang, kandungan lokal, dan *offset* minimal 85% yang diperhitungkan dari nilai pengadaan alutsista.

Sebagai negara yang tengah melakukan pengembangan industri pertahanan dalam negeri, Indonesia perlu melakukan banyak kerjasama dalam pertahanan dengan negara-negara yang memiliki industri pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang telah maju.Salah satu bentuk kerjasama pertahanan adalah kerjasama bilateral dengan Korea Selatan khususnya dalam pengembangan kapal selam.Kerjasama tersebut dilakukan dengan latar belakang keinginan Indonesia untuk memenuhi target pada tahun 2024 untuk memiliki 12 unit kapal selam.Penandatangan kontrak oleh pemerintah Indonesia dengan Korea Selatan senilai US$ 1.1 miliar untuk pembelian 3 unit kapal selam series DSME-209 telah dilaksanakan pada tahun 2011. Dilengkapi dengan *Improved Changbogo*, Kapal selam DSME-209adalah salah satu varian kapal selam U-209 yang dilisensi oleh Korea Selatan dari Jerman. Dalam kontrak pembelian tersebut disebutkan bahwa 1 dari 3 unitterakhir kapal selam yang dibeli Indonesia diproduksioleh Galangan Kapal Nasional, PT. PAL Surabaya. Apabila ditinjau dari segi fisik, Kapal DSME209/1400 tersebut pada dasarnya adalah penyempurnaan serta perkawinan desain antara kapal jenis 209/1300 Cakra milik Indonesia dengan kapal selam jenis 209/1200 *Changbogo* milik Korea Selatan(Jalo, 2015).

Berdasarkan uraian di atas, tulisan ini bermaksud untuk menjelaskan bentuk kebijakan kerjasama pertahanan Indonesia dengan Korea Selatan sertadampaknya terhadap visi pertahanan nasional Indonesia. Selain itu, tulisan ini juga dimaksudkan untuk menelaah kompleksitas dan hambatan yang dihadapi Indonesia dalam kerjasama tersebut. Dengan menggunakan metode kualitatif analitis, dimana data-data dikumpulkan melalui *library research* melalui pemanfaatan data sekunder yang diolah dari buku, artikel, jurnal,dan berita, peneliti berargumen bahwa kebijakan kerjasama Indonesia-Korea Selatan merupakan upaya untuk memperkuat visi pengadaan kapal selam Indonesia pada tahun 2024. Berbeda dari beberapa kerjasama serupa yang bersifat pembelian alat pertahanan semata, kesepakatan yang ditandatangani tahun 2011 ini juga turut mengikusertakan proses transfer teknologi untuk menjamin keberlanjutan kemandirian maritim Indonesia. Meski demikian, penelitian ini juga menemukan bahwa kerjasama ini memiliki hambatan yang perlu diselesaikan khususnya di sektor kesiapan SDM Indonesia serta anggaran yang masih terbatas.

PEMBAHASAN

Postur Pertahanan Indonesia

Pada dokumen Kebijakan Pertahanan Negara tentang *Minimum Essential Forces*(MEF)dinyatakan bahwa Kementerian Pertahanan bertugas untuk menyiapkan postur pertahanan negara yang disusun berdasarkan keterpaduan antara kekuatan, kemampuan, dan penggelaran sumber daya nasional yang disusun dalam sistem pertahanan negara (Badan Sarana Kementrian Pertahanan Republik Indonesia, 2010).Dalam hal ini, postur pertahanan negara dikembangkan dari strategi pertahanan negara dengan menimbang faktor geopolitik dan geostrategi Indonesia, serta karakteristik Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merupakan kepulauan yang memiliki wilayah perairan yang luas. Postur pertahanan militer dikembangkan pada pola Tri-Matra Terpadu antara kekuatan matra darat, kekuatan matra laut, dan kekuatan matra udara(Sisriadi, 2016).

Selain itu, dijelaskan bahwa kekuatan pertahanan militer juga mencakup beberapa aspek diantaranya organisasi, peralatan utama sistem senjata dan pendukungnya, serta aspek pangkalan. Terdapat lima kemampuan utama yang dimiliki oleh pertahanan militer yang di antaranya adalah kemampuan pertahanan,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemampuan intelijen, kemampuan dukungan, kemampuan pemberdayaan wilayah, dan kemampuan keamanan. Dalam hal ini, kekuatan pertahanan yang sudah terbentuk secara profesional kemudian dikembangkan pada suatu gelar kekuatan pertahanan militer yang digunakan untuk mengimplementasikan strategi pertahanan negara untuk menghadapi ancaman nyata dan menangkal ancaman potensial (Puspen TNI, 2007).

Dalam rangka mewujudkan postur pertahanan yang ideal setidaknya terdapat tiga parameter yang dapat digunakan, yaitu strategi pertahanan negara, postur pertahanan militer, dan doktrin TNI.Strategi pertahanan negara yang berlaku saat ini pada faktanya lebih menitikberatkan pada pertimbangan ancaman, sehingga secara substantif bersifat prosedural. Sedangkan pertimbangan konstelasi geografis kurang mendapat porsi yang memadai. Postur pertahanan militer di Indonesia sebagian besar lebih mengakomodasi aspek taktis yang mencakup konsep kemampuan, kekuatan, dan gelar kekuatan. Dalam hal ini, faktor geografismasih belum terefleksikan secara jelas dalam postur pertahanan militer. Setidaknya, hal tersebut dapat dilihat dari gelar kekuatan yang belum proporsional ditinjau dari aspek kematraan. Akhirnya, Doktrin TNI, yaitu Tri Dharma Eka Karma,sebagaimana tampak dalam konsep Tri-matra Terpadu, lebih memberikan gambarantentang penggabungan antarasatuan-satuan ketiga matra dalam satukomando tugas gabungan dimana komposisinya disesuaikan dengan karakteristik ancaman dan jenis operasi yang akan dilaksanakan (Puspen TNI, 2007).

Secara umum, pembuatan pertahanan militer dapat digambarkan sebagai kolaborasi dinamis antara fungsi-fungsi peperangan yang ada pada masing-masing matra yang dipadukan, sehingga menghasilkan satu kekuatan pertahanan militer yang solid untuk menghadapi ancaman. Adapun yang dimaksud dengan fungsi peperangan adalahpengelompokan kegiatan dan sistem yang memiliki kesamaanyang digunakan oleh Panglima untuk melaksanakan berbagai upaya untuk mencapai tujuan peperangan. Sisriadi (2016) menyebutkan bahwa fungsi-fungsi tersebut mencakup6 fungsi, yaitu fungsisensor, fungsi komandodan pengendalian,fungsi pemukul,fungsi mobilitas,fungsi proyeksi kekuatan, danfungsi dukungan (Sisriadi, 2016). Adapun fungsi-fungsi tersebut akan dijelaskan sebagai berikut.

Pertama, fungsi sensor. Fungsi sensor dijelaskan sebagai kegiatan pengumpulan dan pengolahan informasi atau data menjadi intelijen, dan juga distribusi intelijenterhadap hal-hallainyangadadalam mandala operasi. Fungsi sensor pertahanan militer sendiri disusun secara bertahap, dimulai dengan tingkat taktis, operasional sampai dengan tingkat strategis. Fungsi sensor dianggap cakap apabila dapat memadukan sensor teknis seperti radar dan satelit dengan sensor manusia secaraproporsional. Penyelenggaraan fungsi sensor dapat optimal apabila didukung oleh sistemsensor yang handaldengan mengkolaborasikan kepiawaian sistem penginderaan jarak jauh yang didukung oleh komputer dengan teknologi informatika serta sistem komunikasi yang terpecaya dan aman (Puspen TNI, 2005).

Kedua, fungsi komando dan pengendalian. Dalam hal ini,fungsi komando dan pengendalian diartikan sebagai kegiatan penggunaan kekuasaan dan kewenangan oleh seorang komandandalam melaksanakan tugas atau operasi secara tepat terhadap

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

satuan di bawahnya atausatuan-satuan lain yang berada dibawah kewenangannya. Dari definisi tersebut, dapat diartikan bahwa komando dan pengendalian merupakan pusat dari kegiatan peperangan yang dilakukan dalam kampanye militer di dalam mandala perang baik secara lansun maupun tidak langsung. Fungsi tersebut sangat penting dalam menentukan keberhasilan peperangan. Pada pelaksanaannya, fungsi komando dan pengendalian dilakukan oleh Panglima atau Komandan yang didukung oleh sistem komando dan kendali yang meliputi fasilitas dan peralatan, personel, prosedur, dan manajemen informasi (Puspen TNI, 2005)

Ketiga, fungsi pemukul. Fungsi pemukul diselenggarakan dengan menggunakan peralatan utama sistem senjata atau alutsista untuk menghancurkan kekuatan lawan. Alutsista adalah salah satu elemen utama dari fondasi pertahanan militer yang menghasilkan efek penggentar (*deterrence effect*) untuk mencegah lawan melakukan penyerangan terhadap negara lain. Oleh karena itu, pengembangan kekuatan pertahanan militer harus memberikan perhatian lebih pada pengadaan alutsista, baik buatan dalam negeri maupun luar negeri (Pramodhawardani, 2009).

Pengadaan alutsista dalam rangka pengembangan kekuatan pertahanan militer suatu negara seringkali terkendala oleh beberapa masalah. Di negara berkembang,masalah klasik yang mengemuka adalah keterbatasan jumlah anggaran pemerintah, sedangkan pada negara-negara maju masalahnya adalah rendahnya dukungan masyarakat terhadap penggunaan anggaran pemerintah untuk belanja militer. Oleh karena itu, setiap negara selalu berupaya untuk meningkatkan efisiensi dalam proses akuisisi alutsista (Pramodhawardani, 2009).

Belajar dari pengalaman negara lain, salah satu upaya untuk meningkatkan efisiensi akuisisi alutsista adalah dengan membuat perencanaan kebutuhan alutsista secara terintegrasi yang dapat diperoleh dari perencanaan secara terintegrasi. Perencanaan yang baik tersebut ditandai dengan meningkatnya interoperabilitas dan interkoneksivitas pada saat dioperasikan oleh masing-masing matra di daerah operasi (Pramodhawardani, 2009).

Selain upaya di atas, terdapat upaya lain yang dapat ditempuh yaitu dengan memproduksi alutsista secara mandiri. Terbitnya Undang-Undang No.16 Tahun 2012 sebagai salah satu upaya pemerintah dalam pemberdayaan industri pertahanan dalam negeri patut diapresiasi karena melalui penggunaan produk-produk industri pertahanan dalam negeri pemerintah dapatmemaksimalkan penggunaan anggaran pertahanan untuk pengadaan alutsista buatan luar negeri yangsangat penting namun tidak dapat diproduksi mandiri dalam negeri (Sisriadi, 2016).

Keempat, fungsi mobilitas. Fungsi mobilitas sendiri didefinisikan sebagai penyelenggaraan kegiatan pemindahan pasukan dari satu daerah operasi kedaerah operasi lain di mandala perang yang bertujuan untuk mendekatkan pasukan sendiri kepada musuh atau memusatkan kekuatan.Dalam fondasi pertahanan militer, fungsi mobilitas memiliki peran yang paling krusial apabila dihadapkan pada luas wilayah dan kondisi geografis di Indonesia yang merupakan negara kepulauan.Dalam hal ini, penyelenggaraan fungsi mobilitas harus didukungoleh sistem transportasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

militer yang mampu memobilisasi pasukan secara tepat waktu dan tepat tujuan (Sisriadi, 2016).

Kelima, fungsi proyeksi kekuatan. Fungsi proyeksi kekuatan sendiri didefinisikan sebagai kegiatan penggunaankekuatan militer untuk mengatasi suatu krisis, meningkatkan stabilitas kawasan, dan memberikan efek tangkal.Istilah tersebut digunakan oleh banyak negara dengan pengertian yangberbeda-beda sesuai dengan karakteristik geografi negara yang bersangkutan (Sisriadi, 2016).

Keenam, fungsi dukungan. Dalam hal ini, fungsi dukungan merupakan fungsi yang berkaitan dengan kemampuan dukungan militer dalam penyelenggaraan pertahanan negara dan keamanan nasional serta pemberdayaan wilayah pertahanan. Fungsi dukungan sendiri memiliki spektrum yang sangat luas, baik dalam OMP maupun OMSP. Dalam OMP, fungsi dukungan mencakup dukungan operasi pertahanan udara nasional, dukungan operasi intelijen, dukungan operasi teritorial, dukungan operasi informasi, dukungan operasi NUBIKA, dukungan operasi PERNIKA, dukungan operasi SURTA, dukungan operasi khusus,dukungan operasi pengungsian, dan dukungan operasi SAR. Sedangkan pada OMSP, fungsi dukungan mencakup dukungan bantuan penganggulangan bencana dan keamanusiaan, dukungan operasi pengungsian dan dukungan operasi pemeliharaan perdamaian dunia (Sisriadi, 2016).

Selain pembentukan pertahanan milliter berlandaskan enamprinsip di atas, strategi dalam membangun postur pertahanan Indonesia yang ideal dapat juga mengacu pada MEF (*Minimum Essential Forces*). Konsep MEF sendiri didefinisikan sebagai suatu standar kekuatan pokok minimum TNI yang disiapkan sebagai prasyarat utama serta merupakan dasar bagi efektivitas tugas pokok dan fungsi TNI dalam menghadapi ancaman yang bersifat aktual (Badan Sarana Kementrian Pertahanan Republik Indonesia, 2010).*Minimum Essential Forces*merupakangebrakan pemerintah dalam subjek kebijakan pertahanan nasional. MEF adalah amanat pembangunan nasional di bidang pertahanan keamanan yang ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Periode 2010-2014.Implementasi MEF dibagi ke dalam tiga rencana strategis atau renstra, yaituRenstra 1 tahun 2010-2014,Renstra 2 tahun 2015-2019, dan terakhir Renstra 3 tahun 2020-2024. Dalam Renstra 1, pemerintah menganggarkan dana sebesar 156 Trilliun untuk penyediaan alutsista (Saragih, 2013). Pada Selanjutnya, pada Renstra 2, pemerintah menganggarkan dana untuk TNI sebesar 106 Trilliiun (Supriatin, 2018), sedangkan untuk Renstra 3 masih direncanakan penganggarannya.

Untuk mengidealkan postur pertahanan dan disegani baik di kancan regional maupun internasional, MEF bertujuan untuk mencapai ketentuan pokok minimum tersebut. Tekanan pada kata minimum merajuk pada fakta bahwa MEF merupakan satu bentuk kekuatan pokok yang memenuhi standard tertentu serta memiliki efek tangkal sehingga tidak merajuk kepada konsep perlombaan senjata maupun sebagai strategi membangun kekuatan untuk memenangkan peran secara total (Rusman, 2018).

Adapun ekspektasi utama pengimplementasian MEF adalah untuk mendorong Indonesia memiliki sebuah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kekuatan pertahanan yang handal yang mampu dioperasikan dan tidak bergantung pada asistensi negara lain. Oleh karena itu, MEF difokuskan pada pembangunan alutsista TNI dengan meninjau jenis dan produk alutsista yang dibutuhkan, anggaran pembelian alutsista, dan durasi pengadaan alutsista yang dibutuhkan.Dalam hal ini, Indonesia mempunyai industri dalam negeri melalui PT. PINDAD sebagai tempat produksi senjata, amunisi, dan kendaraan; PT. PAL yang menangani pembuatan kapal; dan PT. Dirgantara Indonesia untuk pesawat terbang (Rusman, 2018).

Berangkat dari kesadaran akan pentingnya peningkatan kualitas TNI, pemerintah Indonesia sudah merevitalisasi alutsista yang dimiliki TNI, khususnya yang usianya sudah tua. Hal ini mengingat luas laut dalam negeri yang dimiliki Indonesia seluas 93.000 km persegi (termasuk di dalamnya teluk, selatdan laut ditambah juga dengan area laut luar dan dan ZEE (Zona Eknonomi Eksklusif)mencapai total luas 5.000.000 km persegi (Rusman, 2018).Dalam hal ini, salah satu alutsista yang perlu direvitalisasi TNI adalah kapal selam. Sejak Perang Dunia I, kapal selam sering digunakan sebagai pemburukapal permukaan yang mematikan dan diuntungkan karena kesenyapannya. Salah satu keunggulan kapal selam adalah mampu memberikan efek penggentar (*deterrence effect*) yang efektif untuk musuhnya (Rizanny, 2017).

Stealth, covert, dan asimetris merupakan strategi pertempuran dan teknologi yang dimiliki kapal selam yang memberikan keuntungan akses di laut secara tidak langsung dan memberikan banyak keuntungan yang bisa membuahkan kemenangan serta memberikan efek besar kepada musuh danlebih superior daripada kapal perang lainnya.Mengingat angkatan laut Indonesia juga mengoperasikan kapal selam, maka dari itu pemanfaatan atas kelebihan yang dimiliki kapal selam sangat penting(Rizanny, 2017).

Menentukan seberapa banyak kekuatan kapal selam yang diperlukan dan bagaimana pola operasi untuk kapal selam merupakan tugas berat bagi Indonesia.Indonesia memerlukan kapal selam konvensional yang berukuran besar agar dapat beroperasi jauh dari pangkalan untuk mencermati letak geografis dan perkembangan lingkungan strategis regional(Rizanny, 2017).

Di masa datang satuan kapal selam nantinyadiharapkan bisa berkontribusi dalam mendorong peran kepemimpinan Indonesia baik itu di tingkat Asia Tenggara serta ikut serta dalam memelihara perdamaian dunia sesuai denganparadigma yang dimiliki TNI AL yakni menjadi angkatan laut berkelas dunia (*World Class Navy*) (Rizanny, 2017).

Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan

Kerjasama pertahanan Indonesia dan Korea Selatan pada pemenuhan alutsista angkatan laut dimulai pada saat penandatanganan *Memorandum of Understanding* pada *Navy to Navy Talks* antara TNI AL dengan Angkatan Laut Korea ditandatangani pada bulan Desember 2016. Selain itu, Korea Selatan juga meningkatkan kerjasama di bidang jual beli peralatan militer seperti yang tertuang dalam kontrak penjualan 8 unit CN-235 berdasarkan pada *Letter Of Agreement* yang ditandatangani oleh wakil dari kedua negara pada bulam April 1997 (Seung-Yoon, 2005).

Dalam laporan tahunan 1994-1995 disebutkan bahwa TNI-AL sedang memesan 1

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

buah *Ocean Going Tug Boat* atau Kapal Tunda Samudra yang masih diproses di galangan kapal Daewoo Pusan. Korea Selatan juga pernah memproses kendaraan militer (jeep dan truk), tank ringan, plant amunisi, kapal perang, angkatan laut, amunisi, alat-alat anti demonstrasi, dan parasut terjun payung untuk diekspor ke Indonesia sesuai dengan jumlah yang telah disepakati (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2012).

Kerjasama pada bidang pertahanan yang pernah terjalin antara Indonesia dengan Korea Selatan diantaranya adalah perjanjian mengenai pengaturan pelaksanaan antara Departemen Pertahanan dan Keamanan Republik Indonesia dengan Kemitraan Pertahanan Republik Korea Selatan tentang penerimaan bersama jaminan mutu antar pemerintah untuk material dan jasa pertahanan(*Agreement Between the Department of Defence and Security of the Republic of Indonesia and the Ministry of National Defence of the Republic of Korea Concerning Mutual Acceptance of Government Quality Assurance of Defence Materiel and Services*) yang ditandatangani di Jakarta pada tanggal 7 Oktober 1999(Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2012).

Selain penandatangan kontrak di atas, kontrak berupa *Letter of Intent* atau kerjasama khusus industri pertahanan antaraDepartment Pertahanan Republik Indonesia dengan Kementrian Pertahanan Nasional Republik Korea*(Letter of Intent for Specific Defence Industry Cooperation between the Department of Defence of the Republic of Indonesia and the Ministry of National Defence of the Republic of Korea*) juga ditandatanganitepatnya pada tanggal 22 Desember 2000 di Jakarta (Ministry of Foreign Affairs of The Republic of Indonesia).

Selanjutnya,pada tanggal 4 Desember 2006 hubungan bilateral Indonesia dan Korea Selatan ditingkatkan menjadi kemitraan strategis melalui penandatanganan *Joint Declaration on Strategic Partnership*oleh Presiden RI Soesilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Korea Selatan Roh Moo Hyun di Jakarta. *Joint Declaration on Strategic Partnership* memiliki tiga pilar kerjasama, yakni kerjasama politik dan keamanan, kerjasama ekonomi, perdagangan dan investasi, dan kerjasama sosial budaya(KBRI Seoul, tt). Selain itu, pada tanggal 6-8 Maret 2009 Presiden ROK, Lee Myung-bak juga menyepakati sebuah LOI (*Letter of Intent*) di bidang pertahanan (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2012) yaitu berupa pengembangan kerjasama proyek jet perang antara Departemen Pertahanan Republik Indonesia dan Administrasi Program Akusisi Pertahanan Republik Korea *(Letter of Intent on Co-development of a Fighter Jet Project between the Department of Defence of the Republic of Indonesia and the Defence Acquisition Program Administration of the Republic of Korea*) (Ministry of Foreign Affairs of The Republic of Indonesia, 2014).

Tepatnya pada tanggal 15 Juli 2010 bertempat di Seoul, Pemerintah Indonesia menandatangani*Memorandum Of Understanding* (MOU) mengenai kerjasama pengembangan pesawat tempur KF-X yang kemudian dilanjutkan dengan kontrak tentang *Technology Development Phase Program*atau pengembangan Pesawat Tempur KF-X/IF-X pada tanggal 20 April 2011 di Daejeon. Berdasarkan peraturan Presiden tentang program pengembangan pesawat tempur IF-X, tahapan pengembangan pesawat tempur IF-X dibagi dalam tiga tahap, yaitutahap pengembangan teknologi,tahap pengembangan rekayasa serta manufaktur, dantahap produksi. Tahap pengembangan teknologi merupakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tahapan untuk membangun persyaratan operasional, identifikasi teknologi, dan desain konfigurasi Pesawat Tempur IF-X (Jalo, 2015).

Kerjasama antara Indonesia dengan Korea Selatan industri pertahanan dipusatkan pada pengembangan kapal selam kelas changbogo dan pengembangan pesawat temput KFX/ IFX. Kedua proyek ini menjadi fokus utama kerjasama strategis antara Indonesia dengan Korea Selatan. Kapal selam kelas changbogo sendiri memiliki beberapa teknologi mutakhir seperti *Latest Combat System, Enchanced Operating System, Non-hull penetrating mast, and Comfortable Accommodation*. Dalam hal ini, pembelian kapal selam changbogo memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan TNI Angkatan Laut (Jalo, 2015).

Pembelian dan Pengembangan Kapal Selam DSME 209/1400

Sebagaimana diuraikan sebelumnya, kapal selam telah menjadi salah satu program prioritas modernisasi alutsista TNI Angkatan Laut. Disamping memiliki teknologi persenjataan yang tinggi, kapal selam juga mampu memberikan efek *deterrence* atau daya tangkalterhadap negara lain yang berupaya secara ilegal memasuki perairan nasional(Meidiani, 2018). Dengan alokasi anggaran pengadaan 3 unit kapal selam yang sangat besar yang kemudian dibagi dalam dua rencana strategis (Renstra) yaitu Renstra I tahun 2004-2009 sebesar 350 juta dolar Amerika Serikat, dan Renstra II tahun 2010-2014 sebesar 730 juta dolar AmerikaSerikat, Indonesia melaui industri dalam negeri berkeinginan untuk menguasai teknologi kapal selam(Inspektorat Jenderal Kementrian Pertahanan Republik Indonesia, 2014).

Selain memiliki daya tangkal yang baik, pentingnya Indonesia memiliki kapal selam juga memiliki tujuan untuk menjaga wilayah laut Indonesia yang memiliki luas 93.000 km persegi meliputi selat, teluk, dan laut ditambah dengan area laut luar termasuk laut teritorial dan Zona Eknonomi Eksklusif (ZEE) yang totalnya mencapai 5.000.000 km persegi (Rusman, 2018).Dalam hal ini, diharapkan satuan kapal selam tersebut dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap negara Indonesia sebagai *leadership role* di kawasan regional dan ikut serta dalam permasalahan global (Agussalim & Alfadh, 2011).Hal ini konsisten dengan paradigma TNI AL yaitu menjadi angkatan laut berkelas dunia (*World Class Navy*) (Rizanny, 2017).

Korea Selatan dipilih sebagai tempat pembelian kapal selam tak lain karena pertimbangan harga yang lebih murah dari negara lain. Untuk tiga kapal selam, Korea Selatan mematok hargasebesar USD 1 miliar, sedangkan harga dari negara lain per unit mencapai USD 450 juta-USD 500 juta. Menurut Rahmat Lubis, Kepala Badan Sarana Pertahanan Kementerian Pertahanan, pembelian tiga kapal selam dari Korsel adalah seharga USD 1 miliar. Dalam hal ini, dengan kisaran harga tersebut adalah tidak mungkin bagi pemerintah untuk dapat membeli kapal selam dari negara Eropa yang harganya berkisar USD 450-USD 500 juta hanya untuk satu kapal selam.Selain masalah harga, Korea Selatan dapat dikatakan sebagai mitra yang mumpuni dari segi kualitas, bahkan dalam pengadaan selalu cepat dalam pengiriman barang.

Rahman Lubis menambahkan,selama ini produsen kapal selam Korea Selatan berkenan datang ke Indonesia dan membimbing PT PAL Indonesia untuk memproduksi kapal selam sendiri. Kapal selam dari Korea Selatan juga memiliki kualitas dan kecanggihan yang sama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan kapal selam sejenisnya. Memiliki berat 1.600ton, kapal selam produksi Korea Selatan juga dilengkapi dengan torpedo. Dalam hal ini, kecanggihan diesel elektrif kapal selam produksi Korea Selatan relatif sama dengan kapal selam yang lain yaitu harus senyap dalam kurun waktu yang lama, dan dilengkapi dengan persenjataan yang memenuhi standar (Julaikah, 2014).

Kapal selam changbogo dipilih oleh Kementerian Pertahanan karena dinilai memiliki teknologi yang membuat kapal selam ini menjadi sangat senyap namun mematikan. Pemilihan kapal selam changbogo di antaranya dipengaruhi oleh pertimbangan doktrin perang Indonesia yang menempatkan peperangan sebagai upaya untuk bertahan dan tidak memiliki niat untuk melakukan penyerbuan atau*pre-emptive strike* ke kawasan luar wilayah Indonesia. Walaupun kapal selam changbogo relatif kecil, dengan doktrin tersebut, kapal selam changbogo dianggap mumpuni untuk bermanuver di wilayah perairan Indonesia. Selain itu, dalam menyerang musuh, perang laut Indonesia memiliki doktrin untuk tidak menempatkan kapal selam untuk bergerak sendiri. Kapal selam bergerak bersama kapal lain untuk saling melindung (Saragih, 2012) (lihat gambar 1

Gambar 1
Kapal Selam DSME 209/1400



Sumber: Hyo-sik, Lee, 2016.

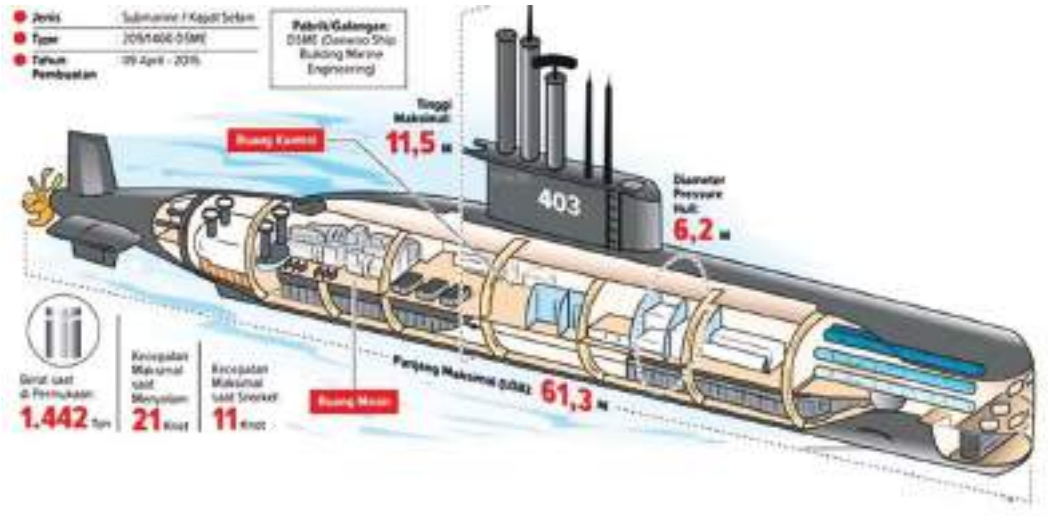
Tepatnya di tahun 2012, Indonesia dan Korea Selatan mulai merealisasikan pengembangan kapal selam sebagai proyek alutsista yang dinamakan DSME209/1400*Submarine* (*changbogo class*). Penambahan kapal selam ini diharapkan dapat menjadi tempat untuk mengolah kemampuan sumber daya manusia (SDM) lokal dalam pembuatan kapal selam. Mantan Wakil Menteri Pertahanan Sjafrie Sjamsoedinmengatakan bahwa dalam kontrak pembelian tiga kapal selam juga sudah meliputi alih teknologi atau *transfer of technology*pembuatan kapal selam. Berdasarkan kontrak pembelian ketiga kapal selam tersebut, dana diambil dari alokasi pengadaan alutsista tahun 2010-2014 yangmenghabiskan biaya sekitar USD 1,079.999. Kepala Badan Sarana Pertahanan Mayor Jenderal Ediwan Prabowoberdalih bahwa demi menjamin terlaksananya alih teknologi, pembuatan kapal selam ketiga akan dilakukan sepenuhnya di dalam negeri melaui PT. PAL (Meidiani, 2018) (lihat gambar 2).

Kapal selam kelas changbogo milik Korea Selatan pada awalnya adalah kapal selam Tipe 209/1200 yang telah dimodifikasi sedemikian rupa sejak permulaan abad 21,diantaranyatermasuk penambahan panjang lambung kapal yang disetarakan dengan kapal selam tipe 209/1400 dan tipe209/1500, kemampuan untuk meluncurkan rudal *sub-Harpoon,* penggunaan sistem AIP, dan juga sistem akustik penangkal torpedo baru (*Torpedo Acoustic Counter Measures*/TACM) yang dikembangkan secara mandiri oleh Korea Selatan (Meidiani, 2018).

Untuk memperkuat skuadron kapal selam di Korea Selatan, kapal selam DSME209/1400 sendiri merupakan pesanan khusus dari *Korean Navy*yang saat ini terdiri

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2
Spesifikasi Kapal Selam DSME 209/1400



Sumber: Ginanjar, 2017.

dari beberapa kelas yaitu *Midget*, U209/1200, dan U214/1800. Dimulai sejak awal tahun 2015, proyek desain kapal selam berbobot 3000 ton pembangunannya direncanakan pada tahun 2016 (Jalo, 2015).Meskipunturunan dari tipe U-209 buatan Jerman, spesifikasi yang tinggi juga telah di sematkan secara khusus pada kapal selam DSME209/1400. Spesifikasinya meliputi kesenyapan yang tinggi, mampu menghindari deteksi, mampu menyelam hingga kedalaman 250 meter, pemutakhiran teknologi serta memiliki kecepatan yang mampu melaju hingga 21 knot ketika menyelam. Kapal selam DSME209/1400 juga dituntutuntuk beroperasi terusmenerus selama lebih kurang 50 hari. TNI AL telah mengirimkan tujuh orang personel yang masing-masing dibekali kemampuan dan pengetahuan khusus mengenai kapal selam jenis 209 secara profesional selama proses pembangunan kapal selam di Korea(Jalo, 2015).

Dalam proses pengembangan satuan tugas kapal tersebut, Komandan Saatgaslah yang bertanggungjawab dengan bantuan personel lainnya. Berikut adalah daftar pembagian tugas secara khusus dalam satuan tugas.

Pertama, pengawas Platform melingkupi bidang permesinan, badan kapal, *outfitting*, *painting*, baterai, dan pendorongan serta kelistrikan kapal selam.*Kedua*, pengawas Sewaco yang mencakup bidang sensor, navigasi, komunikasi, senjata, dan sistem kendali senjata kapal selam.*Ketiga,*perwira Diklat yang bertugas mengarahkan serta mengendalikan kegiatan pendidikan dan pelatihan untuk awak kapal selam.*Keempat*, perwira Administrasi dan Logistik yang bertugas mengatur dan mengendalikan proses administrasi kontrak serta sistem logistik komponen-komponen kapal selam. *Kelima,*kesekretariatan yang bertugas mengendalikan kegiatan ketatausahaan dan administrasi personel dalam satuan tugas kapal selam.

Dari sisi teknologinya, terdapat beberapa keunggulan yang dimiliki oleh kapal selam DSME209/1400. *Latest combat system, enhanced operating system, non-*

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

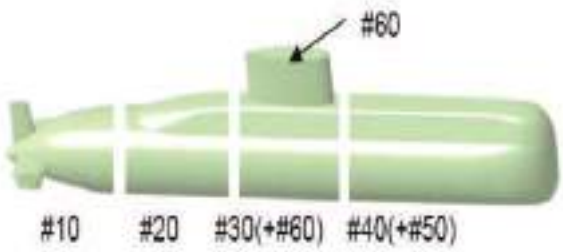
hull penetrating mast and Comfortable accommodation merupakan State of the art technology yang dimiliki oleh kapal selam ini. *Battery* buatan Korea Selatan merupakan elemen terpenting dalam kapal selam tipe tersebut untuk sumber tenaga (Jalo, 2015). Jenis baterai kapal selam buatan Korea Selatan ini digunakan pada semua sumber tenaga kapal selam disana. Persenjataan dan sistem kendali senjata di kapal selam ini juga merupakan salah satu nilai unggul. Dipersenjatai dengan 8 buah tabung peluncur torpedo untuk torpedo berukuran 533mm, kapal selam ini disemati *blackshark* yang mampu*mendeploy* ranjau laut. Disisi lain,kapal selam ini juga memiliki desain yang mumpuni untuk meluncurkan rudal (Jalo, 2015).

Menyangkut sistem kendali senjata kapal, untuk mengatur dan mengendalikan sistem peperangan dan pekuncuran torpedo, TNI AL memilih sistem kendali senjata MSI MK2 yang dilengkapi dengan sensor dan peralatan elektronika yang canggih dan modern. Jika *Flank Array Sonar*belum pernah dimiliki kapal selam Cakra milik Indonesia, maka nantinya sistem ini akan dipasang dan digunakan di kapal selam baru(Jalo, 2015).Dalam kapal selam baru ini, terdapat berbagai keunggulan serta kelebihan sistem dan peralatan yang digunakan jika dibandingkan dengan kapal selam sebelumnya. Di dalam desain kapal selam barunya, TNI AL memilih Radar serta ESM dari Indra-Spanyol, *Integrated Navigation System* dari SAGEM-Prancis, Optronic dan Periskop dari Cassidian-Jerman, dan sistem Sonar dari L3 Elac Nautic-Jerman(Jalo, 2015).

Selain sistem kendali persenjataan, hal terpenting yang menjadi prioritas adalah prosedur keselamatan dan keamanan kapal selam dan personel dalam perancangan desain DSME209/1400. Di kapal selam ini terdapat dua unit *life rafts* dengan kapasitas 25 personel dengan bekal darurat selama 6 hari. MK-X produksi Inggris sejumlah 48 buah dipilih sebagai pakaian dan keselamatan dan perlindungan dari dekompresi selama proses evakuasi(Jalo, 2015). Sementara itu, bentuk pintu baterai yang dibuat sesuai dengan aturan NAVSEA 0994-LP-013-9010 pada mulut pintunyamerupakan hal yang paling menonjol dibanding dengan kapal selam Cakra. Demikian proses evakuasi menggunakan *Deep Submergence Rescue Vehicle* (DSRV) dapat di lakukakn (Jalo, 2015).

Adapun skema pembuatan kapal selam terpisah dalam *Local Production/ Joint Production* yaitu *section* #30 dan #40 di produksi di PT. PAL, sementara*section* #10, #20 dan #50 sistem senjata dan sistem pendorong di produksi di DSME, kemudian di PT. PAL Indonesia*final assembly* hinga dengan pembuatan kapal selam dilakssanakan (Prasetyo, dkk, 2017) (lihat gambar 3.

Gambar 3
Skema Pembagian Pembangunan Kapal Selam
DSME 209/1400



Sumber: Prasetyo, dkk. (2017: 92).

Dalam pengerjaannya, sejumlah 206 orang insinyur dilibatkan oleh PT. PAL Indonesia bekerjasama dengan pihak DSME untuk dididik menjadi ahli dalam pembuatan kapal selam serta terampil di buidang produksi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapal. Bayu Wicaksono selaku Manajer Humas PT. PAL Indonesia mengatakan bahwa dari 206 orang insinyuryang terpilih, 120diantaranya ditugaskan untukmerancang kapal selam dan 186 lainnya di bidang produksi, yang mempunyai kualifikasi sebagai desainer sejumlah 20 orang.Secara bertahap sejumlah 120 orang terpilih di bidang perancangan kapal selam dikirimkan untuk meningkatkan kualifikasinya ke Korea Selatan secara bertahap. Dalam hal ini, pembuatan desain merupakan tahap pertama dan kemudian diikuti tahap *enginnering*, serta tahap berikutnya yaitu perakitan persenjataan. Bayu menerangkan bahwapenandatanganan*Memorandum of Understanding* (MoU) dalam kerjasama tersebut adalah pemerintah Indonesia melalui Kementerian Pertahanan sedangkan pemerintah Korea Selatan diwakili oleh DSME (Jannah, 2018).

Berikut adalah penjelasan pembagian tahapan pengerjaan kapal selam diesel listrik series DSME209/1400 (Prasetyo, dkk, 2017).

Pertama, ahli Korea Selatan dikerjakan sepenuhnya pada kapal selam pertama di galangan kapal Daewoo *Shipbuilding and Marine Engineering* (DSME) di tahun 2013. Jangka waktu kapal selam pertama dengan nomor lambung H7712 dikerjakan selama 52 bulan (tanggal 9 Maret 2017) dari kontrak efektif tanggal 9 November 2012.

Kedua, tepat pada tanggal 9 Mei 2017, kapal selam kedua dengan nomor lambung H7713 diserahkan setelah 59 bulan, dengan melibatkan ahli dari Korea Selatan dan dikerjakan juga di Korea Selatan sementara pihak Indonesiadiikutsertakandalam proses pelatihan perakitan kapal selam.

Ketiga, dalam kurun waktu 73 bulan, kapal selam ketiga dengan nomor lambung H7714 diserahkan pada tanggal 9 Desember 2018.

Pelatihan menjadi hal utama pada kerjasama pembangunan kapal selam Korea Selatan dan Indonesia ditimbang dari sumber daya manusia di Indonesia yang masih bergantung dengan negara lain dalam pembangunan kapal selam. Sebagai upaya Indonesia untuk mengejar ketertinggalan teknologi, yakni dengan memprioritaskan pelatihan terhadap sumber daya manusia PT. PAL Indoensia (Persero) ataupun *stakeholder* yang terkait dalam pembangunan kapal.Dibandingkan dengan pembangunan teknologi kapal selam, saat ini sumber daya manusia PT.PAL hanya memiliki kemampuan membangun kapal-kapal atas air. Sepertihalnya isi dari kontrak pada Lampiran F disebutkan bahwa pelatihan telah diatur. Pengadaan pelatihan dan jumlah personel yang dilibatkan dalam pelatihan tersebut diuraikan pada lampiran tersebut (Meidiani, 2018).

Dua dari tiga kapal selam yang diterima pada 09 Mei 2017 lalu, sudah dapat dioperasionalkan oleh pihak pemerintah, sementaradikarenakan belum terpenuhinya beberapa spesifikasi sesuai yang disyaratkan oleh Korea Selatanyang menjadi bentuk ToT masih mengalami hambatan.Dalam hal ini, untuk memberikan keuntungan bagi pihak Indonesia, pihak Korea Selatan memberikan prasyarat sebagai bentuk penjaminan mutu. Sementara itu,dikarenakan pihak Indonesia belum mampu memenuhi prasyarat tersebut, maka hal tersebut justru menjadi penghambat bagi pembangunan kapal selam ketiga (Meidiani, 2018).

Tantangan Yang Ada

Tantangan Menyiapkan Infrastruktur Pendukung

Menguasai teknologi militer, penguasaan teknologi militer tersebut menggambarkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemampuan industri pertahanan untuk dapat menggerakkan sumber daya yang dimiliki guna membangun dan mengembangkan alutsista merupakan salah satu tujuan kemandirian industri pertahanan.Pada dasarnya, struktur rancang bangun dan teknologi pada kapal selam merupakan teknologi yang mutakhir dan kompleks sehingga untuk mampu menguasai teknologi kapal selam, maka dibutuhkan penerapan strategi dan metode yang sesuai dengan kemampuan dan pengalaman dari sumber daya manusia didukung dengan struktur organisasi, serta penyiapan infrastruktur yang memadai selain juga dukungan dari pihak-pihak terkait (Sulistijono, 2017).

Dilihat dari *roadmap* yang dibuat PT. PAL Indonesia, tercatat PT. PAL Indonesia membagi kegiatan pembangunan dan pengembangan kapal selam DSME 209/1400 menjadi tiga tahapan.

Tahap I program *Transfer of Technology* dilaksanakan terlebih dahulu melalui proses *Joint Section* untuk kapal selam ketiga sesuai dengan kontrak awal pembelian tiga kapal selam dari pabrik DSME Korea Selatan.

Tahap II mendahulukan rencana skema *Joint Production* dengan galangan kapal produsen, dimana PT. PAL Indonesia diharapkan sudah mampu memproduksi pembuatan kapal selam yang dibagi menjadi 5 seksi dari kapal selam yang dibuat keseluruhannya dengan memberdayakan SDM dan fasilitas infrastruktur yang ada di PT. PAL Indonesia (Persero).

Tahap III atau *whole production*. Dalam hal ini, apabila keseluruhan bagian kapal selam telah mampu diproduksi oleh PT. PAL Indonesia maka proses pembangunan kapal selam dapat dikategorisasikan dalam tahapan ini meskipun masih dalam status *Joint Production*. Adapun yang dimaksud dengan *joint production* sendiri adalah desain masih milik galangan kapal produsen sehingga semua peralatan masih berasal dari saran galangan kapal produsen. Meskipun demikian, dalam *joint production*, semua pelaksanaannya telah diolah oleh SDM sertasaranadan prasarana yang ada diPT. PAL Indonesia. PT. PAL Indonesia memiliki tujuan unutk menguasai teknologi produksinya (Sulistijono, 2017).

Terkait dengan faktor sumber daya manusia, sumber daya manusia sendiri adalah faktor utama dari suksesnya suatu kegiatan perusahaan dalam peningkatan kemampuan penguasaan teknologi khususnya pada proses *transfer of technology* pembuatan dan pengembangan kapal selam yang dilaksanakan oleh PT. PAL Indonesia dari landasan kapal DSME Korea Selatan. Faktor usia merupakan kesenjangan utama pada sektor Sumber Daya Manusia di PT. PAL Indonesia dimana antar personel yang diganti terpaut selisih usia yang jauh. Selain itu, kesiapan jumlah SDM organik PT. PAL Indonesia sangat tidak memadai, hal tersebut berbanding terbalik dengan tingkat beban pekerjaan yang dihadapi (Sulistijono, 2017).

Adapun usaha yang telah dilakukan PT. PAL Indonesia dalam menyiapkan dan meningkatkan kualitas SDM untuk menghadapi dan melangsungkan proses *transfer of technologi* perakitan kapal selam dari DMSE Korea Selatan tersebut tampak pada hal-hal sebagai berikut.

Pertama, untuk memenuhi jumlah kebutuhan kebutuhan SDM sesuai dengan yang dibutuhkan dalam melaksanakan *transfer of technology*dilakukanlah seleksi personel guna memenuhi jumlah. Proses seleksi tersebut dilakukan dengan mengambil personel dari personel struktural PT. PAL Indonesia, sedangkan kekurangannya akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diambilkan melalui seleksi personel dari luar PT. PAL Indonesia dengan penilaianefektivitas dan efisiensi. Dalam hal ini, beberapa personel dengan kualifikasi tertentu diambil dari beberapa perusahaan yang sesuai, sebagai contoh personel bidang *bending shell pressure hull* direkrut personel dari PT. Barata Indonesia, untuk bidang pengkajiankekuatan struktur kapalselam berbasis *finite element* direkrut personil dari FakultasTeknik Perkapalan (FTK)ITSSurabaya, dan terakhir untuk bidang pengembangan elektronika dan sistem senjata personil diambil dari PENS-ITS Surabaya.

Kedua, selain melakukan seleksi personel, kolaborasiriset juga dilaksanakanoleh PT. PAL Indonesia dengan lembaga pemerintah maupun swasta di antaranya adalahkerjasama dengan LHI-BPPT,Perguruan Tinggi ITS Surabaya, Kementrian Riset dan Teknologi (Dikti), dan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pertahanan.

Ketiga, personel yang akan berangkat mengikuti *training*dibekali dengan materi (1). *Pre-training*perakitan kapal selamolehjasa konsultan dari Korea Selatan; (2). Pembekalan teknis, intelijen dan bela negara oleh TNI AL; (3). Pembekalan keahlian bahasa Inggris dan bahasa Korea; (4). *Training* dan sertifikasi DT dan NDT untuk pengelasan.

*Keempat,*mempersiapkan fisikdanmental personel yang akan berangkat dengan mengikuti *training* OJT/ToT, yaitu (1). *Training Korean culture lecture and leadership;* (2).Pengarahan dari Direksi PT. PAL Indonesia; (3). Penyuluhan dari *Project Officer* Kementerian Pertahanan

Kelima, untuk mengikuti pelatihan program *transfer of technology* pembuatan kapal selam di galangan kapal DSME Korea Selatan dikirimkan personel yang telah terealisasi sejumlah 206 personel.

Keenam, menangani materi yang telah diperoleh dari DSME dengan cara: (1). Sembari menunggu pelaksanaan kegiatan *joint section* untuk kapal selam ketiga di PT. PAL Indonesia, personil yang telah menempuh OJT di DSME dan telah kembali ke PT.PAL Indonesia ditugaskan untuk membuat laporan lengkap tentang semua kegiatan yang diikuti, seluruh data dikumpulkan di satu tempat dan diberi *password*. (2). Untuk mempertahankan dan mengaplikasikan ilmudan kemampuan di bidang masing-masing yang telah diperoleh dari pelatihan ToT maupunOJT, personil tersebut akan dilibatkan untuk mendukung kegiatan *overhaul* KRICakra-401 dan kegiatan *overhaul* KRINanggala-402.

Ketujuh, mengadakan koordinasi dan tindak lanjut kolaborasi dengan membentuk suatu team sebagai fasilitas kerja bersama secara lebih detaildengan tujuan menemukan jalan keluar bagi persoalan yang bisa munculdalam rentang proses terjadinya transfer teknologi, yang beranggotakan tim ahli dari PT. PAL Indonesia serta tim ahlidariDSME. Mereka memiliki tugas utama mendiskusikan dan menyusun secara rinci prosalan yang muncul selama proses *transfer of technology* dilakukan.

Kedelapan, mengoptimalkan jasa konsultan untuk membantu membuat perencanaan pengembangan infrastruktur maupun dalam penyediaankemampuanSDM. Sebagai contoh, berapa kuantitas personel yang patut disiapkan sesuai bagian yang dibutuhkan, teknologi yang harus dicapai dan kuasai, maksudnya hingga level apa teknologi dapat dikuasai agar bisa mampu dan mandiri (Sulistijono, 2017).

Untuk menyelesaikan galangan kapal selam dengan desain bangunan maupun *layout* penempatan peralatan dan perlengkapan *joint*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

*section,*PT. PAL Indonesiatelah membangun fasilitas infrastruktur sarana dan prasarana serta peralatan dan perlengkapan.Dalam hal ini, semuanya disamakan dengan konsep dari galangan kapal DSME Korea Selatan sebagai landasan kapal penyumbang transfer teknologi. Beberapa hal yang harus diperhatikan dan diantisipasi oleh PT. PAL Indonesia dalam persiapan dan pembangunan fasilitas infrastruktur, peralatan, dan perlengkapan untuk galangan kapal selam, hal yang dimaksud adalah munculnya prediksi mengenai fleksibilitas dari fasilitas infrastruktur dan peralatan maupun perlengkapan yang masih dibangun untuk dirancang dengan sedemikian rupa agar fungsi dan produktifitasnya masih bisa relevanuntukbeberapa puluh tahun kedepan dengan mempertimbangkandan memperhitungkan adanya kemungkinan dilaksanakannya penambahan, peningkatan kemampuan, danmodifikasi (Sulistijono, 2017).

PT. PAL Indonesia sendiri telah membangun fasilitas infrastruktur dan menyiapkan peralatan maupun melengkapi perlengkapan untuk sarana dan prasarana galangan kapal selamsupaya mampu melaksanakan keseluruhan *whole production*. Namun demikian, dalam proses perjalanannya sempat terjadi perubahan kebijakan pemerintah yang mengakibatkan pembangunan fasilitas tidak berjalan sesuai dengan ekspetasi. Limitasi dukungan pemerintah Indonesia hanya mampu untuk memenuhi kepentingan fasiltas dan peralatan atau perlengkapan untuk melaksanakan *joint section*(Sulistijono, 2017).

Kondisi ideal kerjasama industri pertahanan Indonesia dengan Korea Selatan sebenarnya telah memenuhi tujuan Indonesia yaitu membangun pertahanan secara mandiri, namun demikian dalam pelaksanaan kerjasama tersebut faktanya terdapat berbagai hambatan. Menurut Timbul Siahaan, selepas kerjasama Indonesia-Korea Selatan timbul beberapa hambatan yang menyebabkan pembangunan kapal selam secara mandiri masih belum dapat dilaksanakan. Materialkapal selam yang belum dapat disuplai dari dalam negeri juga menimbulkan hambatan. Contohnya adalah plat baja yang digunakan sebagai bangunan kapal selam. Dalam hal ini, Korea sendiri masih bergantung pada sektor impor plat baja dari Jerman. *Roll* terhadap baja bisa saja dilakukan oleh PT. Krakatau Steel, namun material berupa plat baja masih harus diimpor" (Prasetyo, dkk, 2017: 99).

Terkait hal ini, LaksdaTNI (Purn) Rachmad Lubis berpendapat bahwa hambatan yang dimaksud adalah PT. Krakatau Steel belum mampu memproduksi bahan kapal selam berupa baja; kurangnya pendanaan;SDM dan teknologi yang belum memadai; dan payung hukum yang belum sepenuhnya didukung oleh pemerintah (Prasetyo, dkk, 2017). Ia berpendapat bahwa dalam proses kerjasama pembangunan dan pengembangan kapal selam DSME 209/1400, TOT tidak mampu berjalan dengan lancar dikarenakan pengkhususan SDM yang ditetapkan oleh Korea Selatan belum mampu dipenuhisehingga pengiriman personil mengalami hambatan.

Hasil analisis data di atas membuktikan evaluasi dalam pemenuhan tujuan keberlanjutan pembangunan kemandirian alutsista belum dapat dipenuhi.Selepas dari kerjasama Indonesia-Korea Selatan, keberlanjutan pembangunan alutsista akan merujuk pada pemahaman pengembangan keahlian industri pertahanan membangun kapal selam. Hal ini setidaknya disebabkan olehbeberapa hambatan seperti PT. Krakatau Steel belum mampu memproduksi bahan kapal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

selam berupa baja; kurangnya pendanaan; sertaSDM dan teknologi yang belum memadai (Prasetyo, dkk, 2017).

Tantangan Kebijakan Kerjasama

Pelaksanakan penelitian dan pengembangan rekayasa teknologi akan selalu sebanding pada dukungan finansial dari pemerintah.Konsep pola besar yang dipakai oleh KKIP dalam menperluas kemandirian industri pertahanan setidaknya diukur dari tiga kapasitas, salah satunya adalah kapasitas finansial atau kapasitas ekonomi nasional, maka keberhasilan industri pertahanan dalam mendapatkan keberhasilannya mencapai kemandiriansalah satunya ditentukan oleh kemampuan dukungan dana (Prasetyo, dkk, 2017). Dalam hal ini, dapat diintepresetasikan bahwa kualitas kekuatan militer dapat terbangun sesuai dengan kemempuan ekonomi.

Selain persoalan finansial, kebijakan pemerintah menjadi penentu atas kelangsungan pengembangan teknologi industri pertahanan untuk menuju kemandirian. Upaya kemandirian PT. PAL Indonesia sebagai industri strategis pertahanan nasional di bidang maritim juga harus diperhatikan oleh pemerintah sebagai pembuat kebijakanbaik dari sisi peraturan maupun perundang-undangan yang dapat digunakan sebagai payung hukummaupun dari sisi keputusandan penentuan rencanapembelian alutsista kedepan untuk dapat menguasai dan mengembangkan satu jenis yang sama dulu. Disini dibutuhkan konsistensi kebijakan dari pemerintah (Sulistijono, 2017).

Untuk mencapai kemandirian dalam memproduksi alutsista,sejauh ini pemerintah telah menetapkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan sebagai undang-undang yang mendukung upaya industri pertahanan dalam negeri. Sesuai dengan Pasal 3 UU RI No. 16 Tahun 2012 yang berbunyi: (1). Mewujudkan industri pertahanan yang profesional, efektif, efisien, terintegrasi, dan inovatif. (2). Mewujudkan kemandirian pemenuhan alat peralatan pertahanandan keamanan, dan yang terakhir. (3). Meningkatkan kemampuan memproduksi alat peralatan pertahanan dan keamanan, jasa pemeliharaan yang akan digunakan dalam rangka membangun kekuatan pertahanan dan keamanan yang andal(Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

Penetapan undang-undang tersebut didasari oleh adanya visi yang harus diterapkan untuk mencapai kesuksesan dan kemandirian industri pertahanan dalam negeri.Visi tersebut memuat semangat untuk mewujudkan kemampuan produksi secara mandiri alat peralatan pertahanan dan keamanan. Kemampuan industri pertahanan harus didukung oleh manajemen yang cakap serta mengandalkan sumber daya manusia yang mempunyai standar kapasitas dan kapabilitas tinggi. Hal ini dapat mendorong tercapainya kebutuhan teknologi alat peralatan pertahanan yang kebutuhannya selalu menyesuaikan perkembangan zaman (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

PT. PAL Indonesia hadir sebagai jawaban atas salah satu tuntutan dan tantangan Negara Kesatuan Reoublik Indonesia yang memiliki indusri strategis pertahanan dan keamanan. Namun demikian, sangat di sayangkan bahwa kemampuan PT. PAL Indonesia masih tergolong terbatas sehingga diperlukan usaha untuk melakukan peningkatan dan pemanfaatan industri pertahanan. Independensi pertahanan dan keamanan membutuhkan semangat dan koordinasi yang baik dari semua kalangan, serta harus didukung oleh kebijakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemerintah dalam pemberdayaan segenap kemampuan sumber daya nasionaltermasuk perangkat regulasi (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

Dengan adanya perangkat pengaturan yang jelas dan tegasserta wujud pembangunan sistem industri pertahanan yang teroganisir, efektif, dan efisien, maka pemberdayaan segenap kemampuan industri nasional untuk mendukung pemenuhan kebutuhan alat peralatan pertahanan dan keamanan dapat dimaksimalkan. Adanya dasar hukum tentang pelaksanaan sektor industriketananan nasional, seperti aturan dalam undang-undang mengenai industri pertahanan sejatinya dapat memperkuat serta mengoptimalkan industri supaya dapat mencapai independensi pemenuhan kebutuhan alat peralatan pertahanan dan keamanan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2012).

Tujuan, fungsi, dan ruang lingkup dari industri pertahanan diatur dalam Undang-Undang RI No. 16 Tahun 2012. Disamping itu, hal-hal yang diaturjuga bersangkutan dengan kelembagaan, Komite Kebijakan Industri Pertahanan (KKIP), tata industri pertahanan, dan hasil produk dari seluruh proses produksi yang dilakukan industri pertahanan yang dipasarkan.

SIMPULAN

Berdasar uraian di atas dapat ditarik simpulan sebagai berikut.

Pertama, kerjasama antara Indonesia dengan Korea Selatan dalam pengembangan kapal selam sebagai proyek alutsistaDSME-209/1400 *Submarine* (*Changbogo Class*) merupakan kebijakan untuk memperkuat visi pengadaan kapal selam Indonesia pada tahun 2024, serta meningkatkan kemampuan sumber daya manusia (SDM) terkait pembuatan kapal selam. Dengan demikian, kerjasama ini lebih dari sekedar pembelian alutsista semata, ia merupakan bagian dari kebijakan strategis Indonesia dalam mewujudkan kemandirian maritim di masa yang akan datang.

Kedua, kerjasama antara Indonesia dengan Korea Selatan mengedepankan skema alih teknologi untuk mendukung kemandirian dan kemajuan industri serupa di dalam negeri yang dipimpin pengembangannya oleh PT. PAL Indonesia. Namun demikian, penelitian ini menemukan adanya kendala dan tantangan yang dihadapi dalam peningkatan kapal selam tersebut, khususnya terkait dengan kemampuan PT. PAL Indonesia yang masih terbatas dalam pembuatan kapal selam DSME 209/1400. Keterbatasan tersebut dikarenakan: (1).Indonesia belum memiliki kemampuan dalam bidang rancang bangun kapal selam, serta masih kurang optimalnya fasilitas infrastruktur saranadan prasarana yang dimiliki oleh PT PAL Indonesiasendiri dalam kegiatan pemeliharaan, perbaikan, maupun pembuatan kapal selam; (2). Kemampuan sumber daya manusia yang dimiliki oleh PT. PAL Indonesia masih terbatas dan minim pengalaman dalam merancang kapal selam, begitu juga dalam kelemahan dalam menguasai teknologi terbaru.

Selanjutnya direkomendasikan hal sebagai berikut.

Pertama, Kementerian BUMN yang membawahi BUM, sebagai bahan pelaksanaan dan pengadaan infastruktur yang akan melaksanakan proses *transfer of technology*, hendaknya menginventarisir perusahan-perusahaan nasional yang bergerak pada sektor industri pertahanan. Hal ini dimaksudkan untuk mengantisipasi terhambatnya proses revitalisasi industri pertahanan yang belum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

siap untuk melaksanakan *transfer of technology*seperti yang tercermin dari PT. PAL Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Agussalim, D. & Alfadh, M. F. 2011. *"Kekayaan dan Supremasi Politik: Menguatnya Ancaman Konflik Terbuka dalam Gelimang Globalisasi".*Verity: *Jurnal Hubungan Internasional*,*3:5, 1-19.*

Badan Sarana Kementrian Pertahanan Republik Indonesia.2010. "Kebijakan Pertahanan Negara Tentang Minimum Essential Force Komponen Utama", diakses dari *https://www.kemhan.go.id/baranahan/2010/03/02/kebijakan-pertahanan-negara-tentang-minimum-essential-force-komponen-utama.html, pada 01 Januari 2019.*

Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. 2012. *Laporan Kunjungan Kerja Komis I DPR-RI Seoul*, Busan Republik Korea Selatan 26 Desember-30 Desember 2011.

Ginanjar, D. 2017. "Selamat Datang, Nagapasa! Kapal Selam Baru Milik Indonesia", *Jawa Pos,*diakses dari*https://www.jawapos.com/nasional/hankam/28/08/2017/selamat-datang-nagapasa-kapal-selam-baru-milik-indonesia/, pada 14Oktober 2019.*

Hyo-sik, L. 2016. "DSME launches 2nd submarine for Indonesia", *The Korea Times,*diakses dari*http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2016/10/123_216676.html, pada 8 Oktober 2019.*

Inspektorat Jenderal Kementrian Pertahanan Republik Indonesia. 2014."Peraturan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 Tentang Rencana Strategis Pertahanan Negara Tahun 2010-2014", diakses dari *https://www.kemhan.go.id/itjen/2012/08/14/peraturan-menteri-pertahanan-republik-indonesia-nomor-26-tahun-2012-tentang-rencana-strategis-pertahanan-negara-tahun-20102014.html, pada 28 Desember 2018.*

Jalo. 2015. "Changbogo, Siluman Penjaga Nusantara", diakses dari*https://jakartagreater.com/changbogo-siluman-penjaga-nusantara/, pada 28 Oktober 2018.*

Jannah,S.M., 2018, "RI-Korea Kerjasama Bikin Kapal Selam, Ini Progesnya", diakses dari *https://finanmce.detik.com/industri/d-4293714/RI-Korea-kerja-sama-bikin-kapal-selam-ini-progresnya, pada 12 November 2019*

Julaikah, N. 2014. "Ini alasan pemerintah beli kapal selam dari Korea Selatan", diakses dari *https://www.merdeka.com/uang/ini-alasan-pemerintah-beli-kapal-selam-dari-korea-selatan.html, pada 25 Oktober 2018.*

KBRI Seoul. (tanpa tahun). "Indonesia dan Korea Selatan selenggarakan joint commission meeting ke-2 untuk lebih perkokoh kerjasama bilateral", diakses dari *http://www.kbriseoul.kr/kbriseoul/index.php/id/2013-01-21-22-49-05/berita-terkini/544-indonesia-korea-selatan-selenggarakan-joint-commission-meeting-ke-2-untuk-lebih-perkokoh-kerjasama-bilateral, pada28 Oktober 2018.*

Meidiani, S. A. 2018. Kerjasama Indonesia - Korea Selatan dalam Industri Kapal Selam Indonesia Tahun 2011-2016". *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional,6:3, 1220.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ministry of Foreign Affairs of The Republic of Indonesia. (2014). *Letter of Intent on Co-development of a Fighter Jet Project between the Department of Defense of the Republic of Indonesia and the Defense Acquisition Program Administration of the Republic of Korea.*

Pramodhawardani, J. 2009. "Efisiensi Manajemen Alutsista", diakses dari *http://lipi.go.id/berita/efisiensi-manajemen-alutsista/4389, pada 2 Januari 2019.*

Prasetyo, T., Armawi, A., & Salim, D. A. 2017. "Evaluasi Kinerja KKIP Dalam Kerjasama Republik Indonesia-Korea Selatan Pada Pembangunan Kapal Selam Untuk Mendukung Ketahanan Alutsista TNI Angkatan Laut". *Jurnal Ketahanan Nasional, 23:1, 86-103.*

Puspen TNI. 2005. "PembinaanMental Merupakan Fungsi Komando", diakses dari *https://tni.mil.id/view-1416-pembinaan-mental-merupakan-fungsi-komando.html, pada 8 Januari 2019.*

Puspen TNI. 2007. "Validasi Organisasi Dan Revisi Doktrin TNI Telah Selesai", diakses dari *https://tni.mil.id/view-4526-validasi-organisasi-dan-revisi-doktrin-tni-telah-selesai.html, pada 9 Januari 2019.*

Rizanny, D. 2017. "Mengapa Indonesia perlu Kapal Selam Konvensional Jarak Jauh?", diakses dari, *http://maritimnews.com/2017/06/mengapa-indonesia-perlu-kapal-selam-konvensional-jarak-jauh/, pada 5 Juni 2019.*

Romansyah, B.S. 2015. "Kerjasama Jerman dan Indonesia dalam Hal Pembelian Senjata Milliter untuk Modernisasi Alutsista TNI". *Jom FISIP, 2:1 , 1.*

Rusman. 2018. "Pentingnya Minimum Essential Force (MEF) sebagai Strategi Kebijakan Pertahanan Indonesia", diakses dari *http://theglobal-review.com/pentingnya-minimum-essential-force-mef-sebagai-strategi-kebijakan-pertahanan-indonesia/, pada 5 Januari 2019.*

Saragih, R. 2013. "Minimum Essential Force TNI Tahap 2 (2015-2019)", diakses dari *http://jakartagreater.com/minimum-essential-force-tni-tahap-2-2015-2019/>, pada 3 Januari 2019.*

Schreer, Benjamin, 2013. *Moving beyond ambitions? Indonesia's military modernization.* Barton, Australia: ASPI.

Seung-Yoon, Y.2005. *40 Tahun (1966-2005) Hubungan Indonesia Korea Selatan.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Sisriadi. 2016. "Pengembangan Postur Perthanan Milliter Guna Mendukung Terwujudnya Poros Maritim Dunia". *Media Informasi Kementrian Pertahanan,*59:43, 7.

Sulistijono, R. K. 2017. "Kemandirian PT.PAL Indonesia (Persero) sebagai Industri Strategis Pertahanan Nasional dalam Pembuatan Kapal Selam Diesel Electrik Klas 209". *Jurnal Strategi Perang Semesta*,3:1, 25-39.

Supriatin. 2018. "Tahun Depan, Pemerintah Tambah Anggaran Alutsista Menjadi Rp 75 Trilliun", diakses dari *https://www.merdeka.com/peristiwa/tahun-depan-pemerintah-tambah-anggaran-alutsista-menjadi-rp-75-trilliun.html, pada 16 Januari 2019.*

Peraturan Perundangan

Undang-Undang No. 16 Tahun 2012 Tentang Industri Pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KONTEKS SEJARAH MARITIM INDONESIA DALAM NOVEL ARUS BALIK KAYA PEMOEDYA ANANTA TOER KAJIAN *NEW HISTORISM*

Kumaidi
SDN Kujung Kec. Widang Kab. Tuban
Jl. Masjid Jami' No.02 Desa Kujung
Pos-sel: kumaidi07@gmail.com
085730035228

Abstrak: *Karya sastra mempunyai struktur yang terjalin dari manusia dan kemasyakaratannya. Sehingga karya sastra lahir mencerminkan kondisi sosial masyarkat yang melingkupinya. Dalam perkembangannya, baik disiplin ilmu kesastraan juga menawarkan segala macam perspektif yang mampu membedah karya sastra dewasa ini. begitu juga Stepheend Greenblat yang menawarkan perspektif baru dengan pendekatan NewHistorism. Dalam kajian New Historism yang kan membedah kontteks sejarah dalam Novel Arus Balik karya Pramoedya Ananta Toer. Data yang akan diperoleh dalam Novel nanti berupa teks sejarah yang mendukung karya sastra itu lahir. Hasil dari penelitian yang menggunakan metode diskrptif kualitatif yang pada rumusan masalah yang pertama menunjukan bahwa, kemaritiman Indonesia mempunyai peranan yang sangat fital dalam mempertahankan suatu wilayah atau kekuasaan suatu Negara. Kemaritiman yang identik dengan laut merupakan salah satu sumber kehidupan bagi Negara seperti halnya Indonesia. laut juga mempunyai makna secara filosofis, yaitu dengan mendidik generasi dengan kekauatan laut serta mempunyai wawasan tentang kelautan yang bagi Indonesia laut lebih luas daripada darat.*

Kata kunci: *Sejarah Maritim Indonesia, Novel, New Historism*

Abstract: *The literary work has a structure woven from human and kemasyakaratannya. So that literary works were born reflect social conditions surrounding community. In the process, both literary disciplines also offer all kinds of perspectives able to dissect literature today. so also Stepheend Greenblat that offer a new perspective with the approach of New Historism. In a study of New Historism which dissects the history kontteks in Novel Reverse Flow works of Pramoedya Ananta Toer. The data will be obtained in a later novel in the form of a history text that supports the literature was born. Results of studies using qualitative methods diskrptif the formulation of the first to show that, maritime Indonesia has a very vital role in maintaining a region or a state authority. Maritime identical with the sea is a source of life for countries like Indonesia. Sea also has a philosophical meaning, that is by educating the next generation with sea and have insight into the Indonesian marine sea wider than the land.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keywords: *maritime history Indonesia, novel, new historism*

PENDAHULUAN

Karya sastra sebagai ilmu dan pengetahuan (Teuww, 1988:173), menyebutkan antara fakta dan rekaan. Salah satu cirikas karya sastra adalah rekaan yang bersifat imajinatif, pengarang memadukan antara fakta dan khayalan atau disebut *mimesis* dan *creatio.* Dari sinilah dibutuhkan penelitian, sehingga karya sastra akan nampak sebagai dokumen sosial yang sudah di bumbui oleh sang hero yang tidak terlepas dari konteks sosial sang pengarang dimana karya sastra dilahirkan dalam waktu tertentu. Dari sinilah (Teuww, 1988:173), juga menyebutkan bahwa karya sastra sebagai reaksi atas dinamika sosial yang melatarbelakangi lahirnya karya sastra atau ide kreatif dari pengarang.

Karya sastra terlahir tidak serta merta lahir begitu saja. Namun ada beberapa permaslahan yang melingkupi karya sastra itu lahir. Permasalahan baik sosial, budaya, maupun politik. Maka karya sastra pada zaman ini banyak karya-karya sastra yang mengandung unsur-unsur eks yang melingkupi pengarang. Melalui karya sastra inilah pengarang mengambil sikap dari konflik sosial yang berada dalam masyarakat tersebut (Faruk, 2012:93).

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini memfokuskan kajiannya pada sastra maritim Indonesia yang terdapat dalam novel arus balik karya Pramoedya Ananta Toer. Masalah tersebut akan dipahami dengan pendekatan *NewHistorism.* Hal yang mendasari memilih pendekatan tersebut, adanya unsur sejarah yang melingkupi karya Pramoedya yang cenderung pada sisi kemaritiman pada masa kerajaan Majapahit yang di sebut dengan Nusantara.

Bersadarkan paparan di atas, perlu adanya penelitian yang bertujuan untuk mendiskripsikan konteks sejarah maritim Indonesia dalam Novel Arus Balik karya Pramoedya Ananta Toer.

METODE

Rancangan penelitian pada karya sastra sangat beragam dan berbeda-beda. Jika dikaitkan dengan tujuan penelitian, ada dua macam penelitian. Yaitu, penelitia lapangan dan penelitian perpustakaan. Penelitian lapangan dilakukan dalam kaitannya dengan objek penelitian yang memanfaatkan kejadian langsung. Sedangkan untuk penelitian pustakaan dilakukan dalam kaitannya dengan objek dalam bentuk karya tertentu (Ratna, 2012:17).

Meskipun dalam penelitian ini, karya sastra sebagai objek penelitian, namun memiliki teori dan metode yang berbeda. Karya sastra sebagai objek penelitian, metode dan teori sebagai cara untuk meneliti. Dalam penelitian ini yang menjadi objek penelitian adalah karya sastra (novel) yang berjudul Arus Balik karya Pramoedya Ananta Toer dengan menggunakan metode atau pendekatan *New Historism*. Pendekatan *New Historism* (*Setephent Grenblatt)* termasuk dalam teori postrukturalisme (Barry, 2010:201).

Metode penelitian yang digunakan dalam kajian ini yakni dengan metode deskriptif kualitatif yang berusaha mendeskripsikan fenomena data berupa kata, frase, kalimat, atau wacana yang menggambarkan sejarah maritim Indonesia dalam perspektif *new historicism.*

Data dalam penelitian ini adalah karya sastra yang berupa novel, Novel yang berjudul *Arus Blaik* karya Pramoedya Ananta Toer. Buku sejarah yang selaras dengan sejarah yang melingkupi karya sastra tersebut. Beberapa jurnal penelitian yang telah ada. Buku-buku yang mengupas tentang

karya-karya Pramoedya. Dan ditujang dengan buku-buku tentang biografi Prmoedya.

Data dan sumber data dalam penelitian akan dikelompokakn sesuai dengan rumusan masalah. Data tentang sejarah kemaritiman Indonesia yang tertuang dalam tek novel Arus Balik karya Pramoedya dan teks-teks sejarah yang telah ada. Dan data yang terkait dengan rumusan masalah kedua tentang Budaya yang tertuang dalam teks novel Arus Balik Pramoedya Ananta toer.

Data berupa kata, frase, kalimat, dan satuan cerita yang diambil dari novel dan teks sejarah yang menjadi objek penelitian. Di samping itu juga dikumpulkan data yang berhubungan dengan novel arus balik dan sejarah. Data tersebut di catat dan diklasifikasi sesuai denagn informasi yang berhubungan dengan masalah peneliti (Ratna, 2012:66).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konteks Sejarah Maritim Indonesia

Pada bagian ini akan di jelaskan hal yang berkaitan langsung dengan sejarah kemaritiman Indonesia/Negara yang terdapat dalam teks sastra (novel). Semasa jayanya Majapahit, Nusantara mrupakan kesatuan maritim dan kejayaan laut terbesar di antara bangsa-bangsa di muka bumi. Pramoedya memaparkan maritim serta kekuatan laut yang menjadi tonggak kebesaran serta kesatuan sebuah kerajaan/Negara. Seperti kerajaan Majapahit, sejarah maritim yang dikembangkan sejak zaman Majapahit memiliki sejarah yang panjang terutama pada paulau jawa yang menjadi pusat kemaritiman Majapahit. luas wilayah jajahan Majapahit merupakan salah satu bukti atas kejayaan serta kemegahan yang dibangun oleh Majapahit melalui kekuatan luatnya.

Laut menjadi akses utama semenjak kerajaan Sriwijaya, Singosari, hingga Majapahit. Malalui jalur laut kerjaan mengembangkan sistem dagang serta laut menjadi akses utama dalam memperluas wilayah serta menjadi pertahanan bagi kerajaan. hal ini juga disampaikan oleh Pramoedya dalam novel arus balik yang mengambarkan kekeuatan maritim yang berada di pesisir laut Jawa. Teramsuk yang menjadi pusat setting dalam novel arus balik adalah Tuban.

Pelabuhan Tuban menjadi gerbang utama di pulau jawa. Dan pelabuhan di jawa timur pada abab ke XIII. Seperti yang di katakan oleh Soetopo dalam sejarah Tuban. Bahwa orang-orang kalau mau pergi ke jawa pasti kapal-kapal terdahulu bersandar pada bandar Tuban. Selain itu juga, Tuban menjadi andalan majapahit. Selain mepunyai bandar juga karena pasukan yang dimiliki oleh Tuban (Soeparmo, 1983:19).

Berdasarkan pendapat Soeparmo (1983) tersebut, dapat dipahami bahwa konteks sejarah kemaritiman Di Indonesia pada masa Kerajaan Majapahit tidak dapat dilepaskan dari pelabuhan-pelabuhan besar yang ada pada saat itu, terutama pelabuhan Tuban. Dengan perkataan lain, pelabuhan Tuban memiliki peran penting di dalam pengembangan perdagangan dan akses keluar masuk kerajaan Majapahit. Oleh karena itu, pelabuhan Tuban kerap dijadikan daerah perebutan kekuasaan, peperangan, dan kerusuhan.

Tuban adalah wilayah yang tidak pernah tentram. Wilayah yang rawan dengan konflik. Konflik baik diri sendiri maupun konflik dari luar. Berbagai konflik yang pernah terjadi di bumi perbatasan yang terletak di utara laut Jawa. Termasuk juga Tuban sebagia gerbang utama kerjaan Singgosari dan juga Majapahit. Tuban menjadi bandar serta kekuatan andalan Majapahit,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sehingga Tuban tidak hentinya-hentinya dirundung kekacauan.

Kota Tuban menjadi inti dari kekusaan Majapahit. Selain menjadi inti kerajaan Majaphit, Tuban juga menjadi pusat pertanahan kerjaan besar yang pernah ada Jawa ini. Jauh sebelum kerajaan Majapahit, salah satu bandar yang beada di Lao Sam juga pernah menjadi pusat orang-orang Tiongkok.

Pram mengambarkan kejayaan laut serta kerajaanya. Namun setelah pasca keruntuhan Majapahit, kegemilangan itu hanya sebatas angin yang lewat. Kondisi jawa serta lautnya mengalami perubahan yang segnifikan.

Perubahan yang di alami oleh pulau Jawa serta kerajaan yang berada di pesisir laut jawa, semkain terpuruk. Seperti cuplikan novel di atas. Hal ini juga di picu oleh jatuhnya Malaka sebagai kunci bandar seAsia Tengara ke Tangan Portugis. Tentang kejuatuhan Malaka juga tidak luput dari sebuah penghiatan seorang bandar Malaka yang bernama Sayid Habibullah Almasawa.

Jelas bagaimana Pramoedya menyebutkan atas buah dari pengkhianatan dari seseraorang syahbandar Malaka itu sendiri. Setelah Malaka jatuh, bnadar yang disebut sebagai bandar kunci Asia itu sekarang telah terjarah orang-orang peranggi.

Majapahit telah lama jatuh, manun intrik serta konflik baik dari dalam maupun luar juga tidak kunjung reda. Pembesar-pembesar jawa yang baerda di pesisir pulau jawa sudah luapa akan kekuatan laut yang begitur besar yang pernah dimiliki oleh Majapahit. Termasuk Tuban, kota yang telah di anugrai lima bandar besar justru malah sang Adipati tidak mau peduli dengan apa yang sudah dipunyai.

Bagaimana sikap seorang Bupati Tuban yang digambarkan oleh Pramoedya dalam novel ARB. Tuban pada waktu sudah menjadi sangat berbeda, begitu juga sang Adipati Arya Teja Tumenggung Wilwatikta. Ia tidak menghendaki Tuban menjadi kekaisaran benua seperti Majapahit dengan alasan terlalu banyak urusan.

Selain mengambarkan perdagangan yang dibagun di laut, Pramoedya juga menyebutkan betapa penting peranan laut bagi Nusantara Pramoedya menjelaskan bahwa bukan hanya tanah, seluruh alam diberikan oleh Allah pada manusia. Kalau orang tak tahu artinya alam. Inilah dia: semua-semua saja kecuali Allah sendiri. Tanah ini, jawa ini, kecil, lautnya besar. Barang siapa barang siapa kehilangan air, dia kehilangan tanah, barang siapa kehilangan laut dia kehiangan darat (Toer, 1995:223).

Jelas, bagaimana Pramoedya memberikan wacana tentang bumi dan laut. laut yang brperan sebagai sumber kehidupan. Namun, di zaman yang modren setelah pasca kemerdekaan, laut sudah tidak di nomer satuakan. Apalagi zaman orde baru, laut menjadi hal paling belakang dalam sistem pemeritahan. Laut hanya sebatas untuk transfortasi, wisata, dan untuk sebatas pencarian ikan bagi orang-orang pesisir.

Begitu juga kota Tuban, kota yang mempunyai laut yang membentang barat dan timur, serta bandar yang yang besar sekaligus sebagai kota yang memiliki bandar yang besar. Namun na'as, hal ini tidak di sadari oleh sang Adipatih Tuban. Di masa tuanya, ia ingin bertenga-tenang tanpa harus repot-repot memikirkan pertahanan di laut. juga tidak mau mengembangkan kekuatan laut. ia lebih memfokuskan pada perniagaan, dagang dan dagang.

Tuban, kota yang besar setelah majapahit, dengan kekutan gajahnya, kekutaan laut serta pasukan kataknya. Sehingga Tuban menjadi pusat perebutan dari dearah-daerah yang berada

disekitarnya termasuk orang-orang peranggi. Kerajaan yang terletak di seluruh pantai utara jawa, Demak, Tuban, Blambangan, Pjajaran, dan Semarang yang dulunya adalah daerah kekuasaan Majapahit, setelah paca kejatuhan Majaphit, daerah tersebut mulai mendirikan pemerintahan sendiri-sendiri dengan sultan, atau Adipati secara otokrasi. Dua kerajaan yang paling menonjol dalam permusuhan adalah Demak dan Tuban.Setelah Tuban sudah kehilangan kesatriaannya, muncul Demak yang menjadi negeri yang kuat pasca keruntuhan Majapahit. Selain itu juga, Demak juga menjadi kerajaan Islam yang pertama di bumi Jawa. Hingga Demak mampu merebut jepara dari kekuasaan Tuban itu.

Demak memperkuat wilayahnya dengan membuat certbang-cetbang, serta aramada kapal lebih banyak diciptakan. Dan mempeluas wilayahnya, seperti jepara yang dulunya adalah daerah kekuasaan Tuban sekarang menjadi daerah jarahan Demak. Semua itu adalah misi Demak untuk menyebarkan Agamanya.

Hal ini juga disampaikan Foucault, bahwa dalam rangka untuk melakukan tindakan represif itu, negara membangun tekonologi kuasa dalam rangka melakukan pendisiplinan tubuh warga negaranya. Penghukuman dalam konteks itu dipandang sebagai strategi yang efektif untuk melakukan penaklukan atas tubuh-tubuh warga negara itu. Bahkan, dalam konteks represivitas negara terhadap warga negara, negara tidak jarang berada dalam bangunan panoptikon, yakni melakukan seluruh daya untukmelakukan kontrol terhadap warga negaranya (Foucault, 1997:162).

Demak sudah membangun kekutan politiknya baik laut, daratnya. Demak sydah semakin kuat dimata Tuban. Dengan kehilagan satu wilayah yaitu Jepara beserta bandarnya. Tuban hanya mengimbangi tanpa ada balasan atau merebut kembali daerah kekuasaannya. Bahkan menurut Adipati perang tidak diperbolehkan Agama.

Ada yang menyalahkan Tuban yang jelas-jelas telah mengkhianati janji. Dalam pelayaran menuju jepara, ia kaji semua alasan yang didengarkan dan membenarkan semua. Tetapi juga membenarkan: Adipati Unus satu-satunya orang yang berani berusaha mempersatukan kekuatan melawan Portugis, dan berani melaksanakan peperangan. Kekalahan yang terjadi bukan kekalahan perang, tetapi kekalahan dalam mengatur kekuatan sendiri. Kemudian ia menyimpulkan: armada gaubungan semestinya tidak kalah (Toer, 1995:195).

Ketika sang Adipati Tuban mendengar peranggi menahklukan Malaka dan armada penjajah itu sering berkeliaran di laut Nusantara, sang Adipati menyimpan hasrat untuk berbaik-baik dengan peranggi, yang sangat mengigingkan remaph-rempah di gugusan pulau Jawa, terutama Maluku. Dalam pemikiran Adipati, pelabuhan bebas Tuban dapat disinggahi atau dapat dijadikan tempat bersandar untuk mengambil rempah-rempah dari Jawa. Dan urusan dangang dengan peranggi akan memberikan keuntungan besar bagi Tuban.

Demikian sang Adipati Tuban. Yang didorong kegairahan untuk menjalin hubungan dengan perangi, ia memutuskan untuk memecat syahbandar Tuban Iskaq Indrajit dan mengangkat Sayid Habibullah Almawasawa yang dapat menguasai bahasa Arab, peranggi, dan Senpanyol untuk memudahkan misi politik dan dagangnya. Iskaq Indrajit kecewa dan iri hati dengan keputusan Adipti. Kemudian oleh sang Adipati diberi kekuasaan untuk menjadi bupati di lima daerah pedalaman Tuban. Disinilah Ishak membangun dan meluaskan pengaruhnya dengan memperalat Islam.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Perubahan demi perubahan serta intrik politik , penghiatan, dan keirian hati menjadikan bumi Jawa terutama Tuban semakin terpuruk dengan datangnya orang asing, orang-orang peranggi. Hal yang menonjol adalah peralihan dari Hindu-Budha beralih ke agama Islam.

Meski Malaka sudah jatuh ke tangan portugis. Justru sang Adipati ingin membangun kerjasama dengan orang-orang pernggi. Hal ini juga di buktikan dalam penyerangan ke Malakan. Demak, Jepara dengan kekuatan armada laut serta pasukannya mendatangi Malaka untuk menyerang dan merebut kembali bandar yang kunci perdangangan Asia. Begitu juga Gususan tuban, yang dengan kesengajaan Adipati memberangkatkan pasukan dengan keterlembatan yang disengaja.

Sang Adipati Tuban telah dengan sengaja memperlambat keberangkatan untuk tidak menyertai perang di Malaka. Sebaliknya Jepara kini telah merampas gugusan Tuban, kapal dan anak buahnya dan prajuritnya, termasuk dirinya. Ia harus selamatkan gugugsan Tuban (Toer,1995:194).

Bagaimana sikap Sang Adipati yang denga sengaja memberangkatkan pasukan Tuban dengan keterlembatan. Jelas, misi politik Adipati serta ketidak senangan dengan peperangan. Hal ini juga dosebutkan oleh Pram dibawah ini.

Tuban sebaliknya, membiarkan dirinya mengulur-ngulur waktu untuk memperlihatkan diri untuk dapat memukul Demak dengan jalan lain dan cara lain. Ia pernah mendengar, sang Adipati tidak menyukai perang (Toer,1995:195).

Putikan di atas menyebutkn dimana sang Adipati telah bersikap serta tidak menghendaki adanya peperangan pada gugusan Tuban. Smentara Demak sudah bersiap untuk melakukan penyerangan ke Malaka.

Adipati Unus satu-satunya orang yang berani mempersatukan kekuatan melawan Portugis, dan berani melakukan penyerangan. Kekalahan yang terjadi bukan kekalahan perang, tetapi kekalahan dalam mengatur kekuatan sendiri. Kemudian ia menyimpulkan: armada gabungan itu semestinya tidak kalah. Ia mengaguk-ngaguk mengerti (Toer,1995:206).

Dipelaubuhan-pelabuhan itulah, terutama di Jeapara, dipersenjatai armada-armada yang beberapa kali dilancarkan oleh jawa dengan harapan bisa merebut kemabli Malaka . serangan di adakan pada tahun 1512-1513 dibawah pati Unus, yang menurut sumber-sumber Portugis naik sebuah kapal dengan ukuran yang besar sekali, lalu pada tahun 1551 dn 1574 atas hasutan Ratu Kalimayat yang giggih itu, yang menjadi ratu Jeapara selam seperempat abad lebih (Lombord,2008:54)

Betapa gagahnya pasukan Demak-Jepara yang berani mendatangi peranggi di selat Malaka. Dan berani berperang melawan kekuatan peranggi. Sejarah yang tidak pernah terungkap. Disini New Historism mengukapkan teks-teks kanon atau teks yang termarjinalkan oleh pusat atau teks sejarah yang baku. Sesuai dengan teori poststrukturalisme dengan metode dekontruksi atau pembongkaran teks-teks.

Pramoedya mengukapkan bagaimana perwatakan jawa, serta intrik politik para pembesar kerajaan yang berada di sepanjang pesir-pesisr laut utara Jawa. Semua tidak luput dari kepentingan-kepentingan pribadi yang menjadi dasar pertikaian para pembesar kerajaan pesisir utara. Pertikaian demi pertikaian terjadi, hingga lupa akan sebuah persatuan dalam mempertahankan pulau Jawa ini.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Demak juga membawa ancaman kepada Tuban pada saat pemerintahan Raden Patah. Walaupun Adipati Tuban mengirimkan anaknya, Raden Said alias sunan Klaijaga ke Demak untuk mempelajari agama Islam. Demak tetap saja menimbulkan ancaman. Dalam satu serangan, Jepara, sebuah kota pelabuhan dalam wolayah kekuasaan Tuban, berasil dikusai Demak. Di Jepara inilah, Adipati Unus, yang kemudian diangkat menjadi sultan Demak setelah kematian Raden Patah, membangun kekauata untuk membangun armada perang mnyerang peranggi di Malaka.

Perangi yang datang dari Atas Angin dan sudah bercokol di Malaka coba diserang tentara Demak di bawah pimpinan Adipati Unus. Tetapi malangnya Majapahit tidak tidak dapat mengatasi kehebatan meriam peranggi. Misi itu hancur, Adipati Unus mengalami luka parah dan di bawa pulang ke Demak dalam keadaan hampir mati. Misi serangan terhadap perangi ini coba dilanjutkan oleh Wiranggaleng selepas kematian Adipati Unus. Tetapi teknologi senjata perangi yang lebih unggul dibandingkan dengan senjata pribumi Nusantara yang masih kuno, menyebabkan misi itu kembali mengalami kegagalan. Disana, Pramoedya menegaskan, bahwa pribumi, yaitu jawa dan Malaka kalah oleh kekuasaan asing. Dia memaparkan sebagai berikut.

"untuk kedua kali aku bilang, aku tetap dibelakangmu, kang. Katakan semua padaku. Aku tahu aku kalah untuk kedua kalinya untuk merebut Malaka. Semua orang tahu. Katakanlah, curahkan semua duka citamu kang."

Lama Wiranggaleng tak bicara, lambat: berat, sepatah-patah:

"hampir-hampir aku tak dapat menahan perasaanku, pada. Aku hanya si anak desa yang tersasr ketempat yang belum tujuannya. Hampir lima belas tahun yang lalu semestinya peranggi telah terusir dari sini. Sekarang mereka lebih kuat. Kita lebih lemah, pada. Tak ada nama yang begitu terbenci dalam hidupku yang satu itu: Trenggono, sultan Demak. Ia telah menjerumuskan Jawa dalm peperangan melawan yang bukan musuh. Dan membiarkan musuh semakin kuat begini. Ia telah terhamba orang-orang serumah sendiri sedang diluarnya orang telah merampas dan mengusai sumber kehidupan (Toer,1995:639).

Pramoedya kekalahan pribumi bersaal dari dari kelemahan sendiri. Salah satu kelemahan adalah perselisihan dasar lama dengan dasr baru. Dia menjelaskan sang Adipati Tuban menghendaki dasar-dasar lama tidak berubah, ragu-ragu terhadap yang baru, sedangkan yang lama terus menerus mendesak. Yang lama denga segala keuntungan dan keamanannya tidak bisa dipertahankan sambil menerima keuntungan tambahan dari yang baru, dan itu yang Gusti Adipati tidak bisa terima.

"kita masih dapat mengingatkan betapa mengirimkan gugusan pasukan laut kejepara dengan waktu yang sengaja ditidaktepatkan. Penyerangan atas Malaka gagal, hancur, hancur, kalah. Kita semua mendapatkan malu. Apapun yang telah diperbuat Demak terhadap Tuban, Adipati Jepara benar, sang Adipati melepaskan guusan Tuban untuk memberikan pukulan berliapat atas Demak, tetapi Tuban sendiri yang rugi. Malaka tidak jatuh, peranggi tetap berdiri, dan bandar Tuban seperti bandar-bandar lain diseluruh Jawa (Toer,1995:320).

Pramoedya sangat keberatan terjadinya arus balik, dari selatan ke utara. Dan sekarang berbalik dari utara ke selatan. Hakikat ini do gambarkan dalam novel sebagai berikut.

Sekarang makin lama makin sedikit kapal-kapal jawa berlayar ke utara, ke atas angin, ke Campa ataupun ketiongkok. Kapal dari selatan mulai tipis. Sebaliknya arus utara semakin deras, membawa barang-barang baru, pikiran-pikiran baru. Juga ke Tuban (Toer, 1995:23).Hal itu juga disebutkan Denys Lombard, tindakan itu menunjukan kepercayaan China terhadap sekutunya dan sekaligus peran Jawa (Majapahit) sebagai pusat persimpangan jaringan niaga Asia (Lombard, 2005:41).Ada sebuah gambaran bahwa Malaka sebagai pusat bandar dari negara-negara sebrang, sampaidengan Majapahit yang telah memparkasai tongak jaringan atas bangsa-bangsa. Malaka sebagai peran yang sangat penting dalam perdangangan maritim Asia Tenggara. Ada beberapa jaringan niaga yang telah dibangun pada abab ke 16 oleh selat Malaka. *Tome Pire* yang pernah tinggal di malaka pada tahun 1512-1515 mendiskripsikan 10 trayek pelayaran yang menghubungkan dan dihubungkan oleh Malaka pada abad ke-16, sebagai komoditi dagangnya,

1. Malaka-pantai timur sumatra: emas, kapur barus, lada, sutra, damar, dan hasil hutan lainya, madu, lilin, tir belerang, besi, kapas, rotan, serta bahan-bahan pangan lainnya dan budak. Hasil-hasil itu di tukar dengan tekstil india. Jung-jung perdagangan juga dibeli di malaka oleh para pedagang dari beberapa daerah.
2. Malaka-Sunda (jawa Barat); lada asam jawa, budak, emas, dan bahan-bahan perdagangan lainnya. Hasinya ditukar dengan tekstil india, pinang, air mawar, dan sebgainya.
3. Malaka-Jawa Tengah dan Jawa Timur; beras dan bahan-bahan pangan lainnya, lada, dan tekstil yang dimanfaatkan sebagai barang dagangan yang lebih jauh ke Timur. Hasil-hasil ini di tukar dengan tekstil india yang baik mutunya dan barang-barang China.
4. Jawa Barat-pantai Barat Sumatra; hasil yang dengan hasil dari pantai timur Sumatra dan kuda dikapalkan ke Jawa Barat. Terjadi pula perdangan secara langsung dengan para pedagang Gujarat yang membawa tekstil.
5. Jawa Tengah dan Jawa Timur-Sumatra Selatan; kapas, madu, lilin, tir, rotan, lada, dan emas di kapalkan ke Jawa.
6. Jawa-Bali, lombbok, Sumbawa; bahan-bahan pangan, tekstil kasar, budak, dan kuda. Hasil-hasil ini ditukarkan dengan dengan tekstil kasar jawa.
7. Bali, Lombok, Sumbawa-Timor; kayu cendana dari daerah-daerah timor dn snba ditukarkan dengan tekstil kasar india dn jawa.
8. Timor, Sumba-Maluku; pala, cengkeh, dan bunga pala dari maluku ditukarkan dengan tekstil kasar Sunbawa, mata uang jawa, dan perhiasan india.
9. Jawa dan Malaka-Kalimantan selatan; bahan-bahan pangan, intan, emas, dan kapur barus ditukarkan dengan testil india.
10. Sulawesi selatan-Malaka, jawa barat, brunei, Siam, Semenjung Malaya; budak, beras, dan emas dari makasar dutukarkan lansung oleh orang-orang Bugis dengan tekstil India, damar, dan sebagainya, Ricklefs dalam (Hamid, 2015:96-97).

Sistem perdangan tersebut duhubungakn di Malaka dengan jalur-jalur yang membentang: ke Barat sampai India, Persia, Arab, Syiria, Afrika Timur, dan laut Tengah: ke utara sampai Siam dam Pegu: ke timur sampai China dan mungkin Jepang. Ini merupakan sistem perdangangan yang paling besar di dunia

pada amannya. Dua tempat yang paling penting adalah Gujarat(india barat laut) dan Malaka. Rempah-rempah merupakan komoditi utama, kemudian tekstil India dan beras Jawa (Abdrahman Hamid, 2015:97).Selain itu juga Pramoedya mengangap laut lebih penting peranannya dari pada darat bagi Nusantara. Dia juga menkelaskan bahwa hanya tanah, seluruh alam diserahkan oleh Allah pada manusia. Kalau orang tidak tau artunya alam, inilah dia.Semua-semua saja kecuali Allah sendiri. Tanah ini, Jawa ini, kecil, lautnya besar. Barang siapa kehiangan air, dia kehilangan tanah, barang siapa kehilangan laut dia kehilangan darat (Toer,1995:223).Pada awal abad ke 16, kekautan pemersatu kerajaan Majapahit telah patah. Para gubenur pesisir telah memungungi Majapahit, sehingga runtuh dan berdiri sendiri-sendiri, jadi raja-raja kecil, tanpa ada yang berani mengangakat diri jadi kaisar. Juga bupati Tuban sang Adipati Arya Teja Tumenggung Wilwatikta. Orang tua hanya berbisik-bisik berani membicarakan dengan sesama tua, tak lain dari sang Adipati juga yang memprakarsai dan memimpin persekutuan rahasia ini, Majapahit jatuh.

Majaphait telah lama jatuh, disewrang olej baa tentara Demak, yang dalam peperangan disemangatai oeh pidato-pidoato sunan kudus yang menaykinkan (Lombord,2008:57).

Dalam pada itu Pramoedya memperlihatkan kesannya yang negatif terhadap orang-orang asing, khususnya orang kulit putih yang selalu berbuat jahat. Pramoedya menagakatakan.

Wiranggaleng untuk pertama kali orang kulit putih dari dekat pada waktu dia ikut iring-iringan orang asing terhapadap sang Adipati. Tokoh ini mengaggap bahwa muka mereka kemerah-merahan seperti jambu bol, langkahnya panjang-panjang dan tetap tegap, bebas bicara dengan yang lain. Sehingga dia tak tau pasti mana kepala dan mana bawahan. Mereka tidak melakukan sembah menyembah. Seluruh badan dari leher sampai muka dari pergelangan tangan sampai jari-jari terbuka. Semua tertutup dan keringat nampak membasahi pungung mereka . sebentar-sebentar menyeka keringat lehar dengan sepotong kain, kemudian memasukannya kedalam saku baju. Dan mereka bicara satu pada yang lain nampak tak mengindahkan orang selebihnya (Toer,1995:211)

Pesan Pramoedya pada novel ini, adalah mencoba memberi penyadaran tentang masa depan bangsa yang cerah. Menurut hemat penulis, waktu itu hanya ada dua kerajaan, yaitu kaisar tiongkok di utara dan Raja Majapahit di selatan yang begitu besar perhatiannya pada nasib bangsa sendiri. Oleh karena itu, dia menaruh perhatian terhadap nasip bangsa sendiri. Oleh karena itu, dia menaruh perhatian terhadap masa depan keturunannya, yang dipaparka sebagai berikut.

Makin malam makin riuh pergolakan dalam dirinya. Bukan bayangan yang memburu-buru, bukan rusa bukan kijang, tapi tanya dan duga yang tiada putus-putusnya. Bagaimana mereka jadinya dalam sepeuluh tahun mendatang? Apakah serba kebalikan daripada impian Rama Cluring impianku pribadi? Bagaimana bakalnya nasib Gelar dan Kumbang? Apakh mereka akan lebih buta dan lebih tidak berdaya, tidak berkemampuan, daripada aku? Apakah meeka hanya akan jadi korban kesia-sian raja-raja yang dungu? (Toer,1995:516)

Harapan dan semangat untuk memajukan bangsa sendiri penting sekali bagi Pramoedya yang selama ini beranggapan bahwa tidak ada tanda-tanda kebesaran dan kejayaan yang dapat dipanggil dari gua garba masa depan, dan

memikirkan bahwa yang ada hanyalah kekosongan yang menganga, bolong dan melompong.

Sebagaimana yang telah ditulis dalam sejarah, kaerajaan Demak dilukiskan sebagai kerajaan yang kokoh dan kuat daripada Banten. Banten sidah jatuh kedalam keauasaan Demak. Pada zaman itu, yaitu awal abad ke 16, kerajaan Demak sudah memeluk agama islam secara keseluruhan, sedangkan kerajaa Tuban hanya setengah negeri islam. Sehubungan kedatangan islam ke tanah rantau Jawa, peranan yang mainkan oleh beberapa orang Arab disentuh oleh Pramoedya. Secara kebetulan atau tidak, juga dingatkan pada sifat yang kurang jujur dari beberapa orang arab. Misalnya mantan Syahbandar Malaka sebelum kerajaan itu jatuh ke dalam tangan orang peranggi, dikatakan menipu Sultan Mahmud dan lari dari kota itu sampai ke pulau Jawa dengan berbagai nama samaran. Perilaku itu seperti tidak disukai oleh orang Jawa, sehingga ia digambarkan sebagai si cerewet. Selain iu juga, salah satu pendapat yang sering diutarakan ialah bahwa orang arab tampaknya terlalu dekat denag orang peringgi dan tidak mementingkan orang jawa.

Dalam Novel Arus Balik, Bagiamana Pramoedya mengambarkan sistem kemaritiman yang digunakan oleh kerajaan-kerajaan besar seperti halnya Majapahit. Pramoedya dalam gelombang maritim juga mengambarkan dalam Novelnya yang berlatar abad ke 16 itu dengan gambaran perwatakan-perwatakan baik dari Jawa, Arab, China, dan Eropa. Segala macam peralihan kebudayaan yang telah melingkupi Bumi Jawa Nusantara ini. maka dari situlah bahwa karya sastra merupakan dokumen sosial yang telah di gambarkan oleh Pramoedya Ananta Toer.

DAFTAR PUSTAKA

Barry, Peter. 2010. *Pengantar Komprehensif, Teori satar dan Budaya.* Yogyakarta. Penerbit Jalasutra

Foucault. 2011. *Pengetahuan dan Metode.* Penerbit. Jalasutra.

Hamid. 2015. *Sejarah maritim Indonesia.* penerbit. Ombak.

Hun. 2011. *Melacak jejak Indonesia.* Anggota IKAPI. Penerbit PT Gramedia Pusataka Utama.

Lombord. 2008. Nusa Jawa: *Silang Budaya.* Jilid 2. Alih Bahasa: Winarsih Partaningrat Arifin. Rahayu S. Hidayat. Penebit PT. Gramidia Pustaka Utama.

Nyoman. 2010. *Sastra dan Cultural Studies Resepsi Fiksi dan Fakta.* penerbit. Pustaka Pelajar.

R. Soeparmo. *Catatan sejarah 700 Tahun Tuban.* Perpustakaan Tuban.

Teeuw. 2003. *Sastera dan Ilmu sastera.* Penerbit PT Dunia Pistaka Jaya

Toer. 2002. *Arus Balik.* Penerbit Hastra Mitra

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MARITIME DIPLOMACY SEBAGAI STRATEGI PEMBANGUNAN KEAMANAN MARITIM INDONESIA

Muhammad Harry Riana Nugraha dan Arfin Sudirman
Alumnus Diplomasi Pertahanan Universitas Pertahanan Indonesia dan Dosen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran
E-mail: arfinsudirman@gmail.com

ABSTRAK

Kondisi alamiah geografis Indonesia yang dikategorikan sebagai maritim seharusnya menjadi nilai tambah bagi diplomasi Indonesia terutama untuk kepentingan pembangunan Indonesia. Sehingga secara geokultur, seharusnya Diplomasi Maritim menjadi salah satu pilar utama dalam pembangunan keamanan maritim di Indonesia termasuk penggunaan diplomasi maritim dalam merespon terhadap gangguan keamanan, sehingga secara berangsur kapabilitas pertahanan akan terbangun. Artikel ini akan mengulas pentingnya menata sektor maritim Indonesia pada visi Global Maritime Fulcrum (GMF) dengan melihat kekuatan dan kelemahan kapabilitas TNI AL sebagai salah satu instrumen diplomasi Maritim menuju pembangunan keamanan maritime Indonesia. Artikel ini juga berargumen bahwasanya hal terpenting yang perlu menjadi prioritas Diplomasi Maritim Indonesia adalah mampu menjamin keamanan maritim bagi stakeholders di kawasan regional dan global. Indonesia perlu melakukan penataan dan promosi terhadap pelabuhan perdagangan yang sudah dimiliki, yaitu di Jakarta dan Surabaya serta pelabuhan lainnya sebagai salah satu simpul maritim global yang prospek. Meningkatkan pengamanan dan keamanan sehingga berbagai kerja sama akan terus berlangsung dan bisa mendatangkan keuntungan bagi Indonesia.

Kata Kunci: Diplomasi Maritim, Keamanan Maritim, Global Maritime Fulcrum (GMF), TNI AL

MARITIME DIPLOMACY AS A STRATEGY DEVELOPING MARITIME S ECURITY IN INDONESIA

ABSTRACT

Indonesia's geographical conditions that sourrounded by ocean should be considered as an added value for maritime diplomacy for the sake of the development of Indonesia. Therefore, in terms of geoculture, Maritime Diplomacy should be taken into account as one of the main pillars to build maritime security in Indonesia including the use of maritime diplomacy in response to security threats, so that the defense capabilities will be gradually improved. This article will examine the importance of organizing Indonesia's maritime sector regarding the vision of the Global Maritime Fulcrum (GMF) in order to see the strengths and weaknesses of Indonesian Navy's capabilities as an instrument of Indonesia's Maritime diplomacy to support the development of maritime security. This article also argued that the most important in Indonesia's Maritime Diplomacy is that Indonesia is capable to guarantee maritime security for all stakeholders regionally and globally. Indonesia needs to improve management and expand promotion for all trading ports available, namely Jakarta and Surabaya as well as other ports as a hub of global maritime prospects. By enhancing maritime safety and security, various international cooperation will be maintained and profitable for Indonesia.

Keywords: *Maritime Diplomacy, Maritime Security, Maritime Fulcrum Global (GMF), Indonesian Navy*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Sektor maritim Indonesia dalam kalkulasi ekonomi berdampak pada arus lintas perdagangan dunia dengan nilai kontribusi USD40 milyar. Akibat kejahatan berupa pencurian ikan ilegal dan sejumlah kerugian lainnya di wilayah perairan Indonesia secara tidak langsung berpotensi mengalami kerugian USD24 milyar per tahunnya. Dengan demikian, diharapkan kemajuan berupa keamanan sektor maritim Indonesia akan mendukung terhadap ekonomi nasional, sehingga mampu menguatkan keamanan dan pertahanan negara.

Berbagai kegiatan perdagangan internasional dipengaruhi dinamika pertumbuhan ekonomi dunia di antaranya terlihat dengan peningkatan armada kapal yang berlayar melalui Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok melalui ALKI I, II dan III. Data menunjukkan bahwa jumlah kapal yang melalui Selat Malaka sejak tahun 1999-2008 meningkat sebanyak 74 persen dan data dari Kementerian Pertahanan memprediksikan akan ada 114.000 kapal yang menggunakan wilayah Selat Malaka pada tahun 2020 (Sheldon, 2010: 3). Kepulauan Indonesia dengan kekayaan maritimnya dan kepentingan maritim yang diusung pada periode pemerintahan Joko Widodo, yaitu *Global Maritime Fulcrum (GMF*) akan menjadi daya tarik bagi dunia internasional karena pertumbuhan ekonomi terbesar salah satunya berasal dari sektor maritim. Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Makasar, dan Selat Lombok bukan saja merupakan tiga jalur utama pelayaran di Asia Tenggara, tetapi juga merupakan jalur pelayaran vital bagi dunia (Noivong, 2011: 14). Berdasarkan hal tersebut, sektor maritim mempunyai efek besar terhadap kesejahteraan dan keamanan, sehingga akan mendukung kestabilan pasar global melalui perdagangan berbagai komoditi pada jalur laut tersebut.

Trend terbaru dari globalisasi adalah adanya kompetisi sumber daya, pertumbuhan penduduk dan perubahan iklim. Maka Indonesia perlu merubah sektor kemaritiman dari satu keterhubungan kepada berbagai keterhubungan dengan membangun infrastruktur baru untuk mendukung pertumbuhan bisnis Indonesia yang diharapkan dapat berdampak pada segi keamanan dan kesejahteraan negara. Bagi negara adidaya, seperti Amerika Serikat, kepentingan terhadap Selat Sunda, antara lain, adalah untuk mobilisasi armada militer dari dan menuju Laut China Selatan. Selain itu, 66% kargo perdagangan LNG di dunia dengan total nilai US$5,2 trilliun per tahun melewati Laut Tiongkok Selatan. Sebanyak US$1,2 trilliun diantaranya terkait langsung dengan kepentingan AS akan kebutuhan energi. Kepentingan Amerika Serikat juga tidak jauh dari orientasi *Freedom of the sea and freedom of navigation* menjadi prinsip utama armada laut Amerika Serikat (Hume, 2009: 26). Langkah Amerika Serikat tersebut, terlihat adanya penggunaan diplomasi maritim sebagai instrumen penting dalam mencapai kepentingannnya. Sebagai sebuah negara, Indonesia juga perlu melihat kapada dunia yang lebih luas untuk membentuk dan memberikan pengaruh pada lingkungan internasional, melalui penggunaan diplomasi maritim. Strategi ini menjelaskan bagaimana mengorganisasikan kapabilitas nasional yang dimiliki, diarahkan dan ditujukan pada isu keamanan maritim secara domestik dan global, serta diproyeksikan pada peningkatan kemampuan untuk menguasai sektor maritim global. Dengan demikian secara jangka panjang akan efisien dalam menggunakan dan menyediakan berbagai sumber daya guna kepentingan nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim adalah istilah yang berlaku untuk berbagai macam kegiatan di wilayah maritim atau perairan dalam hal ini gugus tugas utamanya ada pada Angkatan Laut suatu negara berdaulat. Pada masa damai diplomasi maritim ini dilakukan untuk mempengaruhi perilaku dari negara lain dalam konteks interaksi dan transaksi yang terjadi di wilayah perairan. Hal lain juga disebutkan bahwa diplomasi maritim disamakan dengan diplomasi angkatan laut. Tetapi, disisi lain, penggunaan atau ancaman Angkatan Laut terbatas oleh pemerintah, dari suatu tindakan perang, untuk menjamin keuntungan atau mencegah kerugian. Diplomasi maritim merupakan bentuk penggunaan kekuatan angkatan laut yang terbatas dalam spektrum yang bergerak dari pelabuhan kunjungan oleh kapal perang kepada kebebasan navigasi latihan di laut dan kegiatan di sekitar pesisir pantai. Tindakan ini dapat dikategorikan sebagai diplomasi koersif yang menggunakan Angkatan Laut untuk mengirim sinyal niat, dukungan dan perhatian, atau untuk memaksa perubahan dalam perilaku negara lain.

Tidak ada definisi khusus dari diplomasi maritim, yang jelas adalah diplomasi maritim tidak sama dengan *Gun Boat Diplomacy* atau diplomasi kapal perang dan *Naval Diplomacy*. Hal ini berbanding terbalik dengan pernyataan berikut: *'Gun Boat diplomacy is the overt display, demonstration, threat or use of limited sea based force by state or non-state actor designed to coerce an opponent to further a political goal, often unstead, by compellence or detterence'*. (Sir James Cable dalam Griffin, 2005 :109).

Berdasarkan pengertian di atas, seringkali ancaman atau penggunaan kekerasan berbasis laut terbatas oleh negara atau aktor non negara yang dirancang untuk memaksa lawan untuk memajukan tujuan politik. Diplomasi maritim, mengharuskan angkatan laut, *coast guard* dan semua kekuatan laut adalah alat negara yang dapat digunakan untuk kepentingan operasi maritim dan diplomasi maritim.

Diplomasi maritim ditujukan untuk keperluan penggetar negara lain atau *deterrence*, yang bisa dipahami sebagai penggunaan ancaman oleh salah satu pihak penangkalan dalam konteks strategi militer untuk meyakinkan pihak lain dalam menahan dan menangkal berbagai upaya tindakan (Butler, 2005: 20-22). Ancaman berfungsi sebagai pencegah yang meyakinkan target agar tidak melaksanakan tindakan yang akan mereka lakukan karena biaya dan kerugian yang akan ditimbulkannya. Dalam konteks keamanan internasional, efek *deterrence* umumnya mengacu pada ancaman pembalasan militer yang diarahkan untuk mencegah negara lain untuk melakukan kegiatan yang dapat merugikan negara yang melakukan kebijakan *deterrence* tersebut dan umumnya terbatas pada penggunaan senjata nuklir (perspektif Perang Dingin). Oleh Karena itu, perlu adanya pelaksanaan konsep poros maritim yang mendahulukan implementasi kedaulatan di laut dan penyelesaian batas-batas laut serta penguatan pertahanan di laut dan memastikan efek *deterrence* berjalan sebagaimana semestinya.

Pada konteks indonesia yang memiliki dan mengusung kebijakan poros maritim sangat ideal untuk dikembangkan sekaligus peletakkan dasar diplomasi maritim yang ditujukkan pada dunia internasional. Oleh karenanya selaras dengan uraian di atas, Indonesia memerlukan infrastruktur dan penyiapan berbagai perangkat yang terlibat dalam pelaksanaan diplomasi maritim pada konteks poros maritim dunia dengan melihat juga pengertian Keamanan Maritim secara umum.

Konsep Keamanan Maritim

Munculnya isu keamanan maritim diawali dengan fungsi wilayah perairan yang semakin strategis bagi kepentingan negara-negara di dunia. Menurut Susanto dan Munaf (2014: 48-50), wilayah maritim merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi global, sehingga menjadikan keamanan maritim isu krusial bagi banyak negara di dunia. Stabilitas keamanan maritim sangat diperlukan seluruh negara di dunia dalam rangka menjaga kepentingan nasional bangsa yang berdampak pada pembangunan nasional.

Keamanan maritim merupakan sebagian kecil dari keamanan nasional, sehingga praktek keamanan nasional suatu negara menentukan bagaimana praktek keamanan maritim dalam kebijakan nasional (Octavian & Yulianto, 2014: 159-160). Menurut Makmur Keliat (2009: 118), kendati dewasa ini masalah keamanan maritim sedang diperbincangkan banyak pihak, belum ada satupun pihak yang mencetuskan definisi utuh dari keamanan maritim karena masalah ini dinilai terlalu sensitif khususnya dalam hal batas laut suatu negara. Menurut Roell et.al (2013: 2) sekalipun konsep keamanan maritim belum rigid, namun perlu dibedakan antara keamanan maritim dengan keselamatan maritim, yaitu keamanan maritim sifatnya merujuk pada tindakan yang sifatnya preventif dan responsif untuk melindungi wilayah maritim suatu negara dari ancaman terhadap keamanan maupun tindak pelanggaran hukum lainnya, sedangkan keselamatan maritim menekankan pada mencegah/mengurangi dampak dari kecelakaan/bencana alam. Seperti yang dikemukakan Roell sebagai berikut: *"Maritime Security…which has no clear definitions when it comes to Maritime Security Operations……no universal legal or agreed definition due to the fact that it is a broad topic, covering many policy sectors"* (Roell et al, 2013: 2)

Konsep keamanan maritim berada di antara kerangka keamanan tradisional dan non-

tradisional. Berdasarkan kerangka keamanan tradisional, pelanggaran terhadap keamanan maritim dianggap mengancam kedaulatan dan identitas negara, sedangkan kerangka non-tradisional cenderung memperluas bentang keamanan dari objek acuan sehingga masalah-masalah keamanan yang dikaji lebih dari sekedar ancaman terhadap kedaulatan dan identitas negara, seperti Suku Agama Ras dan Antargolongan (SARA), ekonomi, migrasi, lingkungan hidup, serta sumber daya. Bahkan menurut Timothy D. Hoyt dalam Keliat (2009: 113), fokus kepedulian keamanan non-tradisional harus dialihkan dari negara menjadi kelompok atau individu dengan isu-isu yang bersifat non-militer seperti keamanan ekonomi, lingkungan, politik, termasuk keamanan maritim.

Perkembangan Konsep Keamanan Maritim

Konsep keamanan maritim berawal dari resolusi majelis umum PBB yaitu *Informal Consultative Process* (ICP) yang mengeluarkan dokumen-dokumen mengenai ancaman terhadap perdamaian dan keamanan internasional yang datang dari laut berupa praktek kegiatan ilegal seperti perdagangan gelap narkotika, migrasi ilegal, serta kejahatan terorganisir (ICP PBB, 2001: 2). Menurut Geoffrey Till dalam Keliat (2009: 115), keamanan maritim merupakan sebuah istilah baru yang ruang lingkupnya tidak lagi membahas hal-hal yang bersifat tradisional seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan menjaga ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi, dan aspek penting dalam lingkungan hidup.

Namun semenjak peristiwa 9/11, komunitas maritim internasional meninjau kembali hukum tentang keamanan di laut: International Convention of Safety of Life at Sea (SOLAS) untuk melindungi pelabuhan dan kapal di seluruh dunia dari ancaman terorisme. Berdasarkan konvensi tersebut terciptalah International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) serta amandemen SOLAS 74 yang menjadi standar keamanan di industri maritim untuk mencegah tindak kejahatan di laut seperti pembajakan, penyanderaan, penyelundupan, penyalahgunaan fungsi kapal serta perusakkan kargo (IMO, 2015)[1].

[1] IMO. 2015. "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974", diakses dari http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2c-1974.aspx pada 28 Oktober 2015

Pada pertemuan ICP tahun 2002, masih belum ditemukan definisi yang rigid mengenai konsep keamanan maritim, namun untuk pertama kalinya dicetuskan istilah keamanan dan keselamatan maritim yang harus menjadi salah satu prioritas dan segala kejahatan yang terjadi di laut merupakan ancaman yang serius. Dalam dokumen ini juga menyertakan peran serta aktor non-negara seperti organisasi maritim internasional (IMO).

Pada pertemuan ICP tahun 2005, disebutkan bahwa "negara-negara harus bertindak secara ketat sesuai dengan hukum laut internasional dan menghindarkan penerapan kebijakan-kebijakan unilateral apapun yang bertentangan dengan norma-norma hukum yang ada yang berasal dari UNCLOS". Kemudian pada tahun 2006, keamanan maritim menjadi salah satu dari empat isu utama pertemuan ICP, pada saat ini pembahasan tentang isu-isu keamanan maritim lebih terfokus, namun demikian, definisi keamanan maritim belum dapat ditetapkan, yang ada hanya kesepakatan mengenai komponen ancaman yang dianggap membahayakan keamanan maritim, yaitu (The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63):

1. Tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*)
2. Pembajakan dan perampokan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships)*
3. lalu lintas obat terlarang dan narkrotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*).

Menurut McNicholas (2008: 1-2), keamanan maritim adalah langkah-langkah yang diambil oleh pemilik, operator, administrator kapal, fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, serta organisasi kelautan untuk melindungi wilayah laut dari pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian, dan gangguan lainnya. Kesulitan dalam merumuskan konsep keamanan maritim dapat dikatakan terjadi karena menghindari tindakan *pre-emptive* terhadap forum-forum keamanan maritim yang berada di luar mekanisme PBB, keinginan pemisahan konsep keamanan maritim dengan keselamatan maritim, serta definisi keamanan maritim yang kaku mengakibatkan berkurangnya otoritas keamanan nasional dalam pengelolaan laut. Hal ini berarti keamanan maritim tidak hanya berfokus pada aksi militer (gencatan senjata) saja, tetapi juga aktivitas perikanan, pencemaran laut yang disengaja, serta kegiatan penelitian atau survei yang bertempat di laut.

Ruang Lingkup Keamanan Maritim

Ditemukannya tantangan dan ancaman terhadap keamanan maritim tersebut di atas mendorong banyak pihak untuk mengkonstruksikan konsep keamanan maritim dalam rangka menyelesaikan persoalan keamanan maritim itu sendiri. Masalah keamanan maritim merupakan masalah keamanan yang kerap terjadi di wilayah perairan laut, dengan kata lain menggunakan laut sebagai media/tempat kejahatan/tindak pelanggaran hukum dilakukan, seperti kejahatan terorganisasi lintas negara: pembajakan/perompakan laut, imigran gelap, perdagangan narkoba, penyelundupan serta pencurian ikan yang sering diidentikkan sebagai persoalan utama dalam keamanan maritim.

Mayoritas ancaman yang terjadi dalam ruang lingkup keamanan maritim merupakan ancaman non-tradisional seperti terorisme maritim,separatisme,radikalisme yangberujung pada konflik komunal dengan laut sebagai medianya, kerusuhan sosial antarpengguna laut, perompakan dan pembajakan di laut, imigran ilegal, penangkapan dan pembalakan ilegal, serta penyelundupan dan pencemaran laut (Buku Proceeding Seminar Markas Besar AL, 2007).

Kejadian-kejadian yang mengancam keamanan maritim memunculkan aturan-aturan berupa tindakan pencegahan serta inisiatif yang bertujuan menjaga keamanan kekayaan maritim. Contoh aturan-aturan tersebut tertulis dalam ISPS (International Ship and Port Security), PSI (Proliferation Security Initiative), CODE by IMO (International Maritime Organization) (Buku Proceeding Seminar Markas Besar AL, 2007).

Menurut salah satu peneliti senior pada Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Anggoro (2007), keamanan maritim tidak mungkin hanya menjadi tanggung jawab suatu instansi tunggal karena karakternya yang memiliki kedaulatan ganda, ketidakjelasan tapal batas dan permeabilitasnya yang tinggi. Oleh karena itu, jika strategi pembangunan keamanan maritim Indonesia bertumpu kepada kepiawaian diplomasi maritime TNI AL, maka penting untuk memahami dan mengembangkan doktrin maritim Indonesia yang memang rawan tumpang tindih kedaulatan dengan negara lain.

Doktrin Maritim Indonesia

Indonesia akan mencapai tujuan tersebut dengan memfokuskan pada visi *Global Maritime Fulcrum* (*GMF*). Dengan memperhatikan berbagai resiko yang diha-dapi, berbagai pendekatan perlu dilakukan guna menyeimbangkan pencapaian visi dan hambatan-hambatan yang mungkin terjadi. Termasuk penggunaan diplomasi maritim dalam merespon terhadap gangguan keamanan, sehingga secara berangsur kapabilitas pertahanan akan terbangun. Hal ini membutuhkan pendekatan-pendekatan strategis dari pemerintah terhdap ancaman maritim dengan mengumpulkan informasi selengkap mungkin sebelum pengambilan keputusan. Berdasarkan hal tersebut, dukungan dari ikatan kerja sama regional dan multilateral akan sangat membantu dalam melangsungkan pencapaian visi maritim Indonesia. Masa depan maritim Indonesia akan terlihat pada kemampuannya mempengaruhi kebutuhan global untuk mencapai kondisi aman dan memiliki mobilitas perdagangan dan aktifitas bisnis yang stabil dan berkelanjutan. Hal terpenting adalah mampu menjamin keamanan maritim bagi *stakeholder*s di kawasan regional dan global. Indonesia perlu melakukan penataan dan promosi terhadap pelabuhan perdagangan yang sudah dimiliki, yaitu di Jakarta dan Surabaya serta pelabuhan lainnya sebagai pusat dari aktifitas maritim global yang prospek. Meningkatkan pengamanan dan keamanan sehingga berbagai kerja sama akan terus berlangsung dan bisa mendatangkan keuntungan bagi Indonesia.

Indonesia yang mengusung "*Global Maritime Fulcrum*" untuk menjadi garda terdepan kepentingan nasional Indonesia secara domestik dan internasional. Berdasarkan hal tersebut berbagai resiko dan peluang dari sektor maritim yang dikembangkan dengan tujuan penguatan dan pencapaian keamanan untuk membantu membentuk stabilitas dunia. Strategi ini ditempatkan pada domain maritim pada konteks permasalahan tersebut. Hal ini

dibentuk dan dilakukan dengan pendekatan berdasarkan tujuan yang akan dicapai di masa yang akan datang. Pada akhirnya struktur pemerintahan yang akan menentukan efektifitas dan efisiensi penataan sektor maritim Indonesia. Permasalahan yang dihadapi secara mayoritas adalah ancaman terhadap sumber daya, berupa kriminalitas, terosisme hingga kejahatan kemanusiaan (Gandarsih dan Priamarizki, 2015: 5). Sehingga membutuhkan regulasi yang kuat dan kebijakan internasional yang jelas serta kerja sama komprehensif secara global yang ditujukan pada keamanan bersama. Domain maritim sangat komplek dalam sistem internasional, dimana Indonesia perlu memainkan peran diplomasi dan penguatan kemampuan militer serta industri pertahanan.

Tantangan Diplomasi Maritim Indonesia

Kelemahan Indonesia adalah belum mampu berkompetisi pada aspek kebijakan, militer, dan kapabilitas diplomasi pada tataran global. Padahal sebenarnya, Indonesia adalah pusat dari *maritime domain* dunia yang mencakup ketiga aspek tersebut. Seharusnya sudah mampu mulai melakukan pengauatan infrastruktur sehingga tiga sektor lainnya akan iikut tergerakkan, yaitu ekonomi, kelautan dan perikanan, serta energi. *Global Maritime Fulcrum* sangat strategis di masa depan dalam isu-isu maritim dunia, oleh karenanya Indonesia perlu memaksimalkan upaya dan fokus terhadap kerjasama yang terintegrasi jika memungkinkan untuk dijalankan. Aspek sumber daya manusia dan teknologi perlu ditingkatkan melalui pendidikan dan riset serta *joint research* dengan negara lain dalam ikatan kerja sama pertahanan keamanan maupun sektor maritim secara berkelanjutan.

Stabilitas Keamanan Maritim Indonesia

TNI Angkatan Laut (TNI AL) Indonesia juga menempati posisi dan porsi yang strategis untuk mengupayakan optimalnya implementasi visi maritim dunia. Melakukan operasi dengan dukungan peralatan Alutsista yang canggih akan mempercepat pengawalan bagi pemerintah mencapai visi tersebut, memberikan gambaran bagi negara lain dan membangun pelaksanaan diplomasi (*naval diplomacy*) secara efektif. Pemerintah dan angkatan laut dapat melakukan beberapa upaya, diantaranya: *modernization, build up,* dan *naval deployment*. Dinamika yang berkembang juga perlu menjadi respon bagi Indonesia dalam menata pencapaian visi maritim dunia. Gejolak Laut Cina Selatan yang sampai sejauh ini belum menemukan suatu titik terang, menjadi lahan diplomasi maritim Indonesia secara berkelanjutan. Penyaiapan sumber daya strategis dan penguatan angkatan bersenjata merupakan bentuk kolaborasi efektif yang harus dikedepankan dalam kurun waktu sepuluh tahun kedepan.

Organisasi regional *Association of South East Asian Nation* (*ASEAN*) dapat menjadi wadah sekaligus wabah bagi kelangsungan pencapaian visi maritim dunia Indonesia. Menjadi wadah bagi kegiatan diplomasi maritim dan melangsungkan serangkaian agenda strategis bidang kemaritiman Indonesia. Menjadi wabah, negara-negara asean akan menjadi batu sandungan apabila tidak tegas dan jelas dalam menentukan sikap yang kaitannya dengan kedaulatan dan kepentingan nasional Indonesia. Oleh karena itu, penggunaan diplomasi maritim secara efektif akan berdampak positif terhadap organisasi regional tersebut untuk kepentingan maritim Indonesia.

Analisis terhadap kemanan maritim Indonesia adalah penangkalan sekaligus penyelesaian berbagai kriminalitas di wilayah perairan Indonesia. Terorisme, perdagangan ilegal, serangan laut, dan penyelundupan manusia. Oleh karena itu Indonesia perlu melakukan berbagai langkah strategis, diantaranya yang bisa dilakukan:

1. Memosisikan keamanan maritim internasional melalui karakteristik dan nilai strategis maritim Indonesia.
2. Mengembangkan pemerintahan atau tata kelola maritim dan kapabilitas negara secara strategis.
3. Melindungi segenap bangsa Indonesia, terutama yang berada di wilayah perbatasan dengan memberikan kepastian ekonomi secara bertahap.
4. Menata infrastruktur laut dan keterhubungan rute perdagangan, antara angkatan laut Indonesia, kawasan regional, dan internasional.
5. Melindungi wilayah dan populasi penduduk dari bahaya organisasi ilegal dan kejahatan serta terorisme melalui wilayah perairan. Terutama mereka yang berada di wilayah-wilayah rentan dengan kejahatan tersebut.

Sejumlah kerja sama industri pertahanan yang sudah dijalin Indonesia perlu diadopsikan kedalam kebijakan industri pertahanan melalui komite kerja sama industri pertahanan dengan berbagai negara. Dalam jangka panjang produksi produk Alutsista maritim akan membentuk wajah industri pertahanan dan akan menaikkan taraf ekonomi nasional.

SIMPULAN

Berkaitan dengan aktifitas kerja sama internasional pada kerja sama industri kapal selam dan Alutsista maritim lainnya merupakan poin penting bagi Indonesia sebagai suatu strategi. Berbagai aktifitas yang dipromosikan oleh United Nation (UN) seperti *the International Oceanographic Committee of the United Nations Educational,* sebagai saluran efektif untuk melangsungkan diplomasi dan kepentingan maritim. Indonesia perlu mengambil peranan pada aktifitas kemaritiman dunia, diantaranya bisa aktif berkonsentrasi terhadap *the Global Studies and Monitoring of Marine Pollution (GSMMP); the Tropical Ocean and Global Atmospheric Project (TOGA); the World Ocean Circulation Experiment (WOCE); the Joint Global Ocean Flux Study (JGOFS); the Land-ocean Interaction in the Coastal Zone (LOICE); and the Global Ocean Ecosystem Dynamics (GLOBEC).* Masa depan industri kemaritiman Indonesia sudah jelas, disamping sebagai sebuah strategi dalam pengembangan produk Alutsista bagi industri pertahanan nasional juga sebagai dimensi pendukung diplomasi maritim Indonesia di masa depan. Ada beberapa strategi yang bisa dilakukan Indonesia: *Pertama*, kebijakan pengembangan sumber daya kelautan yang komprehensif dipromosikan melalui kebijakan industri maritim secara terintegrasi. Hal tersebut akan sangat memungkinkan terpenuhinya *base load industry* dan kesiapan kekuatan pertahanan dalam menjaga keamanan dan stabilitas maritim global. *Kedua*, kerja sama internasional melalui penggunaan diplomasi maritim mendapatkan dukungan dari pemerintah berupa aktifasi badan dan lembaga kemaritiman seperti Bakamla, TNI AL, dan lembaga lainnya. Dukungan penuh dan sinergi antara lembaga tersebut juga perlu terintegrasi langsung dengan Komite Kebijakan Industri Pertahanan (KKIP) yang khusus merevitalisasi dan mengembangkan industri pertahanan. *Ketiga*, kebijakan pengembangan diarahkan pada penelitian, pendidikan, pengelolaan industri kemaritiman yang mengedepankan teknologi dan pembangunannya yang berkelanjutan. Karena bagaimanapun dukungan dari aspek ini memiliki peran strategis. Disamping itu, penguatan kelembagaan sektor maritim Indonesia, dari tingkat kementerian, badan atau lembaga terkait serta pemangku kepentingan lainnya perlu secara serius dilakukan mulai dari sekarang.

DAFTAR PUSTAKA

Berridge, G.R, dan James, Alan. 2003. *A Dictionary of Diplomacy*. New York: Palgrave Macmillan

Booth, Gore. 1979. *Satow's Guide to Diplomatic Practice Fifth ed*. New York: Longman

Buzan, Barry. 1998. *Security: A New Framework for Analysis*. USA: Lynne Rienner Publishers Inc

Butler. Colin J. (2005) Strategic Alliance UK, Journal, Jan – Feb Edition. Strategic Change 14: 20–22

Dewan Kelautan Indonesia. 2011. *Maritime Security Policy*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Gandarsih, Iis dan Priamarizki, Adhi. 2015. *Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concern*. Indonesia Program. Policy Working Paper. RSIS.

Huth, P. K. 1999. *Deterrence and International Conflict: Empirical Findings and Theoretical Debate*. Annual Review of Political Science.

International Organization for Migration. 2009. *The International Organization for Migration and Penyelundupan manusia*. Switzerland: IOM.

International Organization for Migration. 2015. *FGD tentang Keamanan Maritim: Laut Kunci Masa Depan Indonesia*. Jakarta: IOM.

Keliat, Makmur. 2009. *"Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia"*. Jakarta: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.

Le Mière. 2014. *Maritime Diplomacy in the 21 st Century: Drivers and Challenges*. Routledge, New York.

Marsetio. 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta: UNHAN.

McNicholas, Michael. 2008. *"Maritime Security an Introduction"*. Oxford: Elsevier

IMO. 2015. "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974", diakses dari http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2c-1974.aspx pada 28 Oktober 2015

Noivong, Thassarany. 2011. "Moving Beyond "Hub-and-Spokes" System: US – ASEAN Non-Traditional Security and Multilateral Cooperation ". Dipresentasikan dalam Third Global International Studies Conference, Portugal.

Octavian, Amaruli dan Yulianto, Bayu. 2014. *Budaya, Identitas & Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia.

Pernyataan Duta Besar Amerika Serikat untuk Indonesia, H.E.Cameron Hume, dalam Penyerahan Hasil PreFeasibility Study Jembatan Selat Sunda kepada Pemerintah RI. Tanggal 9 Agustus 2009.

Sheldon, Simon. 2010. "Safety and Security in the Malaca Strait: The limits of Collaboration", The National Bureau of Asian Research.

Simon. W. Sheldon, "*Safety and Security in the Malaca Strait: The limits of Collaboration*", The National Bureau of Asian Research, November 2010.

Susanto & Dicky Munaf. 2015. *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Thassarany Noivong, Moving Beyond "Hub-and-Spokes" System: US – ASEAN Non Traditional Security and Multilateral Cooperation.

Till, Geoffrey. 2004. *"Good Order at Sea; Revisiting the Imperative"*. United Kingdom: KCL Corbett Centre.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MELIHAT KEAMANAN MARITIM INDONESIA DARI IDE POROS MARITIM

Muhammad Edrian[1]

Abstrak: Ide Poros Maritim Dunia yang sudah dijalankan oleh pemerintah Indonesia selama dua tahun pada kenyataanya belum menaungi aspek keamanan maritim sebagai prioritas dimana hal tersebut harus dibarengi dengan pembangunan kekuatan Angkatan Laut sebagai elemen pendukung utama. Mengingat adanya keterkaitan antara isu keamanan maritim dengan upaya menciptakan *good maritime governance*, sudah selayaknya pemerintah Indonesia menjadikan keamanan maritim sebagai prioritas dalam kebijakan maritim yang dikeluarkan. Mengingat dalam prakteknya Indonesia belum memilikiacuan yang jelas dalam membuat kebijakan maritim, pemerintah perlu menyusun suatu doktrin yang berfungsi sebagai pegangan dalam setiap pembuatan kebijakan maritim. Selanjutnya, pemerintah harus membangun *Maritime Domain Awareness* (MDA) sebagai wawasan agar mampu meningkatkan kepedulian seluruh instrumen negara dalam berbagai sektor dalam isu maritim. Terakhir, pemerintah baru bisa menaruh perhatian dalam pembangunan *sea power* dimana pembangunan kekuatan Angkatan Laut merupakan salah satu agenda utama.

Tulisan ini bermaksud untuk menjelaskan tiga elemen yang secara urut harus dimiliki oleh pemerintah Indonesia dalam ide Poros Maritim Dunia agar dapat menghadapi isu keamanan maritim dengan baik. Pertama, pemerintah harus lebih dulu menciptakan doktrin maritim sebagai dasar pembuatan kebijakan. Selanjutnya, pemerintah harus membangun MDA sebagai wawasan bagi setiap elemen negara agar bersinergi mendukung pemerintah. Terakhir, setelah kedua elemen tersebut terpenuhi, pemerintah bisa mulai berfokus dalam membangun *sea power* sebagai instrumen dala menghadapi isu keamanan maritim..

Kata Kunci: *Keamanan Maritim, Doktrin Maritim, Maritime Domain Awareness, Sea Power*

1. PENDAHULUAN

Setelah resmi dilantik sebagai presiden Republik Indonesia, Joko Widodo (Jokowi) menegaskan niatnya untuk mewujudkan pemerintahan yang berorientasi pada bidang maritim dan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim terkemuka dunia (FKP Maritim, 2014). Ide yang kemudian dikenal sebagai "Poros Maritim Dunia" ini terdiri dari lima elemen yang terdiri dari (i) pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, (ii) menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan laut melalui pengembangan industri perikanan, (iii) mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut[2], pelabuhan laut dalam, logistik dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim, (iv) melakukan diplomasi maritim yang bertujuan menghilangkan berbagai sumber konflik di laut, dan (v) membangun kekuatan dan pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim serta menjaga keselamatan, pelayaran, dan keamanan maritim (Antara News, 2014).

Dalam praktiknya, ide Poros Maritim Dunia memang lebih banyak membahas sisi pembangunan ekonomi berbasis maritim[3]. Tetapi, ide Poros Maritim Dunia yang diusung oleh Jokowi sebenarnya harus memiliki cakupan yang lebih luas dari sisi ekonomi. Salah satu sisi yang kurang dan seharusnya menjadi perhatian dalam ide tersebut adalah keamanan maritim dimana hal tersebut merupakan tanggung jawab yang harus diperhatikan dan diemban oleh Indonesia

[1] Pemerhati pertahanan yang dapat dihubungi di muhammadedrian93@yahoo.com

2 . Yang dimaksud dengan Tol Laut adalah sistem pengiriman barang menggunakan kapal-kapal kargo yang menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

3.Yang dimaksud dengan pembangunan ekonomi berbasis maritim bisa mengandung berbagai interpretasi, tetapi esensinya adalah menjadikan laut sebagai sumber, media, dan orientasi dalam

dengan cara melibatkan kekuatan militer dalam hal ini Angkatan Laut (TNI AL). Padahal, keamanan maritim adalah parameter kunci dari keberhasilan sebuah pemerintah dalam menjalankan *good maritime governance* dimana negara mampu meminimalisir resiko, menangani permasalahan, serta melindungi warganya dan kepentingan nasionalnya dari segala ancaman dalam bidang maritim (Jurnal Maritim, 2014).

Berkaitan dengan hal tersebut, ada beberapa kelemahan yang terdapat dalam ide Poros Maritim Dunia sehingga berpotensi menjadikan keamanan maritim sebagai isu yang kontra-produktif. Pertama, ketidakseimbangan dalam ide Poros Maritim Dunia yang terlalu menekankan pada pendekatan kedalam (*inward looking*), yang sering diasosiasikan sebagai pembangunan ekonomi berbasis maritim, sehingga cenderung kurang memperhatikan pendekatan keluar (*outward looking*), yang sering diasosiasikan sebagai upaya pembangunan *sea power*. Selanjutnya adalah kurangnya penglibatan dan pemahaman unsur *Maritime Domain Awareness* (MDA) sebagai wawasan dan pengetahuan sehingga menimbulkan ketidakjelasan, baik dala teori maupun aplikasi, dalam ide Poros Maritim Dunia mengingat aspek maritim memiliki cakupan yang sangat luas. Terakhir, belum adanya doktrin yang berfungsi sebagai pakem dasar bagi para pembuat kebijakan. Selain berfungsi sebagai inti yang menggerakan para pembuat kebijakan, doktrin juga berfungsi sebagai alat bantu dalam menghadapi kompleksitas yang selalu dihadapi para pembuat kebijakan dalam proses pengambilan keputusan.

2. PENELITIAN

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif yang digunakan dengan tujuan untuk memahami fenomena yang menjadi objek penelitian untuk kemudian disajikan secara deskriptif. Secara umum, penelitian kualitatif terdiri dari tiga tahap. Tahap pertama adalah dimulai dengan langkah mengumpulkan, menelaah, dan mereduksi seluruh data yang tersedia dan didapatkan dari berbagai sumber untuk kemudian dianalisis. Tahap kedua adalah penyajian data dimana data yang sudah direduksi dan dianalisis agar dapat menjadi dasar bagi langkah selanjutnya yang akan diambil apakah melanjutkan analisis atau membuat kesimpulan. Tahap ketiga merupakan pengambilan kesimpulan (Idrus, 2007).

Tipe penelitian kualitatif yang digunakan didalam tulisan ini adalah studi kasus yang berfokus pada menjelaskan suatu kasus atau fenomena. Selain itu, tulisan ini juga menggunakan teknik analisis data bertipe eksplanatif dimana tulisan ini bermaksud untuk membuat penjelasan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai suatu masalah atau fenomena tertentu dengan mengumpulkan data yang sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dan menyajikan serta menganalisis data tersebut untuk memperoleh informasi yang diperlukan sehingga dapat ditarik kesimpulan berupa gambaran jelas dan komprehensif mengapa suatu fenomena terjadi dan membuat suatu rekomendasi jika diperlukan (Suryabrata, 2003).

3. PEMBAHASAN

Tulisan ini bermaksud mendeskripsikan tiga unsur yang menjadi kelemahan dalam ide Poros Maritim Dunia dimana ketiga unsur tersebut merupakan elemen esensial bagi negara dalam menghadapi isu keamanan maritim sebagai bagian dari kebijakan maritim, terutama jika sebuah negara ingin membangun perekonomian berbasis maritim seperti Indonesia. Secara bertahap, sebuah negara harus memiliki doktrin maritim sebagai kerangka pembuatan kebijakan sekaligus cara pandang negara dalam keamanan maritim. Lalu, sebuah negara harus memiliki pemahaman komprehensif mengenai seluruh aspek isu keamanan maritim dan menyebarkannya kepada para pembuat kebijakan dan pemangku kepentingan dalam keamanan maritim. Terakhir, barulah negara dapat membangun *sea power* sebagai bentuk pengimplementasian dari dua unsur tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 1. Ilustrasi mengenai kerangka kebijakan maritim suatu negara

3.1. DOKTRIN MARITIM SEBAGAI KONSESUS

Ketika Jokowi pertama kali membicarakan ide Poros Maritim Dunia dihadapan para pemimpin negara lain yang hadir dalam KTT Asia Timur (*East Asia Summit*/*EAS*) di Naypitaw, Myanmar, pada bulan November 2014, banyak pihak yang menganggap bahwa Jokowi telah melontarkan penjabaran tentang Doktrin Maritim Indonesia. Hal ini tidak tepat karena sebenarnya yang dijabarkan oleh Jokowi di EAS baru merupakan gambaran mengenai lima misi yang diusung oleh Jokowi yang bermuara kepada visi menjadikan Indonesia menjadikan Indonesia sebagai negara yang terkemuka dalam bidang maritim. Dengan demikian, diperlukan penjelasan mengenai apa disebut dengan Doktrin Maritim dan kaitannya dengan keamanan maritim.

Secara harfiah, doktrin dapat diartikan sebagai kepercayaan atau pemikiran yang diterima sebagai pengatur dan dengan demikian berfungsi sebagai penyedia kerangka berpikir yang menuntun kelompok yang meyakininya. Sementara yang dimaksud dengan maritim adalah hal yang berkaitan dengan laut serta segala aktifitas yang behubungan erat dengannya dan menggambarkan segala objek mengenai laut. Dari dua pengertian tersebut, bisa ditarik bahwa doktrin maritim merupakan "Pemikiran mengenai cara terbaik dalam menyelesaikan suatu masalah yang menuntun para penganutnya dalam menghadapi masalah maritim dan instrumen marim didalamnya". Doktrin maritim sendiri berisikan prinsip-prinsip dimana suatu negara kekuatan mengarahkan tindakan-tindakannya untuk mendukung kepentingan nasional dalam bidang maritim dimana prinsip-prinsip tersebut diambil dari pengalaman suatu negara pada isu maritim dalam kancah nasional maupun internasional (Salim, 2014).

Doktrin merupakan suatu pedoman yang bersifat mendasar yang diyakini kebenarannya untuk menghadapi sesuatu masalah yang aplikasinya tergantung dari situasi yang berlaku pada saat itu. Sebuah doktrin akan terbentuk melalui proses penalaran dengan dipengaruhi oleh beberapa konsepnya. Konsep dalam doktrin sendiri berasal dari kesimpulan terhadap suatu fakta atau fenomena yang dihadapi secara langsung. Dalam praktiknya, doktrin kemudian diajarkan serta disebarluaskan dimana pelaksanaannya harus didasarkan pada pemahaman yang memadai mengenai kondisi yang berlangsung pada saat itu (Salim, 2014). Dan karena doktrin merupakan cara berpikir dalam menghadapi masalah alih-alih cara dalam menyelesaikan masalah, doktrin merupakan sesuatu yang fleksibel dan dapat berganti kapan saja tergantung dari dinamika kondisi dan situasi pada tempat dimana penganutnya berada (Indian Navy, 2016).

Berkali-kali telah didengungkan bahwa Indonesia adalah negara maritim namun tanpa sebuah implementasi yang jelas. Implementasi tersebut memerlukan kesamaan visi dari seluruh komponen bangsa dimana visi yang sama dapat terbangun jika terjadi perubahan paradigma secara fundamental. Perubahan ini dapat mulai dilakukan dengan merumuskan sebuah doktrin maritim yang berperan sebagai pedoman dalam penyamaan visi maritim. Para pembuat kebijakan harus memahami dan menyatakan bahwa Indonesia merupakan sebuah negara maritim baik dilihat dari konteks geografis maupun historis[4]. Untuk mewujudkan hal tersebut, secara umum bangsa Indonesia harus lebih dulu berubah menjadi bangsa yang berwawasan maritim. Disamping itu, secara khusus mutlak untuk disadari bahwa dalam membangun bangsa ini diperlukan pembangunan *sea power* dengan armada Angkatan Laut (TNI AL) yang kuat sebagai elemen utama, serta adanya suatu

4. Pemahaman dalam konteks geografis berorientasi pada wujud Indonesia sebagai negara kepulauan yang wilayahnya didominasi oleh laut dan terletak diantara perairan yang memiliki nilai strategis bagi banyak pihak yaitu Samudra Pasifik, Samudra Hindia, dan Laut Tiongkok Selatan, sedangkan pemahaman dalam konteks historis berorientasi pada sejarah masa lalu Indonesia yang pernah menjadi sebuah negara maritim yang kuat pada masa Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit.

kerjasama yang kuat antar pemangku kepentingan maritim dalamisu maritim.

Jika nanti terwujud, Doktrin Maritim Indonesia harus memuat penjelasan dan gambaran komprehensif mengenai bagaimana Indonesia seharusnya menyiapkan diri dalam masa damai maupun perang, khususnya dalam isu keamanan maritim. Doktrin ini akan menjelaskan posisi TNI AL sebagai garda terdepan dalam menghadapi isu keamanan maritim serta perannya dalam kebijakan maritimpemerintah guna mensinergikan lembaga kemaritiman[5] lain yang ada. Doktrin ini juga akan menggariskan bagaimana peran dan kontribusi TNI AL dalam negara secara menyeluruh dan bersama-sama elemen lain dalam melindungi kepentingan nasional Indonesia. Disamping itu doktrin maritim juga menjelaskan bentuk peran aktif TNI AL serta lembaga kemaritiman lain dalam membangun kekuatan maritim di Indonesia menuju negara maritim yang besar.

3.2. MEMAHAMI LAUT MELALUI MDA

"Control of the seas means security. Control of the seas means peace. Control of the seas can mean victory. The United States must control the sea if it is to protect our security."

(John F. Kennedy)

Konsep *Maritime Domain Awareness* (MDA) pada intinya merupakan pemahaman secara komprehensif mengenai aspek-aspek yang berhubungan dengan maritim dan mempengaruhi keamanan, keselamatan, ekonomi, atau lingkungan, dan juga akan menjadi kunci dalam menyusun kebijakan kelautan di dunia serta menjamin keselamatan perdagangan maritim (Marsetio, 2013). Dalam rangka menjamin keamanan maritim, diperlukan kemampuan dan kekuatan negara yang cukup memadai untuk menangkal segala bentuk ancaman yang mengganggu kestabilan keamanan maritim. Dan hal itu dapat diawali dengan baik jika negara memiliki pemahaman yang baik mengenai laut dan membangun orientasi dalam isu keamanan maritim dari skala internasional.

Menurut Geoffrey Till, laut memiliki empat fungsi utama yang dapat memberikan keuntungan bagi negara pada masa damai maupun perang (Till dalam Ho & Bateman, 2012). Pertama, laut sebagai sumber daya dimana laut merupakan tempat berkumpulnya sumber daya, baik hayati maupun energi, yang berperan penting bagi negara seperti biota laut, minyak bumi, dan gas alam. Kedua, laut sebagai jalur transportasi dan perdagangan yang berarti laut merupakan unsur penghubung utama dari aktivitas perdagangan yang merupakan bagian dari globalisasi serta dianggap dapat meningkatkan perdamaian dan kemakmuran dalam skala global. Ketiga, laut sebagai media informasi dan penyebaran ide. Meningkatnya arus aliran barang seringkali diikuti dengan pertukaran informasi atau ilmu pengetahuan baru dari berbagai belahan dunia meskipun saat ini fungsi tersebut telah tergerus oleh perkembangan teknologi informasi. Keempat, laut sebagai atribut kekuasaan dimana negara menggunakan laut sebagai instrumen dalam upaya memenuhi kepentingan nasional mereka.

Sejak dahulu, domain maritim, terutama yang berkaitan dengan wilayah perairan internasional, dikenal sebagai hal yang bersifat anarki dimana terdapat berbagai kepentingan negara dan lemahnya pengawasan terhadap segala aktivitas yang dilakukan di laut. Oleh karena itu, aspek ancaman yang diperhatikan dalam keamanan maritim masih merupakan ancaman tradisional seperti sengketa batas teritorial (Raymond & Morriën dalam Herbert-Burns, Bateman, & Lehr, 2009). Tetapi sejak peristiwa penyerangan terhadap kapal perusak Angkatan Laut Amerika Serikat USS *Cole* dan 11 September[6], aspek ancaman dalam keamanan maritim bergeser kepada ancaman kontemporer yang melibatkan aktor non-negara seperti pembajakan dan penyelundupan. Hal ini disebabkan karena anarki di laut telah menciptakan vulnerabilitas yang pada perkembangannya dimanfaatkan oleh para pelaku kejahatan untuk melakukan kejahatan melalui laut seperti pembajakan atau terorisme (Raymond & Morriën dalam Herbert-Burns, Bateman, & Lehr, 2009).

5. Yang dimaksud dengan lembaga kemaritiman adalah lembaga yang murni berfokus pada kemaritiman atau lembaga yang sejatinya tidak berfokus pada kemaritiman tetapi ikut dilibatkan dalam proses pembentukkan kebijakan maritim.

6 . Peristiwa yang juga dikenal dengan kependekan *9/11* ketika menara *World Trade Centre* dan gedung Pentagon di Amerika Serikat ditabrak oleh pesawat yang sebelumnya telah dibajak.



Gambar 2. Matriks Keamanan Maritim (Buerger, 2015:5)

Di kawasan Asia, keamanan maritim merupakan isu yang muncul sebagai tuntutan perkembangan kawasan tersebut sebagai episentrum dari perdagangan dunia yang ditandai dengan tiga fenomena yaitu; (i) meningkatnya volume perdagangan antar negara, (ii) permintaan sumber daya laut yang semakin meningkat, (iii) meningkatnya jumlah armada kapal dagang (Ho & Raymond, 2005). Kondisi tersebut membuat laut menjadi instrumen paling krusial dan paling diandalkan negara-negara di kawasan Asia sebagai jalur perdagangan, media transportasi kapal, dan media pemanfaatan sumber daya laut. Hal ini masih ditambah dengan adanya tekanan berupa konsesus dari masyarakat internasional terhadap negara-negara Asia untuk selalu berupaya menjaga keteraturan dan keamanan dari wilayah laut mereka dari berbagai ancaman yang dapat mengganggu segala aktivitas di wilayah laut kawasan tersebut (Ho & Raymond, 2005).

Bagi Indonesia, keamanan maritim menjadi isu penting untuk diperhatikan mengingat nilai strategis yang dimiliki Indonesia melihat posisi geografis Indonesia yang terletak diantara dua benua yaitu Asia dan Australia. Nilai strategis tersebut bukan hanya terletak pada aspek perdagangan, tetapi juga terletak pada aspek pelayaran mengingat *International Maritime Organization* (IMO)[7] telah mengakui wilayah laut Indonesia, yang terbagi kedalam tiga bagian yang dinamakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)[8], sebagai jalur pelayaran bagi kapal-kapal asing dimana hal tersebut juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002[9] (Djalal dalam Ho & Bateman, 2012). Lebih lanjut, Indonesia juga wajib menjaga wilayah lautnya dari segala ancaman mengingat status Indonesia sebagai negara yang keamanan wilayah lautnya merupakan katalisator bagi kestabilan maritim di kawasan Asia Tenggara (Suwarto, 2013).

Pada pengaplikasiannya, MDA merupakan hal yang agak berbeda dengan doktrin maritim yang hanya eksklusif dipahami oleh para pembuat kebijakan maritim. Selain harus dipahami oleh para pembuat kebijakan, MDA ini nantinya merupakan wawasan yang juga harus diketahui dan dipahami oleh masyarakat sebagai sebuah kesadaran agar masyarakat dapat ikut bahu membahu bersama dengan para pembuat kebijakan dalam mendukung kebijakan maritim. Partisipasi dan dukungan masyarakat merupakan hal yang penting karena hal tersebut menunjukkan bahwa kebijakan maritim yang diambil oleh pemerintah bukanlah sebuah produk dari kepentingan pemerintah semata melainkan kepentingan seluruh elemen negara termasuk masyarakat sehingga kebijakan maritim yang diambil akan menciptakan sinergi antara pemerintah dan masyarakat alih-alih menimbulkan antipati atau kebingungan dalam masyarakat.

3.3. MEMBANGUN *SEA POWER* MULAI DARI MILITER

"Control of the sea by maritime commerce and naval supremacy means predominance influence in the world and is the chief among the merely material elements in the power and prosperity of nations."

7. IMO adalah badan khusus dari PBB yang menangani tentang hal yang berkaitan dengan aturan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal di seluruh dunia.

8. ALKI memiliki tiga jalur yaitu ALKI I yang melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda, ALKI II yang melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok, serta ALKI III yang melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.

9. Peraturan Pemerintah tersebut membahas tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Alfred Thayer Mahan)

Istilah *sea power* dipopulerkan oleh seorang laksamana terkemuka Angkatan Laut Amerika Serikat (AS) pada era Perang Saudara Amerika bernama Alfred Thayer Mahan. Mahan mendeskripsikan *sea power* sebagai kemampuan negara untuk melindung kepentingan politik, ekonomi, dan militernya dengan menggunakan laut. Lebih lanjut, Mahan juga menyebutkan empat prinsip yang terkandung didalam *sea power* yaitu *naval power*, *ocean science*, *ocean industry*, and *ocean commerce*. Sedangkan menurut Sir Julian Corbett, *sea power* bukan hanya membahas mengenai apa yang bisa negara lakukan di laut, tetapi juga mencakup seberapa efektif tindakan suatu negara di laut dapat berdampak bagi aspek daratan. (Till, 2004). Corbett mengatakan:

"Since men live upon the land and not upon the sea, great issues between nations at war have always been decided – except in the rarest cases – either by what your army can do against your enemy's territory and national life, or else by fear of what the fleet makes it possible for your army to do"

(Till, 2004).

Berdasarkan penjelasan dari Mahan dan Corbett, *sea power* tidak melulu membahas mengenai kekuatan militer di laut melainkan juga mencakup aspek-aspek seperti persaingan perdagangan, persaingan militer, dan diplomasi. Meskipun aspek-aspek tersebut saling berkaitan dan bersifat saling melengkapi, kekuatan militer tetap merupakan dasar dari *sea power* karena militer merupakan elemen pelindung kepentingan nasional negara dalam hal apapun (Rubel, 2012). Sebagai contoh adalah Tiongkok yang sebelum mendeklarasikan keinginannya untuk membangun ekonomi berbasis maritim sudah lebih dulu membangun kekuatan militernya, terutama Angkatan Laut, secara bertahap.

Menurut Mahan, ada enam syarat yang harus dipenuhi oleh suatu negara jika negara tersebut ingin membangun *sea power*. Keenam syarat itu adalah posisi geografis, atribut fisik pendukung (kekayaan alam, panjang garis pantai), luas wilayah, jumlah penduduk, karakter bangsa yang selaras dengan kelautan, dan karakter pemerintah yang berorientasi ke laut. Ketika enam syarat tersebut terpenuhi, barulah negara dapat berfokus membangun kekuatan militer sebagai elemen kunci dari *sea power* (Mahan, 2014). Jika mengacu pada AS, nilai kegunaan *sea power* sangat besar hingga sebuah negara mampu mengontrol sikap negara lain pada masa perang maupun damai. *Sea power* yang dimiliki AS, dengan Angkatan Laut sebagai ujung tombaknya, telah lama memberi AS keistimewaan tersebut. Pada masa perang, kekuatan Angkatan Laut AS yang tersebar di seluruh jalur perdagangan dunia dapat menutup jalur distribusi yang menentukan kelangsungan hidup negara musuh. Hal ini membuat AS mampu melakukan tekanan militer langsung terhadap musuh sekaligus menghalangi musuh untuk melakukan tekanan yang sama terhadap kepentingan nasional AS. Pada masa damai, kekuatan tersebut mampu mendikte sistem perdagangan internasional sekaligus menjamin keberlangsungannya. Belum lagi jangkauan yang dimiliki oleh Angkatan Laut AS hingga dapat menangani berbagai kasus kejahatan yang terjadi di perairan internasional seperti pembajakan.

Melihat peran krusial militer dalam upaya pembangunan *sea power,* terasa aneh jika melihat keinginan Indonesia untuk membangun *sea power* lewat ide Poros Maritim Dunia tetapi di sisi lain justru kurang memperhatikan pembangunan kekuatan militer. Padahal, militer memegang peran yang sangat penting karena mustahil untuk mengembangkan perekonomian dan mempertahankan kedaulatan serta melindungi kepentingan nasional dalam bidang maritim jika tidak memiliki unsur militer yang kuat yang berfungsi melindungi, mengontrol, dan mengawasi keamanan negara di bidang maritim. Oleh karena itu, jika berkaca dari Tiongkok, Indonesia harus lebih dulu membangun militernya untuk kemudian menjadikannya sebagai pendukung sekaligus pelindung dari setiap kebijakan maritim dan kepentingan nasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

	Amerika Serikat	Tiongkok	Indonesia
Kapal Induk	10	1	0
Kapal Fregat	8	57	12
Kapal Perusak	62	21	0
Kapal Korvet	0	27	20
Kapal Selam	68	57	2
Kapal Penyapu Ranjau Laut	11	40	8

Tabel 1. Perbandingan Kekuatan Angkatan Laut Indonesia dengan Amerika Serikat dan Tiongkok[10] (IISS The Military balance, 2017)

4. PENUTUP

Penanganan keamanan maritim dalam ide Poros Maritim Dunia masih belum dapat dikatakan ideal karena Jokowi terlalu memperhatikan aspek ekonomi dan masih belum lengkapnya elemen-elemen pendukung kebijakan maritim Indonesia. Mengingat keamanan maritim sebagai parameter keberhasilan dari sebuah pemerintahan negara yang berorientasi pada maritim, maka sudah sepatutnya Jokowi lebih menekankan fokus Poros Maritim Dunia kepada isu keamanan maritim yang dapat dimulai secara bertahap mulai dari penetapan sebuah Doktrin Maritim, pembentukan MDA, dan pembangunan kekuatan militer.

Jalan dan proses Indonesia menuju negara maritim yang kuat dan terpandang memang tidak mudah, tetapi hal tersebut dapat dilalui jika Indonesia dapat menjaga stabilitas keamanan perairannya dan wilayah perairan di sekitarnya dimana hal tersebut didukung oleh kebijakan maritim yang strategis dan peran militer yang kuat didalamnya. Keterlibatan militer adalah hal yang sangat penting karena mustahil untuk mengembangkan perekonomian dan mempertahankan kedaulatan serta kepentingan nasional dalam bidang maritim jika tidak memiliki unsur militer yang kuat yang berfungsi melindungi, mengontrol, dan mengawasi keamanan negara di bidang maritim

10 Alasan dipilihnya perbandingan kekuatan Angkatan Laut dengan Tiongkok dan Amerika Serikat (AS) adalah karena Tiongkok merupakan negara paling dominan di regional Asia dan sedang dalam proses membangun *sea power*, sementara AS merupakan negara yang mampu mengimplementasikan *sea power* yang mereka miliki dan menguasai domain maritim dalam skala global yang ditandai dengan kehadiran armada AL mereka di seluruh wilayah laut di dunia.

DAFTAR PUSTAKA

Antara News. (2014). *Di EAS, Jokowi Beberkan Lima Pilar Poros Maritim Dunia*. Dalam http://www.antaranews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia.

Buerger, Christian. (2015). What Is Maritime Security. *Forthcoming in Marine Policy*, pp. 3.

Djalal, Hasjim. (2012). Indonesia's Maritime Challenges and Priorities. Dalam Joshua H. Ho & Sam Bateman. (eds.), *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 61-71). New York: Routledge.

FKP Maritim. (2014). *Peran Poros Maritim Dunia Dalam Meningkatkan Pengaruh Indonesia di Tingkat Internasional*. Di http://www.fkpmaritim.org/peran-poros-maritim-dunia-dalam-meningkatkan-peran-indonesia-di-tingkat-internasional/.

International Institute for Strategic Studies. (2017). The Military Balance. http://www.iiss.org/en/publications/military%20balance/issues/the-military-balance-2017-b47b

Jurnal Maritim. (2014). *Maritime Security, Tolak Ukur Pencapaian Good Maritime Governance.* http://jurnalmaritim.com/2014/11/maritime-security-tolok-ukur-pencapaian-good-maritime-governance/.

Marsetio. (2013). Membangun Maritime Domain Awareness Guna Mendukung Keamanan Maritim dalam Perspektif

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

TNI Angkatan Laut. *Jurnal Pertahanan Desember 2013*. 3 (3): pp. 4-6.

Ho, Joshua & Catherine Zara Raymond (Eds.). (2005). *The Best of Times, The Worst of Times: Maritime Security in the Asia-Pacific*. Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies

Indian Navy. (2016). *Indian Maritime Doctrine*.

Rubel, Robert. C. (2012). *Naval and Economic Prosperity: The New Logic of Sea Power*. London. The Corbett Centre for Maritime Policy Studies.

Salim. (2013). *Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Maritim Militer Indonesia*.

Suryabrata, Sumadi. (2003). *Metode Penelitian*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Suwarto, Bambang. (2013). Kolaborasi Keamanan Maritim Dalam Menjaga Stabilitas Nasional. *Jurnal Pertahanan Desember 2013*. 3 (3): pp. 1-2.

Till, Geoffrey. (2004). *Seapower: A Guide for Twenty-First Century*. New York. Routledge.

Till, Geoffrey. (2012). The Historic Attributes of the Sea and Maritime Developments in Asia-Pacific. Dalam Joshua H. Ho & Sam Bateman. (eds.), *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 34-42). New York: Routledge.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MEMBANGUN KEAMANAN MARITIM INDONESIA DALAM ANALISA KEPENTINGAN, ANCAMAN, DAN KEKUATAN LAUT

DEVELOPING FORMIDABLE INDONESIAN MARITIME SECURITY IN THE ANALYSIS OF INTEREST, THREAT, AND SEA POWER

Syaiful Anwar[1]

Universitas Pertahanan
(morolawe7760@yahoo.com.au)

Abstrak - Keamanan maritim Indonesia merupakan bagian penting dari sistem kemaritiman Indonesia, dan mengandung misi yang cukup kompleks yang menjadi tantangan dan sekaligus permasalahan dari berbagai pihak yang terlibat. Pemahaman terhadap keamanan maritim dari berbagai pihak yang terlibat masih belum sepenuhnya sama, dikarenakan perbedaan yang mendasar dari bidang-bidang tugas yang mereka geluti. Untuk itu dalam tulisan ini, penulis mencoba merumuskan berbagai hal yang terkait dengan kemaritiman Indonesia, berdasarkan analisa kepentingan, ancaman, dan kekuatan laut. Beberapa hal yang menjadi bahan analisis yaitu: kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman, ancaman yang perlu menjadi perhatian utama dalam penanganannya, pengertian dan lingkup keamanan maritim, serta upaya-upaya yang diperlukan dalam membangun kekuatan maritim Indonesia.

Kata Kunci : keamanan maritim, Indonesia, kekuatan laut, kemaritiman, pengendalian laut.

Abstract - *Indonesian maritime security is an important part of the Indonesian maritime system, and contains fairly complex mission that are the challenges as well as the problems of the various parties involved. An understanding of the maritime security of the various parties involved is still not completely the same, due to fundamental differences of the task areas they are in. Therefore in this paper, the author tries to formulate a variety of matters related to the Indonesia's maritime, based on analysisof interest, threat, and sea power. Several issues become the substance of the analysis: Indonesia's national interests in the maritime field, several threats that need to be handled first, the definition and scope of the Indonesia's maritime security, and the efforts needed to build an Indonesia'smaritime power.*

Keywords *: maritime security, Indonesia, sea power, maritime, sea control*

Pendahuluan

"Jalesveva Jayamahe, di laut justru kita jaya, semboyan kita di masa lalu harus kembali lagi."

Presiden Jokowi

[1] Mayor Jenderal (Purn), Doktor dalam bidang Manajemen Sumber Daya Manusia, Dosen Tetap Universitas Pertahanan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia adalah negara kepulauan atau *archipelagic state* terbesar di duniayang berada di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia, serta menghubungkan dua samudra besar, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Luas perairan, laut teritorial dan perairan pedalaman, lebih kurang 2,7 juta kilometer persegi, atau sekitar 70% dari luas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau NKRI. Dengan tambahan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) seluas 3,1 juta kilometer persegi, maka total luas wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia menjadi 5,8 juta kilometer persegi. Wilayah laut seluas itu tentu saja menjadi sumber daya alam yang sangat besar, baik sumber daya perikanan maupun sumber daya dari dasar lautan. Bangsa Indonesia tentu saja berpeluang besar untuk menjadikan laut sebagai sumber penting bagi aktivitas ekonomi dalam rangka meningkatkan kesejahteraan bersama. Dengan posisi yang sangat strategis tersebut, menjadikan wilayah perairan Indonesia dilewati oleh jalur utama kapal-kapal laut dari banyak negara, baik kapal-kapal dagang maupun kapal-kapal angkatan laut dari berbagai negara di dunia.

Dengan banyaknya potensi yang dapat digali dari wilayah perairan Indonesia, maka tentu saja hal ini akan membarikan dampak yang tidak dapat terelakkan, yaitu akan munculnya ancaman terhadap kepentingan nasional Indonesia, khususnya dalam bidang kemaritiman. Ancaman dapat berasal dari berbagai sumber, baik dari negara tertentu maupun dari aktor non-negara, dengan intensitas ancaman yang beragam pula. Dengan kenyataan akan munculnya berbagai jenis ancaman tersebut, maka Indonesia perlu menanggapinya dengan kemampuan dan kekuatan keamanan maritim yang memadai, agar berbagai ancaman tersebut dapat ditekan seminimal mungkin. Namun telah disadari bersama bahwa penyelenggaraan keamanan maritim tidaklah mudah, karena memerlukan penataan atau *governance* yang sistematis, serta pengaturan atau manajemen yang baik pula. Hingga saat ini dirasakan bahwa berbagai permasalahan masih tampak, antara lain belum sepakatnya berbagai pihak tentang pengertian dan lingkup dari keamanan maritim itu sendiri, apa saja ancaman yang memerlukan prioritas penanganan dibandingkan dengan ancaman-ancaman yang lain, apa saja prioritas yang perlu dibangun dalam hal keamanan maritim, serta faktor-faktor apa saja yang perlu diperhatikan dalam hal kita membangun keamanan maritim yang tangguh.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan munculnya berbagai permasalahan tersebut, dalam naskah ini penulis akan mengangkat beberapa hal dari permasalahan tersebut. Penulis menetapkan bahwa yang menjadi lingkup permasalahan dari tulisan ini adalah "Bagaimana cara membangun keamanan maritim Indonesia, dalam analisis kepentingan, ancaman, dan kekuatan laut?" Tulisan ini disusun dengan maksud agar berbagai pihak yang memang berkecimpung atau yang berminat didalam hal-hal yang berkaitan dengan keamanan maritim Indonesia, memiliki persepsi yang sama tentang hal-hal yang terkait dengan upaya pembangunan kekuatan maritim Indonesia.

Tulisan ini akan meliputi berbagai hal yang terkait dengan upaya membangun keamanan maritim Indonesia. Analisis akan dimulai dengan penetapan kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman. Dengan menganalisis berbagai ancaman dan gangguan, maka selanjutnya akan dapat kita formulasikan ancaman apa saja yang perlu dijadikan fokus perhatian kita untuk ditangani. Dengan melakukan komparasi atau perbandingan lingkup dari keamanan maritim yang diselenggarakan oleh berbagai negara atau berbagai pihak, maka dalam tulisan ini penulis akan mencoba untuk merumuskan pengertian dan lingkup misi dari keamanan maritim Indonesia. Pengertian tersebut diperlukan sebagai dasar bagi penetapan upaya-upaya yang perlu dilakukan oleh bangsa dan pemerintah Indonesia dalam membangun kekuatan keamanan maritim, yang menjadi keluaran utama dari analisis tulisan ini.

Kepentingan Nasional di Bidang Maritim

Dalam bagian ini, perumusan kepentingan nasional akan dianalisis dari sudut pandang kepentingan nasional. Menurut *the US DoD Dictionary Military Terms*, kepentingan nasional diartikan sebagai dasar atau fondasi dari pengembangan sasaran nasional yang menetapkan sasaran dan tujuan. Pengertian yanglebih luas adalah bahwa kepentingan nasional adalah kebutuhan dan keinginan yang ditetapkan oleh suatu negara berdaulat dalam berhubungan dengan negara-negara berdaulat lainnya, aktor-aktor bukan negara, dan kesempatan serta situasi dalam suatu lingkungan strategis yang berkembang yang ditampilkan sebagai sasaran yang ingin dicapai. Pengertian yang lebih luas ini menjelaskan dinamika dari suatu lingkungan strategis dimana berbagai aktor, kesempatan, dan interaksi memainkan perannya, baik komponen internal maupun komponen eksternal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikenali. Kepentingan digambarkan sebagai sasaran akhir atau kondisi akhir yang diinginkan, baik secara umum maupun secara khusus.[2]

Menentukan kepentingan nasional biasanya dilakukan dengan menjabarkan sasaran yang ingin dicapai dari tujuan nasional yang telah ditetapkan, dan biasanya juga dikaitkan dengan langkah berikutnya berdasarkan kategorisasi strategi yang akan digunakan untuk mencapai masing-masing elemen nasional tersebut. Kepentingan nasional yang inti perlu ditetapkan dahulu, kemudian barulah ditetapkan kepentingan-kepentingan nasional yang lain. Setelah berbagai elemen dari kepentingan nasional tersebut ditetapkan, maka langkah selanjutnya adalah menetapkan intensitas dari setiap kepentingan tersebut. Tingkat intensitas menunjukkan tingkat pentingnya dan prioritas dari kepentingan tersebut. Penetapan ini diperlukan untuk membantu kita dalam menetapkan strategi yang diambil untuk merealisasikannya. Ada empat tingkat intensitas dari kepentingan nasional: (i) kelangsungan hidup (*survival*), adalah kepentingan yang jika tidak dicapai akan berujung pada kerusakan yang parah pada satu atau beberapa aspek utama dari kepentingan nasional inti; (ii) sangat penting (*vital*), adalah kepentingan yang jika tidak dicapai akan memberikan konsekuensi segera terhadap kepentingan nasional inti; (iii) penting (*important*), adalah kepentingan nasional yang jika tidak dicapai akan merusak dan pada akhirnya akan berdampak terhadap kepentingan nasional inti; dan (iv) pelengkap (*peripheral*), adalah kepentingan nasional yang jika tidak dicapai akan menghasilkan kerusakan tetapi tidak akan berdampak pada kepentingan nasional inti.[3]

Untuk menetapkan kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim, maka beberapa pandangan dari pemerintah perlu dilihat secara seksama. Salah satu pandangan yang dapat dijadikan sumber penetapan kepentingan nasional adalah dari Presiden Jokowi yang menegaskan bahwa konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia akan difokuskan pada lima pilar utama, yaitu: (i) Membangun kembali budaya maritim Indonesia; (ii) Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama; (iii) Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep*

[2] H. R Yarger, "The Strategic Appraisal: The Key to Effective Strategy", dalam J. B. Bartholomeus (Ed),*Theory of War and Strategy,* Volume I, (US: US Army War College, 2008), hlm. 53.

[3] *Ibid*., hlm. 56.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim; (iv) Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan; dan (v) Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.[4]

Informasi berikutnya yang perlu diakomodir dalam penetapan kepentingan di bidang maritim Indonesia adalah pernyataan dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, yang menyatakan bahwa agenda prioritas pemerintah di bidang kemaritiman adalah: (i) Mengamankan kepentingan dan keamanan maritim Indonesia,khususnya batas negara, kedaulatan maritim, dan sumber daya alam; dan (2) Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya dengan membangun 10 pelabuhan baru dan merenovasi yang lama.[5]

Masukan yang juga sangat penting dalam penetapan kepentingan nasional di bidang maritim adalah pernyataan dari Kementerian Pertahanan (Kemhan RI) bahwa: "Pokok – pokok kebijakan pertahanan yang menjadi prioritas Kemhan tahun 2016 diarahkan pada pencapaian percepatan implementasi kebijakan pertahanan maritim dalam sistem pertahanan negara guna mendukung perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia". Lebih lanjut dijelaskan bahwa Kemhan RI di tahun 2016 akan melakukan beberapa program antara lain adalah: (i) melanjutkan program pemberdayaan dan pengamanan wilayah perbatasan darat dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan; (ii) melanjutkan pembangunan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan (PPKT) khususnya di Natuna; (iii) menjabarkan kebijakan nasional mengenai Laut Cina Selatan baik kebijakan eksternal maupun internal; (iv) memperkuat kebijakan pertahanan maritim; (v) kebijakan modernisasi Alutsista diprioritaskan untuk menghadapi ancaman

[4] Kemlu RI, "Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", dalam http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers, diunduh pada 19 September 2016.

[5] Kemenko Kemaritiman RI,"Program Kerja Kemenko Kemaritiman RI",dalam http://maritim.go.id/program-kerja, diunduh pada 19 September 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nyata dan belum nyata serta menghadapi ancaman nyata dan belum nyata serta penguatan poros maritim.[6]

Selain memperhitungkan berbagai pendapat dari dalam negeri, kita perlu juga melihat negara-negara lain terkait dengan hal-hal yang berhubungan dengan elemen-elemen penting dari kepentingan nasional mereka di bidang maritim. Hal ini dilakukan dalam rangka membantu kita dalam menetapkan prioritas dan intensitas dari kepentingan nasional yang akan kita tetapkan. Berbagai negara juga telah dengan seksama menetapkan kepentingan nasional di bidang maritim, salah satu di antaranya adalah India, yang merupakan negara tetangga kita yang berlokasi di sekitar Samudra Hindia. Beberapa elemen dari kepentingan nasionalnya antara lain: (i) memelihara keseimbangan kekuatan agar tidak ada kekuatan manapun yang akan mendominasi jalur laut; (ii) mengamankan jalur pelayaran komersial dari dan ke India; (iii) mengamankan laut dari segala ancaman keamanan, seperti pembajakan kapal di laut atau *piracy*; dan (iv) mengadakan kerjasama internasional di bidang maritim dengan beberapa negara di kawasan.[7]

Dari berbagai penjelasan di atas, selanjutnya kita lakukan inventarisasi berbagai elemen kepentingan nasional kita tersebut. Penilaian terhadap tingkat intensitas kita lakukan secara intuitif dengan membandingkan berbagai pendapat dari beberapa sumber tentang elemen-elemen yang relevan. Elemen-elemen tersebut kita kelompokkan berdasarkan lokasinya didalam tataran strategi yang akan digunakan dalam merealisasikan kepentingan tersebut. Adapun hasil dari inventarisasi dan penentuan tingkat intensitas serta kategorisasi tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Elemen-Elemen Kepentingan Nasional dan Tingkat Intensitasnya

Kategori	Elemen Kepentingan Nasional	Tingkat Intensitas
Diplomasi	Kerjasama internasional di bidang maritim (pencemaran laut, perompakan dsb)	Penting
	Pembicaraan tentang pencurian ikan oleh nelayan-nelayan asing	Penting
	Penanganan pelaSnggaran kedaulatan	*Survival*

[6] Kemhan RI,"Kebijakan Pertahanan 2016 Diarahkan Untuk Mempercepat Implementasi Kebijakan PertahananMaritim",dalam https://www.kemhan.go.id/2016/01/20, diunduh pada 19 September 2016.

[7] A. C. Winner, "India as a Maritime Power?", dalam Yoshihara dan J. R. Holmes (Eds), *Asia Looks Seaward: Power and Maritime Security*, (Westport: Praeger Security International, 2008), hlm.130.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

	Penanganan sengketa wilayah	Vital
Pembangunan kekuatan maritim	Pembangunan budaya maritim bagi seluruh bangsa Indonesia	Vital
	Pembangunan kekuatan sipil untuk keselamatan pelayaran dan keamanan maritim	Vital
	Membangun pelabuhan laut	Penting
	Menciptakan pasar bagi produk-produk dari laut	Penting
Pertahanan dan keamanan negara	Penjagaan batas negara, kedaulatan negara, pulau-pulau terluar	*Survival*
	Pembangunan kekuatan militer aspek maritim	Vital
	Pengamanan sumber daya alam dari praktik ilegal	Vital
	Pembangunan wilayah perbatasan dan pulau-pulau terluar	Penting
	Penjagaan laut Cina Selatan dari upaya klaim sepihak dari pihak asing	*Survival*

Sumber : Diolah oleh Penulis

Dari hasil penetapan intensitas yang dapat dilihat di Tabel 1, maka langkah selanjutnya akan dikelompokkan elemen-elemen tersebut berdasarkan urutan tingkat intensitasnya. Hal ini diperlukan agar dalam menetapkan strategi dan kebijakan untuk mengamankan kepentingan nasional tersebut, kita akan mencurahkan perhatian dan pengalokasian sumber daya bagi kepentingan nasional yang berada diprioritas paling atas, dan selanjutnya kepada prioritas dibawahnya setelah prioritas diatasnya tadi sudah dapat kita tangani secara seksama. Hasil penetapan akhir dari kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim dapat dilihat pada Gambar 1.

Gambar 1. Kepentingan Nasional Indonesia di Bidang Maritim



Sumber: Dari Penulis.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ancaman terhadap Kepentingan Nasional di Bidang Maritim

Dalam bagian ini akan dibahas berbagai kemungkinan ancaman terhadap kepentingan nasional di bidang maritim. Dari pembahasan di bagian sebelumnya kita dapatkan bahwa ada tiga kelompok kepentingan, yang selanjutnya akan kita analisis kemungkinan ancaman terhadap masing-masing kepentingan tersebut dengan menggunakan pendekatananancaman. Menurut Barry Buzan ancaman terhadap keamanan negara dapat berbentuk: (i) ancaman militer, yang berpotensi merusak berbagai komponen negara bahkan negara itu sendiri secara total; (ii) ancaman terhadap ideologi, yang termasuk dalam kategori ancaman berdimensi politik; (iii) ancaman di bidang ekonomi, seperti: embargo, pembatasan ekspor dan impor barang, pencurian sumber daya alam, penghentian pasokan bahan-bahan penting; (iv) ancaman di bidang lingkungan atau ekologi, seperti bencana alam, polusi, dan lain-lain.[8]

Kemungkinan ancaman tersebut merupakan potensi yang dapat saja terjadi, namun harus dilihat dari berbagai faktor. Lebih lanjut, Barry Buzan menyebutkan bahwa ada tiga faktor yang harus dilihat dalam konteks ancaman tersebut, yakni: (i) sumber ancaman, yang dapat dari dalam negara sendiri, atau dapat berasal dari luar negara; (ii) intensitas ancaman, yang dapat berkisar dari intensitas yang rendah hingga sangat tinggi, yang dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti jarak dari sumber ancaman ke negara kita, jangka waktu datangnya ancaman, dan kemungkinan atau tingkat probabilitas terjadinya ancaman tersebut.[9]

Ancaman yang dapat timbul dalam dunia kemaritiman sangat beragam, dan pada umumnya setiap negara atau setiap pihak menetapkan jenis ancamannya secara berbeda, tergantung kepada berbagai faktor yang terkait dengan ancamannya sendiri maupun kerentanan atau *vulnerability* dari pihak yang merasa terancam. Beberapa pihak menempatkan ancaman di bidang maritim sebagai berikut: sengketa atau *dispute* antar negara, terorisme maritim, pembajakan atau *piracy*, penyelundupan narkotika, penyelundupan orang dan barang terlarang, pengayaan atau *proliferation* senjata,

[8] Barry Buzan, *People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations,* (Sussex: Wheatsheaf Books, 1983), hlm. 75-83.

[9] *Ibid.*, hlm. 83-5.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penangkapan ikan ilegal, pencemaran lingkungan, atau kecelakaan dan bencana alam maritim.[10]

Sementara itu, Sekretaris Jenderal PBB, dalam laporannya tentang Hukum Laut mengidetifikasi tujuh ancaman spesifik di bidang kemaritiman, yakni (i) pembajakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal; (ii) aksi teroris terhadap pelayaran, instalasi di laut, dan kepentingan-kepentingan maritim lainnya; (iii) penyelundupan senjata dan senjata pemusnah massal; (iv) penyelundupan narkotika dan bahan-bahan psikotropika; (v) penyelundupan manusia lewat laut; (vi) penangkapan ikan secara ilegal; dan (vii) pencemaran lingkungan laut.[11]

Dari kedua sumber referensi tersebut, selanjutnya dapat kita inventarisir secara umum sejumlah ancaman yang dapat terjadi di bidang kemaritiman (lihat Tabel 2). Berbagai jenis ancaman tersebut kemudian digolongkan berdasarkan bentuknya, yang dapat berupa ancaman militer atau sejenisnya, ancaman berdimensi politik, ancaman berdimensi ekonomi, dan juga ancaman yang berdimensi lingkungan hidup. Penggolongan ancaman ini diperlukan agar secara kualitatif dapat ditetapkan tingkat kerusakan yang ditimbulkannya. Selanjutnya ancaman tersebut dilihat dari sumbernya, yang dapat saja berasal dari dalam negeri dan atau dari luar negeri. Ancaman yang murni berasal dari dalam negeri tentu saja memerlukan penanganan standar, namun untuk ancaman yang berasal dari luar negeri memerlukan kerjasama internasional dengan berbagai pihak atau negara lain. Selanjutnya berbagai ancaman tersebut dinilai intensitasnya, berdasarkan faktor-faktor intensitas yang sudah disampaikan sebelumnya. Faktor intensitas secara kualitatif digolongkan menjadi tiga tingkatan, yaitu intensitas tinggi, intensitas sedang, dan intensitas rendah. Penggolongan ini diperlukan untuk memberikan fokus perhatian dan sekaligus prioritas dalam penanganannya, yang tentu saja ancaman yang berintensitas tinggi akan menjadi prioritas utama dalam penanganannya.

[10] C. Bueger, "What is Maritime Security?", *Marine Policy Journal*, No. 53, 2015, hlm. 159.

[11] N. Klein, et.al., *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand,* (Oxon: Routledge,2010), hlm.7.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Jenis Ancaman di Bidang Kemaritiman

No	Jenis Ancaman	Bentuk Ancaman	Sumber Ancaman	Intensitas Ancaman
1	Sengketa antar negara	M, P, E	L	S
2	Terorisme maritim	M, P, E	L, D	S
3	Pembajakan	M, E	L, D	T
4	Penyelundupan narkotika	P, E	L, D	T
5	Penyelundupan manusia	P, E	L, D	T
6	Pengayaan senjata	M, P, E	L, D	R
7	Penangkapan ikan ilegal	P, E, L	L, D	T
8	Pencemaran lingkungan	E, L	L, D	T
9	Kecelakaan di laut	E	L, D	T
10	Bencana alam	E, L	D	T

Sumber : Diolah oleh Penulis

Keterangan:
Bentuk ancaman: M: militer; P: politik; E: ekonomi; L: lingkungan.
Sumber ancaman: L: dari luar negeri; D: dari dalam negeri.
Intensitas: T: tinggi; S: sedang; R: rendah.

Dari penilaian secara kualitatif tersebut, selanjutnya dapat kita urutkan lima ancaman yang memerlukan prioritas dalam penanganannya. Kelima jenis ancaman tersebut adalah sebagai berikut (lihat Gambar 2):

1. Pembajakan di laut, khususnya terhadap kapal-kapal dagang kita maupun kapal-kapal dagang asing yang sedang berlayar di perairan Indonesia;
2. Penangkapan ikan secara ilegal atau *illegal, unreported and unregulated* (IUU) *fishing*, terutama yang dilakukan oleh nelayan-nelayan asing di perairan Indonesia;
3. Sengketa antar negara Indonesia dengan negara-negara lain tentang batas-batas laut, baik batas laut teritorial maupun zona ekonomi eksklusif;
4. Penyelundupan narkotika dan bahan-bahan psikotropika melalui laut; dan
5. Penyelundupan manusia atau *human trafficking* melalui laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2. Jenis Ancaman Utama di Bidang Kemaritiman Indonesia



Sumber: Diolah oleh Penulis

Keamanan Maritim Indonesia

Berbagai pihak masih mempunyai pandangan yang beragam tentang pengertian keamanan maritim termasuk lingkup permasalahan yang dihadapinya. Dalam bagian ini beberapa pandangan yang berbeda tersebut akan disampaikan, selanjutnya dengan dihadapkan dengan kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman, penulis akan membahas konsep ini agar didapatkan suatu pengertian keamanan maritim serta cakupannya yang sesuai dengan kepentingan nasional kita tersebut. Pengertian tentang keamanan maritim ini diperlukan sebagai pijakan dalam merumuskan upaya-upaya yang diperlukan dalam membangun keamanan maritim yang kuat.

Dalam pandangan militer pada umumnya, keamanan maritim biasanya difokuskan pada masalah keamanan nasional, dalam upaya melindungi keutuhan wilayah negara dari serangan bersenjata atau penggunaan jenis kekuatan lainnya, serta memproyeksikan kepentingan negara ke wilayah-wilayah lain. Sementara itu dari perspektif pertahanan negara, keamanan maritim melingkupi hal-hal yang lebih luas dalam menghadapi lebih banyak jenis ancaman di bidang maritim. Sebagai contoh, konsep operasi dari Angkatan Laut Amerika Serikat menyebutkan bahwa sasaran dari operasi keamanan maritim mereka meliputi perlindungan kebebasan bernavigasi dari kapal-kapal dagang mereka, melindungi pelayaran dagang mereka, melindungi sumber daya laut, serta melindungi wilayah maritim dari ancaman negara tertentu, terorisme, penyelundupan obat terlarang, dan bentuk-bentuk lain dari kejahatan, pembajakan, kerusakan lingkungan, dan imigrasi ilegal lewat laut.[12]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[12] N Klein, et.al, *op. cit*,hlm. 5.

Sementara itu, dari pihak industri perkapalan, keamanan maritim secara khusus difokuskan pada sistem transportasi maritim dan menghubungkannya dengan sampainya kiriman barang dengan aman di tempat tujuan tanpa gangguan dari segala bentuk kejahatan. Konsisten dengan pandangan ini, muncul pengertian keamanan maritim yang diartikan sebagai upaya yang dilakukan oleh pemilik, operator, dan administrator dari kapal dagang, fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, dan organisasi kelautan lainnya dalam melindungi kapalnya dari perampasan, sabotase, pembajakan, pencurian, gangguan, atau serangan dadakan. *The International Maritime Organization* (IMO) membedakan antara keselamatan maritim dan keamanan maritim. Keselamatan maritim atau *maritime safety* merujuk pada pencegahan atau mengurangi terjadinya kecelakaan di laut yang disebabkan oleh kapal yang dibawa standar, awak kapal atau operator yang tidak cakap, sementara keamanan maritim atau *maritime security* terkait dengan perlindungan kapal dari aksi-aksi yang melanggar hukum, yang disengaja atau direncanakan.[13]

Christian Bueger menyatakan pendapatnya bahwa keamanan maritim mengandung empat konsep keamanan, yakni kekuatan laut atau kekuatan angkatan laut (*sea power*), keselamatan laut atau *marine safety*, ekonomi laut dalam atau *blue economy*, dan keamanan manusia atau *human security*. Konsep dari kekuatan laut menjelaskan tentang peran angkatan laut, yaitu melindungi keberlangsungan negara, melindungi jalur transportasi laut bagi perdagangan dan peningkatan ekonomi. Konsep keselamatan di laut menjelaskan keselamatan kapal dan instalasi laut dengan tujuan utamanya untuk melindungi para profesional dan lingkungan laut. Keamanan maritim juga berkaitan dengan pembangunan di bidang ekonomi, dimana laut berperan sangat penting dalam perdagangan, dan perikanan. Laut mengandung sumber daya alam yang sangat penting, seperti minyak, dan bahan tambang dari dasar lautan. Pariwisata pantai juga menjadi sumber pendapatan ekonomi yang penting. Konsep keamanan manusia juga terkait dengan keamanan maritim, yang mengandung unsur-unsur seperti ketersediaan makanan, ketersediaan tempat tinggal, kehidupan berkelanjutan, dan tersedianya lowongan kerja yang aman.[14]

[13] *Ibid.,* hlm. 6.

[14] C. Bueger, *op. cit*, hlm.161.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dari berbagai pandangan tersebut dapat diinventarisir bidang subtugas yang masuk dalam lingkup keamanan maritim, baik dari sudut pandang pelaku militer maupun dari sudut pandang sipil. Hasil inventarisir tersebut dapat dilihat pada Tabel 3, dimana sejumlah unsur tersebut selanjutnya dikategorikan menjadi empat, yaitu: (i) bidang keamanan maritim yang menyangkut negara atau kedaulatan negara, yang pada umumnya tugas ini menjadi domain dari militer, khususnya angkatan laut; (ii) bidang keamanan yang menyangkut dengan penegakan hukum di laut, yang pada umumnya bidang tugas ini ditangani oleh aparat penegak hukum, seperti kepolisian negara, badan keamanan laut atau *coast guard*, bea dan cukai, badan pengamanan perikanan, dan juga angkatan laut; (iii) bidang keselamatan pelayaran, dimana bidang tugas ini utamanya ditangani oleh badan pemerintah yang mengawasi transportasi atau pelayaran laut; dan (iv) bidang penjagaan dan kelestarian lingkungan laut, yang pada umumnya ditangani oleh instansi pemerintah yang diberikan tugas khusus untuk hal ini.

Tabel 3. Unsur Keamanan dan Keselamatan Maritim dari Beberapa Sudut Pandang

Sudut Pandang	Unsur Keamanan dan Keselamatan Maritim	Kategori
Militer	Melindungi keutuhan wilayah negara	1
	Melindungi keberlangsungan negara	1
	Memperoyeksikan kepentingan negara	1
	Melindungi jalur transportasi laut	3
Pertahanan dan keamanan negara	Melindungi kebebasan bernavigasi dari kapal-kapal dagang	3
	Melindungi sumber daya laut (ikan, minyak, bahan dasar laut)	4
	Melindungi pariwisata laut dan pantai	4
	Melindungi manusia yang mencari nafkah di dan dari laut	4
	Melindungi laut dari segala kejahatan dan pelanggaran hukum	2
Industri perkapalan	Melindungi keselamatan kapal dan awaknya	3
	Melindungi kiriman barang sampai di tempat tujuan	3
	Melindungi kapalnya dari perampasan, sabotase, pembajakan	2
	Melindungi instalasi laut	4

Sumber: Diolah oleh Penulis

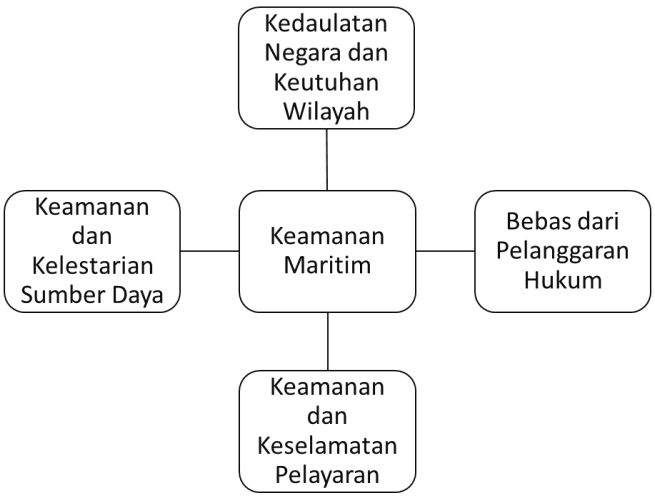
Keterangan:
Kategori 1: Kedaulatan negara
Kategori 2: Keamanan laut
Kategori 3: Keselamatan pelayaran
Kategori 4: Kelestarian lingkungan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berbagai pendapat tersebut kemudian dikaitkan dengan kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman. Dengan demikian dapat diambil kesimpulan bahwa keamanan maritim Indonesia hendaknya secara sistematis dapat melindungi kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman. Keamanan maritim Indonesia seyogyanya diarahkan untuk dapat menciptakan kondisi-kondisi sebagai berikut (lihat Gambar 3):

1. Terpeliharanya kedaulatan negara serta keutuhan wilayah negara Indonesia.
2. Terpeliharanya kondisi keamanan kemaritiman Indonesia dari segala bentuk pelanggaran hukum dan praktik-praktik ilegal.
3. Terpeliharanya keamanan dan keselamatan pelayaran, baik pelayaran domestik maupun pelayaran internasional yang melalui perairan Indonesia.
4. Terpeliharanya keamanan dan kelestarian semua sumber daya ekonomi termasuk fasilitas yang telah dibangun yang ada di wilayah kemaritiman Indonesia.

Gambar 3. Unsur-Unsur Keamanan Maritim Indonesia



Sumber: Diolah oleh Penulis

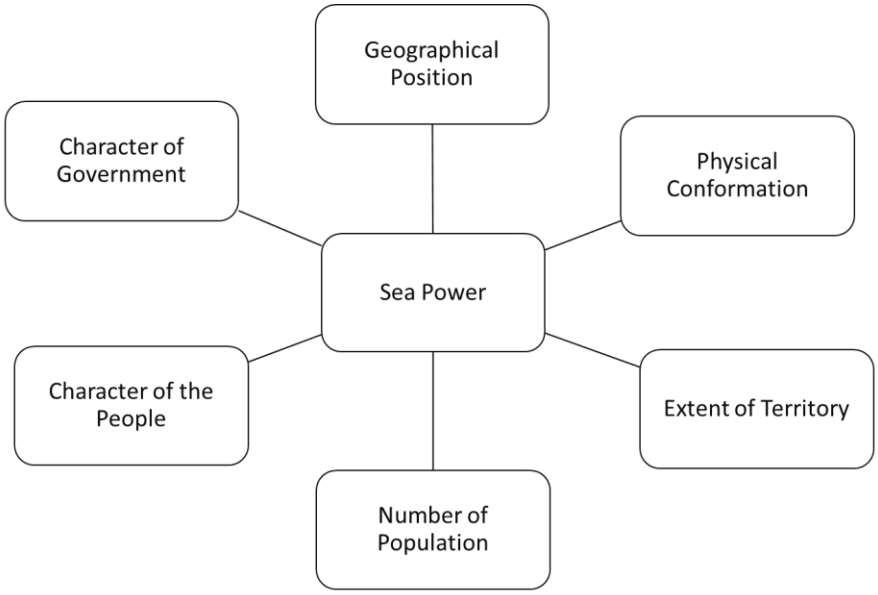
Membangun Keamanan Maritim Indonesia

Untuk menciptakan suatu kondisi dimana keamanan maritim dapat diwujudkan oleh berbagai pihak, baik institusi-institusi pemerintah maupun dari pelaku ekonomi di bidang kemaritiman, diperlukan suatu upaya sistematis untuk membangun keamanan maritim yang dapat menjawab tantangan tugas yang telah diformulasikan di bagian sebelumnya. Dalam bagian ini akan dibahas apa saja upaya yang perlu dilakukan untuk membangun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keamanan maritim Indonesia yang kuat. Menurut Alfred Thayer Mahan dalam bukunya *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783,* untuk membangun kekuatan laut atau *sea power* yang kuat, ada beberapa kondisi yang akan sangat berpengaruh terhadap upaya tersebut, yakni (lihat Gambar 4): (i) *geographical position* atau letak geografis; (ii) *physical conformation* atau sifat fisik; (iii) *extent of territory* atau luas wilayah; (iv) *number of population* atau jumlah penduduk; (v) *character of the people* atau watak dari penduduk; dan (vi) *character of the government* atau watak dari pemerintah.[15]

Gambar 4. Elements of Sea Power (Mahan Theory)



Sumber : A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History,* 1660-1783. 12th Edition, (Boston: Little, Brown, 1918), hlm. 28-29.

Dalam hal letak geografis, Mahan menjelaskan beberapa faktor yang penting untuk diperhatikan, antara lain: kekuatan laut yang dapat dikonsentrasikan atau disebar, pelabuhan laut di berbagai tempat, kedekatan dengan sasaran yang ingin diserang, akses kekuatan laut ke laut lepas, dan akses menuju jalur laut utama.[16] Sedangkan dalam elemen sifat fisik dari lingkungan maritim dari suatu negara, Mahan menjelaskan beberapa unsur penting, antara lain: garis pantai untuk tempat dibangunnya pelabuhan dalam (*deep harbour*) bagi kapal-kapal dagang, keamanan pelayaran, keterlibatan orang-

[15] A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History,* 1660-1783. 12th Edition, (Boston: Little, Brown,1918),hlm. 28-29.

[16] *Ibid,* hlm.29-34.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

orang dalam perdagangan di dan lewat laut, produksi dalam negeri, dan pengawasan semua bagian dari wilayah negara.[17]

Mahan juga menjelaskan lebih jauh tentang unsur-unsur penting yang terdapat dalam elemen luas wilayah, antara lain: panjang pantai, dan sekali lagi menekankan karakter dari pelabuhan.[18] Sedangkan dalam hal jumlah penduduk, Mahan menjelaskan pentingnya jumlah besar manusia yang siap untuk mengawaki kapal perang, kapal dagang, menjadi cadangan angkatan laut, mengawaki industri maritim, dan sektor ekonomi lainnya.[19] Dalam hal karakter nasional, dijelaskan bahwa karakter yang sangat penting adalah yang berorientasi kepada perdagangan di dan lewat laut, yang datang dari berbagai kalangan, seperti pengusaha, pedagang, produser barang-barang dagangan, serta para penghubung untuk pelayanan perdagangan. Juga diperlukan karakter yang jenius dalam menangkap peluang-peluang yang ada di dunia perdagangan di dan lewat laut.[20] Sedangkan untuk elemen yang terakhir, yakni karakter dari pemerintah, Mahan menjelasakan perlunya beberapa unsur, seperti pengarahan yang cerdas dari pemerintah, keputusan yang tegas dan cepat, kebijakan ekonomi yang berorientasi kepada maritim, kesatuan komando dan kendali, kebijakan yang mantap dalam memelihara kekuatan angkatan laut, memelihara kekuatan cadangan untuk angkatan laut, memelihara pangkalan-pangkalan angkatan laut yang memadai, dan membangun kekuatan armada kapal dagang yang kuat.[21]

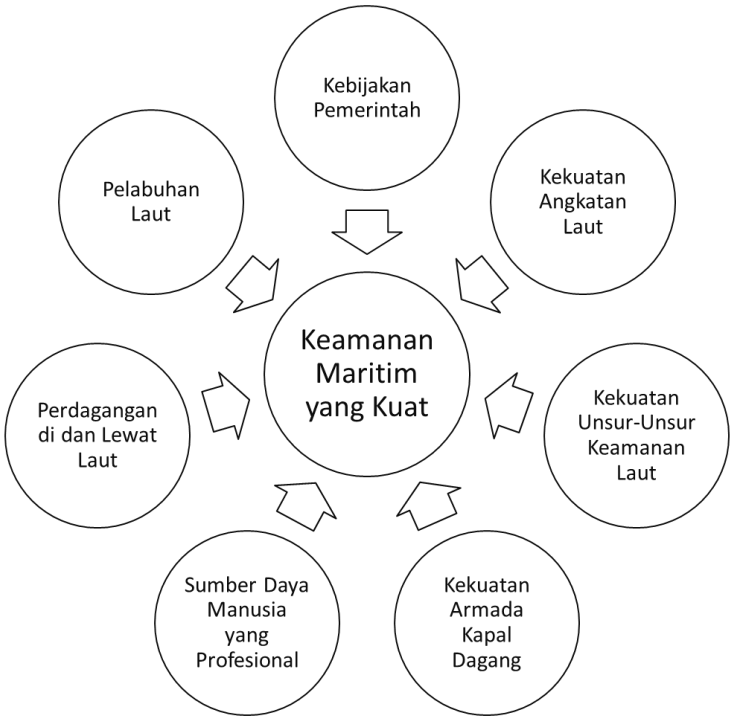
Berdasarkan elemen-elemen yang berpengaruh dalam membangun kekuatan laut, maka sebenarnya Indonesia sudah memiliki sebagian besar prasyarat tersebut. Dengan luasnya wilayah negara, dan luasnya laut yang ada di Indonesia, maka bangsa Indonesia sebenarnya mempunyai kesempatan besar untuk memanfaatkan sumber daya alam yang ada. Dengan posisi negara Indonesia di antara dua benua dan dua samudera besar, maka Indonesia telah menjadi lintasan pelayaran utama dunia. Dengan jumlah penduduknya yang sangat besar, maka Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk menguasai bidang kemaritiman regional maupun global.

[17] *Ibid,* hlm.35-42.
[18] *Ibid,*hlm.42-4.
[19] *Ibid,*hlm.44-9.
[20] *Ibid,*hlm.50-7.
[21] *Ibid,* hlm.58-70.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Namun kita semua menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dari bangsa Indonesia untuk menjadikannya sebagai bangsa yang kuat di laut. Beberapa upaya perlu dilakukan secara terencana dan sistematis. Dalam bagian akhir ini, akan dianalisis faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam membangun keamanan maritim Indonesia yang tangguh. Analisis tersebut didasarkan pada pandangan dari Mahan tersebut, kemudian dihadapkan dengan unsur-unsur keamanan maritim Indonesia serta sasaran yang ingin dicapai dalam membangun keamanan maritim Indonesia yang tangguh. Adapun faktor-faktor yang berpengaruh dalam kita membangun keamanan maritim yang tangguh adalah (lihat Gambar 5): kebijakan pemerintah, kekuatan angkatan laut, kekuatan unsur-unsur keamanan laut, kekuatan armada kapal dagang, sumber daya manusia Indonesia yang profesional, perdagangan di dan lewat laut, dan pelabuhan laut. Untuk membangun keamanan maritim yang tangguh berarti kita perlu membangun atau membenahi unsur-unsur yang berpengaruh tersebut.

Gambar 5. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pembangunan Keamanan Maritim di Indonesia



Sumber: Diolah oleh Penulis

Kebijakan pemerintah menjadi faktor yang sangat penting dalam membangun keamanan maritim yang tangguh. Kebijakan pemerintah perlu dengan sungguh-sungguh merealisasikan visi "Poros Maritim" dari Presiden Jokowi. Adapun visi tersebut sudah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

disampaikan di bagian awal tulisan ini. Yang diperlukan untuk dilakukan oleh Pemerintah RI saat ini adalah menindaklanjuti visi tersebut ke dalam kebijakan yang lebih bersifat operasional, agar para pelakudi bidang kemaritiman, baik pemerintah maupun swasta, mempunyai kerangka kerja yang jelas. Kebijakan yang dibuat pemerintah tersebut benar-benar mencerminkan karakter pemerintah yang secara cerdik menangkap peluang keuntungan ekonomi bagi kesejahteraan rakyat; teguh dalam tekadnya membangun armada kapal dagang serta berbagai pelabuhan laut yang canggih; teguh dalam tekadnya membangun kekuatan angkatan laut yang kuat dan hebat serta kekuatan cadangannya, dan teguh dalam mengendalikan semua komponen atau *stakeholders* yang terlibat agar kesatuan komando dan pengendalian dalam menangani keamanan maritim Indonesia tetap terpelihara.

Angkatan Laut Indonesia menjadi faktor kedua yang memberikan kontribusi yang signifikan terhadap keamanan maritim Indonesia yang kuat. Kemampuan angkatan laut dibangun agar mampu melakukan tiga fungsi sekaligus yakni fungsi militer, fungsi konstabulari, dan fungsi diplomasi. Dalam hal melakukan penegakan kedaulatan di laut, maka angkatan laut harus mampu melakukan empat macam pertempuran, yakni pertempuran atas air, pertempuran bawah air, pertempuran amfibi, dan pertempuran khusus. Kekuatan angkatan laut, yang terdiri dari kapal perang, pesawat terbang, marinir dan pangkalan, dalam menyelenggarakan misinya diintegrasikan kedalam suatu sistem senjata yang utuh yang disebut SSAT (Sistem Senjata Armada Terpadu). Kekuatan tersebut perlu terus ditingkatkan agar dapat mengawasi dan mempertahankan perairan Indonesia yang sangat luas ini. Disamping penambahan kekuatan, maka sejalan dengan perkembangan ancaman masa kini, penempatan atau penggelaran kekuatan dari unsur-unsur angkatan laut perlu dikaji kembali. Diperlukan pembangunan pangkalan angkatan laut yang canggih dan memadai yang disesuaikan dengan pelaksanaan gelar operasi unsur-unsur angkatan laut.

Kekuatan unsur-unsur pemerintah yang mengemban misi penegakan hukum di laut serta menjaga pelestarian lingkungan di lingkungan maritim perlu terus ditingkatkan. Pelanggaran hukum di laut semakin marak, termasuk penangkapan ikan secara ilegal yang dilakukan oleh nelayan-nelayan asing, penyelundupan manusia, senjata, narkotika, serta barang-barang terlarang lainnya. Dengan luasnya wilayah operasi yang harus diawasi,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

maka diperlukan peralatan deteksi atau *surveillance* dengan menggunakan teknologi satelit yang canggih, serta kapal-kapal dengan kemampuan dan kecepatan yang tinggi di wilayah perairan dengan kondisi ombak yang tinggi.

Armada kapal dagang Indonesia harus terus ditingkatkan, baik jumlahnya maupun ukuran kapalnya. Dengan bertambahnya kekuatan armada kapal ini, maka kemampuannya untuk mengangkut orang dan barang, domestik maupun internasional, dapat meningkat secara tajam. Perannya dalam meningkatkan roda perekonomian Indonesia sangatlah besar. Untuk menambah jumlah armada kapal dagang, baik dalam jumlah maupun ukuran kapalnya, maka semua pihak harus mendorong terciptanya situasi yang kondusif bagi investasi di bidang ini, baik dari pihak swasta maupun dari pihak pemerintah. Perlu ada insentif bagi pihak investor, sekaligus kemudahan dalam mendapatkan kapal-kapal baru hasil industri dalam negeri. Dengan makin banyaknya jumlah armada ini, maka kargo internasional yang selama ini didominasi oleh pihak asing secara berangsur-angsur dapat kita rebut. Armada kapal ini juga akan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap tingkat konektivitas antar pulau dan wilayah di Indonesia, yang sangat penting bagi peningkatan kesejahteraan maupun persatuan bangsa.

Sumber daya manusia Indonesia yang handal dan profesional merupakan komponen yang sangat penting bagi pembangunan keamanan maritim yang tangguh. Untuk itu perlu didorong pembentukan berbagai sekolah, universitas, lembaga pelatihan, yang akan menghasilkan tenaga-tenaga profesional yang mempunyai jiwa dan semangat bahari, serta para pengusaha atau pedagang di bidang kemaritiman. Sumber daya manusia yang terdidik dan terlatih tersebut diharapkan dapat menjadi pengusaha atau sebagai tenaga kerja yang siap mengisi organisasi angkatan laut, organisasi kekuatan cadangan angkatan laut, berbagai organisasi keamanan maritim, industri maritim, kapal-kapal dagang, pertambangan lepas pantai, organisasi yang memelihara kelestarian alam laut, serta organisasi yang memelihara instalasi-instalasi lepas pantai. Tenaga kerja Indonesia yang profesional itu dapat juga mengembangkan wilayah kerjanya dengan menjadi awak-awak kapal asing yang jumlahnya makin hari makin bertambah.

Perdagangan di dan lewat laut perlu didorong, dengan jalan meningkatkan volume perdagangannya. Untuk itu diperlukan peningkatan produksi berbagai bahan mentah,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bahan baku, hasil industri maritim yang dapat dihasilkan, dengan membudidayakan segenap potensi ekonomi yang ada di Indonesia. Untuk itu diperlukan berbagai inovasi dan kreativitas agar produksi di sektor ini semakin meningkat, yang didukung oleh pengaturan yang baik dan sehat agar iklim bisnis yang sehat selalu dapat dipelihara. Berbagai bentuk pasar di bidang kemaritiman perlu terus diciptakan dan dibangun agar terjadi mekanisme pasar yang sehat. Peningkatan perdagangan ini selanjutnya akan menigkatkan pendapatan negara, yang selanjutnya akan meningkatkan kemampuan negara dalam membangun kekuatan maritim Indonesia.

Pelabuhan laut memainkan peranan penting, karena menjadi tolok ukur jumlah kapal dan volume kargo yang dapat dimuat dan dibongkar. Kapal-kapal dagang dan kapal-kapal angkatan laut serta aparat keamanan negara memerlukan pelabuhan yang canggih yang dapat memberikan pelayanan yang lengkap bagi kapal-kapal yang singgah maupun yang akan mengisi dan membongkar muatannya. Berbagai pelabuhan laut harus dapat dibangun di banyak wilayah di Indonesia, baik di sepanjang pantai dari pulau-pulau yang menghadap ke laut pedalaman Indonesia, maupun di sepanjang pantai yang menghadap kelaut lepas atau bagian luar dari wilayah perairan Indonesia. Pelabuhan tersebut juga perlu dilengkapi dengan manajemen kepelabuhanan yang profesional serta dilengkapi dengan peralatan bongkar muat yang modern.

Kesimpulan

Dari berbagai analisis yang dilakukan didapatkan beberapa temuan atau kesimpulan. Kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim terdiri dari tiga elemen, yakniterjaganya keutuhan wilayah dan kedaulatan negara, terjaganya sumber daya kemaritiman serta pelayaran komersial domestik dan internasional, serta tercapainya kesejahteraan bangsa Indonesia. Beberapa ancaman di wilayah perairan Indonesia yang perlu menjadi prioritas utama adalah pembajakan di laut, penangkapan ikan secara ilegal, sengketa wilayah antar negara, penyelundupan narkotika, serta penyelundupan manusia. Adapun unsur-unsur yang menjadi lingkup dari keamanan maritim Indonesia adalah kedaulatan negara dan keutuhan wilayah, laut yang bebas dari pelanggaran hukum, keamanan dan keselamatan pelayaran, serta keamanan dan kelestarian sumber daya maritim. Dalam rangka menjawab permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini, yaitu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
PERPUSTAKAAN INDONESIA

tentang membangun keamanan maritim Indonesia, maka penulis menyimpulkan bahwa untuk mendapatkan keamanan maritim Indonesia yang kuat, terdapat tujuh faktor penting yang perlu diperhatikan atau dibenahi, yaitu kebijakan pemerintah, kekuatan angkatan laut, kekuatan unsur-unsur keamanan laut, kekuatan armada kapal dagang, sumber daya manusia, perdagangan di dan lewat laut, serta pelabuhan laut.

Daftar Pustaka

Buku

Buzan, Barry. 1983. *People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations.* Sussex: Wheatsheaf Books.

Klein, N. etal. 2010. *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand.* Oxon: Routledge.

Mahan, A. T. 1918. *The Influence of Sea Power upon History,* 1660-1783. 12th Edition. Boston: Little, Brown.

Winner, A. C. 2008. "India as a Maritime Power?", dalam Yoshihara dan J. R. Holmes (Eds). *Asia Looks Seaward: Power and Maritime Security*. Westport: Praeger Security International.

Yarger, H. R. 2008. "The Strategic Appraisal: The Key to Effective Strategy", dalam J. B. Bartholomeus (Ed).*Theory of War and Strategy.* Volume I. US: US Army War College.

Jurnal

C. Bueger. 2015. "What is Maritime Security?". *Marine Policy Journal.* No. 53.

Website

Kemlu RI, "Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", dalam http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers, diunduh pada 19 September 2016.

Kemenko Kemaritiman RI, "Program Kerja Kemenko Kemaritiman RI", dalam http://maritim.go.id/program-kerja, diunduh pada 19 September 2016.

Kemhan RI, "Kebijakan Pertahanan 2016 Diarahkan untuk Mempercepat Implementasi Kebijakan Pertahanan Maritim",dalam https://www.kemhan.go.id/2016/01/20, diunduh pada 19 September 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia: Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) dan *Civil Society*

Muhammad Novan Prasetya
Dosen Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Potensi Utama Medan
Email : muhnovanprasetya@gmail.com

ABSTRACK

Indonesia is a country that has marine resources are very abundant, lies in the archipelago consisting of not less than 17.000 islands with 13.466 islands have been named, and thousands of kilometers of coastline. A total of 92 outermost islands as the baseline of the territorial waters of Indonesia toward the open sea has been registered to the United Nations (UN) and the country has a coastline of 95.181 km and is located in a very strategic position between Asia and Australia as well as the Indian Ocean and the Pacific. Indonesia was once known as the State Maritime for marine culture is highly developed in ancient times, such as Bugis also known by sailors tribes that roam to foreign countries, or fleets of Srivijaya and Majapahit mighty. Besides culture Maritime, Indonesia also has a wealth of sea that included most of the world, the character of the topography of the sea Indonesia is very diverse because it is located on the boundary line of the tectonic plates makes it unique compared to other countries, however, over time, with the wealth of the abundant, Maritim identity of this country as comfortable as possible.These days made us aware that Indonesia has lost his pride. Openning song "My grandmother was a sailor" discordant chanting tub. Various problems get bigger maritime accumulate. A fact bitterly sad when the islands of Sipadan and Ligitan chipped from Indonesia, two of the island that has the beauty and biological richness. Not to mention the Ambalat island has abundant reserves of crude oil are still in dispute. Currently Indonesian Maritime Culture as a ship without a captain, if not immediately created awareness Maritime / rebuilt. In this paper, the author tries to present the synergy of the role of the State and Civil Society in rebuilding the Maritime culture have faded or even begin to disappear.

Keywords: Maritime Culture, the State (Government), Civil Society, Synergy.

ABSTRAK

Indonesia adalah negara yang memiliki sumber daya laut yang sangat melimpah, terbentang dalam gugusan kepulauan yang terdiri tidak kurang dari 17.000 pulau dengan 13.466 pulau telah diberi nama, dan ribuan kilometer garis pantai. Sebanyak 92 pulau terluar sebagai garis pangkal wilayah perairan Indonesia ke arah laut lepas telah didaftarkan ke Perserikatan Bangsa Bangsa (UN) dan Negara yang memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km dan terletak pada posisi sangat strategis antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Indonesia pernah dikenal sebagai Negara Maritim karena budaya kelautan yang sangat maju di zaman dahulu, seperti suku Bugis yang dikenal juga dengan suku pelaut yang menjelajah hingga ke mancanegara, atau armada laut Sriwijaya dan Majapahit yang perkasa. Selain kebudayaan Maritim, Indonesia juga memiliki kekayaan laut yang termasuk paling besar di dunia, karakter topografi laut Indonesia yang sangat beragam karena terletak di batasan garis lempeng tektonik menjadikannya unik dibandingkan negara-negara lain, Namun, seiring berjalannya waktu, dengan kekayaan yang melimpah tersebut, identitas Maritim negara ini seperti terlupakan. Dewasa ini semakin menyadarkan kita, bahwa Indonesia semakin kehilangan kebanggaannya. Bait lagu "Nenekku seorang pelaut" bak lantunan yang sumbang. Berbagai permasalahan maritim kian lama kian menumpuk. Menjadi fakta pahit yang menyedihkan ketika pulau sipadan dan ligitan terkelupas dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia, dua pulau yang memiliki keindahan dan kekayaan hayati. Belum lagi pulau ambalat yang mempunyai cadangan minyak mentah yang melimpah masih menjadi sengketa. Saat ini Budaya Maritim Indonesia sama seperti sebuah kapal yang tak bernahkoda, jika kesadaran Maritim tidak segera diciptakan/dibangun kembali. Dalam Tulisan ini, penulis mencoba menyajikan sinergitas peran Negara dan Civil Society dalam membangun kembali kebudayaan Maritim yang telah memudar atau bahkan mulai menghilang.

Kata kunci: Kebudayaan Maritim, Negara (Pemerintah), Civil Society, Sinergi.

I. Menghayati Sejarah Maritim Nusantara

Nusantara pada masa lampau sebelum muncul konsep Indonesia sangat jelas memiliki pengaruh yang sangat dominan di wilayah Asia Tenggara dan bahkan seluruh Wilayah Asia, terutama melalui kekuatan maritim besar di bawah Kerajaan Sriwijaya dan kemudian Majapahit. Wilayah laut Indonesia yang merupakan dua pertiga wilayah Nusantara mengakibatkan yang sejak masa lampau, Nusantara diwarnai dengan berbagai pergumulan kehidupan di laut. Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan Nusantara, bahkan mampu mengarungi samudera luas hingga ke pesisir Madagaskar, Afrika Selatan. Sayangnya, setelah mencapai kejayaan budaya bahari, Indonesia terus mengalami kemunduran, terutama setelah masuknya VOC dan kekuasaan kolonial Belanda ke Indonesia. Perjanjian Giyanti pada tahun 1755 antara Belanda dengan Raja Surakarta dan Yogyakarta mengakibatkan kedua raja tersebut harus menyerahkan perdagangan hasil wilayahnya kepada Belanda.

Sejak itu, terjadi penurunan semangat dan jiwa Maritim bangsa Indonesia, dan pergeseran nilai budaya, dari budaya Maritim ke budaya daratan. Catatan penting sejarah Maritim ini menunjukkan bahwa dibandingkan dengan negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara, Indonesia memiliki keunggulan aspek budaya Maritim bentukan alamiah dari sejak dahulu bahkan sebelum konsep Indonesia lahir. Sebagai negara yang dikelilingi oleh laut hampir semua provinsinya memiliki wilayah perairan, kondisi geografis yang demikian menjadikan Indonesia negara Maritim yang mempunyai daerah perikanan laut tak kurang dari 6,85 juta km2 dan diperkirakan daerah tersebut memiliki kandungan produksi ikan 10juta ton pertahunnya, namun, dengan potensi kelautan yang berlimpah itu masyarakat Indonesia belum dapat memaksimalkan potensi tersebut. Hal ini diakibatkan oleh paradigma pembangunan yang lebih memprioritaskan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masyarakat perkotaan dan pertanian dipedalaman sehingga kurang memperhatikan kehidupan masyarakat di daerah pesisir dan masih sangat kurang proporsinya jika dibandingkan dengan aspek-aspek lainnya seperti bidang pertanian, industri, perhubungan politik dan sebagainya. Hal tersebut mungkin berkaitan dengan pengalaman sebagai bangsa Indonesia yang semenjak memproklamirkan kemerdekaannya lebih banyak di warnai dengan persoalan-persoalan kebaratan daripada persoalan-persoalan kebaharian, inilah yang menyebabkan bangsa Indonesia naluri kebahariaannya semakin tumpul sehingga kurang mampu melihat apalagi bertindak untuk memanfaatkan dunia kebahariaan.

Secara geografis wilayah Indonesia merupakan kawasan kepulauan yang menempatkan laut sebagai jembatan penghubung bukan sebagai pemisah. Dengan demikian, penguasaan terhadap laut merupakan suatu keharusan bagi masyarakat *(civil society)* yang menghuni pulau–pulau yang ada di Indonesia. Kondisi semacam ini, membentuk mereka sebagai manusia yang akrab dengan kehidupan laut. Selain itu, pulau–pulau yang ada di Indonesia letaknya sangat strategis dalam konteks perdagangan laut internasional antara dunia barat dan dunia timur, maka itu dalam tulisan ini, penulis berusaha memberi gambaran sinergitas yang mesti Negara (Pemerintah) ciptakan terhadap pembangunan keMaritiman Indonesia yang nantinya akan memberikan kontribusi terhadap penentuan kebijakan–kebijakan yang bersangkutan dengan masalah–masalah keMaritiman, serta mengembangkan kesadaran kita sebagai masyarakat (*civil society*) akan kekayaan Laut dan keagungan Maritim kita.

II. Indonesia dan Laut

Indonesia sebagai sebuah Negara Kepulauan yang lautnya memiliki peran penting bagi kehidupan bangsa dan negara bahkan sejak zaman lampau, nenek moyang Bangsa Indonesia telah mengarungi laut, berlayar dan berdagang dari satu tempat ke tempat lain menjelajah Nusantara bahkan Mancanegara. Indonesia merupakan Negara Kepulauan terluas di dunia yang terdiri atas lebih dari 17.504 pulau dengan 13.466 pulau telah diberi nama. Sebanyak 92 pulau terluar sebagai garis pangkal wilayah perairan Indonesia ke arah laut lepas telah didaftarkan ke Perserikatan Bangsa Bangsa (UN). Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km dan terletak pada posisi sangat strategis antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Luas daratan mencapai sekitar 2.012.402 km2 dan laut sekitar 5,8 juta km2 (75,7%),

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang terdiri 2.012.392 km2 Perairan Pedalaman, 0,3 juta km2 Laut Teritorial, dan 2,7 juta km2 Zona Ekonomi Ekslusif (ZEE).[1] Sebagai Negara Kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan, sosial-budaya, hukum dan keamanan. Meskipun demikian, selama ini sektor tersebut masih kurang mendapat perhatian serius bila dibandingkan dengan sektor daratan.

Dengan cakupan yang demikian besar dan luas, tentu saja Maritim Indonesia mengandung keanekaragaman alam laut yang potensial, baik hayati dan nonhayati. Sehingga, sudah seharusnya sektor kelautan dijadikan sebagai penunjang perekonomian negara ini. Berdasarkan catatan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), sumbangan sektor perikanan terhadap produk domestik bruto (PDB) memiliki peranan strategis. Terutama dibandingkan sektor lain dalam sektor perikanan maupun PDB nasional. Produk Domestik Bruto (PDB) Perikanan Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB) dari 2011 sampai dengan 2015 selalu mengalami peningkatan. Rata-rata kenaikan sebesar 15,64 persen. Nilai PDB subkategori perikanan dari tahun 2011 sampai dengan 2015 berturut-turut adalah Rp 163,5 triliun, Rp 184,3 triliun, Rp 210,7 triliun, Rp 245,48 triliun, dan Rp 292,13 triliun. Kenaikan yang signifikan dari tahun 2011 sampai dengan 2015 menunjukkan pendapatan barang dan jasa di subkategori perikanan terus mengalami peningkatan. Kontribusi kategori Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan terhadap PDB Nasional pada tahun 2011 sampai dengan 2015 rata-rata sebesar 13,42 persen. Subkategori perikanan memberikan kontribusi terhadap kelompok pertanian pada tahun 2015 sebesar 2,53 persen. Adapun kontribusi rata-ratanya pada periode 2011–2015 sebesar 2,26 persen.

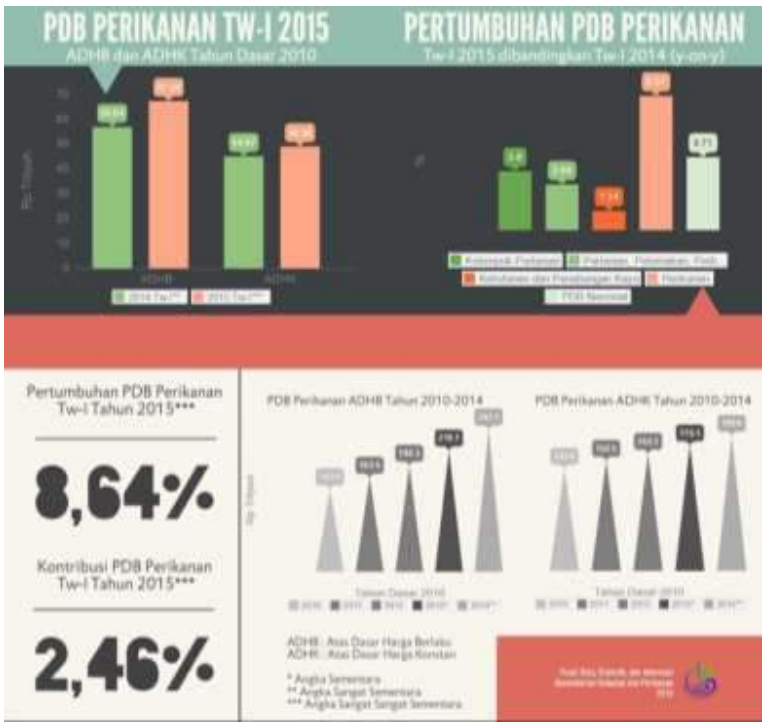
Laju pertumbuhan ekonomi perikanan juga terus meningkat dari tahun ke tahun. Hanya pada tahun 2012, laju pertumbuhan mengalami perlambatan sebesar 6,29 persen. Sementara tahun 2015 mengalami laju pertumbuhan tertinggi, yaitu sebesar 8,37 persen. Laju pertumbuhan subkategori perikanan jauh melampaui laju pertumbuhan kelompok pertanian dan PDB Nasional yang berada di angka 4,02 persen dan 4,79 persen. Laju pertumbuhan subkategori perikanan ada tahun 2015 sebagian besar dipengaruhi oleh pertumbuhan produksi Tuna, Cakalang, Tongkol (TTC) sebesar 6,63 persen, udang budidaya sebesar 9,09 persen, dan produksi rumput laut sebesar 9,73 juta ton. Sumbangan PDB perikanan terhadap negara. Bagaimanapun, catatan-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

catatan ini semakin menguatkan anggapan bahwa sektor maritim sangat potensial dikembangkan sebagai penunjang ekonomi nasional. Dan tentu saja, sektor kelautan tidak hanya menghasilkan produk perikanan.

Untuk Lebih jelasnya Persentase Masing-masing Bidang tersebut terhadap PDB untuk tahun 2001-2005 dapat dilihat pada gambar tabel dibawah ini:

Gambar Tabel 1. Distribusi Persentasi PDB Sektor Kelautan 2010-2015



Sumber: Pusat Data, Statistik, dan Informasi Kementrian Kelautan dan Perikanan (2015)

Dari gambar tabel diatas kita bisa melihat cukup baiknya PDB Kelautan dari tahun ke tahun. Namun, jika tidak ada upaya yang nyata oleh pemerintah untuk meningkatkan nilai presentasi lebih dari 22 persen, jika dibandingkan dengan Negara lain yang memiliki garis pantai yang lebih pendek dari Indonesia maka kita masih kalah jauh dari Negara Negara lain, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Perbandingan Konstribusi Sektor Kelautan terhadap PDB berbagai Negara

No	Negara	Panjang Pantai (Km)	Luas Perairan (Km2)	Kontribusi Bidang Kelautan terhadap PDB	
				Nilai	%
1	Thailand	2.800	420	US$ 212 milyar (2008)	
2	Korea Selatan	2.713	85.838	US$ 14,7 trilyun (1992)	37,00
3	Kanada			US$ 11,1 milyar (2005)	7,72
4	Vietnam	3.260	>1 juta	VND 659.120 milyar (2007)	57,63
6	China	32.000	3 juta	RMB 2.966,2 Milyar (2008)	15,80
7	Amerika	19.800		US$ 138,25 Milyar (Ocean economy, 2004)	1,20
				US$ 11,4 triliyun (Coastal economy, 2007)	83,00

Sumber: data BPS diolah oleh Tridoyo Kusumastanto dkk (2012)

Walaupun Indonesia memiliki potensi kekayaan laut dan pesisir yang besar, namun sayangnya hingga saat ini belum menjadi basis ekonomi bagi pembangunan nasional. Hal ini dapat diindikasikan bahwa masih belum optimalnya kontribusi yang diberikan oleh sektor kelautan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional. Sebagai perbandingan, ekonomi kelautan Amerika mampu menyumbang hingga 83 persen bagi PDB nasionalnya sedangkan Korea Selatan bidang kelautannya sanggup menyumbang 37% dari PDBnya. Indonesia yang luas wilayah lautnya hampir 70% dari total seluruh wilayahnya, hingga kini kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasionalnya masih dibawah 30%. jika dilihat di Negara eropa kontribusi bidang kelautan di negara-negara Eropa sudah cukup besar. Kontribusi PDB Norwegia bahkan ditopang hampir 60 persen dari bidang ekonomi yang berbasis sumberdaya kelautan.Proporsi ini bisa dikatakan besar, jika dilihat luas pantai dan kekayaan laut mereka memang relatif jauh lebih kecil jika dibandingkan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

III. Sinergitas Negara(Pemerintah) dan *Civil Society*

Unsur yang berperan langsung dalam penyelenggaraan pembangunan maritim adalah negara (unsur vertikal) dan *civil society* (unsur horinsontal). Kedua unsur ini merupakan nadi dan tulang punggung pelaksanaan pembangunan menuju negara maritim. Kedua unsur ini memiliki peran dan fungsi yang penting dalam strategi operasional pembangunan dalam payung besar wawasan maritime. Kajian-kajian tetang pembangunan dan pengembangan industri maritim menjadi tumpukan sampah dokumen saja, jika wawasan maritim Indonesia tidak menjadi visi-misi jangka panjang. Wawasan maritim bak semangat pembangunan negara maritim. Untuk itu bidang pendidikan semangat *(spirit)* kemaritiman perlu disiapkan dan menjadi pilar utama bagi kebijakan pendidikan nasional Indonesia.

Selain wawasan maritim, perlu adanya mata rantai operasional wawasan tersebut. Jika wawasan maritim Indonesia sebagai semangat *(spirit)* pembangunan negara maritim, maka kebijakan menjadi kerangka tubuh dan urat nadi dalam pembangunan maritim. Kebijakan mengatur strategi operasional wawasan maritim Indonesia. Negara *(state)* sebagai produsen memiliki peran penting untuk mengeluarkan kebijakan pengelolaan kelautan dan sanksi kelautan. Kebijakan juga menjadi obat yang menghilangkan egoisme sektoral.

Civil society menjadi tulang punggung pembangunan maritim. Inovasi dan orientasi *civil society* dalam pembangunan sangatlah penting untuk mewujudkan pembanguanan dan pengelolaan maritim Indonesia. *Civil Society* dapat didefinisikan sebagai wilayah-wilayah kehidupan sosial yang terorganisasi dan bercirikan antara lain: kesukarelaan (*voluntary*), keswasembadaan (*self-generating*), dan keswadayaan (*self supporting*), kemandirian tinggi berhadapan dengan negara, dan keterikatan dengan norma-norma atau nilai-nilai hukum yang diikuti warganya". *Civil society* adalah masyarakat yang senantiasa melakukan inovasi dan kerjasama satu sama lain untuk mewujudkan keswasembadaan dan keswadayaan melalui kesadaran wawasan maritim. Langkah *civil society* tak akan berjalan mulus tanpa stimulus negara melalui kebijakannynya dalam pembangunan,perlindungan dan pengembangan maritim Indonesia. *Civil society* mencakup kalangan akademisi, nelayan, dan seluruh komponen masyarakat Indonesia. Sebagai penduduk terbesar keempat di dunia (mencapai 238 juta jiwa), Indonesia memiliki potensi besar menciptakan *civil society* yang kuat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ketika kita berbicara tentang *civil society,* maka kita harus berbicara tentang negara. Artinya pembicaraan tentang *civil society* tidak bisa dilepaskan dari pembicaraan tentang negara. Keduanya bagaikan bagian-bagian tubuh yang berbeda letak namun tetap bersinergi. Meskipun antara *civil society* dan Negara memiliki batas-batas sendiri. Namun diantara keduanya tidak perlu dijadikan lawan persaingan di dalam memperebutkan kepentingan/tujuannya masing-masing. Keduanya baik *civil society* maupun negara seharusnya saling bersinergi untuk membangun negara, Indonesia.

Dan salah satu upaya penting yang Negara harus lakukan untuk mengoptimalkan sumber daya kelautan adalah dengan bekerja sama dengan pihak Keamanan diantaranya TNI Angkatan laut, Pihak TNI harus bisa mengawasi setiap pencurian ikan yang dilakukan oleh pihak asing maupun penjualan ikan oleh nelayan sendiri tetapi tidak melalui mekanisme yang telah ditetapkan oleh pemerintah sehingga dapat mengakibatkan kerugian kepada Negara. Salah satu upaya yang dapat dilakukan pemerintah adalah dengan meningkatkan anggaran belanja pihak TNI AL sehingga memiliki dana untuk membeli kapal kapal patroli untuk mengawasi perairan peraian Indonesia dari tangan tangan jahil. Sistem drone juga perlu diadakan untuk mengawasi perairan Indonesia sehingga jika terjadi masalah pemerintah atau pihak terkait dapat mengetahui masalah yang terjadi dan segera mengambil tindakan.

Kelautan Indonesia kedepan diharapkan dapat menjadi arus utama *mainstream* pembangunan nasional dengan memanfaatkan ekosistem perairan lautbeserta segenap sumberdaya yang terkandung di dalamnya secara berkelanjutan (*on a sustainable basis*) untuk kesatuan, kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Keinginantersebut dijabarkan dalam lima tujuan yang harus dicapai, yaitu:

1. Membangun jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia.
2. Meningkatkan dan menguatkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang didukung oleh pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi
3. Menetapkan wilayah NegaraKesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal-hal yang terkait dalam kerangka
4. Membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan, dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5. Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut

Untuk mendukung pembangunan sektor kelautan maka pemerintah juga telah menetapkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Nasional 2005 – 2025 di Bidang Kelautan, yakni sebagai berikut:

1. **Membangkitkan wawasan dan budaya bahari**, antara lain, melalui (a) pendidikan dan penyadaran masyarakat tentang kelautan yang dapat diwujudkan melalui semua jalur, jenis, dan jenjang pendidikan; (b) melestarikan nilai-nilai budaya sertawawasan bahari serta merevitalisasi hukum adat dan kearifan lokal di bidang kelautan; dan (c) melindungi dan mensosialisasikan peninggalan budaya bawah air melalui usaha preservasi, restorasi, dan konservasi.
2. **Meningkatkan dan menguatkan peranan sumber daya manusia di bidang kelautan** yang diwujudkan, antara lain, dengan (a) mendorong jasa pendidikan dan pelatihan yang berkualitas di bidang kelautan untuk bidang-bidang keunggulan yang diimbangi dengan ketersediaan lapangan kerja dan (b) mengembangkan standar kompetensi sumber daya manusia di bidang kelautan. Selain itu, perlu juga dilakukan peningkatan dan penguatan peranan ilmu pengetahuan dan teknologi, riset, dan pengembangan sistem informasi kelautan.
3. **Menetapkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal hal terkait di dalamnya**, termasuk kewajiban-kewajiban yang telah digariskan oleh hukum laut *United Nation Convention on the Law Of Sea* (UNCLOS) 1982. Indonesia telah meratifikasi UNCLOS pada tahun 1986 sehingga mempunyai kewajiban, antara lain, (a) menyelesaikan hak dan kewajiban dalam mengelola sumber daya kelautan berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982; (b) menyelesaikan penataan batas maritim (perairan pedalaman, laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen); (c) menyelesaikan batas landas kontinen di luar 200 mil laut; (d) menyampaikan laporan data nama geografis sumber dayakelautan kepada Perserikatan Bangsa-Bangsa. Di sisi lain, Indonesia juga perlu pengembangan dan penerapan tata kelola dan kelembagaan nasional di bidang kelautan, yang meliputi (a) pembangunan sistem hukum dan tata pemerintahan yang mendukung ke arah terwujudnya Indonesia sebagai Negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kepulauan serta (b) pengembangan sistem koordinasi, perencanaan, monitoring, dan evaluasi.

4. **Melakukan upaya pengamanan wilayah kedaulatan yurisdiksi dan aset Negara Kesatuan Republik Indonesia**, yang meliputi (a) peningkatan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di wilayah perbatasan; (b) pengembangan system *monitoring, control, and surveillance* (MCS) sebagai instrumen pengamanan sumber daya, lingkungan, dan wilayah kelautan; (c) pengoptimalan pelaksanaan pengamanan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terdepan; dan (d) peningkatan koordinasi keamanan dan penanganan pelanggaran di laut.
5. **Mengembangkan industri kelautan secara sinergi, optimal, dan berkelanjutan** yang meliputi (a) perhubungan laut; (b) industri maritim; (c) perikanan; (d) wisata bahari; (e) energi dan sumber daya mineral; (f) bangunan laut; dan (g) jasa kelautan.
6. **Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut** dilakukan melalui (a) pengembangan sistem mitigasi bencana; (b) pengembangan *early warning system*; (c) pengembangan perencanaan nasional tanggap darurat tumpahan minyak di laut; (d) pengembangan sistem pengendalian hama laut, introduksi spesies asing, dan organisme laut yang menempel pada dinding kapal; serta (e) pengendalian dampak sisa-sisa bangunan dan aktivitas di laut.
7. **Meningkatkan kesejahteraan keluarga miskin di kawasan pesisir** dilakukan dengan mengembangkan kegiatan ekonomi produktif skala kecil yang mampu memberikan lapangan kerja lebih luas kepada keluarga miskin.

Akankah Indonesia jadi Negara Maritim atau penulis maksud apakah Indonesia bisa kembali menjadi Negara Maritim? Ditinjau dari enam pokok dalam pembentukan kekuatan laut menurut pandangan Alferd Thayer Mahan (1860-1940) Indonesia memiliki letak geografis yang potensial diantara Benua Asia dan Austarlia serta Samudra Pasifik dan Samudra Hidia; bentuk bumi kepulauan yang mendorong manusia berorientasi ke laut, luas wilayah laut hingga lebih dari 6 juta km²; dan penduduk sebesar 238 juta jiwa. Melihat potensi ini Indonesia memiliki *kans* besar untuk menjadi negara maritim yang besar di kancah ASEAN Community 2016. Luas lautan dan SDM Indonesia duduk diperingkat pertama di kawasan ASEAN. Potensi ini ada, namun bak harta yang terpendam, harta atau potensi ini perlu digali dengan penanaman spirit wawasan

REPUBLIK INDONESIA

Maritim. Lembaga-lembaga pemerintahan memiliki peran penting dalam mendorong bangsanya menuju ke arah kekuasaan di laut. Sinergitas antara *civil society* dan negara, untuk mewujudkan untuk membangun Indonesia Negara Maritim.

IV. Kesimpulan

"Indonesia bukan pulau-pulau dikelilingi laut. Tetapi, laut yang ditaburi pulau-pulau"
(**A.B lapian**)

"Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali
Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga
Bangsa pelaut armada militer
Bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi
Irama gelombang lautan itu sendiri"
(**Ir. Soekarno, 1953**)

Dari dua prasa dan tulisan ini penulis berharap, bersama kita dapat melihat potensi dan realita kemaritiman Indonesia, mengajak bahkan memaksa kita segera berbenah untuk membangun kembali jejak sejarah yang terhapus. Wawasan maritime dalam hal ini *civil society*, dan Negara menjadi elemen penting pembangunan Negara Maritim. Kedua elemen ini memiliki peran yang mungkin terlihat berbeda namun saling berkaitan bak analogi sistem tubuh. Elemen *pertama* dalam pembangunan maritim adalah Negara. Suatu tubuh membutuhkan kerangka dan urat tubuh dan urat nadi untuk berdiri tegak, yang terwujudkan dalam kebijakan maritim. Elemen *kedua*, *Civil Society* menjadi tulang punggung pembangunan Maritim. Namun, untuk menyatukan kedua elemen tersebut kita butuh "pengikat" (titik temu) antara Negara dan *civil society*, yaitu wawasan Maritim. Wawasan Maritim (doktrin Maritim) bak semangat *(spirit)* pembangunan Negara Maritim yang sebenarnya harus ditanamkan sejak dini dan bahkan penulis merasa itu harus di masukkan dalam Kurikulum sejak Sekolah Dasar (SD), karena sebenarnya agak terasa "sedikit lucu" bila sebuah Negara yang memproklamirkan dirinya adalah Negara Maritim atau Kepulauan tapi rakyatnya (SDMnya) tidak mempunyai pendidikan Kemaritiman sejak dini setidaknya ini yang di rasakan penulis saat masih di bangku sekolah (SD-SMA) bahkan hingga saat ini . Tanpa adanya wawasan maritim Negara dan *civil society* tidak akan membentuk Indonesia sebagai Negara Maritim. Aktivasi wawasan Maritim sejak dini yang harus dimulai dari sekarang sebagai pengikat antara Negara dan *civil society*, menjadi elemen yang sangat penting agar kita semua sampai ke anak-cucu kita sadar betapa agungnya sejarah ke-Maritiman Negara kita dulu untuk pembangunan Negara Maritim Indonesia kini dan selamanya.

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Sondakh, B. K., 2010. *Sejarah Maritim Indonesia: Meretas Sejarah Menegakkan Martabat Indonesia*, Institute for Maritim Studies. http://indomaritiminstitute.org/wpcontent/uploads/2010/10/Sejarah-Maritim-Indonesia.pdf di akses pada tanggal 3 Desember

https://id.wikipedia.org/wiki/GarisPantaiIndonesia.di akses pada tanggal 3 Januari 2017

Mutiara Ilma Islami. 2014. Merajut Kembali Negara Maritim Indonesia melalui Aktivasi Tiga Elemen (Negara, *Civil Society*, dan Wawasan Maritim).

Anonim. 2014. *Indonesia Raksasa Maritim: Masih Tertidur Lelap*. http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8386/Indonesia.Raksasa.Maritim:.Masih.Tertidur.Lelap. di akses pada tanggal 4 Desember

Nono.2014. *Nono Sampono nyatakan urgensi paying undang-undang kemaritiman*. http://metrobali.com/2014/08/27/nono-sampono-nyatakan-urgensi-payung-undang-undang-kemaritiman/. di akses pada tanggal 4 Desember

Tridoyo Kusumastanto dkk.2012. *Kebijakan EKonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*.Dewan Kelautan Indonesia.

Tridoyo Kusumastanto. 2012.*Pemberdayaan Sumberdaya Kelautan, Perikanan Dan Perhubungan Laut dalam Abad XXI.*http://www.lfip.org/english/pdf/bali-seminar/pemberdayaan%20sumber%20daya%20kelautan%20%20tridiyo%20kusumastanto.pdf. di akses pada tanggal 8 Desember

Alferd Thayer Mahan, The Influence of Sea Power Upon History, hal.1660-1783 .1660-1783 (Dover Military History, Weapons, Armor)

BPS.2014. *Pendapatan Domestik Bruto*. http://www.bps.go.id/ tab_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id_subyek=11&notab=1.di akses pada tanggal 8 Desember

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sejarah dan Budaya:
Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya
Journal homepage: journal2.um.ac.id/index.php/sejarah-dan-budaya
Research Article

MERAJUT RELASI MENGGENGGAM TRADISI: MASYARAKAT NUSA UTARA DALAM DIPLOMASI MARITIM INDONESIA-FILIPINA (1955–1974)

Syafaat Rahman Musyaqqat[a]
syafaatrahman04@gmail.com

[a]Universitas Indonesia, Indonesia.

ARTICLE INFO

Received: 31 October 2019
Revised: 30 December 2019
Accepted: 30 December 2019
Published: 31 December 2019

Permalink/DOI

10.17977/um020v13i22019p127

Copyright © 2019, *Sejarah dan Budaya*. All right reserved

Print ISSN: 1979-9993
Online ISSN: 2503-1147

ABSTRACT

Maritime diplomacy between Indonesia and the Philippines began to develop when the two countries had just gained independence and were confronted with the problem of cross-border activities in the people of North Nusa Tenggara. On the one hand, the mobility of the people of North Nusa to Balut Island and Sarangani (Philippines) is commonplace and even has become their tradition. On the other hand, population mobility is an act that can at times lead to politically tense relations for both countries. This article aims to explore maritime diplomacy between Indonesia and the Philippines from 1955 to 1974. Using historical methods, the study's findings show that there is a tendency in the Indonesia-Philippines relationship to understand the maritime traditions of the Sangihe-Talaud community as border communities. This tendency is evident in several policies agreed by the two countries. One of them is the Border Cross Agreement in 1956.

KEYWORDS
Maritime Diplomacy, Indonesia, Philippines, North Nusa Community

ABSTRAK

Diplomasi maritim antara Indonesia dan Filipina mulai terbangun ketika kedua negara baru saja memperoleh kemerdekaannya dan dihadapkan pada persoalan aktivitas lintas batas (border-cross) masyarakat Nusa Utara. Di satu sisi, mobilitas masyarakat Nusa Utara ke Pulau Balut dan Sarangani (Filipina) merupakan hal yang lumrah bahkan telah menjadi tradisi mereka. Di lain sisi, mobilitas penduduk merupakan tindakan yang sewaktu-waktu dapat menggiring relasi yang menegangkan secara politik bagi kedua negara. Artikel ini bertujuan menelusuri diplomasi maritim antara Indonesia dan Filipina sejak tahun 1955 hingga 1974. Dengan menggunakan metode sejarah, temuan studi menunjukkan bahwa terdapat kecenderungan dalam relasi Indonesia-Filipina untuk saling memahami tradisi bahari masyarakat Sangihe-Talaud sebagai masyarakat perbatasan. Kecenderungan tersebut nampak pada beberapa kebijakan yang disepakati oleh kedua negara. Salah satu diantaranya ialah Border Crosss Agreement pada 1956.

KATA KUNCI
Diplomasi Maritim, Indonesia, Filipina, Masyarakat Nusa Utara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Tujuh belas tahun silam atau tepatnya pada tahun 2002, barangkali menjadi tahun yang menggemparkan bagi negara dan masyarakat Indonesia. Betapa tidak, Pulau Sipadan dan Ligitan, yang dipersengketakan sejak tahun 1967 antara Indonesia dan Malaysia, dinyatakan secara resmi oleh Mahkamah Internasional sebagai pulau-pulau milik negeri jiran, Malaysia. Tentu saja, peristiwa ini seakan menjadi tamparan bagi pemerintah yang bisa dikatakan telah menelantarkan—meminjam istilah Zuhdi (2014), "pulau-pulau terdepan" baik dari segi sosial maupun ekonomi pada masa pemerintahan sebelumnya. Ibarat *snowball*, kejadian ini memberi ultimatum kepada pemerintah akan nasib pulau-pulau terdepan lainnya. Alhasil, pasca kejadian tersebut, Pulau Miangas yang berada di sisi timur dari dua pulau yang baru saja diakuisisi itu dan merupakan satu pulau di wilayah paling utara Indonesia menjadi ramai diperbincangkan ketika itu. Kekhawatiran publik terhadap pulau ini dapat dipahami, sebab seperti telah diketahui pulau itu berbatasan laut dengan wilayah Filipina di sebelah utara. Meskipun pihak pemerintah telah menjamin kepemilikan soal pulau itu, setidaknya isu tersebut gencar diberitakan di surat kabar sejak tahun 2003 hingga 2010 (Ulaen, Wulandari, & Tangkilisan, 2011: 11-14).

Gambaran di atas setidaknya telah menjadi catatan kelam dan akan terus dicatat dalam sejarah Indonesia. Sebagai negara yang terdiri dari belasan ribu pulau, Indonesia tidak hanya memiliki perbatasan darat langsung dengan negara lain, tapi juga perbatasan laut. Bahkan, wilayah perbatasan laut Indonesia dengan negara lain lebih dominan dibandingkan wilayah perbatasan darat. Sampai saat ini, tercatat ada 10 negara yang berbatasan laut dengan negara Indonesia. Kondisi ini tentu tidak hanya memiliki keuntungan bagi negara, tetapi juga sewaktu-waktu dapat menjadi anacaman bagi negara. Hakikat laut yang luas dan sulitnya untuk melakukan pengawasan secara ketat mendorong munculnya beragam masalah perbatasan laut yang dapat mengancam keutuhan dan kedaulatan negara kapan saja, seperti halnya masuknya imigran ilegal, *illegal fishing*, transaksi dan perdagangan narkoba, *human trafficking*, aksi terorisme, pembajakan kapal, dan kejahatan-kejahatan internasional lainnya.

Karena sifatnya yang rentan terhadap masalah dan bertalian dengan kedaulatan negara, perbatasan laut bisa dikatakan menjadi pokok perhatian bagi setiap negara manapun yang memiliki wilayah perbatasan laut dengan negara lain. Lebih jauh lagi, wilayah perbatasan laut bukanlah sekedar lautan luas yang hampa. Tentu saja disana juga terdapat masyarakat yang bermukim di daerah sekitar perbatasan laut atau yang akrab disebut masyarakat perbatasan. Bertalian dengan itu, salah satu masyarakat perbatasan yang ada di Indonesia ialah masyarakat Sangihe-Talaud (selanjutnya disebut masyarakat Nusa Utara). Masyarakat Nusa Utara merupakan penghuni gugusan kepulauan yang berada disebelah utara dari Pulau Sulawesi dan berbatasan dengan negara Filipina di sebelah utara. Sejak abad ke-15, Laut Sulawesi (kawasan dimana Nusa Utara berada), Laut Sulu, dan Laut Maluku telah terhubung dengan dunia luar yakni jaringan perniagaan Laut Cina Selatan dan kawasan niaga Kotabatu, Mindanao, dan Teluk Butuan (wilayah Filipina sekarang) pada abad ke-16 (Ulaen, 2016: 165). Bahkan sejak abad ke-11 dan 12, kata Hall (2011: 33-34), kawasan perdagangan Laut Sulu telah berkembang akibat penetrasi pelaut dan pedagang Cina dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebelah utara yang melintasi kawasan tersebut untuk memenuhi kebutuhan pasar terhadap permintaan rempah-rempah.

Dari keadaan tersebut, dapat dikatakan bahwa telah terjalin aktivitas niaga masyarakat yang bermukim di kawasan tersebut sejak beberapa ratus tahun sebelumnya. Akan tetapi, seiring masuknya pengaruh barat di kawasan ini, VOC dan dilanjutkan oleh Belanda di Indonesia dan Spanyol di Filipina, kemudian mengubah keadaan niaga yang telah terbentuk sebelumnya. Kondisi ini semakin rumit ketika negara-bangsa Indonesia dan Filipina terbentuk. Sebab pada faktanya, dalam konteks negara modern, aktivitas niaga yang terbangun sejak ratusan tahun sebelumnya itu dianggap sebagai aktivitas lintas batas yang dianggap ilegal jika tanpa melalui prosedur normal ataupun sesuai kesepakatan-kesepakatan yang terjalin antara kedua negara. Menariknya, persoalan batas maritim antar kedua negara baru disepakati pada 2014, yaitu dalam forum *Joint Permanent Working Group on Maritime and Ocean Concerns between the Republic of Indonesia and the Republic of the Philippines* (JPWG-MOC). Kesepakatan dari forum tersebut memuat batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang mencakup 5 segmen, yakni (1) Perairan sekitar laut Sulawesi bagian tengah; (2) Perairan sekitar laut Sulawesi bagian timur; (3) Perairan diantara Pulau Marore (RI) dan Pulau Balut (Filipina); (4) Perairan di utara Miangas dan (5) Perairan di Samudra Pasifik menjelang perairan Palau (Patmasari, Artanto, & Rimayanti, 2016). Jelas wilayah Nusa Utara termasuk dalam segmen-segmen tersebut.

Sehubungan dengan hal itu, pokok permasalahan yang dibahas dalam artikel ini ialah bagaimana diplomasi maritim yang ditempuh antara Indonesia dan Filipina terhadap masyarakat Nusa Utara sebagai masyarakat perbatasan di kedua wilayah negara tersebut. Agar kajian lebih berfokus dan terarah, temporal dalam tulisan ini meliputi tahun 1955, dimana satu perjanjian awal disepakati bersama oleh kedua negara, hingga tahun 1974. Pertimbangan pemilihan rentang waktu ini berdasarkan kedudukannya sebagai dasar bagi kebijakan Indonesia-Filipina menyangkut masyarakat Nusa Utara yang sampai hari ini masih dapat ditemukan.

Pentingnya kajian ini untuk diketengahkan, berdasarkan pertimbangan penulis bahwa perbatasan laut merupakan hal yang penting untuk diketahui secara luas dan jika dilihat dari berbagai dimensi, wilayah perbatasan tidak hanya semata persoalan kedaulatan negara, tapi juga merupakan beranda negara yang selalu memperlihatkan kekompleksitasannya. Di samping itu, terkhusus pada masyarakat perbatasan, menarik untuk diketahui sejauh mana campur tangan masing-masing negara dan kebijakannya terhadap masyarakat perbatasan. Tidak hanya itu, hal penting lainnya bahwa perbatasan yang jika dilihat dari perspektif sosial-budaya, menurut (Tirtosudarmo, 2005), cenderung memiliki makna baru sebagai konstruksi sosial dan kultural yang tidak lagi terikat pada batasan teritorial.

Akhir-akhir ini, studi mengenai masyarakat perbatasan di Indonesia semakin mendapat perhatian. Beberapa diantaranya yang dapat disebut disini, misalnya kajian Fariastuti (2005). Studinya mengetengahkan persoalan tingkah laku pemenuhan ekonomi masyarakat perbatasan di Kalimantan Barat dan Serawak. Begitupun dengan studi Husain (2017) yang mengkaji tentang sejarah dan aktivitas masyarakat Pulau Sebatik yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbatasan laut dengan Malaysia. Disamping itu, studi Husain juga mengungkapkan upaya dan kebijakan pemerintah terhadap perbatasan laut di wilayah tersebut (Husain, 2017: 178). Dalam konteks kajian masyarakat Nusa Utara (Sangihe dan Talaud), karya Ulaen (2016) patut untuk penulis sebutkan disini. Ia mengulas masyarakat Nusa Utara secara terperinci dengan pendekatan *etnohistory*. Di samping itu, kajian antropologi dari Pristiwanto (2016) juga mendeskripsikan dinamika dan aktivitas masyarakat Sangihe-Talaud beberapa tahun belakangan. Baik karya Ulaen maupun Pristiwanto, keduanya belum mengulas secara lebih jauh dan mendetail bagaimana kebijakan yang ditempuh oleh pemerintah Indonesia dan Filipina terhadap masyarakat Sangihe-Talaud.

Karya lain ialah "Dua Nama Satu Juragan" yang dikaji oleh Ulaen, dkk. (2011). Meskipun dengan spasial yang sama dari dua karya yang disebut terakhir, tulisannya lebih banyak berfokus pada Pulau Miangas dan posisinya yang secara geografis berada paling dekat dengan wilayah bagian selatan Mindanao (Filipina). Oleh karena itu, berdasarkan studi bibliografis belum terdapat suatu tulisan komprehensif mengenai diplomasi maritim antara Indonesia dan Filipina, utamanya yang berkaitan dengan masyarakat Sangihe dan Talaud. Mengisi dan melengkapi kajian-kajian mengenai masyarakat Sangihe dan Talaud yang telah ada sebelumnya merupakan tujuan dari tulisan ini.

METODE

Metode yang digunakan dalam penulisan artikel ini ialah metode sejarah. Metode ini terdiri dari beberapa tahapan yaitu, heuristik (pengumpulan sumber), kritik (verifikasi sumber), interpretasi (penafsiran), dan historiografi (penulisan sejarah). Metode sejarah diperlukan sebagai proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lalu, sehingga data-data yang diperoleh dapat menjadi sebuah rekonstruksi masa lampau yang imajinatif (Gottchalk, 1985: 32). Sebagai langkah awal, tahap heuristik dilakukan oleh penulis dengan cara menghimpun sumber-sumber baik yang sifatnya primer maupun sekunder. Sumber-sumber primer berupa *Lembaran Negara* diperoleh oleh penulis di Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta. Adapun sumber sezaman seperti koran, penulis mengunjungi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia yang terletak di Jalan Salemba, Jakarta. Selain itu, website *delpher.nl* juga dimanfaatkan oleh penulis untuk menemukan koran sezaman. Sumber-sumber sekunder yang digunakan dalam tulisan ini berupa buku dan artikel-artikel yang berkaitan dengan topik penelitian. Selanjutnya, kritik eksternal dan internal terhadap sumber. Dimana sumber-sumber yang telah dikumpulkan kemudian dilakukan pengujian untuk mengetahui tingkat kredibilitas dan keotentikan sumber tersebut. Kemudian, tahap interpretasi dengan menetapkan makna berdasarkan data-data yang telah diverifikasi sebelumnya. Adapun bagian terakhir dari metode ini yakni historiografi, berupa penyajian berdasarkan hasil sintesis yang dituangkan dalam bentuk suatu kisah sejarah (Daliman, 2012: 29).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Geografis Nusa Utara

Seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, masyarakat Nusa Utara (Sangihe-Talaud) merupakan penghuni gugusan kepulauan yang berada di bagian utara Pulau Sulawesi dan berbatasan laut dengan Filipina. Menarik untuk dipaparkan disini, bahwa istilah "Nusa Utara" pertama kali digunakan oleh Robertus Partbrudge, seorang gubernur VOC di wilayah Hindia Timur, dalam laporan perjalanannya ketika berkunjung ke wilayah ini pada 1667. Laporan perjalanan itu kemudian diedit oleh P.A Leupe dengan judul *het journal van Padtbrugge's reis naar Noord-Celebes en de Noordereilanden* (Ulaen, 2016: 28-29). Jadi, kata "Nusa Utara" merujuk kepada *Noordereilanden.*

Istilah *Noorder-Eilanden* dalam tulisan tersebut digunakan untuk menyebut gugusan kepulauan di bagian utara dari Pulau Sulawesi atau wilayah yang sekarang terbagi menjadi tiga kabupaten yakni, Kabupaten Kepulauan Sangihe, Kabupaten Kepulauan Talaud, dan Kabupaten Kepulauan Sitaro. Selain istilah tersebut, Nusa Utara disebut juga memiliki nama lain seperti *Uda Makatraya, Shao Shan,* dan *Sanghir Talao.* Sebagaimana disebutkan oleh Ulaen (2016: 36) bahwa setelah pemerintahan kolonial semakin matang dengan tertatanya wilayah teritorial, terutama dalam bentuk Keresidenan Manado. Maka istilah Nusa Utara perlahan tidak lagi digunakan dan diganti menjadi *Sangi-en Talaud-eilanden.*

Secara geografis, Nusa Utara memiliki luas wilayah sekitar 44.000 km^2. Keseluruhan wilayah ini terdiri dari luas daratan sebesar 2.263,95 km^2, sedangkan selebihnya berupa laut lepas yaitu 41.736,5 km^2. Dari kondisi ini, nampak bahwa sejatinya Indonesia adalah negara bahari atau negara laut (*archipelago state*). Suatu konsep atau gagasan yang masih saja sering disalahkaprakan hari ini. Menurut Adrian B. Lapian, Sejarawan Maritim Indonesia, arti dari *archipelagic state* bukanlah berarti negara kepulauan, melainkan negara laut atau negara bahari. Sebagaimana definisi dari *archipelago* itu sendiri yang berasal dari bahasa yunani, yakni *arkhi*, berarti utama dan dan *pelagos* berarti laut. Yang jika disatukan bermakna "laut yang utama". Sehingga makna *archipel* bukanlah pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut, melainkan laut yang ditaburi oleh sekumpulan pulau-pulau (Hamid, 2013: 2)

Adapun unsur-unsur dari luas daratan itu terdiri dari beberapa pulau-pulau besar dan kecil. Diantaranya ialah Pulau Sangihe Besar luasnya ± 700 km^2, Pulau Karakelang dengan luas sebesar 976,55 km^2. Dan beberapa pulau lain seperti Pulau Tagulandang dan beberapa pulau kecil di sekitarnya dengan luasnya yaitu 115,94 km^2, Pulau Siau dan pulau-pulau kecil di sekitarnya yakni 160 km^2, Pulau Kabaruan luasnya 115,61 km^2 dan Pulau Salibabu 98,07 km^2 (Ulaen, 2016: 17). R.W. van Bammelen, seorang ahli geologi, pernah memberikan penjelasan formasi struktur geologis dari gugusan kepulauan ini. Dimana disebut terbagi menjadi 2 bagian, yaitu 1) Gugusan Pulau-Pulau Biaro-Tagulandang-Siau-Sangihe-Besar-Kawio-Sarangani (pulau di sebelah selatan Mindanao) dalam rangkaian jajaran busur vulkanik yang terbentang dari daratan Minahasa hingga Mindanao; 2) Gugusan Pulau-pulau Talaud yaitu sebagai bagian dari formasi struktur geologis Pulau Ternate dan Halmahera (Ulaen, 2016: 17–19).

Dengan keadaan demikian, keberadaan berbagai macam pulau turut mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap sebutan "daratan utama". Bagi penduduk di pulau-pulau kecil misalnya, menyebut Pulau Sangihe Besar dan Pulau Karakelang sebagai daratan utama. Akan tetapi, jika ditempatkan dalam konteks yang lebih luas, terdapat perbedaan menngenai daratan utama ini. Untuk penduduk yang mendiami pulau-pulau bagian utara dari Nusa Utara, biasanya menyebut daratan Mindanao sebagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

daratan utamanya. Sedangkan bagi penduduk yang bermukim di pulau-pulau selatan dari Nusa Utara menganggap daratan Halmahera maupun Sulawesi bagian utara sebagai daratan utamanya.

Topografi dari gugusan kepulauan ini merupakan daerah pegunungan dengan puncaknya rata-rata >1000 Mdpl. Diantaranya Gunung Api di Tagulandang dengan ketinggiannya 1.784 Mdpl; Puncak Karangetang di Pulau Siau, tingginya 1.784 Mdpl; Puncak Awu di Pulau Sangihe Besar, 1.320 Mdpl. Di kawasan gugusan kepulauan ini, terutama di daerah Kabupaten Kepulauan Sangihe, jika dilihat dari struktur geologi dan tektoniknya merupakan wilayah yang sangat aktif. Sehingga, di beberapa lokasi dapat ditemukan gunung bawah api laut dan aktivitas hidrotermal. Gunung bawah api laut salah satu diantaranya berada di Pulau Kawio yang tumbuh pada kedalaman 5.400 meter dan mempunyai ketinggian sekitar 1.860 meter di bawah permukaan laut (Setiawan, Supriyadi, Noor, Fadli, & Murdimanto, 2016). Selain itu ciri topografis yang mencolok dari gugusan kepulauan ini adalah berupa pesisir pantai yang terjal, terdapat pula pantai dan karang yang landai. Mengenai kondisi perairan di wilayah Nusa Utara, sebagaimana dikemukakan oleh Alex J. Ulaen, sangat dipengaruhi oleh pusaran arus dan gelombang yang terjadi di Samudera Pasifik dan Laut Sulawesi (Ulaen, 2016: 6). Sampai tahun1974, daerah Nusa Utara yang secara adminstratif bernama Kabupaten Daerah Tingkat II Sangir-Talaud terdiri dari 16 kecamatan dan 211 desa (Sigarlaki, Manus, Rompas, Watuseke, & Mottoh, 1982; 160)

Masyarakat Nusa Utara dan Tradisi Bahari

Orang Sangihe dan Talaud adalah masyarakat yang menghuni wilayah Nusa Utara. Kedua kelompok etnis ini menjadi bagian ratusan kelompok etnis yang terdapat di Asia Tenggara. Berdasarkan sensus penduduk tahun 2000, tercatat orang Sangihe-Talaud yang bermukim di wilayah Kepulauan Sangihe dan Talaud sebanyak 261.473 orang. Di wilayah Gorontalo dan Provinsi Sulawesi Utara, terdapat sekitar 476.648 orang Sangihe-Talaud yang bermukim disana. Sebagai dampak dari keberadaannya yang dekat dengan Filipina, tercatat kurang lebih 7.483 orang Sangihe-Talaud yang bermukim di wilayah Republik Filipina, penyebarannya pun beragam. Ada yang tinggal di Provinsi South Cotabato, Davao del Sur, Sulu, Tawi-Tawi, Zamboanga, Cotabato City, Davao Oriental, Samal Island di Provinsi Davao, Davao City. Walaupun demikian, jumlah terbanyak dari mereka yang menetap di wilayah Filipina berada di Pulau Balut dan Sarangani (Ulaen, 2016: 6)

Agama kristen Katholik merupakan agama yang mulanya dikenal oleh masyarakat Sangihe-Talaud setelah Fernao Magelhaes membaptis Raja Siau Pasuma Don Jeronimo pada 1563 (Heuken, 2008: 44). Selain itu, Islam juga mulai memperlihatkan pengaruhnya ketika itu. Menurut Taulu (1977), sebelum Belanda tiba di bagian Utara Pulau Sulawesi, daerah-daerah seperti Bolaang Mongondow, Gorontalo, Manado, Sangir Talaud hingga Minahasa menjadi wilayah yang sebagian penduduknya pemeluk agama Islam (Syahid, Gerung, & Tumundo, 2016). Kendati demikian, penyebaran agama-agama tersebut meredup setelah raja-raja pribumi menandatangani kontrak dengan VOC pada 1677. Dimana VOC dan kemudian pemerintah kolonial Hindia Belanda hanya memberikan ruang bagi kristen Protestan tumbuh lebih leluasa di kalangan masyarakat Sangihe-Talaud. Pengaruh pemerintah kolonial Hindia Belanda di masa lalu yang cukup "perhatian" terhadap daerah *Noord Celebes* jika dibandingkan wilayah lain di Sulawesi tercermin dalam hal kepercayaan yang dianut masyarakat Sulawesi Utara umumnya dan masyarakat Nusa Utara khususnya. Dimana pada tahun 1970-an, jumlah penduduk

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Sangihe-Talaud yang tercatat sebagai pemeluk agama Protestan sebagai agama yang dominan sebanyak 193.612 jiwa. Sementara pemeluk agama Katolik sebanyak 3.900 jiwa dan agama Islam sebanyak 32.500 jiwa (Sigarlaki dkk., 1982: 161-200)

Pada dasarnya, orang Sangihe-Talaud berprofesi sebagai nelayan dan pelaut. Akan tetapi terdapat pula perbedaan, umpamanya masyarakat Sangihe-Talaud yang bermigrasi ke daerah pesisir Sulawesi Utara dan beberapa kota kecil di wilayah Indonesia bagian timur, kaum prianya bekerja sebagai nelayan, pelaut, tukang kayu, membuat perahu, dan buruh tani di perkebunan kelapa. Sedangkan kaum wanita banyak yang mencari nafkah dengan bekerja sebagai pramuniaga di toko-toko milik masyarakat etnis Tionghoa. Di wilayah Mindanao selatan, pekerjaan buruh tani di perkebunan dan nelayan banyak digeluti oleh orang Sangihe-Talaud yang bermukim disana.

Masyarakat Nusa Utara yang melakukan aktivitas bercocok tanam dilakukan dengan mengikuti dua musim tanam yang dalam sistem kalendar-lunar disebut *bulangu kaemba* dan *bulangu wola geghuwa*, atau yang dalam peninggalan Masehi berada pada bulan April-Mei dan Agustus-September. Tanaman utama yang dihasilkan oleh masyarakat Nusa Utara adalah padi dan kacang-kacangan. Selain itu keladi dan ubi jalar juga dihasilkan oleh masyarakat meskipun tidak sebanyak hasil dari panen padi dan kacang. Sebab keladi dan ubi jalar hanyalah tanaman sampingan yang biasanya dilakukan setelah padi dipanen atau di sela-sela menanam padi. Sampai pada tahun 1970-an, produksi utama masyarakat Nusa Utara khususnya dan Sulawesi Utara khususnya ialah kopra. Bahkan komoditas ini menurut Harvey (1984: 37), menjadi sumber penghasilan utama bagi 70 % penduduk Sulawesi pada awal tahun 1950-an.

Selain bercocok tanam, seperti yang telah disebutkan sebelumnya, orang Sangihe dan Talaud juga bekerja sebagai nelayan. Kegiatan menangkap ikan tentu saja sudah lama ditekuni oleh mereka. Alat tangkap yang mereka gunakan ialah tombak, parang, dan alat perangkap berupa anyaman keranjang. Alat perangkap ini memiliki berbagai macam ukuran dan nama yang berbeda seperti *igi, somba, tumpina,* dan *pahato.* Alat tangkap lain yakni pukat, muroami, dan kail. Biasanya, para nelayan menangkap ikan di laut lepas dengan menggunakan perahu bercadik atau yang disebut *londe*. pekerjaan lain yang digeluti oleh masyarakt Nusa Utara ialah memproduksi garam dan pembuatan sagu.

Seiring perkembangan waktu, kegiatan ekonomi masyarakat Nusa Utara seperti yang disebut oleh Ulaen (2016: 184-185), mengalami pergeseran dari ekonomi subsisten ke ekonomi pasar. Gejala ini mulai nampak terutama pada tahun 1960- hingga 1970-an, dimana masyarakat mulai kembali menanam cengkeh. Akibatnya areal ladang padi mengalami penyusutan, hal ini kemudian berdampak pada hasil padi yang dihasilkannya yang semakin berkurang dan tidak lagi dapat memenuhi kebutuhan pangan penduduk setempat. Kondisi ini semakin didukung dengan adanya "depot logistik" yang mendistribusi penjualan beras pada era pemerintahan Orde Baru. Keberadaan depot ini secara tidak langsung menambah ketergantungan penduduk terhadap pasokan beras yang berasal dari luar daerah.

Secara garis besar, menurut Bawole (1977), terdapat 2 kelompok bahasa daerah yang dipergunakan oleh masyarakat Nusa Utara. *Pertama,* bahasa Sangihe dengan 10 dialek, diantaranya dialek Manganitu, dialek Tahuna, dialek Kendahe, dialek Tabukan Utara, dialek Tabukan Tengah, dialek Tabukan Selatan, dialek Tamako, dialek Siau Barat, dialek Siau Timur, dan dialek Tagulandang. *Kedua,* bahasa Talaud dengan 6 dialek diantaranya dialek Salibabu, dialek Kabaruan, dialek Karakelang, dialek Essang, dialek Nanusa, dan dialek Miangas. Dari beragam dialek tersebut, dialek Manganitu (bahasa Sangihe) dan dialek Tirawatta variasi Salibabu (bahasa Talaud) digunakan sebagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

bahasa pengantar sejak awal pekabaran injil (abad ke-19). Akan tetapi sejak diperkenalkannya bahasa Melayu, kemudian bahasa Indonesia digunakan sebagai bahasa pengantar baik di sekolah maupun di instansi pemerintah, bahasa daerah semakin berkurang digunakan oleh masyarakat Nusa Utara (Ulaen, 2016: 8-9).

Menarik untuk dilihat bagaimana penyebutan orang Sangihe dan Talaud baik yang digunakan oleh etnis lain maupun penyebutan di kalangan mereka sendiri. Di daerah pesisir Sulawesi Utara, orang Sangihe dan Talaud disebut dengan orang Sangir (yang sekaligus mencakup orang Talaud). Di daratan Filipina, orang Sangihe dan Talaud dikenal dengan beberapa sebutan seperti Sangir, Sangil, Marore, dan Indonesia. Dalam konteks yang lebih kecil atau identifikasi diri antar sesama masyarakat Nusa Utara akan tampak lebih beragam. Sebab mereka biasanya menyebut dirinya sesuai dengan asal pulaunya, bahkan terkadang dengan nama desanya.

Salah satu ciri yang cukup representatif menggambarkan budaya maritim masyarakat Nusa Utara ialah motto hidup. Sebagaimana yang terdapat masyarakat Talaud. Semboyan tersebut yaitu *somahe kei kehage* yang berarti "gelombang adalah tantangan kehidupan" (Zuhdi, 2014: 189). Tidak hanya itu, menurut Lapian yang mengkaji tentang "Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX" menyebutkan bahwa masyarakat Sangihe-Talaud sangat maju akan kebudayaan baharinya. Seperti misalnya masyarakatnya mengenal tidak kurang dari 19 jenis perahu seperti dorehe, sope, konteng, giope, pamo, bolotu, dan lain-lain. Bahkan untuk penyebutan kata "laut" dalam masyarakat Sangihe dikenal dua istilah, yaitu "laude" yang berarti laut secara keseluruhan dan "sasi" merujuk pada air laut yang terbatas di permukaan saja (Lapian, 2009: 60-61).

Budaya bahari sebagai bagian dari kehidupan masyarakat Sangihe -Talaud juga tercermin dalam salah satu tarian yang dikenal di daerah Nusa Utara, yakni tari nelayan. Tari ini merupakan tarian yang menggambarkan kehidupan para nelayan (Sigarlaki dkk., 1982: 196). Tradisi *Tulude* juga merupakan satu bentuk tradisi bahari masyarakat Sangihe-Talaud yang telah dipraktekkan sebelum masuknya agama samawi (Kristen dan Islam) di wilayah Nusa Utara. Tradisi ini biasanya dilakukan dengan mendorong atau menghanyutkan sebuah perahu ke laut sebagai sebuah bentuk rasa syukur sekaligus simbol menjauhkan masyarakat dari segala sesuatu yang buruk. Penelitian mutakhir Ekawati (2017: 391-393) menyebutkan bahwa tradisi tersebut tidak hanya sekedar warisan leluhur. Melainkan juga kearifan lokal dan sebagai bentuk ketahanan budaya masyarakat Sangihe-Talaud di tengah arus globalisasi dunia.

Kebijakan Maritim Indonesia – Filipina Terhadap Masyarakat Nusa Utara

Seperti yang telah dipaparkan di atas, bahwa keadaan geografis dan posisi yang terletak dalam jaringan niaga Laut Maluku sejak abad ke-15 telah memungkinkan masyarakat Nusa Utara tumbuh dan berkembang dengan kebudayaan baharinya. Nyatanya, refleksi budaya bahari masyarakat Sangihe tidak hanya dalam bentuk beranekaragamnya jenis perahu yang ada di wilayah tersebut ataupun istilah-istilah navigasi dan perkapalan yang cukup mendetail (Lapian, 2009: 61), tetapi juga tercermin dalam hal kebiasaan masyarakat untuk berlayar ke pulau-pulau yang ada disekitarnya. Tentu saja, kebiasaan ini dilakukan dengan beragam tujuan bergantung pada kepentingan masyarakat yang akan bepergian ke pulau sekitarnya. Umumnya tujuan masyarakat Sangihe ialah untuk berdagang, memenuhi kebutuhan sehari-hari, berziarah, ataupun sekedar bertamasya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebelum terbentuknya kedua negara atau di masa kolonial, baik pihak Belanda yang berkuasa di Hindia Belanda maupun pihak Amerika Serikat yang menduduki Filipina cenderung tidak mempermasalahkan aktivitas lintas batas masyarakat Sangihe di daerah perbatasan masing-masing koloni. Begitupun pada masa sebelumnya, ketika pembagian daerah antara Filipina yang ditetapkan sebagai wilayah Spanyol dan Kepulauan Maluku sebagai wilayah Portugis dalam perjanjian Zaragossa 1529. Perjanjian itu tidak menyatakan secara jelas terkait batas wilayah kedua daerah kekuasaan tersebut (Lapian, 1984: 34)

Pasca kemerdekaan, dalam hal perbatasan wilayah, sampai sebelum diundangkannya Deklarasi Djuanda pada 1957 Indonesia masih menganut *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* Tahun 1939. Dimana batas wilayah laut Indonesia mencakup tiga mil dari bibir pantai. Kondisi ini menyebabkan banyaknya kantong laut yang memungkinkan kapal-kapal asing melintasinya. Namun setelah Deklarasi Djuanda ditetapkan sebagai undang-undang pada 13 Desember 1957, batas laut Indonesia berubah dari semula 3 mil menjadi 12 mil dari garis partai. Sekalipun kemudian menuai pro dan kontra dari negara-negara asing yang berkepentingan (Djaenuderadjat, 2009).

Seiring berdirinya kedua negara berdaulat, kegiatan lintas batas masyarakat Nusa Utara dianggap sebagai aktivitas ilegal. Seperti disebutkan dalam suatu sumber, bahwa pada 22 Juli 1950, dengan menggunakan 6 buah kapal layar, sebanyak 110 orang warga negara Indonesia yang kebanyakan masyarakat Sangihe-Talaud berlayar meninggalkan Pulau Miangas menuju daratan Mindanao bagian selatan (Filipina). Kedatangan mereka ke negara jiran tersebut dianggap telah melanggar. Dari jumlah keseluruhan pelintas batas tersebut, 70 orang berhasil diamankan oleh pihak otoritas setempat, dimana 7 diantaranya ialah perempuan. Adapun selebihnya berhasil meloloskan diri. Dalam penjelasannya kepada pihak otoritas Mindanao setempat, bahwa maksud kedatangan mereka untuk mencari pekerjaan dan membeli barang-barang kebutuhan hidup. Di samping itu, mereka juga mengaku telah mendapat izin dari kepala daerahnya. Akan tetapi, para pelintas batas ini tetap saja telah dianggap memasuki wilayah Filipina secara ilegal. Oleh karena itu, sebagai tindak lanjut, para pelintas yang berhasil diamankan segera diproses untuk selanjutnya dideportasi ke wilayahnya masing-masing (*De Vrije Pers*, 24 Juli 1950). Satu contoh kasus tersebut agaknya dapat dipahami. Sebagaimana diketahui, bahwa meskipun hubungan diplomatik antara Indonesia dan Filipina secara resmi telah terjalin sejak 1949, akan tetapi pada kenyataannya kedua pihak, baik Indonesia maupun Filipina, belum menyepakati suatu perjanjian khusus mengenai persoalan lintas batas masyarakat Sangihe-Talaud yang telah berlangsung sejak ratusan tahun sebelumnya ataupun sebaliknya masyarakat Filipina yang memasuki wilayah Indonesia.

Aktivitas lintas batas melalui wilayah perairan perbatasan Indonesia – Filipina tidak hanya didukung oleh budaya bahari masyarakat Sangihe-Talaud, melainkan juga dipengaruhi oleh konstelasi politik dalam negeri pada masa itu. Seperti diketahui umum, sepanjang tahun 1950-an hingga pertengahan 1960-an, Indonesia secara umum dan Sulawesi khususnya diwarnai oleh berbagai gerakan sebagai manifestasi kekecewaan masyarakat di daerah-daerah terhadap harapan dan kebijakan yang telah diterapkan oleh pemerintah pusat pada masa itu. Gerakan Darul Islam yang dipelopori oleh Abdul Qahar Muzakkar dan PRRI/Permesta merupakan bagian diantaranya (lihat misalnya, Anhar Gonggong, 1990; Barbara Sillars Harvey, 1984). Gejolak politik yang berkembang tersebut tentu saja menimbulkan rasa kekhawatiran dan mendorong masyarakat untuk melakukan pengungsian ke tempat yang dianggap lebih aman, tidak terkecuali

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masyarakat Sangihe-Talaud ketika itu. Sebagaimana terungkap dalam warta koran *Java Bode* pada tanggal 9 Desember 1954, bahwa ketika kondisi politik Indonesia dalam keadaan buruk utamanya gerakan Darul Islam di Sulawesi Selatan, masyarakat Sangihe-Talaud saat itu diinstruksikan oleh pemerintah setempat untuk tidak memasuki wilayah Filipina hingga persoalan perbatasan tercapai antara kedua negara.

Memburuknya kondisi keamanan dalam negeri, mendorong pemerintah untuk segera mencari solusi terhadap dampak yang ditimbulkan dari gerakan-gerakan tersebut. Termasuk solusi bagi masyarakat Nusa Utara yang sebelumnya dilarang untuk menyeberang ke wilayah Filipina. Sehingga pada Januari 1955, pihak pemerintah Indonesia menginisiasi pertemuan bilateral dengan Filipina untuk membahas masalah masyarakat perbatasan tersebut. Pertemuan kedua pihak negara berlangsung di Manila, dimana pihak delegasi pemerintah Indonesia dipimpin oleh Tjokroadisumarto. Selain itu, Amu, selaku penanggung jawab daerah Sangihe-Talaud ketika itu, juga turut menjadi bagian delegasi tersebut.

Dari hasil pertemuan itu, menurut suatu sumber disebutkan bahwa kedua negara sepakat untuk memberikan kelonggaran terhadap masyarakat Sangihe-Talaud. Kelonggaran yang dimaksud disini ialah bagi masyarakat Sangihe-Talaud diperbolehkan memasuki wilayah Filipina tanpa perlu mengajukan izin khusus terlebih dahulu ke layanan imigrasi pusat ketika itu (*Het Nieuwsblad Sumatra*, 29 Januari 1955). Jadi berdasarkan hasil keputusan dari pertemuan tersebut, bisa dikatakan bahwa upaya awal sekaligus kebijakan maritim pertama yang tercapai antara negara Indonesia dan Filipina menyangkut masyarakat Nusa Utara (Sangihe-Talaud) yaitu pertemuan yang berlangsung pada tahun 1955 itu dan bukannya tahun 1956 seperti yang disebutkan dalam kajian Ulaen (2016: 180). Dengan demikian, instruksi pemerintah untuk melarang masyarakat Sangihe-Talaud melakukan lintas batas menuju daratan Filipina yang dikeluarkan setahun sebelum keputusan tersebut dianggap tidak berlaku lagi. Dari sini, dapat pula dilihat secara jelas bahwa keputusan itu merupakan sikap saling pengertian di antara kedua negara tersebut.

Dalam perkembangannya kemudian, hasil pertemuan itu juga menjadi dasar bagi kesepakatan-kesepakatan selanjutnya bagi kedua negara. Untuk mempertegas ketetapan yang telah terjalin sebelumnya (pertemuan 1955), maka diadakanlah pertemuan berikutnya antar kedua negara yang bertempat di Jakarta pada 4 Juli 1956. Pertemuan itu dihadiri oleh Soekardjo Wirjopranoto mewakili pihak pemerintah Indonesia dan Jose Fuentebella sebagai wakil dari pemerintah Filipina. Pada intinya, hasil dari keputusan tersebut ialah menyetujui keberadaan warga (warga Indonesia dan warga Filipina) yang berada di kedua wilayah negara itu, terutama mereka yang telah bermukim lama setidaknya hingga 1 Januari 1946. Di Samping itu, terkait aktivitas lintas batas masyarakat Nusa Utara, dalam pasal VI dan VII dari persetujuan tersebut disebutkan bahwa masyarakat yang tinggal di daerah perbatasan kedua negara (diantaranya masyarakat Sangihe-Talaud) mendapat kebebasan untuk masuk dan bepergian baik untuk keperluan niaga, mengunjungi keluarga, maupun bertamasya ke daerah yang telah ditetapkan sebagai "daerah perbatasan". Daerah Filipina yang ditetapkan sebagai daerah perbatasan ialah Pulau Balut, Pulau Sarangani, Pulau Simanual, dan Pulau Manuk Manka. Sedangkan daerah Indonesia yaitu Kepulauan Talaud Sangir, Kepulauan Miangas, Kepulauan Kawio, dan Pulau Nunukan (*Lembaran Negara* No. 167 tahun 1957).

Sejauh kesepakatan kedua negara mengenai mobilitas masyarakat Nusa Utara, bukan berarti mereka dibebaskan begitu saja untuk keluar dan masuk melintasi daerah perbatasan. Sebab dalam persetujuan itu, hanya mereka yang memiliki "Kartu Lalu Lintas

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Perbatasan" yang diperkenankan untuk aktivitas lintas batas. Selain itu, jumlah hari bagi masyarakat daerah perbatasan yang berkunjung ke daerah perbatasan lainnya juga tetap dibatasi, yaitu selama 59 hari sejak kedatangan mereka. Walaupun demikian, lewat persetujuan ini setidaknya kedua negara tetap memperlihatkan sikap saling pengertian dengan tetap memperkenankan berlangsungnya aktivitas masyarakat Sangihe-Talaud yang telah menjadi tradisi sejak ratusan tahun yang lalu.

Sesuai dengan persetujuan pada 1956, bahwa di masing-masing wilayah kedua negara akan dibangun pos penjagaan dari petugas pabean, maka pada 14 September 1965 pemerintah Indonesia dan Filipina kemudian meratifikasi pedoman pelaksanaan keimigrasian atau disebut juga *Joint Directives and Guidelines and The Implementation of Immigration agreement between the Republic of Indonesia and the Republic of The Philippines.* Dalam pedoman itu ditetapkan beberapa pelabuhan sebagai pintu keluar-masuk (*check point*) bagi masyarakat yang akan mengungjungi daerah-daerah perbatasan. Di Indonesia, pelabuhan di Pulau Marore, Pulau Miangas, dan Tarakan ditentukan sebagai *check point.* Sedangkan pintu keluar-masuk di wilayah Filipina yaitu Batuganding di Pulau Balut, Tibanban di Provinsi Davao Oriental, dan Bongao di Pulau Tawi-tawi (Ulaen, 2016: 180-181).

Seiring terbentuknya *Association of South East Asia Nations* (disingkat ASEAN) pada 1967 sebagai wadah kerjasama antar negara-negara Asia Tenggara di bidang ekonomi, sosial dan budaya, maka turut berdampak pula terhadap hubungan diplomatik Indonesia dan Filipina dalam beberapa aspek. Terutama terkait kerjasama kedua negara dalam bidang ekonomi. Sembilan tahun sebelum dibentuknya ASEAN, negara Filipina sempat menawarkan kerjasama kepada Indonesia di bidang ekonomi, khususnya dalam mengelola potensi kekayaan laut yang ada di wilayah Nusa Utara, namun tawaran tersebut belum ditanggapi secara positif oleh pihak pemerintah Indonesia (Sigarlaki, Manus, Rompas, Watuseke & Mottoh, 1982: 174). Pada 1969 atau 2 setelah terbentuknya ASEAN, Indonesia dan Filipina mulai menjajaki kerjasama yang lebih serius dalam bidang ekonomi, yang dikenal sebagai "Perjanjian Dasar Kerjasama Ekonomi dan Teknik". Berdasarkan isi perjanjian tersebut, kedua negara sepakat membentuk komisi bersama yang telah bersidang pertama kali pada 1971. Salah satu hasil keputusan dari sidang pertama yang dilaksanakan oleh komisi bersama tersebut, selain kerjasama dalam pengelolaan kehutanan di Indonesia, yakni menyangkut kegiatan perdagangan di perbatasan kedua negara. Seperti yang disebutkan dalam sumber, bahwa perdagangan di daerah perbatasan dilakukan dengan "tanpa prosedur normal". Dengan kata lain, pengawasan terhadap kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh masyarakat perbatasan belum diterapkan secara ketat. Kondisi ini lebih didorong dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat perbatasan, termasuk masyarakat Sangihe-Talaud, yang belum sepenuhnya dapat disuplai oleh negara masing-masing (*Kompas*, 6 Agustus 1974).

Perubahan-perubahan objektif dalam bidang ekonomi yang semakin terlihat diantara kedua negara, mendorong peninjauan kembali atas perjanjian dasar yang telah diperbaharui pada 1971 itu. Dorongan peninjauan kembali ini berangkat dari anggapan bahwa Indonesia ketika itu mulai dapat menjamin suplai barang-barang kebutuhan pokok kepada masyarakat Sangihe-Talaud sebagai masyarakat perbatasan, yang sebelumnya beberapa kebutuhan hidup hanya dapat diperoleh di wilayah Filipina. Anggapan itu tidaklah mengherankan, sebab semenjak awal dekade 1970-an Indonesia tidak lagi hanya mengekspor hasil pertanian maupun hasil pertambangan, tetapi juga mulai mengekpor hasil-hasil industri dalam negeri, seperti radio transistor, sepatu, batik,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sarung, rokok, *hairwigs*, dan minyak nabati. Pemasaran hasil industri itu mencakup mulai dari negara-negara di Asia Tenggara, Korea, Jepang, Timur Tengah, Amerika, dan bahkan Afrika (*Kompas*, 4 Agustus 1971).

Di sisi lain, kebijakan-kebijakan yang disepakati oleh kedua negara menyangkut masyarakat perbatasan (masyarakat Nusa Utara) seperti yang telah disebutkan sebelumnya sangat memberikan kemudahan dan kebebasan bagi masyarakat perbatasan. Akan tetapi "kebebasan" itu justru kadangkala disalahgunakan oleh masyarakat bersangkutan. Tidak jarang penduduk Sangihe-Talaud membeli alkohol dan barang pecah belah di wilayah Filipina dan kemudian diperjualbelikan di luar daerah-daerah perbatasan yang telah disepakati kedua negara dalam perjanjian-perjanjian yang ada sebelumnya. Hal inilah yang kemudian menjadi salah satu pertimbangan dalam peninjauan kembali kesepakatan dalam bidang ekonomi, termasuk aturan perdagangan di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina. Sampai pada tahap ini, jika merujuk pada pengelompokan wilayah perbatasan dalam konteks historis yang dibuat oleh Martinez (1964). Maka wilayah Nusa Utara sebagai daerah perbatasan dapat digolongkan sebagai *interdependent borderland*. Artinya, bahwa penduduk daerah perbatasan dan kedua negara menunjukkan hubungan internasional yang relatif stabil dan terlibat dalam kegiatan perekonomian yang saling menguntungkan. Meskipun dalam taraf tertentu, terdapat pihak yang diuntungkan dan yang dirugikan, seperti halnya kasus yang telah disebutkan (Tirtosudarmo, 2005: 4).

Melalui inisiatif dari komite bersama yang telah dibentuk sebelumnya, akhirnya sidang yang kedua dari komite kembali diupayakan oleh kedua negara. Pertemuan itu berlangsung di Jakarta sejak tanggal 5-8 Agustus 1974. Troadio Quiazon, selaku Menteri Perdagangan Filipina, menjadi ketua delegasi Filipina saat itu. Sementara delegasi Indonesia dipimpin oleh oleh Radius Prawiro yang ketika itu menjabat sebagai Menteri Perdagangan Indonesia. Acara pembukaan pertemuan tersebut juga turut dihadiri pula oleh Menteri Luar Negeri Indonesia saat itu, Adam Malik. Pada tanggal 8 Agustus 1974 bertempat di Gedung Bank Indonesia, jalan Kebon Sirih, Jakarta, hasil keputusan dari pertemuan yang berlangsung selama 4 hari itu kemudian diratifikasi oleh kedua delegasi yang diwakili oleh ketua delegasi masing-masing. Hasil pertemuan berupa aturan perdagangan lintas-batas atau yang dikenal dengan *Agreement on Border Trade* kemudian dituangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia nomor 11 tahun 1975 (*Kompas*, 9 Agustus 1974; Ulaen, 2016: 181-182). Dengan demikian, sejak 1955 hingga 1974 telah terjalin kesepakatan antara Indonesia-Filipina menyangkut masyarakat Sangihe-Talaud sebagai masyarakat perbatasan, baik berupa aktivitas lintas batas hingga peraturan perdagangan lintas-batas.

Terlepas dari aktivitas lintas batas masyarakat Nusa Utara yang telah mentradisi tersebut, hendaknya dilihat pula dalam konteks kebijakan politik luar negeri Indonesia dan kedekatan personal antara pemimpin kedua negara pada saat itu. Seperti diketahui umum, kondisi politik dunia pasca perang dunia ke II terbagi menjadi dua blok, yakni blok barat dan timur. Sebagai kebijakan politik luar negeri saat itu yang umum dikenal sebagai politik bebas-aktif, pemerintah memutuskan untuk tidak memihak pada salah satu blok tersebut. Kebijakan politik luar negeri itu dimaksudkan agar Indonesia dapat membangun dan memelihara perdamaian dunia. Selain juga, dengan kebijakan tersebut diharapkan dapat membangun hubungan persahabatan setiap negara dan bangsa berdasarkan sikap saling menghargai dan menghormati (Kartodirdjo, Poesponegoro, & Notosusanto, 1977: 327-328)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mengenai kedekatan Presiden Soekarno dan Presiden Filipina ketika itu, Diosdado Macapagal (1961-1965), juga penting disebutkan disini. Menurut Prasetyo (2017: 155-157), bahwa hubungan kedua pemimpin negara sangat erat. Hal ini disebabkan oleh adanya kesamaan pemikiran dan ideologi, dimana kedua tokoh ini sangat menentang keras praktik imperialisme dan kolonialisme. Di samping itu, kedua pemimpin juga cenderung tidak ingin condong terhadap dua blok yang sedang memanas ketika itu. Bahkan disebutkan pula Diosdado Macapagal juga kerapkali menyanjung Presiden Soekarno dalam berbagai pidatonya. Tentu saja kedekatan-kedekatan ini turut mendukung terjalinnya hubungan bilateral yang kondusif saat itu. Apa yang ingin ditekankan disini bahwa sikap "kedewasaan" yang nampak dalam kebijakan Indonesia dan Filipina terhadap masyarakat Nusa Utara terutama aktivitas lintas batasnya tidak hanya disebabkan oleh faktor tradisi yang telah lama berlangsung di kalangan masyarakat Nusa Utara, melainkan juga didukung oleh kebijakan politik luar negeri Indonesia dan kedekatan personal antara kedua pemimpin negara tersebut.

KESIMPULAN

Dalam salah satu tulisannya, Heather Sutherland menyebut geografis adalah nasib. Faktor inilah yang kemudian memungkinkan wilayah *Noordereilanden* (Kepulauan Sangihe dan Talaud) menjadi bagian dari jaringan niaga Laut Sulu—salah satu jaringan perdagangan di Asia Tenggara yang dikemukakan oleh Hall (2011), setidaknya sejak abad akhir abad ke-14 dan permulaan abad ke 15. Tidak hanya itu, kondisi geografis pada akhirnya mendorong masyarakat Sangihe-Talaud berkembang dengan kekayaan budaya bahari, terutama aktivitas pelayarannya. Masuknya bangsa barat, Belanda di Nusantara dan Spanyol di Filipina, mengubah keadaan tersebut hingga kemudian terbentuknya negara-bangsa Indonesia dan Filipina dan sebagai konsekuensi logisnya masyarakat Sangihe-Talaud "terdapuk" menjadi masyarakat perbatasan sampai hari ini. Berdirinya Negara Kesatuan Republik Indonesia (1945) dan Republik Filipina (1946) telah mendorong kedua pihak untuk bersama-sama mencari solusi terutama aktivitas lintas batas masyarakat Sangihe-Talaud yang dalam konteks modern (negara-bangsa) dianggap dapat menimbulkan ancaman bagi kedaulatan negara. Berdasarkan fakta historis, kedua negara telah menunjukkan sikap kedewasaan dan kebesarannya sebagai suatu bangsa yang dapat memahami masing-masing dirinya secara kritis di masa lalu. Dalam hal ini aktivitas lintas batas masyarakat Sangihe-Talaud dan masyarakat Mindanao yang telah berlangsung ratusan tahun yang tidak serta merta dihentikan seiring berdirinya kedua negara. Justru dalam perkembangannya, Indonesia dan Filipina cenderung menghargai "keberadaan aktivitas" tersebut. Seperti yang terlihat pada hasil keputusan pertemuan kedua negara pada Januari 1955. Kebijakan terhadap masyarakat Nusa Utara ini kemudian berlanjut hingga sampai pada tahap peraturan perdagangan masyarakat perbatasan yang diratifikasi sejak 1974. Kecenderungan sikap menghargai ini juga perlu dilihat dalam konteks kebijakan politik luar negeri pada waktu itu dan kedekatan personal antara kedua pemimpin negara tersebut, utamanya antra Soekarno dan Macapagal. Harmonisnya hubungan Indonesia dan Filipina sampai hari ini, bisa saja dikatakan berakar dari diplomasi maritim yang terbangun sejak 1956 ini dengan melihat fakta-fakta sejarah yang ada.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR RUJUKAN

Buku dan Jurnal

Daliman. 2012. *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Djaenuderadjat, E. 2009. *Sejarah Wilayah Perbatasan Batam-Singapura 1824-2009: Satu Selat Dua Nahkoda*. Depok: Gramata Publishing.

Ekawati, E. 2017. Tulude: Antara Modernitas Dan Tradisi Masyarakat Pulau Marore. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, *19*(3), 385–396.

Fariastuti. 2005. *Patterns of Cross-border Relations between West Kalimantan and Sarawak*. Dipresentasikan pada 4th International Symposium of the Journal Antropologi Indonesia, Depok. FISIP Universitas Indonesia

Gottchalk, L. 1985. *Mengerti Sejarah* (N. Notosusanto, Penerj.). Jakarta: Yayasan Penerbit Univeritas Indonesia.

Hall, K. R. 2011. *A History of Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development, 100–1500*. United States: Rowman & Littlefield Publishers.

Hamid, A. R. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Harvey, B. S. 1984. *Permesta: Pemberontakan Setengah Hati*. Jakarta: Grafiti Press.

Heuken, A. 2008. Catholic Converts in Moluccas, Minahasa, and Sangihe-Talaud, 1512-1680. Dalam J. S. Aritonang & K. Steenbrink (Ed.), *A History of Christianity in Indonesia* (hlm. 23–72). Boston: Brill.

Husain, B. S. 2017. Memandang Perbatasan Laut Sebatik Kajian tentang Masyarakat di Wilayah Perbatasan Indonesia-Malaysia di Kabupaten Nunukan Kalimantan Utara. *Jurnal Sejarah Abad*, *1*(2), 176–187.

Kartodirdjo, S., Poesponegoro, M. D., & Notosusanto, N. 1977. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid VI*. Jakarta: Balai Pustaka.

Lapian, A. B. 1984. Perebutan Samudera: Laut Samudera pada Abad XVI dan XVII. *Prisma*, (11).

Lapian, A. B. 2009. *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Patmasari, T., Artanto, E., & Rimayanti, A. (2016, Oktober 5). *Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia dengan Negara Tetangga*. Dipresentasikan pada Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI, Bogor.

Prasetyo, S. A. 2017. *Dunia dalam Genggaman Bung Karno*. Tangerang Selatan: Imania.

Pristiwanto. 2016. Dinamika Pisang (Filipina-Sangihe) di Perbatasan Indonesia-Filipina. *Jurnal Antropologi Indonesia*, *36*(1), 40–52.

Setiawan, A., Supriyadi, F., Noor, G. E., Fadli, M., & Murdimanto, A. (2016). *Profil Kelautan dan Perikanan Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud Provinsi Sulawesi Utara*. Jakarta: Puslitbang Sumberdaya Laut dan Pesisir Badan Litbang Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan RI.

Sigarlaki, A., Manus, T., Rompas, A. E., Watuseke, F. S., & Mottoh, M. F. 1982. *Sejarah Daerah Sulawesi Utara*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Syahid, A., Gerung, A., & Tumundo, D. 2016. *Kampung Tidore di Pulau Sangihe dan Pulau Lembeh: Dinamika Antar Wilayah dan Agama pada Abad ke-17 dan 18*. Dipresentasikan pada Seminar Nasional Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah, Jakarta.

Taulu, C. H. 1977. *Sejarah Minahasa*. Manado.

Tirtosudarmo, R. 2005. Wilayah Perbatasan dan Tantangan Indonesia Abad 21: Sebuah Pengantar. Dalam R. Tirtosudarmo & J. Haba (Ed.), *Dari Entikong sampai*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nunukan: Dinamika Daerah Perbatasan Kalimantan-Malaysia Timur (Sarawak dan Sabah) (hlm. 1–14). Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
Ulaen, A. J. 2016. *Nusa Utara: Dari Lintasan Niaga ke Daerah Perbatasan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
Ulaen, A. J., Wulandari, T., & Tangkilisan, Y. B. 2011. *Sejarah Wilayah Perbatasan Miangas-Filipina 1928-2010: Dua Nama Satu Juragan.* Jakarta: Direktorat Jendral Sejarah dan Purbakala Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
Zuhdi, S. 2014. *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Arsip dan Dokumen

Lembaran Negara No. 167 Tahun 1957

Surat Kabar

De Vrije Pers, 24 Juli 1950
Het Nieuwsblad Sumatra, 29 Januari 1955
Java Bode, 9 November 1954
Kompas, 4 Agustus 1971
Kompas, 6 Agustus 1974
Kompas, 9 Agustus 1974

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Padjadjaran Journal of International Relations (PADJIR)
e-ISSN: 2684-8082 Vol. I No.1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

Momentum Diplomasi Maritim Indonesia: Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2019-2024

Cecep Hermawan
Program Studi Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran, Indonesia;
email: cecep15001@gmail.com
Hasan Sidik
Departemen Studi Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran, Indonesia;
Email: hasan.sidik@unpad.ac.id

Dikirim: 10 April 2019 | Direvisi: 10 Mei 2019 | Diterima: 25 Mei 2019 | Dipublikasikan: 31 Mei 2019

Keywords
diplomatic momentum, Indonesia's national action plan, marine plastic debris, maritime diplomacy

ABSTRACT
The purpose of this article are explaining the National Action Plan against Marine Plastic Debris 2018-2025 as the diplomatic momentum for Indonesia to to succeed in its maritime diplomacy. Researchers used the theory of maritime diplomacy proposed by Christian le Miere. In analyzing existing maritime diplomacy, researchers used the momentum diplomatic theory from G.R. Berridge in researching diplomatic strategies used in transforming national policies into diplomatic strategies. In this study, researchers used qualitative research with discourse analysis as the technique for data analysis to analyze the establishment of existing momentum. From this study, it's found that the National Action Plan Against Marine Plastic Debtis is Indonesia's Diplomatic Momentum. Proven by the elevation of the issues, as well supported by Indonesia's leadership in ASEAN, East Asia Summit, and Our Ocean Conference, as well as the establishment of Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund showing the success of National Action Plan as Indonesia's Maritime Diplomacy Momentum.

Kata Kunci
diplomasi maritim, momentum diplomatik, rencana aksi nasional Indonesia, sampah plastik di laut

ABSTRAK
Tujuan dari artikel ini adalah untuk menjelaskan bagaimana Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 dapat menjadi sebuah momentum diplomatik bagi Indonesia dalam mewujudkan visi diplomasi maritimnya. Peneliti menggunakan teori Diplomasi Maritim yang dikemukakan Christian le Miere. Dalam menganalisis diplomasi maritim yang ada, peneliti menggunakan teori momentum diplomatik dari G.R. Berridge untuk menganalisis proses perubahan kebijakan nasional menjadi strategi diplomasi. Dalam artikel ini, penulis menggunakan metode kualitatif dengan teknik analisis data berupa analisis wacana untuk menganalisis pembentukan momentum yang ada. Artikel ini menemukan bahwa Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 merupakan momentum diplomatik Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan peningkatan urgensi dari isu sampah plastik, dan didukung dengan posisi kepemimpinan Indonesia di tingkat ASEAN, *East Asia Summit* dan *Our Ocean Conference*, serta terbentuknya *Indonesia-Oceans Multi-Donor Trust Fund* menunjukkan keberhasilan penggunaan Rencana Aksi sebagai momentum diplomatik dari diplomasi maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki lima pilar utama dalam pelaksanaan implementasi narasi kebijakan Poros Maritim Global (PMG), yang *pertama* adalah negara Indonesia harus menyadari dan melihat bahwa dirinya sebagai identitas kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan bagaimana kita mengelola samudera. Yang *kedua* adalah komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Yang *ketiga* adalah komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim. Yang *keempat* adalah berdiplomasi dengan cara seperti mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama dalam bidang kelautan. Dan yang terakhir adalah Indonesia seharusnya berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim (Presiden RI, 2015).

Pada 2018, fokus kebijakan diplomasi maritim Indonesia berada pada tiga sektor utama, yakni (1) perlindungan ekosistem dan sumber daya hayati laut; (2) pengembangan infrastruktur laut untuk memperkuat navigasi maritim di Indonesia, dan (3) penanganan kejahatan di laut dan penguatan domain-domain keamanan di laut (Presiden RI, 2015). Salah satu isu penting saat ini adalah perlindungan ekosistem laut dengan fokus masalah utama adalah penanganan sampah plastik di laut (*plastic marine debris*).

Masalah sampah plastik di laut Indonesia, saat ini, menjadi fokus dunia internasional. Berdasarkan data yang dihimpun oleh Bank Dunia (*World Bank*) pada April 2018, Indonesia merupakan negara penyumbang sampah plastik kedua terbesar di dunia setelah Tiongkok dengan produksi sampah tak terorganisir sebanyak 3.22 juta ton/tahun dengan jumlah sampah yang terbuang langsung laut adalah sebanyak 0.48-1.29 juta metrik ton/tahunnya (World Bank, 2017). Sampah laut yang berasal dari Indonesia dan Tiongkok ini, tidak hanya memberikan masalah terhadap ekosistem laut Indonesia, namun juga terhadap ekosistem laut dari negara-negara yang ada di Asia Timur maupun Selatan mengingat arus laut yang banyak mengakumulasikan sampah di wilayah perairan Samudera Hindia dan Pasifik.

Hal ini menjadi tantangan bagi Indonesia. Sehingga pada 2017, Indonesia merumuskan Rencana Aksi Nasional Penanggulangan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 yang dikampanyekan Indonesia melalui Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman terutama di konferensi internasional yang membahas isu-isu lingkungan laut seperti halnya *Our Ocean Conference* di Malta, pada Oktober 2017, *UNEP Annual Meeting*, serta *Indian Ocean Rim Asscociation* di mana Indonesia menjadi tuan rumah dalam pertemuan tahunan IORA di tahun 2017 lalu (Kemlu RI, 2017). Dalam pidato yang diberikan oleh H.E. Arief Havaz Oegroseno, Deputi 1 Bidang Kedaulatan Maritim Kementerian Koordinator Maritim Indonesia (2014-2018) di Malta, fokus utama Indonesia saat ini adalah penguatan komitmen Indonesia untuk ikut serta dalam penanganan sampah di laut internasional sebagai negara kedua terbesar yang menghasilkan sampah di laut setelah Tiongkok. Dengan mengalokasikan dana sebesar USD 1 milyar pertahun untuk membiayai proyek pengurangan sampah plastik global yang berasal dari Indonesia (Langenheim, 2017). Di kesempatan lain, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman berbicara mengenai langkah-langkah implementasi dari visi poros maritim global sebagai salah satu cara bagi Indonesia dalam menjadi *norms entreupreneur* dalam bidang pemberantasan polusi laut, baik dari lingkup regional maupun global.

Pada level nasional, pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut merupakan komitmen nasional Indonesia yang merupakan bagian dari Diplomasi Maritim Indonesia yang dikodifikasi melalui Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Hal ini sejalan dengan Pasal 235

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

UNCLOS 1982, yang menyatakan negara-negara bertanggung jawab atas pemenuhan kewajiban internasional mereka terkait perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Pada level regional, isu maritim mulai sudah sering dibicarakan mengingat eskalasi politik kawasan di wilayah Laut Tiongkok Selatan (LTS). Namun, berbeda dengan *Agreement on Transboundary Haze Pollutions*, masalah penanganan sampah plastik di laut sendiri masih belum mendapat perhatian yang signifikan dari level pertemuan tingkat tinggi (*ASEAN Summit*) sehingga penanganan sampah plastik di wilayah ASEAN, saat ini, lebih banyak diselenggarakan oleh mitra ASEAN, seperti halnya Amerika Serikat yang melaksanakan ekspedisi sampah plastik di laut ASEAN melalui yayasan USAID, serta program-program Kerajaan Denmark dan Kerajaan Norwegia yang bekerjasama dengan Bank Dunia dalam melakukan survei mengenai sampah plastik di laut Asia Tenggara (Perrson, 2018).

Berdasarkan paparan di atas, penulis mengambil suatu rumusan masalah, yaitu "Bagaimana momentum diplomasi maritim Indonesia melalui "Rencana Aksi Penanganan Sampah di Laut tahun 2018-2025" dalam kerangka *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)?"

KERANGKA KONSEPTUAL

Momentum Diplomatik

Momentum diplomatik merupakan sebuah momen di mana sebuah negara setuju untuk ikut serta atau tidak ikut dalam sebuah kegiatan diplomatik, atau saat sebuah negara menunjukkan sebuah kebijakan luar negeri atas jawabannya dalam keikutsertaan atau ketidakikutsertaannya pada sebuah kegiatan diplomatik di level internasional yang dapat berupa perjanjian internasional (umumnya) atau komitmen internasional lainnya (Berridge, 2010:55-6). Momentum diplomatik, secara praktik, dapat didefinisikan sebagai tindakan dan/atau kebijakan nasional dari sebuah negara yang ditujukan kepada luar negeri.

Dalam menjelaskan sebuah momentum sendiri, harus dipahami bahwa sebuah momentum merupakan sebuah fenomena yang singkat dan sulit untuk dipertahankan. Dikarenakan posisi dari momentum itu sendiri yang merupakan bagian dari sebuah kejadian diplomatik yang lebih besar. Momentum diplomatik dapat merupakan bagian dari setujunya sebuah negara atas sebuah perjanjian dan konvensi internasional atau sebaliknya. Namun seringkali sebuah negara gagal mempertahankan momentum yang mereka miliki dan menjadikan keuntungan yang seharusnya mereka miliki, tidak dapat mereka pertahankan di waktu yang lama. Ada tiga faktor utama yang menyebabkan sebuah momentum itu hilang dari sebuah negara, yaitu: (1) saat pejabat negara yang ikut serta atau yang bertanggungjawab akan momentum diplomatik dalam sebuah perjanjian internasional atau dalam kebijakan luar negeri mengundurkan diri dari proses tersebut, sehingga adanya penghentian sementara dari komitmen sebuah negara dalam hal tersebut; (2) negara merasa bahwa sebuah perjanjian internasional dirasa tidak lagi menguntungkan bagi negaranya, atau di saat kebijakan luar negeri mereka dirasa tidak lagi merepresentasikan kepentingan nasional. Seperti yang sering kali dilakukan oleh pemerintah Indonesia setiap tahunnya dalam menentukan fokus kebijakan luar negeri Indonesia; (3) kompleksitas efek dari momentum tersebut yang dirasa akan memberikan terlalu banyak risiko bagi kepentingan nasional (Berridge, 2010:56-7).

Namun, dalam memahami momentum diplomatik, harus dipahami bahwa beberapa negara memutuskan untuk tidak ikut serta dalam perjanjian internasional dan memutuskan untuk memulai momentumnya sendiri atas beberapa alasan. *Pertama* adalah untuk meminimalisasi adanya kebuntuan dari negosiasi dikarenakan berbenturan dengan kepentingan nasional. *Kedua* adalah untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengurangi risiko yang mungkin ditimbulkan oleh sebuah perjanjian internasional. *Ketiga*, karena negara ingin membangun pencapaian-pencapaian yang signifikan terlebih dahulu sebelum memutuskan untuk masuk ke dalam sistem internasional yang ada. Sehingga, sebuah negara yang mungkin dipersalahkan dalam sebuah perjanjian internasional, dapat memberikan bukti komitmen sebagai reparasi atas kesalahannya. Ketiga alasan ini dianggap akan menunjukkan nilai diplomatik yang lebih baik dan mungkin akan berujung pada komitmen internasional yang bersifat legal, yakni penandatangan dan ratifikasi atas sebuah konvensi/ perjanjian internasional (Berridge, 2010:58-9). Dalam teori momentum diplomatik, terdapat empat komponen utama yang menentukan bagaimana sebuah momentum diplomatik dapat diperthankan, yakni: (1) tenggat waktu; (2) metafora pergerakan; (3) publisitas, dan (4) eskalasi tingkat pembicaraan.

METODE RISET

Artikel ini merupakan luaran riset skripsi yang mempergunakan metode kualitatif. Objek kaji artikel ini adalah Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2019-2014. Kegiatan ini dalam pandangan penulis menjadi momentum diplomasi maritim bagi pemerintah Indonesia. Penulis mengumpulkan data primer maupun sekunder dengan cara studi literatur, wawancara dan juga observasi.

MOMENTUM DIPLOMASI MARITIM INDONESIA

Tenggat Waktu Momentum Diplomasi Indonesia

Dalam melihat tenggat waktu artifisial, maka yang dimaksud adalah signifikansi dari sebuah tenggat waktu secara internal, dan dampaknya terhadap implementasi dan penguatan momentum diplomatik dari dalam negeri. Sehingga, tidak akan berbicara mengenai bagaimana dampak diplomatik dari tenggat waktu ini. Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut memiliki tenggat waktu legal yang tertulis pada Peraturan Presiden Nomor 83 tahun 2018 yakni dari tahun 2018-2025 dengan target pengurangan 30% sampah plastik secara keseluruhan, dan 70% target pengurangan sampah plastik di laut. Target ini sendiri menunjukkan tiga hal yang signifikan dalam implementasi kebijakan dalam basis formal. Ketiga hal tersebut adalah sebagai panduan, citra yang dilihat negara lain, dan bahasa diplomatik.

Pertama, berkaitan dengan penggunaan batas waktu sebagai cara pemerintah untuk tetap berada pada tujuan utamanya untuk menangani sampah plastik di laut dengan lebih fokus. Pemerintah Indonesia, dalam naskah Rencana Aksi Nasional sendiri menggunakan perincian program tahunan yang bersifat terperinci, dengan memberikan targetan tahunan kepada setiap kementerian/ lembaga negara dalam memenuhi targetnya. Maka, dengan demikian, dalam hal momentum diplomatik, tenggat waktu dalam Rencana Aksi Nasional, dapat dikatakan sebagai panduan pergerakan dari praktik Rencana Aksi Nasional.

Kedua, berkaitan dengan cara negara lain memandang target ini sebagai sebuah target ambisius dari sebuah negara kedua terbesar penyumbang sampah plastik di laut secara global. Saat ini Indonesia sudah mendapatkan berbagai pujian, baik oleh media, maupun dalam berbagai meja negosiasi, mulai dari tingkat SOM hingga pertemuan kepala negara. Hal ini dikarenakan target dan tenggat waktu yang diusung yang cenderung ambisius, sehingga memberikan Indonesia sebuah citra baru di dunia internasional. Hal ini dibuktikan dengan tiga hal: (1) pujian dari negara-negara yang hadir dalam *Our Ocean Conference 2018;* (2) berjalannya kelompok kerja atas masalah sampah plastik di tingkat ASEAN, dan; (3) munculnya deklarasi pemimpin EAS terhadap maslah sampah plastik.

Serta *ketiga*, berkaitan dengan bahasa diplomatik yang menunjukkan komitmen dari sebuah negara untuk memperkuat narasi keseriusan Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut. Hal ini sendiri tidak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

terlalu mencolok, namun sangat kentara jika pidato para pejabat tinggi negara saat membahas sampah plastik di perbandingkan satu sama lain. Ada dua hal yang selalu disebut dalam beberapa pernyataan yang diberikan pemerintah Indonesia yang tertangkap dalam artikel ini, yakni: (1) Rencana Aksi Nasional dengan menekankan pada tenggat waktu 2025 dan target 70% pengurangan sampah plastik di laut, dan; (2) tiga produk Perpres mengenai sampah plastik di laut yang sudah diungkap pada bab sebelumnya. Hal ini menunjukkan adanya penggunaan tenggat waktu sebagai bahasa diplomatik yang memperkuat narasi dari diplomasi maritim Indonesia.

Tenggat Waktu Praktik Diplomasi Maritim Indonesia

Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut bukan hanya merupakan sekedar narasi kebijakan untuk memperkuat bagaimana Indonesia terlihat di depan negara-negara mitranya, namun juga menunjukkan adanya kolaborasi-kolaborasi yang menjadi sebuah cara dalam proses implementasi dari rencana aksi nasional. Ada empat hal utama yang mengindikasikan bahwa Rencana Aksi Nasional memiliki elemen-elemen yang dibutuhkan untuk disebut memiliki tenggat waktu praktikal. Yaitu, cepatnya proses perencanaan rencana aksi, munculnya negara donor sebelum program diluncurkan, kelahiran konsorsium pendanaan, dan faktor bentuk rencana aksi.

Pertama, adalah berkaitan dengan adanya perubahan yang signifikan dari proses perencanaan kebijakan yang berjalan dengan cepat, sejak tahun 2013-2017. Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut baru mulai direncanakan di tahun 2013 oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan sebagai sebuah gagasan semata, realisasi dari gagasan ini adalah saat pembentukan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman pada Oktober 2018. Dengan Deputi IV yang masih menjabat hingga saat ini menjadi motor utama penggerak dalam proses perencanaan. Proses perencanaan ini berlangsung cepat, dan rampung di tahun 2016, dan direncanakan untuk mulai dilakukan di tahun 2017. Secara praktik, rencana aksi ini telah mulai di inisiasi di tahun 2017, sekalipun secara legal baru mulai disahkan oleh Presiden melalui Peraturan Presiden No. 83 tahun 2018 tentang Penanganan Sampah Plastik di Laut. Dengan proses perencanaan yang cepat, maka dapat terlihat bahwa tenggat waktu juga dapat dilihat secara praktikal.

Kedua, adalah berkaitan dengan adanya dukungan dari negara-negara donor dalam melakukan proses percepatan implementasi rencana aksi dengan adanya *Indonesia Marine Debris Hotspot Survey* yang diselenggarakan di akhir tahun 2017 dan di publikasikan pada April 2018. Dukungan dimulai saat pemerintah Denmark memberikan dana hibah sebesar USD11,8 juta terhadap pemerintah Indonesia di tahun 2017 dengan melakukan kolaborasi penanganan pengelolaan dana dengan Bank Dunia. Pembiayaan program dari Rencana Aksi Nasional awalnya sebesar USD1 milyar yang berasal dari APBN Negara selama tahun 2018-2025. Dengan adanya dana tambahan ini, otomatis, pemerintah Indonesia akan mampu menyelesaikan Rencana Aksi Nasional dengan lebih cepat. Program pertama yang diselenggarakan adalah *Indonesia Marine Debris Hotspot Survey* yang melajukan identifikasi terhadap titik-titik yang menjadi sumber sampah plastik di laut Indonesia. Rencana Aksi Nasional, yang awalnya merencanakan survei pada tahun 2019, akhirnya mampu untuk mempercepat proses ini, bahkan sebelum Rencana Aksi Nasional disahkan oleh Presiden.

Ketiga, kolaborasi Indonesia dalam *Problue Fund* dan *Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund* di tahun 2018 dan di implementasikan mulai tahun 2019 yang memperkuat dorongan Indonesia dalam menyelesaikan rencana aksi sesuai pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

waktunya. Bank Dunia meluncurkan *Problue Fund* pada Oktober 2018 dengan Indonesia sebagai salah satu negara target strategis. Sementara itu, Indonesia juga memiliki *Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund* yang saat ini didukung oleh Norwegia yang menyumbangkan dana USD35 juta pada *Problue Fund* dan *Indonesia-Oceans Multi-Donor Trust Fund*. Hal ini merupakan bukti keberhasilan diplomasi maritim Indonesia, sekaligus faktor yang menunjukkan tenggat waktu praktikal dari rencana aksi, yakni adanya sebuah percepatan rencana aksi dengan berbagai donor yang dimiliki.

Serta yang *keempat*, faktor bentuk legal dari rencana aksi yang merupakan garis waktu pelaksanaan tahunan dari rencana aksi yang memberikan pemerintah Indonesia sebuah kepastian mengenai apa yang harus dikerjakan dan siapa yang harus bertanggung jawab, serta target apa yang perlu dicapai pada basis tahunan dari tahun 2018 hingga tahun 2025. Keempat hal ini menunjukkan satu hal yang sama, yakni adanya keberlanjutan dari Rencana Aksi Nasional, yang merupakan sebuah tanda baik bahwa momentum diplomatik yang Indonesia dapatkan melalui Rencana Aksi Nasional, dapat terus Indonesia pertahankan.

Metafora Kolaborasi dalam Rencana Aksi Nasional

Kolaborasi yang terjadi dalam Rencana Aksi Nasional saat ini merupakan metafora kolaborasi di mana pemerintah Indonesia berusaha untuk mencari mitra sebanyak mungkin dengan cara melibatkan Rencana Aksi Nasional dalam setiap perbincangan dan negosiasi di berbagai tingkat negosiasi, mulai dari konsolidasi kepala daerah hingga konsolidasi pemimpin negara-negara dunia dalam isu preservasi lingkungan laut. Ada empat hal yang menunjukkan adanya metafora kolaborasi dalam momentum diplomatik yang dicapai Indonesia melalui Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut ini.

Pertama, adanya dukungan pemerintah daerah dalam melakukan tindakan implementasi yang masif di tingkat daerah yang memperkuat narasi metafora pergerakan dari Rencana Aksi Nasional. Hal ini ditunjukkan dari aksi pemerintah Kota Balikpapan, Kota Banjarmasin, Kota Bogor dan Kota Bandung, serta kota-kota lainnya yang akan segera menyusul. Dalam *public hearing* yang diselenggarakan oleh *Alliance Zero Waste Indonesia* yang menghadirkan Walikota Bogor, Wali Kota Balikpapan, dan juga Direktur Penanganan Sampah KLHK, Novrizal Tahar, saat ini, kabupaten/ kota di Indonesia sedang dalam proses pengurangan sampah plastik untuk mendukung rencana aksi nasional. Dengan adanya dukungan dari pemerintahan sendiri, maka diharapkan bahwa rencana aksi nasional dapat lebih cepat untuk diselesaikan.

Kolaborasi dengan pemerintah kabupaten/ kota dianggap penting dalam implementasi Rencana Aksi Nasional, karena berdasarkan statistik, 80% dari sampah plastik di laut merupakan sampah yang berasal dari darat. Kota Bogor telah menerapkan aturan larangan penggunaan kantong plastik pada perusahaan-perusahaan retail, dan himbauan pada produsen untuk mengurangi penggunaan plastik, atau mengganti bahan plastik yang digunakan. Pemerintah Kota Balikpapan di tahun 2018 menerapkan aturan yang sama, mengikuti Kota Banjarmasin yang sudah melakukan kebijakan serupa di tahun 2015. Pemerintah Indonesia, melalui KLHK menganggap kolaborasi ini penting untuk meningkatkan efektivitas dari program rencana aksi, sehingga tidak hanya aktor nasional saja yang terlibat, namun juga aktor lokal. Pada *public hearing* yang sama, seorang anggota sekretariat Uni Eropa juga hadir yang mengatakan hal yang serupa mengenai masalah ini, bahwa kolaborasi di berbagai tingkatan penting dalam melancarkan sebuah rencana aksi nasional. Dengan demikian akan lebih banyak pula mitra yang akan ikut serta dalam implementasi rencana aksi. Hal ini memberikan sebuah simpulan, bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

kolaborasi yang kuat di dalam negeri, juga mampu memperkuat momentum diplomatik yang dimiliki oleh sebuah negara, karena pandangan dari negara yang menjadi target diplomasi maritim Indonesia juga akan menguat terhadap Indonesia, sehingga momentum diplomatik akan tetap dipegang oleh Indonesia.

Kedua, konsolidasi internasional dalam rangka pencarian negara donor yang relevan dengan tujuan dari Rencana Aksi Nasional. Ada tiga donor utama yang telah terlibat sejak proses perencanaan Rencana Aksi Nasional di tahun 2013, yaitu: Denmark, Norwegia, dan Bank Dunia dalam kerangka *Indonesia Oceans, Marine Debris and Ocean Resources Multi-Donor Trust Fund*. *Keempat*, konsolidasi di level regional melalui ASEAN dan EAS. Konsolidasi di level ASEAN dilakukan melalui pembentukan *Working Groups on Marine Plastic Debris*, sementara EAS saat ini memang sedang memfokuskan diri pada penanganan masalah sampah plastik di laut yang sudah semakin signifikan dampaknya.

Ketiga, konsolidasi di level global melalui *Ocean Global Leadership Forum* (OGLF) untuk pembicaraan dengan berbagai aktor negara, dan *Our Ocean Conference* untuk konsolidasi yang bersifat *multi-stakeholders.* Di dalam OGLF sendiri, yang dibicarakan adalah komitmen global, Indonesia merupakan negara yang menginisiasikan forum ini, dengan menggunakan momentum *Our Ocean Conference 2018* sebagai tempat yang efektif dalam mengumpulkan negara-negara yang hirau akan masalah kelautan. Dengan peranan dari OGLF sebagai penyatu komitmen di level pejabat tinggi, maka hadi pula *Our Ocean Conference* yang tidak hanya menghadirkan sektor publik, namun juga sektor privat, di mana Indonesia, sebagai negara tuan rumah di tahun 2018, mendorong lebih banyak diskusi dengan berbagai macam aktor, termasuk NGO dan juga sektor privat. Salah satu pertemuan *multi-stakeholder* tersebut adalah pertemuan antara pemerintah Indonesia, Bank Dunia, pemerintah Tiongkok, pemerintah India, Danone Indonesia dan Unilever Indonesia yang hasilnya adalah mendorong kolaborasi antara sektor publik dan privat lintas batas negara dalam implementasi rencana aksi nasional Indonesia dan juga rencana-rencana penanganan sampah plastik lain yang dimiliki oleh negara-negara yang memiliki masalah sebagai penyumbang sampah plastik terbesar, ataupun penerima sampah plastik.

Publisitas Penyokong Rencana Aksi Nasional

Rencana Aksi Nasional pertama kali dipublikasikan oleh Duta Besar Arief Havaz Oegroseno yang sebelumnya menjabat sebagai Deputi 1 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Ada beberapa hal yang digarisbawahi oleh beliau dalam pidatonya di Malta, yaitu: (1) target Indonesia dalam mengurangi 70% sampah plastik di laut di tahun 2025; (2) Indonesia bekerja sama dengan Bank Dunia untuk melakukan koordinasi rencana aksi, menimbang ukuran dari rencana aksi nasional milik Indonesia, yang memang bertarget untuk menjaring mitra global sebanyak mungkin; (3) permintaan pemerintah Indonesia akan negara-negara yang mau untuk memberikan donor berupa dana hibah sebagai upaya melindungi laut, yang menurut UNCLOS merupakan kekayaan bersama; (4) mengundang negara-negara di dunia, yang peduli akan sampah plastik di laut untuk bergabung bersama Indonesia, membentuk *Alliance for Marine Plastic Solutions* (AMPS). Aliansi ini sendiri akan menjadi sebuah sarana bagi pemerintah Indonesia dalam melaksanakan koordinasi multi-level dalam penanganan sampah plastik di laut, mulai dari level pemerintah lokal, nasional, regional dan internasional dalam membentuk jaringan antara sektor publik, privat, dan individu serta organisasi swadaya masyarakat dan organisasi non-pemerintah untuk turut serta dalam preservasi lingkungan laut Indonesia dan global; (5) konsolidasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

global untuk negara-negara kepulauan untuk bergabung melindungi laut bersama.

Pernyataan Indonesia dalam OOC 2017 ini sontak mengundang banyak perhatian media internasional yang memberitakan komitmen Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut. Berbagai pemberitaan semakin memperbesar narasi yang sudah diberikan oleh pemerintah Indonesia dalam OOC 2017 Malta dalam usaha penanganan sampah plastik di laut. Media seperti halnya *The Guardian, Times, Straits Times, The Economist, The Diplomat*, dan beberapa media organisasi non-pemerintah seperti halnya *The Conversation, Greenpeace,* dan media organisasi internasional seperti halnya *World Economic Forum, UNEP,* dan *COP* menyatakan bahwa tindakan ini adalah tindakan komitmen terbesar dalam OOC. Salah satu negara donor terbesar dalam OOC sekalipun, hanya mampu memberikan dana komitmen sebesar USD50 juta pertahun. Sementara Indonesia, dengan target ambisiusnya telah mampu untuk memberikan komitmen dalam penyelesaian sampah plastik di laut selama delapan tahun dengan dana sebesar USD 1 milyar. Sebuah komitmen yang juga dianggap berlebihan oleh beberapa media. Namun, semakin banyak media memberitakan komitmen yang dianggap 'berlebihan' ini, maka semakin masif pula publisitas yang dapat didapatkan oleh Indonesia, tanpa harus berulang kali menyuarakan komitmen agar didengar oleh negara donor dan negara mitra strategis. Dengan adanya publikasi yang terus-menerus ini, Indonesia bahkan telah mendapatkan negara donor, sekitar satu bulan setelah komitmen ini diumumkan, yakni pada tanggal 27 November 2017, pemerintah Denmark merupakan negara pertama yang menjadi negara donor Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut, yang dilanjutkan oleh Norwegia pada awal tahun 2018.

Yang menyebabkan mengapa pemberitaan media amat berpengaruh terhadap publisitas Rencana Aksi Nasional adalah beberapa pemberitaan yang menggunakan bahasa-bahasa yang berlebihan dalam menggambarkan tindakan komitmen Indonesia. *Jakarta Globe* menggunakan pernyataan UNEP[i] yang mengatakan bahwa laut hanya dapat mampu menampung sampah hingga tahun 2050 sebelum menjadi jenuh, dan mengatakan bahwa Indonesia mampu menyelesaikan masalah ini semudah menyelesaikan masalah IUUF. Sementara *World Economic Forum* menggunakan perbandingan dana yang diberikan oleh negara-negara yang memiliki produksi sampah setara dengan Indonesia, dan mengatakan bahwa Indonesia adalah negara yang paling serius dalam penanganan sampah. Pernyataan ini, merupakan bahasa media yang membentuk narasi yang ada saat ini. Bahwa Indonesia merupakan negara yang memimpin dalam penanganan sampah plastik di laut, sekalipun dalam praktik dalam negeri, masih terdapat banyak hambatan. Sekalipun demikian, Indonesia saat ini telah berhasil memanfaatkan publisitas yang didapatkan sejak tahun 2017 untuk mempertahankan momentum diplomatik Indonesia dalam Rencana Aksi Nasional sebagai salah satu senjata diplomasi yang penting dalam diplomasi maritim Indonesia.

Dengan adanya kolaborasi antara pernyataan pejabat tinggi negara dan pemberitaan media internasional yang masif, maka Rencana Aksi Nasional mendapatkan publikasi yang memberikan dampak diplomatis terhadap Indonesia, seperti halnya bergabungnya Norwegia dalam proyek penanganan sampah plastik di laut Indonesia bersama Denmark dan Bank Dunia di awal tahun 2018.

Eskalasi Tingkat Pembicaraan Internal

Peranan dari aktor internal dalam peningkatan tingkat pembicaraan dari Rencana Aksi Nasional untuk tidak hanya menjadi sekedar wacana nasional di prakarsai oleh dua kementerian utama, yakni Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, dan Kementerian Luar Negeri yang sama-sama sudah bekerja keras dalam implementasi awal dari rencana aksi nasional, yakni dalam implementasi dari strategi-strategi pengelolaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

sampah lintas batas negara. Sebenarnya aktor internal yang juga ikut serta dalam Rencana Aksi Nasional bukan hanya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Kementerian Luar Negeri, namun dengan mempertimbangkan peranan dalam peningkatan eskalasi pembicaraan maka kedua kementerian inilah yang paling signifikan. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sebagai sumber dari segala substansi dalam segala proses negosiasi, dan Kementerian Luar Negeri yang menjadi ujung tombak dalam penyelenggaraan diplomasi, karena sekalipun negosiasi yang lebih dalam akan dilakukan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, namun pembuka jalur diplomasi akan selalu dipegang oleh Kementerian Luar Negeri.

Berdasarkan data yang dihimpun, *Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman* dalam usaha mempertahankan momentum diplomatik di dalam perencanaan hingga implementasi Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut memiliki tiga fungsi utama. *Pertama* adalah fungsi koordinasi. Di mana segala sesuatu yang berkaitan dengan Rencana Aksi Nasional, administrasi hukum dan juga administrasi lainnya akan di koordinasikan melalui Kementerian Koordinator, sehingga tidak terpecah-pecah di masing-masing kementerian/ lembaga negara. Pemusatan koordinasi ini dibuat untuk mempermudah proses penanganan administrasi dari segala kegiatan yang ada, dikarenakan, belajar dari Kasus Montara, menyatukan urusan praktik dan administrasi di satu lembaga akan menyebabkan molornya eksekusi dari masing-masing program. *Kedua* adalah fungsi konsultatif. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman saat ini memegang peranan penting dalam perumusan berbagai kebijakan dan diplomasi yang berkaitan dengan pendayagunaan ruang laut. Kebijakan Kelautan Indonesia tahun 2017 dan Buku Putih Diplomasi Maritim Indonesia yang akan terbit di tahun 2019 merupakan produk dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Sehingga saat ini, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman memiliki fungsi yang lebih dari sekedar koordinasi, namun juga konsultasi kebijakan dan arahan program nasional. *Ketiga* adalah fungsi praktis. Maksudnya adalah fungsi Kementerian Koordinator yang juga dapat ikut serta dalam implementasi dan penyelesaian masalah yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan penyelesaian kasus Montara yang dilakukan oleh Kementerian Koordinator dan juga Rencana Aksi Nasional yang penyelenggaraannya berpusat di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Bahkan, fungsi negosiasi sekalipun saat ini dipegang oleh Kementerian Koordinator secara parsial.

Kementerian Luar Negeri sendiri memiliki dua peranan utama, yakni peranan negosiasi dan konsultasi. *Pertama,* berkaitan dengan negosiasi, pada dasarnya hanya kementerian luar negerilah yang memiliki kapasitas sebagai pembuka gerbang pertama dari setiap negosiasi. Surat yang ditujukan kepada pemerintah asing hanya dapat di keluarkan oleh Kementerian Luar Negeri atau atas sepengetahuan Kementerian Luar Negeri. Dalam Rencana Aksi Nasional sendiri Kementerian Luar Negeri memegang satu program yang paling penting dalam diplomasi maritim melalui Rencana Aksi Nasional, yakni mencari mitra strategis dan juga melakukan negosiasi di kala terjadinya sengketa berkaitan dengan isu polusi laut. Fungsi *kedua*, sama halnya seperti Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, di dalam Rencana Aksi Nasional, Kementerian Luar Negeri memegang peranan konsultatif dari Rencana Aksi Nasional, terutama saat ada permasalahan yang bersifat lintas batas negara. Seperti halnya masalah sampah plastik di laut yang membutuhkan berbagai aktor lintas batas negara dalam penyelesaian masalanya. Hal ini terlihat pada setiap pertemuan internasional yang dilakukan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman maupun oleh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kementerian/ lembaga negara lainnya berkaitan dengan sampah plastik yang selalu dihadiri oleh wakil dari Kementerian Luar Negeri. Maka dari itu, kedua aktor internal ini memegang peranan penting dalam proses peningkatan level pembicaraan dari Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025.

Kolaborasi dengan Aktor Eksternal

Di tahun 2017, setelah rencana aksi nasional berada di tahun keempat dalam masa perencanaannya, Indonesia berhasil mendapatkan kolaborator pertama yang signifikan, yakni negara donor pertama, dan dibentuknya konsorsium pendanaan pertama yang diprakarsai oleh Bank Dunia, yaitu *Indonesia Ocean, Marine Debris and Coastal Resources Multi-Donor Trust Fund* yang ditandatangani oleh *Coutnry Director* Bank Dunia di Indonesia, Rodrigo A. Chavez pada 27 November 2017, dan di tanda tangani oleh pemerintah Denmark, melalui *Danish International Cooperation Agency* yang diwakili oleh Duta Besar Kerajaan Denmark untuk Indonesia, yaitu Rasmus Abigard Kristensen pada 28 November 2018. Selain Denmark, Norwegia juga ikut bergabung menjadi negara donor dalam *Trust Fund* ini, dengan kontribusinya sebesar USD1,4 juta terhadap *Indonesia-Oceans Multi Donor Trust Fund* di awal tahun 2018. Indonesia dan Norwegia memang sudah memiliki hubungan bilateral yang baik, terutama dalam hal lingkungan dan juga energi, sebagaimana hubungan Indonesia dan Denmark.

Trust Fund ini memiliki tujuan untuk memperdalam pengetahuan, meningkatkan kesadaran dan memperkuat koordinasi untuk proses pembentukan strategi dan perencanaan yang matang dan berkelanjutan dalam melakukan manajemen atas kebijakan-kebijakan Indonesia atas perlindungan wilayah laut, pengurangan sampah di laut, dan penguatan sumber daya pantai dan laut. Selain itu, *Trust Fund* ini melakukan pembiayaan terhadap segala program yang dirasa pantas dan sesuai dengan tujuan dari pembentukan *Trust Fund* ini sendiri, seperti halnya: pembentukan *Archipelago and Islands States Forum* (AIS) pada 1 November 2018, pendanaan *Our Ocean Conference* pada 27-31 Oktober 2018, proses survei titik-titik sampah plastik di laut Indonesia sepanjang akhir tahun 2017 hingga awal tahun 2018, hingga pembiayaan inisiasi kelompok kerja di tingkat ASEAN yang dilakukan oleh Indonesia, Thailand dan Vietnam pada 8 November 2018 di Singapura. Sehingga dengan demikian, pemerintah Indonesia telah mendapatkan faktor eksternal yang kuat dan berhasil membentuk sebuah momentum yang membuat negara-negara yang menjadi target untuk menjadi mitra strategis mampu merasa lebih percaya dan mau turut serta dalam segala bentuk program yang ditawarkan oleh pemerintah Indonesia. Saat ini, pemerintah Indonesia, tidak hanya memiliki Rencana Aksi Nasional yang menjadi momentum diplomatik, namun dengan suksesnya Rencana Aksi Nasional dalam menjaring negara mitra dan negara donor, saat ini program-program Indonesia yang berkaitan dengan kelautan juga mengalami peningkatan level pembicaraan, seperti halnya AIS lebih rutin dalam melakukan pembicaraan mengenai hak-hak dari negara pulau dan kepulauan, ataupun dukungan Indonesia dalam pencalonan IMO di tahun 2017 lalu[ii].

Pembebanan tugas dalam penggunaan dana dari konsorsium pembiayaan ini berpusat pada dua aktor utama, yakni Bank Dunia dan pemerintah Indonesia. Bagi Bank Dunia, tugas-tugas yang diemban adalah: (1) mendukung agenda kebijakan laut Indonesia, termasuk mendukung proses strategi, perencanaan, pembentukan kapasitas dan dialog antar pemangku kepentingan; (2) mendukung upaya-upaya yang dilakukan Indonesia dalam mengurangi sampah plastik di laut, seperti dalam melakukan analisis terhadap kondisi terkini, strategi, komunikasi dan dialog kebijakan, dan juga pengujian terhadap pendekatan-pendekatan yang paling relevan dalam menangani masalah sampah di laut; (3) meningkatkan ketahanan dari sumber

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

daya laut dan pantai, termasuk menganalisis kondisi terdini, dan pertemuan berbagai pemangku kepentingan untuk tujuan koordinasi strategi, kebijakan dan perencanaan untuk meningkatkan ketahanan kelautan; (4) melakukan fungsi manajemen dan administrasi terhadap aktivitas-aktivitas yang berkaitan dengan *Trust Fund*, mendukung berbagai program berkaitan dengan tata kelola hubungan dengan mitra-mitra *Trust Fund*, perencanaan dan pelaksanaan rencana-rencana kerja dan keuangan, manajemen komunikasi, dan mengadakan diseminasi setiap hasil yang didapat, melakukan pelaporan terhadap progres yang didapatkan dan melakukan tindakan monitor dan evaluasi terhadap setiap program, serta (5) melakukan pengawasan terhadap aktivitas yang dilakukan oleh penerima dana. Dengan demikian, Bank Dunia, seolah menjadi pengawas dari setiap kegiatan yang dilakukan oleh Indonesia dalam program-program yang didanai oleh dana yang diberikan oleh negara-negara donor melalui *Trust Fund* ini. Sehingga bentuk kolaborasi yang ada saat ini, bukan lagi bersifat kemitraan semata, namun sudah bersifat manajemen hierarkis.

Sementara bagi pemerintah Indonesia, tugas yang diemban adalah melaksanakan setiap program dengan tanggung jawab sesuai dengan perjanjian yang dilakukan antara pemerintah Indonesia dengan Bank Dunia dalam kerangka *Trust Fund* ini, serta mendukung segala bentuk komunikasi, dan diseminasi pengetahuan berkaitan dengan prioritas strategis, perencanaan dan hasil-hasil dari segala bentuk analisis dan pertemuan, dan untuk meningkatkan kesadaran dari berbagai pihak berkaitan dengan agenda-agenda laut yang menjadi kunci dari kebijakan laut Indonesia. Sehingga, *Trust Fund* sendiri memegang peranan penting dalam peningkatan level pembicaraan dari Rencana Aksi Nasional milik Indonesia, karena dengan adanya *Trust Fund*, maka Indonesia juga mendapatkan berbagai keuntungan diplomatik, seperti halnya kepercayaan dari negara-negara di kawasan seperti yang akan dijelaskan pada dua bagian berikutnya. Bagian ini semakin memperkuat bagaimana Rencana Aksi Nasional mampu menjadi momentum diplomatik yang penting bagi Indonesia.

Selain itu, dalam pertemuan EAS tahun 2017, salah satu tema utama adalah bagaimana EAS mampu untuk membuat sebuah deklarasi komitmen yang ditandatangani oleh para pemimpin negara dalam melakukan penyelesaian masalah mengenai sampah plastik di laut. Tuntutan utamanya adalah kepada lima negara penyumbang sampah terbesar di dunia, yang kelimanya adalah anggota dari EAS dapat memberikan sebuah respons konkret terhadap isu yang ada. Selama masa sidang di tahun 2017, ada berbagai lembaga negara yang ikut memaparkan kondisi yang ada di negara masing-masing. Namun, dari lima negara yang diharapkan memberikan respons terhadap masalah sampah plastik, hanya Indonesia, Vietnam dan Filipina yang memberikan pemaparan di dalam pertemuan EAS yang dilakukan pada bulan September 2017 di Bali.

Pemerintah Vietnam yang diwakili oleh *Vietnam Administration of Seas and Islands* (VASI) memaparkan bagaimana saat ini Vietnam telah sadar terhadap permasalahan yang dihadapi oleh Vietnam, sebagai negara dengan 3260 km garis pantai, masalah sampah plastik di laut, adalah masalah terbesar Vietnam di bidang kelautan. Vietnam mengklaim sekalipun negaranya tidak melakukan ratifikasi terhadap rezim-rezim berkaitan sampah plastik di laut, pemerintahnya telah membuat berbagai aturan, termasuk *Law of Environmental Protection* dan *Law of Environmental Protection Tax* untuk mengurangi sampah plastik yang dihasilkan di laut Vietnam. Bahkan kolaborasi eksternal pun telah dilakukan oleh Vietnam.

Hal ini direspons Indonesia dengan memaparkan hal serupa, dengan mengatakan bahwa Indonesia tidak pernah tinggal diam dalam hal penyelesaian masalah sampah plastik di laut, dengan komitmen yang dibuat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Presiden Joko Widodo pada pertemuan G20 di tahun 2017, pemerintah Indonesia mengklaim bahwa Indonesia mampu meningkatkan capaian yang ada dengan tetap berpacu pada target pengurangan 70% sampah plastik di laut di tahun 2025.

Fiilipina yang pada pertemuan EAS tahun 2017 diwakili oleh *National Solid Waste Commission* memaparkan bagaimana Filipina telah berusaha untuk membentuk regulasi mengenai penanganan sampah plastik di laut, karena menyadari bahwa Filipina juga ikut serta menjadi negara lima besar penyumbang sampah plastik di laut. Hal ini memberikan simpulan pada anggota pemerintahan yang hadir, baik dari Indonesia, Filipina dan Vietnam maupun dari negara-negara anggota EAS lainnya, bahwa dibutuhkan sebuah deklarasi aksi dari EAS yang bukan hanya setingkat *senior officials*, namun setingkat kepala negara dalam proses penanganan sampah plastik di laut. Indonesia sebagai negara yang sedang mencanangkan Rencana Aksi Nasional menganggap bahwa kolaborasi dengan EAS adalah salah satu cara meraih momentum diplomatik yang juga dapat meningkatkan jumlah negara mitra strategis dan juga negara donor yang ikut serta pada *Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund.*

Di tahun 2018, pada sidang EAS ke-13 pada 15 November 2018, akhirnya EAS menyepakati *East Asia Summit Leaders' Statement on Combating Marine Plastic Debris* yang ditandatangani oleh kepala pemerintahan dan kepala negara dari anggota dari EAS, yaitu negara anggota ASEAN, Australia, Republik Rakyat Tiongkok, India, Republik Korea, Selandia Baru, Federasi Rusia, dan Amerika Serikat. Deklarasi pemimpin EAS ini memiliki lima poin utama yang berkorespondensi dengan kepentingan Indonesia dalam Rencana Aksi Nasional, kelima poin itu adalah: (1) meningkatkan promosi manajemen lingkungan dari sampah plastik dengan mengendepankan efisiensi sumber daya, ekonomi sirkuler, manajemen berkelanjutan yang melibatkan setiap elemen dalam perekonomian; (2) mempromosikan kesadaran diri, penelitian dan pendidikan di bidang sampah plastik di laut; (3) memperkuat kerja sama di bidang reformasi kebijakan untuk mewujudkan penegakkan hukum yang tepat dalam menangani masalah sampah plastik di laut; (4) mengimplementasikan kebijakan berkaitan sampah plastik di laut, dan; (5) memperkuat kerja sama internasional dan regional melalui EAS, dan organisasi kemitraan EAS lainnya. Sehingga dengan adanya deklarasi pemimpin EAS ini sangat memberikan Indonesia ruang-ruang kerja sama dan keuntungan diplomatik. Alasannya adalah karena pertemuan EAS yang membahas masalah sampah plastik di laut adalah inisiatif di Indonesia di tahun 2016, di masa sidang EAS ke-11. Hal ini menunjukkan keberhasilan Indonesia untuk melakukan *agenda-setting* pada forum-forum di kawasan. Hal ini penting, karena deklarasi EAS inilah yang juga dijadikan dasar bagi Indonesia dalam menambah mitra kerja sama di bidang penanganan sampah plastik di laut di tingkat ASEAN seperti yang akan dijelaskan pada bagian berikutnya.

Proses Pelibatan Pemangku Kepentingan Lain

Dalam pelibatan sektor privat, Indonesia sedang melakukan usaha lobi dengan empat kelompok korporasi yang melakukan pengemasan dengan menggunakan plastik yang paling masif, bahkan terdaftar dalam daftar dari perusahaan penyumbang sampah plastik terbesar di Indonesia, yaitu grup *Danone*, grup *Unilever*, grup Mayora, dan grup *Indofood* yang sama-sama di undang dalam *multi-stakeholder meeting* yang diadakan oleh Bank Dunia pada 30 Oktober 2018. Peranan dari sektor privat dalam melakukan perubahan dari pengemasan, dan peningkatan kualitas hubungan antara sektor privat dengan pemerintah merupakan salah satu hal penting yang diupayakan pemerintah dalam rencana aksi nasional. Dengan adanya dukungan dari pemerintah nasional dan berbagai aktor di tingkat regional dan internasional, maka diharapkan keempat aktor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

ini mau untuk melakukan kolaborasi dalam pelaksanaan rencana aksi nasional.

Pertama, PT. Danone Indonesia, merupakan salah satu penyumbang sampah plastik terbesar, tidak hanya di Indonesia, namun secara global, Danone menempati lima besar penyumbang sampah plastik sebagai sebuah kelompok perusahaan. Namun, Danone Indonesia mengatakan bahwa sebagai sebuah perusahaan, Danone memiliki sektor CSR yakni PRAISE yang bertanggung jawab terhadap proses pendaur-ulangan sampah plastik yang di diproduksi oleh Danone. PRAISE sendiri merupakan program kolaborasi dari Coca-Cola, Indofood, Netsle, Tetrapack, Daone dan Unilever. Proses dimulai dari mengintervensi *value-chain* dari proses yang ada. Danone berasumsi bahwa saat ini telah melakukan apa yang bisa mereka lakukan dalam mengurangi sampah plastik di laut. Namun, hal ini memang masih belum cukup dalam menangani semua masalah yang disebabkan oleh kemasan dari produk Danone. Namun hal ini menunjukkan pula sebuah inisiatif yang bisa dirangkul oleh pemerintah Indonesia melalui Rencana Aksi Nasional. Lebih lanjut, Wakil Presiden Danone Indonesia, yang juga memimpin proses CSR dari Danone Indonesia mengatakan bahwa saat ini, pemerintah Indonesia tidak hanya harus membuat regulasi semata, namun juga harus secara aktif melibatkan sektor swasta, dan menginkorporasikan program-program yang ada sebagai penguatan dari Rencana Aksi Nasional yang ada.

Danone Indonesia, pada Juni 2018 telah bekerjasama dengan pemerintah Indonesia dalam pelaksanaan Rencana Aksi Nasional dengan ikut serta dalam memajukan pendidikan yang berkaitan dengan penanaman nilai dari penggunaan plastik seminimum mungkin. Selain itu, Danone Indonesia, terutama Aqua sebagai produk yang paling banyak menyumbang sampah plastik berusaha untuk menimalisir sampah yang dihasilkan dengan melakukan desain ulang dari produk Aqua, yang pada tahun 2025 tidak akan habis pakai. Target ini juga merupakan sebuah penyesuaian sebagai cara bagi Danone Indonesia dalam menunjukkan komitmen dalam kolaborasi dari Danone dengan pemerintah Indonesia. Selain itu, Danone juga berusaha meningkatkan sistem pengumpulan sampah plastik yang di produksi oleh Danone yang nantinya akan masuk ke dalam proses daur ulang yang dikelola oleh PRAISE.

Serta *kedua*, PT. Mayora Indah, Tbk dan PT Indofood Sukses Makmur, Tbk. Keduanya merupakan perusahaan yang sepenuhnya milik Indonesia, dengan kantor utama yang berada di Indonesia. Kedua perusahaan ini juga, sayangnya merupakan perusahaan asli Indonesia yang paling banyak menyumbangkan sampah plastik, tidak hanya di laut Indonesia, namun sampai ke pesisir Asia Timur, Amerika Latin dan Afrika. Tidak seperti halnya Danone dan Unilever, yang memang berkontribusi terhadap sampah plastik di berbagai negara karena mereka memiliki pabrik di negara tersebut, Mayora dan Indofood menyebarkan sampah di laut berbagai negara, dalam jumlah yang masif sekalipun mereka tidak memiliki basis manufaktur di negara tersebut. Dengan adanya fakta ini, yang dikemukakan oleh BFFP pada Oktober 2018 di dalam pertemuan antar NGO dalam *Our Ocean Conference 2018*, diharapkan pemerintah Indonesia mulai melakukan pendekatan-pendekatan pada perusahaan yang ada untuk melakukan penanganan sampah plastik di laut Indonesia. Karena hanya dengan kolaborasi antara sektor publik dan privat, penanganan sampah plastik yang inklusif dapat diselenggarakan. Ditambah lagi, dampak diplomatik yang didapatkan juga akan lebih masif, karena akan melibatkan berbagai jaringan transnasional yang ikut serta dalam proses implementasi Rencana Aksi Nasional.

Proses Pembentukan Gagasan pada Level Internasional

Proses pembentukan gagasan mengenai Rencana Aksi Nasional sebagai sebuah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

momentum diplomatik dimulai dari level nasional, dengan adanya kolaborasi aktor-aktor internal yang ada, yakni kementerian/ lembaga terkait yang bersama-sama ikut serta dalam proses perencanaan Rencana Aksi Nasional. Dalam proses pembentukan gagasan di level nasional ada dua faktor utama yang menentukan. *Pertama*, adalah konsistensi pejabat negara dalam menyuarakan narasi mengenai diplomasi maritim dan juga penanganan sampah plastik di laut. Dalam faktor pertama ini, dengan kemunculan pertama Rencana Aksi Nasional kemuka publik di tahun 2017, selama kurun waktu 2017-2018, pejabat negara yang berkaitan dengan masalah sampah plastik, dan juga Presiden Joko Widodo terus menyuarakan narasi mengenai bagaimana Indonesia akan menjadi negara yang memimpin dalam penanganan sampah plastik di laut. Pidato Joko Widodo dalam *2017 G20 Leaders' Retreat* di Hamburg, Jerman dan Deputi 1 Kemenko Maritim, Duta Besar Arief Havaz Oegroseno di OOC 2017 Malta merupakan pemantik dari penguatan narasi dalam setiap pidato dan pernyataan para pejabat negara terkait. *Kedua* adalah adanya pergerakan yang masif di dalam negeri. Dengan semangatnya Indonesia dalam penguatan sektor laut, dimulai dengan narasi Poros Maritm Global di tahun 2014, inisiasi kembali IORA di tahun 2016, IAF di tahun 2017, hingga OOC di tahun 2018, Indonesia semakin mantap dalam memastikan bahwa setiap elemen dalam internal pemerintahan Indonesia mampu untuk menangani setiap tantangan yang Indonesia ambil dalam menjadi *pioneer* dalam penanganan sampah plastik melalui Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut Indonesia.

Narasi yang ada juga didorong aktor eksternal yang ikut serta memperkuat narasi bahwa Indonesia mampu menjadi negara yang memimpin penanganan sampah plastik di laut. Kepercayaan Bank Dunia, Denmark dan Norwegia sebagai negara donor. Serta kepercayaan Vietnam dan Thailand untuk dipimpin Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut memberikan Indonesia sebuah kepercayaan diri untuk masuk pada arena perbincangan tingkat tinggi di level kawasan dan internasional. Setelah adanya dukungan aktor eksternal, maka narasi yang ada dinaikkan level pembicaraannya dalam pertemuan pemimpin di tingkat regional dan internasional. Munculnya deklarasi pemimpin EAS dalam penanganan sampah plastik di laut dan juga *Working Group* untuk masalah penanganan sampah plastik di laut adalah hasil dari kuatnya narasi yang dibawa Indonesia dalam penanganan sampah plastik di tingkat ASEAN. Sehingga, saat ini Rencana Aksi Nasional merupakan salah satu gagasan dalam level internasional di mana Indonesia merupakan motor penggerak utama. Paparan dari proses pembentukan gagasan di level internasional ini menunjukkan bahwa Indonesia telah berhasil mempertahankan momentum diplomatik dari diplomasi maritimnya melalui Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025.

Pembentukan gagasan ini idak lepas dari pemanfaatan publisitas dari rencana aksi nasional yang diperkuat dengan kuatnya narasi tenggat waktu, dan metafora pergerakan yang digunakan oleh setiap pejabat negara pada setiap kesempatan yang ada. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, penekanan pada 70% pengurangan sampah plastik di laut Indonesia merupakan bahasa diplomatik yang kuat yang memberikan Indonesia banyak publisitas. Setiap proses dan langkah-langkah dalam peningkatan eskalasi pembicaraan dan pembentukan gagasan di level internasional tidak akan bisa terjadi tanpa adanya pemanfaatan yang cermat dari publisitas Rencana Aksi Nasional.

KESIMPULAN

Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 merupakan sebuah instrumen diplomasi maritim Indonesia yang baru saja diluncurkan tahun 2018. Namun Rencana Aksi Nasional bukanlah hanya sekedar instrumen diplomasi maritim semata,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

namun sebuah momentum diplomatik dari diplomasi maritim Indonesia yang berbasiskan UNCLOS. Indonesia merupakan negara maritim yang saat ini menghadapi masalah sampah plastik di laut. Gelar sebagai penyumbang sampah plastik kedua terbesar di dunia memberikan Indonesia berbagai tekanan yang berasal dari negara-negara sahabat, organisasi internasional juga organisasi non-pemerintahan lainnya. Terdapat tiga simpulan utama yang dikemukakan dalam artikel ini.

Pertama, Indonesia saat ini telah memiliki berbagai instrumen hukum yang mendukung proses penanganan sampah plastik yang ada di laut Indonesia yang telah menjadi perhatian publik internasional beberapa tahun ke belakang. Namun, Indonesia masih belum mampu untuk mengimplementasikan produk hukum yang dimiliki, sehingga proses klasifikasi sampah yang dibuang ke laut masih belum dilakukan oleh Indonesia. Upaya untuk melakukan pengontrolan sendiri baru pertama kali dilakukan oleh pemerintah Indonesia di tahun 2018 dengan adanya kerjasama yang terjalin melalui *Indonesia-Oceans Multi-Donor Trust Fund.*

Kedua, diplomasi maritim Indonesia yang dilakukan berdasarkan dengan UNCLOS sendiri saat ini dilakukan dengan melakukan penegasan kedaulatan Indonesia di lautan berdasarkan rezim laut tersebut. Upaya tersebut termasuk dilakukannya formalisasi zona laut Indonesia, penegasan jalur perlintasan internasional, serta upaya pembaruan peta zona laut NKRI yang telah dilakukan Indonesia pada tahun 2018 yang menunjukkan bentuk keseriusan Indonesia dalam memperkuat posisi laut Indonesia di level internasional. Menjadikan infrastruktur laut yang kuat sebagai salah satu alat diplomasi maritim Indonesia.

Serta *ketiga*, dalam melaksanakan diplomasi maritimnya, Rencana Aksi Nasional menjadi sebuah sarana dalam mencapai momentum diplomatik dalam diplomasi maritim melalui penanganan sampah plastik di laut. Mempertontonkan ketaatan dan upaya mandiri tanpa terikat rezim sampah di laut sebagai bentuk komitmen di level internasional. Dengan adanya dukungan dari pihak internal pemerintahan Indonesia yang mendengungkan gagasan yang ada di level internasional dan dengan dukungan dari berbagai aktor eksternal, Indonesia sejauh ini telah berhasil dalam mempertahankan momentum diplomatik yang dimiliki untuk melancarkan setiap gerakan diplomasi maritim pada target-target sasarannya.

DAFTAR PUSTAKA

ASEAN (2017). Declaration of the Decade of Coastal and Marine Environmental Protection in the South China Sea (2017-2027). *ASEAN Treaties Collection*. Dipetik 8 September 2018 dari http://asean.org/storage/2017/11/Declaration-for-a-Decade-of-Coastal-and-Marine-Environmental-Protection-in-the-South-China-Sea-2017-2027.pdf.

ASEAN (2017, Desember 8). Media Release: ASEAN Conference on Reducing Marine Debris in ASEAN Region. *ASEAN Secretariat.* Dipetik 8 September 2018 dari https://environment.asean.org/media-release-asean-conference-on-reducing-marine-debris-in-asean-region/

Berridge, G.R. (2010) *Diplomacy: Theory and Practices (4th Edition).* New York: Palgrave Mcmillan.

Gaworecki, M. (2017, April 6). Indonesia to Spearhead UN Campaign to Rid Oceans of Waste. *The Coral Triangle.* Dipetik 21 Desember 2018 dari http://thecoraltriangle.com/stories/indonesia-to-spearhead-un-campaign-to-rid-oceans-of-waste.

IMO (2017, Desember 1) IMO Assembly elects new 40-Member Council. *IMO Briefing.* Dipetik 7 September 2018 dari http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/35-Council-Elections-A30.aspx

IMO (2018, Agustus 6) Status of Conventions—Ratifications by States. *International Maritime Organizations.* Dipetik 7 September 2018 dari http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kemenko Maritim (2018). *Buku Putih Diplomasi Maritim Indonesia.* Jakarta: Kemenko Maritim.

Kemlu RI (2017, Mei 12). RI Tegaskan Komitmen *Blue Economy* di IORA. Press Release Kementerian Luar Negeri RI. Dipetik 10 September 2018 dari https://www.kemlu.go.id/id/berita/Pages/RI-Tegaskan-Komitmen-Laksanakan-Blue-Economy-di-IORA.aspx.

Kemlu RI (2018, Oktober 30). Indonesia Invites East Asia Summit Countries to Overcome Plastic Waste. *Kementerian Luar Negeri RI*. Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.kemlu.go.id/en/berita/Pages/Indonesia-Invites-East-Asia-Summit-Countries-to-Overcome-Plastic-Waste.aspx.

Langenheim, J. (2017, Maret 2). Indonesia pledges $1bn a year to curb ocean waste. *The Guardian.* Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.theguardian.com/environment/the-coral-triangle/2017/mar/02/indonesia-pledges-us1-billion-a-year-to-curb-ocean-waste.

Leung, H. (2018, April 21). Five Asian Countries Dump More Plastic Into Oceans Than Anyone Else Combined: How You Can Help. *The Forbes Magazine.* Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.forbes.com/sites/hannahleung/2018/04/21/five-asian-countries-dump-more-plastic-than-anyone-else-combined-how-you-can-help/#1aa6499d1234.

Norway Embassy (2018, Feb 1). Norway and Indonesia are fighting marine debris together. *Release Page of Norwegian Embassy in Indonesia.* Dipetik 20 Desember 2018 dari https://www.norway.no/en/indonesia/norway-indonesia/news-events/news2/norway-and-indonesia-are-fighting-marine-debris-together/

Norway Embassy (2018, November 8). Norway increasing funding for global efforts to combat marine litter. *Release Page of Norway Embassy in Indonesia*. Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.norway.no/en/indonesia/norway-indonesia/news-events/news2/norway-increasing-funding-for-global-efforts-to-combat-marine-litter/

Our Ocean (2018) Our Ocean Conference: on Marine Pollution. *Our Ocean Conference Bali 2018.* Dipetik 12 September 2018 dari http://ourocean2018.org/?l=areas-of-action&#pollution.

UN (1982) United Nations Convention on the Law of the Sea. *UN Treaties Collection*. UNEP. (2017, Feb 23). Indonesia joins UN in a bid to eradicate ocean plastic. *UNEP*. Dipetik 22 Desember 2018 dari https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/indonesia-joins-un-bid-eradicate-ocean-plastic.

United Nations (2018) Indonesia Against Marine Plastic Debris. *Commitments Page of Our Ocean Conference.* Dipetik 8 September 2018 dari https://oceanconference.un.org/commitments/?id=14387.

The Guardian. Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.theguardian.com/business/2016/jan/19/more-plastic-than-fish-in-the-sea-by-2050-warns-ellen-macarthur

Williams, C. (1996). Combatting marine pollution from land-based activities: Australian initiatives. *Ocean & coastal management*, *33*(1-3), 87-112.

World Bank, Kemenko Maritim, Royal Danish Embassy Indonesia (2017). *Indonesia Marine Debris Hotspots Rapid Assestment*. Jakarta: Kemenko Maritim

BIOGRAFI

Cecep Hermawan merupakan mahasiswa Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran. Tertarik mengkaji tentang diplomasi maritim Indonesia, khususnya dalam isu lingkungan hidup.

Hasan Sidik adalah pengajar pada program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran yang mendalami kajian mengenai Hukum Internasional dalam hubungan internasional.

[i] United Nations Environment Programme, sebuah organisasi di bawah PBB yang memiliki fungsi utama sebagai kordinator segala kegiatan berkaitan dengan isu lingkungan yang diselenggarakan PBB di negara-negara anggotanya.

[ii] Korespondensi Diplomatik terkait dukungan negara-negara sahabat terhadap Indonesia dalam IMO terlampir.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Negara Maritim Indonesia, Migrasi Tidak Teratur, dan Hak Pengungsi Lintas Batas

Nurul Azizah Zayzda, Sri Wijayanti[1]

Abstrak

Makalah ini membahas kebijakan Indonesia sebagai sebuah negara maritim dalam menghadapi persoalan migrasi tidak teratur, khususnya disini yang berdampak pada pencari suaka dan pengungsi lintas batas. Isu migrasi tidak teratur masih merupakan persoalan yang dihadapi oleh negara maritim yang memiliki akses terbuka berupa laut yang menjadi jalur utama perjalanan migran menuju negara tujuan. Sebagai negara yang terletak di jalur pelayaran utama dunia, di tengah tengah benua Australia dan Asia, Indonesia seringkali dihadapkan pada persoalan ini dimana Indonesia menjadi jalur atau negara transit pengungsi dan pencari suaka yang kebanyakan datang dari wilayah Timur Tengah dan Asia Selatan. Menurut data UNHCR, saat ini terdapat sekitar 13 ribu pengungsi dan pencari suaka di Indonesia, dan jumlah ini meningkat dari tahun-tahun sebelumnya. Indonesia sebagai negara maritim memiliki prinsip bahwa kepulauan dan kelautan Indonesia merupakan satuan pertahanan dan keamanan Indonesia (Zen, 2000, dikutip dari Geomagz, 2016). Namun penting untuk lebih jauh melihat bagaimana prinsip ini memandang hak asasi manusia dalam isu krisis kemanusiaan seperti pengungsi lintas batas dan pencari suaka. Makalah ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana karakter kemaritiman yang diambil Indonesia berpengaruh terhadap cara Indonesia menyikapi pengungsi lintas batas yang melakukan perjalanan dengan penyelundupan manusia. Makalah ini dibatasi lebih lanjut kepada bentuk kerjasama internasional untuk menangani penyelundupalajan manusia yang diinisiasi oleh atau melibatkan Indonesia. Dari sini kemudian ditarik kesimpulan mengenai hambatan pemenuhan hak pengungsi lintas batas dalam sistem internasional yang berdasarkan kedaulatan negara-bangsa.

Kata-kata kunci: negara maritim, penyelundupan manusia, hak-hak pengungsi lintas batas, pencari suaka.

Abstract

This paper discusses the policy of Indonesia as a maritime country in addressing the issue of irregular migration, especially that impact on asylum seekers and refugees. The issue of irregular migration is still faced by maritime nations that have open access in the form of sea which became the main route of migrant journey to the destination country. As a country located in the world's major shipping lanes, in the middle of the continent of Australia and Asia, Indonesia is often faced with this problem given that Indonesia is a transit country of refugees and asylum seekers mostly from the Middle East and South Asia. According to data from UNHCR, there are currently about 13 thousand refugees and asylum seekers in Indonesia, and this number increased from previous years. Indonesia as a maritime country has a principle that Indonesia is an archipelago while maritime is part of its defense and security unit (Zen, 2000, cited from Geomagz, 2016). However it is important to further see how this principle oversees the issue of human rights in humanitarian crises such as refugees and asylum seekers.

This paper aims to explain how the maritime character of Indonesia affects its ways to address refugee travel with people smuggling. This paper is further limited to the forms of international cooperation to tackle human smuggling initiated by or involving Indonesia. The obstacles to meet the refugee rights in the international system that is based on the sovereignty of the nation-state is then concluded.

Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan yang terletak di jalur pelayaran utama dunia yaitu Samudera Hindia dan Samudera Atlantik dan diapit oleh benua Asia dan benua Australia. Kapal-kapal yang hendak berlayar menuju Australia akan memasuki wilayah perairan Indonesia, begitu juga sebaliknya, jika kapal-kapal akan berlayar ke benua Asia maka mereka akan melewati perairan Indonesia. Jalur pelayaran

[1]Staf Pengajar Jurusan Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Jendral Soedirman.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ini menimbulkan berbagai macam konsekuensi, antara lain keuntungan secara ekonomi, politik dan juga sosial. Secara ekonomi dapat terlihat dari ramainya pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia yang memberikan banyak pemasukan dari bersandarnya kapal-kapal asing. Secara politik, Indonesia memiliki posisi tawar dalam berbagai perundingan dan kerjasama yang dilakukan dengan negara-negara lainnya. Begitu juga dengan banyaknya kapal asing yang bersandar di Indonesia menimbulkan asismilasi dan akulturasi budaya baru yang berdampak secara sosial.

Dalam perjalanannya, Indonesia sempat mendeklarasikan konsep Benua Maritim Indonesia, sebuah konsep mengenai wawasan nusantara yang dideklarasikan oleh Soeharto dalam Konvensi Nasional Benu Maritim Indonesia di kota Makassar, Sulawesi Selatan tahun 1996. Dalam konvensi ini turut menandatangani Deklarasi Benua Maritim Indonesia adalah Menko Polkam, Sekretaris Jenderal Dewan Pertahanan nasional, Ketua Dewan Pertahanan Nasional, Menteri Riset dan teknologi sekaligus Ketua BPPT dan Ketua Harian Dewan Kawasan Timur Indonesia dan Ketua Sub Panitia Dewan Kawasan Timur Indonesia untuk Sumberdaya Alam dan Lingkungan Hidup. Konsep Benua Maritim Indonesia memandang bahwa negara Indonesia merupakan wilayah yang bukan hanya berbentuk kepulauan saja, namun juga sebuah kesatuan yang terdapat di dalamnya, baik di udara, laut dan yang ada di dalam bumi. Hal ini berarti hamparan laut yang berada dalam jarak tertentu yang diukur dari bibir pantai Indonesia yang diakui oleh perjanjian internasional merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Indonesia sebagai negara kepulauan. Pengakuan ini dilegalisasikan dalam ratifikasi *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS). Konvensi ini mengakui bahwa Indonesia memiliki laut dalam, Zona ekonomi Ekslusif (ZEE) dan zona tambahan. Indoonesia memiliki kekuasaan atas laut dalam, ZEE dan zona tambahan di perairan sekitarnya yang berbatasan dengan bibir pantainya. Konvensi internasional UNCLOS, memnimbulkan sebuah batas-batas baru dalam perairan suatu negara. Indoenesia memiliki hak kedaulatan dalam menjaga perairannya.

Potensi persoalan yang muncul di wilayah perairan adalah penyelundupan manusia, perdagangan manusia dan perpindahan pencari suaka. Permasalah tentang migrasi tidak teratur ini menjadi salah satu permasalahan yang muncul antara Indonesia dengan Australia. Hal ini dikarenakan Australia menjadi salah satu negara tujuan para pengungsi lintas batas dari negara-negara Timur Tengah dan Asia Selatan yang terkena konflik. Indonesia merupakan negara transit utama bagi pengungsi lintas batas yang mencari suaka ke Australia. Menurut data UNHCR, saat ini terdapat sekitar 13 ribu pengungsi dan pencari suaka di Indonesia, dan jumlah ini meningkat dari tahun-tahun sebelumnya. Para pengungsi lintas batas yang berasal dari Iran, Afghanistan, Pakistan,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bangladesh, Myanmar, Sri Langka, Malaysia; setelah itu mereka ke Pulau Christmast untuk menuju Australia. Dalam 10 tahun terakhir sampai dengan 31 Desember 2015, 139,398 pengungsi telah berada di Australia (Refugee Council, 2015).

Berdasarkan latar belakang ini, makalah ini membahas lebih lanjut mengenai keterkaitan antara konsep negara maritime dengan hak-hak dari pengungsi lintas batas, khususnya dalam upaya mereka mencari suaka. Pembahasan dilakukan dengan melihat perkembangan konsep kemaritiman di Indonesia dan kebijakan mengenai imigrasi dan keamanan perbatasan yang mengiringinya. Kebijakan mengenai imigrasi dan keamanan perbatasan ini kemudian dilihat tidak hanya dari Undang-Undang atau hukum nasional namun juga keikutsertaan Indonesia dalam forum internasional atau regional serta bentuk kerjasama bilateralnya dengan negara yang berbatasan laut dengannya seperti Australia. Dan terakhir, makalah ini menyimpulkan bagaimana rangkaian kebijakan dan sikap Indonesia ini berpengaruh terhadap pembentukan retorika mengenai hak-hak pengungsi lintas batas untuk mencari perlindungan.

Permasalahan

"Bagaimana hak-hak dari pengungsi lintas batas diterapkan oleh Indonesia sebagai negara maritim dalam menangani penyelundupan manusia?"

Kerangka Konsep

Untuk menjawab rumusan masalah yang diberikan di atas, pembahasan dalam makalah ini akan dibantu dengan menggunakan konsep perlindungan internasional terhadap pengungsi lintas batas, serta konsep migrasi tidak teratur.

Migrasi Tidak teratur: Penyelundupan Manusia

Menurut International Organization for Migration (IOM), definisi migrasi tidak teratur adalah:

> "Pergerakan manusia yang terjadi diluar norma-norma atau aturan yang berlaku di negara asal, negara transit dan negara penerima. Tidak ada definisi dari migrasi tidak teratur yang jelas atau berlaku secara universal. Dari sudut pandang negara tujuan, migrasi ini adalah proses orang-orang masuk, tinggal atau bekerja di sebuah negara tanpa dokumen atau izin yang dibutuhkan sesuai UU imigrasinya. Dari perspektif negara asal, ketidakteraturan ini dapat dilihat dari kasus-kasus dimana seseorang menyebrangi perbatasan internasional tanpa paspor atau dokumen perjalanan yang valid dan tidak memenuhi perlengkapan administrative yang dibutuhkan untuk meninggalkan suatu negara. Bagaimanapun, terdapat kecenderungan untukmembatasi penggunaan kata "migrasi illegal" pada kasus-kasus seperti penyelundupan migran atau perdagangan manusia."

Penggunaan kata migrasi illegal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dihindari karena konotasinya yang dekat dengan kriminalitas (Migrant Rights Network, 2009). Migrasi tidak teratur merupakan fenomena yang kompleks, melingkupi berbagai bentuk migrasi (pencari suaka/pengungsi lintas batas, migrasi pekerja, baik itu dengan jalur penyelundupan atau menjadi korban perdagangan manusia), dengan berbagai latar belakang dimana, menyebut mereka semua sebagai pelanggar hukum atau pelaku kriminal adalah penyebutan yang terlalu menyederhanakan.

Menurut Protokol PBB terhadap Penyelundupan Migran melalui jalur Darat, Air dan Udara, pelengkap dari Konvensi PBB terjadap Tindak Kriminal Transnasional Terorganisir, penyelundupan manusia adalah "Proses pembelian/pencarian untuk mendapat, langsung maupun tidak langsung, keuntungan finansial atau materi lainnya, dari masuknya seseorang secara illegal ke suatu bagian negara dimana orang tersebut bukanlah warga negara atau memiliki izin tinggal". Sementara itu definisi perdagangan manusia menurut Protokol PBB untuk Mencegah, Menekan dan Menghukum Pedagang Manusia, terutama Wanita dan Anak-anak sebagai pelengkap Konvensi PBB terjadap Tindak Kriminal Transnasional Terorganisir adalah "perekrutan, pengiriman, pemindahan, penampungan, atau penerimaan seseorang, dengan ancaman atau penggunaan kekerasan atau bentuk-bentuk lain dari pemaksaan, penculikan, penipuan, kebohongan atau penyalahgunaan kekuasaan atau posisi rentan atau memberi atau menerima pembayaran atau memperoleh keuntungan agar dapat memperoleh persetujuan dari seseorang yang berkuasa atas orang lain, untuk tujuan eksploitasi". Perbedaan mendasar antara penyelundupan manusia dengan perdagangan manusia adalah aspek kekerasan dan eksploitasi yang terdapat pada perdagangan manusia dan tidak terdapat pada penyelundupan manusia.

Dalam makalah ini, penyelundupan manusia dilihat sebagai sebuah jalur atau metode perjalanan yang diambil pengungsi lintas batas untuk sampai ke suatu negara karena keterbatasan mereka untuk mendapatkan dokumen perjalanan yang sah. Dengan cara pandang ini, makalah ini ingin melihat bagaimana kebijakan dan aturan yang dianggap normal sesungguhnya memiliki pengaruh secara langsung atau tidak langsung pada pengungsi lintas batas melalui retorika mengenai metode perjalanan mereka yang dibuat oleh kebijakan yang ada.

Perlindungan Pengungsi Lintas Batas

Definisi dari *refugee* atau pengungsi lintas batas dijelaskan dalam Konvensi Jenewa tahun 1951 mengenai Status Pengngsi Lintas Batas dan Protokol tahun 1964. Disini, pengungsi lintas batas dijelaskan dalam Pasal 1 Ayat 2 sebagai orang-orang yang:

"Sebagai akibat peristiwa-peristiwa yang terjadi sebelum 1 Januari 1951 dan disebabkan oleh ketakutan yang beralasan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

akan persekusi karena alasan-alasan ras, agama, kebangsaan, keanggotaan pada kelompok sosial tertentu atau opini politik, berada di luar negara kewarganegaraannya dan tidak dapat, atau karena ketakutan tersebut tidak mau memanfaatkan perlindungan negara itu, atau seorang yang tidak mempunyai kewarganegaraan dan karena berada di luar negara dimana ia sebelumnya biasanya bertempat tinggal, sebagai akibat peristiwa-peristiwa termaksud, tidak dapat atau, karena ketakutan tersebut, tidak mau kembali ke negara itu."

Definisi ini mencakup setiap orang yang menjadi korban atau terdampak oleh situasi konflik atau pemerintahan totaliter yang merepresi warganegara atau kelompok identitas tertentu dengan kekerasan.

Konvensi ini kemudian mengatur kewajiban negara untuk memberikan perlindungan bagi pengungsi lintas batas yang sudah terbukti memang melarikan diri dari ancaman bahaya. Kewajiban ini adalah untuk memberikan tempat tinggal dan memenuhi hak-hak dasarnya sebagai manusia. Di samping itu, untuk pencari suaka, yakni pengungsi lintas batas yang belum mendapat status resmi dari UNHCR, negara wajib menjamin hak mereka untuk bermigrasi dengan aturan mengenai:

1. Proses masuk Ilegal. Di dalam pasal 31 dijelaskan bahwa negara harus mengijinkan pengungsi lintas batas yang tidak memiliki dokumen perjalanan untuk masuk ke negaranya tanpa mendapat hukuman atau sanksi
2. Prinsip non-refoulment. Di dalam pasal 33 diatur bagaimana pengungsi lintas batas tidak boleh dipulangkan ke negara asal dimana mereka terancam kekerasan (IPU dan UNHCR, 2001).

Hak pengungsi lintas batas yang akan dibahas secara khusus dalam makalah ini adalah hak mereka untuk mencari perlindungan, yakni ketika mereka masih berstatus pencari suaka (belum mendapat status pengungsi dari UNHCR). Hak ini meliputi hak untuk masuk atau melintasi batas negara tanpa mendapat penalty dan hak untuk tidak dipulangkan.

Namun, kewajiban ini hanya akan melekat pada negara yang sudah menandatangani dan meratifikasi protokol ini. Indonesia, sementara itu tidak pernah menandatangani protocol ini, sehingga tidak ada kewajiban bagi Indonesia dalam hukum internasional. Oleh karena itu, dalam makalah ini, hak pengungsi lintas batas akan dibahas dalam komitmen Indonesia dalam HAM selaku negara yang patuh terhadap Deklarasi Universal mengenai HAM. Di samping itu, juga bagaimana Indonesia memastikan hak pencari suaka seperti disebutkan di atas setidaknya bisa dijamin di Indonesia dan negara yang terhubung langsung dengan Indonesia dalam isu penyelundupan pengungsi lintas batas, yakni Australia.

Tulisan ini mengikuti alur pemikiran penulis-penulis mengenai hak orang asing atau pengungsi dan penulis mengenai batasan penerapan HAM secara internasional, dan khu-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

susnya pada pengungsi lintas batas seperti Benhabib (2004, 2006), Chandler (2002), dan Haddad (2003, 2008). Berangkat dari pemikiran Benhabib (2004) bahwa sistem negara-bangsa modern terjebak di antara kedaulatan dan *hospitality* makalah ini mengkritisi bagaimana kebijakan normal mengenai kedaulatan yang diejawantahkan dalam berbagai doktrin termasuk doktrin maritime memberi hambatan bagi pemenuhan hak pengungsi lintas batas. Chandler (2002) menjelaskan bahwa masalah penerapan hak perlindungan pada akhirnya terlalu bergantung pada negara atau institusi internasional, bukan pada pemegang haknya. Hal serupa disampaikan Haddad (2008) bahwasanya pengungsi lintas batas terjebak dalam sistem negara-bangsa yang menyebabkan mereka akan selalu dipandang sebagai ancaman pada mode negara-bangsa yang tertata ini. Khususnya, Haddad (2003) menyebut kedaultan sebagai "otonomi eksternal" yang pada makalah ini akan dijelaskan, bahwa penggunaan kata "penyelundupan" adalah cara negara mempertegas "otonomi eksternal"-nya.

Pembahasan

Bahwa penyelundupan manusia merupakan salah satu jalur yang digunakan pengungsi lintas batas untuk meninggalkan bahaya dan mencari tempat yang lebih aman menjadi suatu masalah bagi negara yang mereka masuki, termasuk Indonesia adalah dikarenakan adanya hukum yang membuat mereka sebagai pelanggar hukum. Pertanyaannya adalah, apakah arti penting konsep negara maritim yang sedang dipergunakan Indonesia bagi perjalanan korban krisis kemanusiaan ini?

Perkembangan Konsep Negara Maritim Indonesia dan Prinsip Keamanan

Untuk menjelaskan apa yang dimaksud dengan negara maritim, makalah ini menggunakan definisi yang diberikan Rosyid (2015), yakni "negara yang mampu mengelola kepentingan maritimnya secara efektif demi kedaulatan politik, dan kemandirian ekonominya. Kepentingan maritim adalah kepentingan pemanfaatan laut sebagai ruang kehidupan (*lebensraum*)" (Rosyid, 2015: 75).

Joko Susanto (2015) menjelaskan perkembangan konsep kemaritiman Indonesia semenjak kemerdekaan. Pasca kemerdekaan, Indonesia menggunakan prinsip *archipelago* atau kepulauan, yang dihasilkan dari Deklarasi Juanda. Dasar dari penggunaan doktrin kepulauan ini adalah kebutuhan Indonesia untuk menjaga persatuan Indonesia yang kala itu rentan dengan pemberontakan daerah. Kemudian pada periode Orde baru, doktrin kepulauan ini diperbaiki dengan memberikan perhatian pada sumber daya alam di kawasan lepas pantai. Periode baru Doktrin Kepulauan ini menghasilkan Deklarasi Landas Kontinen dan Deklarasi Zona Ekonomi Eksklusif. Pada tahun 1970-an, doktrin kepulauan berangsur digantikan oleh doktrin "wawasan nusantara".

Konsep Benua Maritim Indonesia kemudian muncul pada tahun 1996, menjelang akhir dari rezim pemerintahan Soeharto. Pada periode inilah di Indonesia muncul kembali wacana untuk mengarahkan doktrin pembangunannya dari yang terpusat kepada dara-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tan untuk kembali ke lautan. Mengenai konsep Benua Maritim Indonesia ini dijelaskan dalam Majalah online *Geomagz* terbitan Kementerian ESDM dengan menyarikan makalah dari Zen (1999, 2000). Disana dituliskan:

> Bangsa Indonesia harus "hidup dari dan dengan Laut".Inilah doktrin kelautan Indonesia. Secara konkrit, ini berarti bahwa lautan itu merupakan: (i) sumber nafkah (sumber protein dan sumber energi); (ii) sumber kesempatan kerja; (iii) sumber pengembangan kekuatan ekonomi; (iv) sumber pengembangan sains dan teknologi; (v) sumber atau lahan untuk mengatur siasat dan seni pertahanan; (vi) unsur pemersatu; dan (vii) sumber inspirasi bagi seniman, ilmuwan, negarawan, dan pemikir (Zen, 2000, dikutip dalam Geomagz, 2016).

Pokok pemikiran Benua Maritim Indonesia disini adalah mengenai bagaimana menjalankan nadi perekonomian negara (poin i-iii). Seiring dengan itu, 'doktrin kelautan' ini membutuhkan penguatan perkembangan ilmu pengetahuan di bidang kelautan, untuk mewujudkan kesejahteraan melalui laut tadi (poin iv). Sebagai konsekuensinya juga adalah akan dibutuhkan pendekatan-pendekatan baru dalam pertahanan dengan perhatian yang ditingkatkan pada wilayah laut (poin v). Untuk membuat wawasan maritim ini dapat bersifat menyeluruh, maka perlu diperkuat pandangan bahwa lautan bukan pemisah melainkan jembatan antar kawasan. Disini laut dikaitkan erat dengan semangat nasionalisme. Berbagai sarana dapat digunakan untuk memperkuat pengetahuan baru dan semangat ini, selain melalui penelitian-penelitian ilmiah juga adalah melalui karya seni yang dapat diserap khalayak umum.

Susanto (2015) melihat bahwa kecenderungan Indonesia secara umum dalam hal maritime bersifat "meruncing ke dalam", dilakukan hanya dengan memastikan integrasi territorial dan ketahanan nasional dari ancaman luar. Barulah ada periode reformasi sementara itu, Indonesia memperlihatkan kecenderungan "maritimisasi" territorial, walaupun sifatnya masih sangat sporadis (Susanto, 2015). Munculnya konsep Indonesia sebagai "Poros Maritim Indonesia" pada tahun 2014, bisa dikatakan sebagai hasil dari perjalanan maritimisasi semenjak reformasi ini.

Makalah ini berargumen bahwa konsep negara maritim, sebagaimana terlihat dalam perkembangannya di Indonesia secara tidak langsung memberikan fondasi bagi negara untuk mengesampingkan hak-hak pengungsi lintas batas dalam mencari suaka. Saat ini, semua imigran yang masuk ke Indonesia, tanpa peduli latar belakangnya akan diatur berdasarkan Hukum Keimigrasian Indonesia. Undang-undang yang berhubungan dengan Keimigrasian yang berlaku saat ini antara lain adalah sebagai berikut:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 2009 tentang Pengawasan Orang Asing dan Tindakan Keimigrasian
2. Undang-undang No. 6 tahun 2011 tentang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keimigrasian
3. Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 2013 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian
4. Penjelasan Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 2013
5. Peraturan Direktur Jenderal Imigrasi No. IMI-1489-UM-08-05 tahun 2010 tentang Penanganan Imigran Ilegal

(Sumber: Suaka, 2016)

Undang-Undang Keimigrasian tahun 2011 dibuat untuk menggantikan UU no 9 tahun 1992, dimana sebelum 1992, Indonesia tidak punya Undang-undang khusus Keimigrasian. UU tahun 2011 mengatur tentang masuknya orang asing ke Indonesia, dimana mereka diwajibkan membawa dokumen perjalanan yang sah ke Indonesia, dengan konsekuensi berupa rumah atau ruang detensi imigrasi bagi yang tidak dapat memenuhi persyaratan ini. Pasal 83 Ayat 1 UU no 6 tahun 2011 ini berbunyi:

1. "Pejabat Imigrasi berwenang menempatkan orang asing dalam Rumah Detensi Imigrasi atau Ruang Detensi Imigrasi jika Orang Asing tersebut:
2. a. berada di Wilayah Indonesia tanpa memiliki Izin Tinggal yang sah atau memiliki Izin Tinggal yang tidak berlaku lagi;
3. b. berada di Wilayah Indonesia tanpa memiliki Dokumen Perjalanan yang sah;
4. c. dikenai Tindakan Administratif Keimigrasian berupa pembatalan Izin Tinggal karena melakukan perbuatan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum;
5. d. menunggu pelaksanaan Deportasi; atau
6. e. menunggu keberangkatan keluar Wilayah Indonesia karena ditolak pemberian Tanda Masuk."

Pada dasarnya, hampir semua pencari suaka yang masuk ke Indonesia datang tanpa passport, visa atau dokumen perjalanan resmi dikarenakan situasi yang tidak memungkinkan ketika melarikan diri dari negara asalnya. Undang-undang ini dengan demikian tidak memadai karena pegungsi dan pencari suaka akan dengan mudah dikategorikan sebagai imigran yang melanggar hukum.

Sebelumnya pada tahun 2010 Dirjen Imigrasi telah mengeluarkan Peraturan Dirjen Imigrasi mengenai Penanganan Imigran Ilegal yang secara khusus mengatur mengenai imigran illegal yang merupakan pencari suaka. Disini dijelaskan bahwa pencari suaka "tidak dapat dikenakan pendeportasian, dikoordinasikan dengan organisasi internasional yang menangani masalah pengungsi dan/atau UNHCR untuk penentuan statusnya." Disini mereka mendapatkan keistimewaan dalam hal deportasi dan izin tanggal. Yang belum dibahas lebih lanjut disini adalah penggunaan rumah atau ruang detensi imigrasi seperti yang dijelaskan sebelumnya. Tetap digunakannya ruang atau rumah detensi imigrasi ini menyimbolkan penegakan kedaulatan Indonesia di atas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hal-hal lainnya.

Selanjutnya, yang perlu diperhatikan adalah bahwa Undang-undang Keimigrasian kemudian mengkriminalisasi tindak penyelundupan manusia. di pasal 120 yang mengatur hukuma berupa ancaman pidana penjara sedikitnya lima tahun dan paling lama 15 tahun, dan pidana denda sedikitnya Rp 500 juta dan paling banyak Rp 1,5 milyar. Kriminalisasi penyelundupan manusia adalah hal yang wajar bagi suatu negara untuk menegaskan kedaulatan teritorialnya, dimana penyelundup dilihat sebagai aktor-aktor yang meniadakan arti negara dan hukum yang berlaku di dalamnya untuk kepentingan bisnis pribadinya.

Secara umum dapat disimpulkan bahwa keterkaitan antara konsep negara maritim dengan upaya penanganan penyelundupan manusi disini terbentuk ketika konsep negara maritim mengarahkan perhatian para pembuat kebijakan terhadap laut dan apa yang terjadi di dalamnya. Ketika potensi kelautan dipandang sebagai sumber kekuatan negara, tercipta persepsi mengenai ancaman kemanan dari luar baik itu dengan eksplorasi illegal sumber daya alam di lautan oleh negara lain atau sekedar lalu lintas manusia dan kapal. Tidak terkecuali disini adalah kapal yang mengangkut manusia yang bermigrasi akibat krisis kemanusiaan di negara asalnya. Mereka seringkali dilihat terutama dari aspek mode kedatangan yang tidak sesuai dengan aturan normal kenegaraan yang berlaku. Ketika mereka dilihat semata sebagai bentuk migrasi illegal, aspek kemanusiaan mereka cenderung dinomorduakan.

Bagian berikutnya tulisan ini membahas lebih jauh mengenai sikap Indonesia terkait penyelundupan manusia yang terlihat dalam kerjasama-kerjasama internasional yang dilakukan baik itu secara bilateral maupun regional.

Kerjasama Luar Negeri Indonesia dalam Menangani Penyelundupan Manusia

Pengambilan langkah berupa kerjasama luar negeri untuk penanganan masalah penyelundupan manusia adalah konsekuensi dari karakter transnasional dari penyelundupan manusia itu sendiri, dimana manusia yang diselundupkan ke dalam atau keluar Indonesia merupakan warga negara asing, yang dibantu (oleh penyelundup) yang bisa merupakan warga negara Indonesia atau warga negara asing. Disini ada dua aspek kerjasama yang akan menjadi fokus bahasan, yakni Bali Process on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime dan Lombok Treaty antara Indonesia dan Australia. Di samping itu, akan dibahas dinamika hubungan Indonesia dan Australia dalam isu-isu migrasi dan pengungsi untuk menggambarkan lebih jauh paradigma Indonesia mengenai keamanan dan kedaulatan serta pengungsi lintas batas.

Bali Process 2002-2016

Sebagai dua negara yang bertetangga dan dibatasi oleh Samudra Hindia, Indonesia dan Australia melihat urgensi dari kerjasama yang lebih konstruktif di bidang keamanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perbatasan. Salah satunya disini adalah dengan menyelenggarakan bersama pertemuan regional mengenai penhyelundupan manusia, perdagangan manusia dan tindakan criminal transnasional lainnya. Pada pertemuan pertama Bali Process tahun 2002, sejumlah negara dan organisasi internasional menghadiri pertemuan ini yakni Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Kamboja, Cina, Korea Selatan, Fiji, Perancis, India, Iran, Jepang, Jordan, Kiribati, Laos, Malaysia, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Selandia Baru, Pakistan, Palau, Papua New Guinea, Filipina, Korea Utara, Samoa, Singapura, Kep. Solomon, Sri Lanka, Suriah, Thailand, Turki, Timor Leste, Vanuatu dan Vietnam, International Organisation for Migration (IOM) dan United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR). Dari pertemuan ini dihasilkan pernyataan Co-Chair yang secara umum mengatur mengenai kerangka kerjasama untuk menangani masalah migrasi tidak teratur ini.

Bila dilihat secara tekstual, pernyataan pertama Bali Process ini menyebutkan bahwa arus migrasi tidak teratur ini telah menghasilkan tantangan di bidang keamanan, politik, ekonomi dan sosial yang serius dalam setidaknya tiga hal:

1. aktivitas ini tidak mengindahkan kedaulatan dan batas-batas nasional.
2. aktivitas ini membahayakan HAM imigran aktivitas ini mengganggu kelancaran manajemen imigrasi.

(Sumber: Co-Chairs Statement, 2002)

Dokumen ini mempertegas aspek HAM dari masalah ini adalah ketika proses penyelundupan manusia dan perdagangan manusia yang menggunakan transportasi tidak resmi dan dilakukan pihak-pihak tidak bertanggung-jawab yang mengambil keuntungan untuk dirinya sendiri ini sangat mengancam kehidupan orang-orang yang diselundupkan dan diperdagangkan. Hal itu memang dapat dilihat secara hitam putih dalam masalah perdagangan manusia dimana korban perdagangan manusia berpindah diluar kehendak pribadinya dan dalam banyak kasus pelaku menggunakan kekerasan terhadap korban. Berbeda kemudian dalam kasus penyelundupan manusia dimana orang-orang yang diselundupkan kebanyakan orang yang mencari suaka atau bermigrasi karena suatu alasan dan bergerak dengan kehendaknya sendiri. Penyelundup manusia disini hadir sebagai faktor yang memungkinkan pergerakan mereka, walaupun penyelundup juga mungkin mengeksploitasi mereka bila dilakukan penarikan biaya yang tinggi sementara mereka bergerak dengan transportasi yang tidak sah atau tidak aman.

Dalam dokumen ini, dan kemudian juga ditemukan dalam pernyataan Co-Chair di tahun-tahun berikutnya, dijelaskan bagaimana kesepakatan ini seharusnya tidak menganggu pemenuhan hak-hak pengungsi lintas batas. Lebih jauh lagi, pada Konferensi Regional tingkat Menteri tahun 2011 dibuat rekomendasi-rekomendasi seperti:

1. Imigran tidak teratur harus dilindungi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2. Mereka yang ditemukan bukanlah pengungsi harus dipulangkan
3. Bisnis penyelundupan manusia harus disasar dengan kesepakatan mengenai keamanan perbatasan, penegakan hukum dan dis-insentif untuk perdagangan dan penyelundupan manusia.

(Sumber: Co-Chairs Statement, 2002)

Jadi, disini memang sudah dikemukakan bagaimana upaya menjaga keamanan perbatasan tidak boleh mengganggu pemenuhan HAM para pengungsi lintas batas. Namun dokumen tidak berhenti pada dokumen, kesepakatan internasional seperti di dalam dokumen-dokumen Bali Process, perlu dilihat bagaimana pengejewantahannya dalam kebijakan nasional atau praktek-praktek kerjasama yang dilakukan oleh negara yang terlibat. Kenyataannya, Australia sebagai salah satu negara penyelenggara utama Bali Process menerapkan berbagai kebijakan yang secara terang-terangan menolak kedatangan pengungsi lintas batas yang masuk melalui jalur-jalur laut. Lebih jauh akan dibahas pada dinamika hubungan Indonesia dan Australia terkait keamanan perbatasan.

Pada tahun 2016, Bali Process akhirnya menghasilkan *Bali Declaration on People Smuggling, Human Trafficking and Other Transnational Crimes* yang lebih jauh lagi mendeskripsikan mengenai langkah-langkah yang perlu dilakukan untuk perlindungan pengungsi lintas batas, yakni:

1.Perlindungan sementara dan pengaturan tempat tinggal lokal
2.Pengakuan akan kebutuhan akses bagi proses migrasi tidak teratur
3.Pembuatan alternatif dari detensi imigrasi
Penyediaan tempat untuk *resettlement* bagi pengungsi lintas batas.

(Sumber: Bali Declaration, 2016)

Deklarasi Bali tahun 2016 merupakan pencapaian tertinggi sejauh ini dalam upaya mencapai jalan tengah antara penanganan penyelundupan manusia dengan perlindungan pengungsi lintas batas.

Makalah ini melihat bahwa Bali Process merupakan salah satu jalur yang diambil Indonesia dalam menjaga keamanan perbatasan lautnya, yakni melalui metode *burden sharing* dan peningkatan kapasitas dan penegakan hukum. Pada perkembangannya, Bali Process turut memberikan tantangan bagi pengungsi lintas batas dimana penekanan dari penanganan penyelundupan manusia adalah mengurangi intensitas proses migrasi itu sendiri, dimana migrasi pengungsi lintas batas adalah proses yang kompleks, dan upaya mengurangi arus pengungsi ke dalam suatu wilayah tidak akan membantu menyelesaikan krisis kemanusiaan yang mereka hadapi itu sendiri. Rumah dan ruang detensi imigrasi Indonesia yang terkait langsung dengan penanganan penyelundupan manusia mempertegas 'dis-insentif' bagi migrasi tidak teratur ini.

Lombok Treaty

Dikarenakan Indonesia dan Australia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbagi perbatasan laut, dan keduanya memiliki pandangan bahwa laut adalah sumber daya sekaligus sumber ancaman, kerjasama di antara keduanya menjadi sangat krusial untuk menjaga keamanan nasional dan perdamaian di antara keduanya. Salah satu kesepakatan bilateral yang berhasil dibuat berdasarkan pemahaman ini adalah *Lombok Treaty* yakni persetujuan yang dibuat tahun 2006 antara Republik Indonesia dan Australia dalam Kerangka Kerjasama Keamanan. Tujuan utamanya adalah meningkatkan kerjasama yang terkait dengan keamanan bersama dan keamanan masing-masing negara. Termasuk disini adalah untuk melawan terorisme dan bentuk tindakan kriminal transnasional lainnya. Di dalam persetujuan ini dicantumkan pokok-pokok kerjasama yakni di bidang:

1. Pertahanan, yakni dengan meningkatkan kerjasama pada peningkatan kapasitas melalui pendidikan militer, pertukaran dan kerjasama di bidang teknologi.
2. Penegakan Hukum, yakni untuk mencegah dan mengakhiri tindak criminal termasuk dalam penyelundupan manusia, money laundering, pembiayaan teroris, korupsi, perikanan illegal, tindak criminal cyber, perdagangan narkotika dan perdagangan senjata.
3. Counter-terrorisme, dengan memfasilitasi respon efektif dan cepat dalam menghadapi serangan teroris dan dengan memperkuat kerjasama intelijen dalam menghadapi terorisme.
4. Keamanan maritime, yakni dengan kerjasama bilateral dan peningkatan kapasitas di bidang keamanan maritime.

Lombok Treaty menjadi fondasi bagi kerjasama keamanan Indonesia-Australia pada tahun-tahun setelahnya, termasuk di dalamnya kerjasama keamanan maritim.

Dinamika Hubungan Indonesia dan Australia dalam Isu Keamanan Maritim

Setelah *Lombok Treaty*, berbagai pertemuan atau dialog antar pejabat Indonesia-Australia telah dilakukan khusus membicarakan keamanan maritim ini. Di antaranya adalah Indonesia-Australia Defence Strategic Dialogue, "2+2" Foreign and Defence Minister's meeting, serta pertemuan pimpinan pasukan pertahanan masing-masing negara tahun 2013 (Supriyanto, 2014). Di tahun 2012, Perdana Menteri Jullia Gillard dan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono melakukan pertemuan dan menekankan pentingnya penguatan ikatan maritime di antara keduanya untuk melawan penyelundupan manusia dan menghindari lebih banyak korban (Mercer, 2012). Di tahun 2016, Indonesia dan Australia melakukan patroli maritim bersama (Minister for Defence, 2016).

Hubungan Indonesia dan Australia ini kemudian diwarnai ketegangan ketika Australia memulai *Operation Sovereign Borders* tahun 2013 yakni "operasi keamanan perbatasan yang dipimpin oleh pihak militer yang bertujuan untuk membasmi penyelundupan manusia dan melindungi batas-batas negara Australia" (Department of Immigration and Border Protection, 2016). Australia juga kemudian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki kebijakan menolak migran yang datang dengan kapal atau perahu tanpa visa, dikenal dengan slogan, "No way, they will not make Australia home" pada pemerintahan Tony Abbot. Sebagai implementasi dari kebijakan ini, Australia beberapa kali mengirim kapal yang mengangkut migran keluar perbatasannya atau ke Indonesia. Indonesia menanggapi perkembangan ini sebagai cara Australia "mengalihkan beban dan tanggung jawab kembali ke Indonesia" (Kleib, dikutip oleh Aljazeera, 2015).

Secara umum, perkembangan kerjasama maritime yang dilakukan Indonesia dengan Australia menunjukkan arah yang sama dengan Bali Process dan Lombok Treaty, yakni meletakkan isu penyelundupan manusia dalam ranah kedaulatan dan keamanan nasional. Retorika ini kemudian menciptakan pandangan bahwa kedatangan migran tidak teratur seperti ini harus dikurangi untuk menjaga kestabilan.

Kesimpulan

Konsep Negara Maritim berbicara tentang maksimalisasi penggunaan sumber daya yang ada di laut untuk pemenuhan kesejahteraan warga negara, serta pengarusutamaan cara pandang ini dalam pembuatan kebijakan. Konsepsi "Poros Maritim Dunia" yang saat ini sedang dibawakan oleh pemerintahan Joko Widodo, hadir menggantikan pola berpikir lama yang berorientasi "kontinental" atau kepulauan. Penekanan Poros Maritim Dunia adalah kepada pemanfaatan kembali laut untuk kemajuan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

Persepsi mengenai laut sebagai tempat hidup dan sumber kehidupan ini pada akhirnya juga akan diikuti oleh persepsi yang kuat mengenai keamanan, pertahanan dan kedaulatan. Menjaga agar sumber daya dapat diserap secara utuh oleh negara untuk warga negara akan membutuhkan kekuatan penjagaan wilayah laut. Dan untuk memastikan negara lain 'menghormati' wilayah laut ini, dibutuhkan persepsi keluar yang kuat mengenai kedaulatan negara. Pada titik inilah Indonesia rawan mengkompromikan komitmen kemanusiaannya terkait perlindungan pengungsi, yakni ketika kedaulatan dijaga dengan langkah-langkah yang cenderung bersifat men-deter kedatangan pengungsi, dan ketika retorika kedaulatan tidak diikuti retorika mengenai hak asasi manusia seorang pengungsi di Indonesia.

Sikap Indonesia yang cenderung mencegah kedatangan lebih banyak pengungsi lintas batas dengan jalur tidak teratur tercermin dalam penggunaan kebijakan imigrasi dalam menangani pengungsi-pengungsi lintas batas yang datang secara illegal serta dalam hubungan bilateralnya dengan Australia di bidang penanganan imigran illegal di jalur laut, baik itu dalam wujud kerjasama maupun konflik. Secara tidak langsung, kebijakan-kebijakan ini berpengaruh kepada pemenuhan hak pengungsi untuk bebas bergerak atau masuk ke sebuah negara. Sementara itu retorika mengenai HAM belum tercermin dalam kebijakan Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengenai pengungsi secara keseluruhan. Disini kita berbicara mengenai ketidakikutsertaan Indonesia pada Konvensi Jenewa tahun 1951 mengenai Status Pengungsi Lintas Batas. Tanpa menandatangani Konvensi ini, dimata hukum internasional, Indonesia tidak memiliki kewajiban dalam melindungi pengungsi lintas batas ini.

Perlu diakui bahwa tanpa kewajiban inipun, Indonesia sebenarnya sudah mulai mengambil peran cukup aktif yakni dengan memberlakukan ijin tinggal bagi pengungsi lintas batas yang belum mendapatkan status pengungsinya atau belum mendapatkan negara ketiga yang mau menampungnya. Di samping itu, terdapat berbagai inisiatif lokal yang telah berupaya mendobrak batasan-batasan yang ada terhadap perlindungan pengungsi. Hal yang masih menjadi batasan adalah penggunaan rumah-rumah detensi imigrasi yang merupakan instrumen dari kebijakan imigrasi sekaligus kebijakan terkait keamanan perbatasan. Secara umum, pengalaman Indonesia menunjukkan bagaimana negara terjebak di antara *hospitality* dan *sovereignty* seperti dijelaskan oleh Benhabib (2004).

Ke depannya, Indonesia sebagai negara dapat meningkatkan komitmennya terhadap HAM dari pengungsi lintas batas dengan mencari alternatif dari rumah detensi imigrasi, serta dengan turut menyuarakan di forum-forum internasional bagaimana menciptakan jalur migrasi yang aman bagi para pengungsi lintas batas.

Daftar Pustaka

Aljazeera. (2015). *Indonesia Blasts Australia for Pushing Back Boat.* Diunduh pada 4 November 2016 dari http://www.aljazeera.com/news/2015/11/indonesia-blasts-australia-pushing-boat-151127051503210.html

Bali Declaration on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime: The Sixth Ministerial Conference of the Bali Process on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime, diunduh pada 4 November 2016 dari http://baliprocess.net

Bali Ministerial Conference on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime Co-Chairs' Statement 26–28 February 2002, diunduh pada 4 November 2016 dari http://baliprocess.net

Benhabib, S. (2004). *The Rights of Others: Aliens, residents and Citizens*. New York: Cambridge University Press.

_____. (2006). The Philosophical Foundations of Cosmopolitan Norms. Dalam Benhabib, S. (Ed.). *Another Cosmopolitanism* (pp. 13-44). New York: Oxford University Press.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Chandler, D. (2002). The Limits of Human Rights and Cosmopolitan Citizenship. dalam Chandler, D. (Ed). *Rethinking Human Rights* (pp. 115-135). London: PalgraveMacmillan.

Department of Immigration and Border Protection. (2016). *Operation Sovereign Borders.* Diunduh 4 November 2016 dari http://www.osb.border.gov.au/

Fifth Ministerial Conference Of The Bali Process On People Smuggling, Trafficking In Persons And Related Transnational Crime Bali, Indonesia, 2 April 2013 Co-Chairs' Statement, diunduh pada 4 November 2016 dari http://baliprocess.net

Fourth Bali Regional Ministerial Conference On People Smuggling, Trafficking In Persons And Related Transnational Crime Bali, Indonesia, 29-30 March 2011 Co-Chairs' Statement, diunduh pada 4 November 2016 dari http://baliprocess.net

Haddad, E. (2003). The Refugee: the Individual Between Sovereigns. *Global Society*, 17 (3), 297-332.

_____. (2008). *The Refugee in International Society: Between Sovereigns*. Cambridge: Cambridge University Press.

Human Rights Watch, 2013. *Indonesia: Anak-anak yang mencari suaka menemukan kekerasan dan penelantaran*. Diunduh pada November 2016 dari https://www.hrw.org/id/news/2013/06/23/250191

Mercer, P. (2012). People Smuggling Dominate Indonesia-Australia Talks. *Voice of America*. Diunduh 12 Desember 2012 dari http://www.voanews.com/content/people-smugglers-dominate-australian-indonesian-talks/1360657.html

Migrant Rights Network. (2009). *Irregular Migrants: An Urgent Need for A New Approach*. Diunduh 14 November 2016 dari http://www.migrantsrights.org.uk/downloads/policy_reports/irregularmigrants_fullbooklet.pdf

Minister for Defence. (2016). *The fourth Indonesia-Australia Foreign and Defence Ministers 2+2 Dialogue Joint Comunique.* Diunduh pada 14 November 2016 dari http://www.minister.defence.gov.au/2016/10/27/minister-for-defence-the-fourth-indonesia-australia-foreign-and-defence-ministers-22-dialogue/

Minister for Foreign Affairs. (2015). *Joint Communiqué - Third Australia-Indonesia Foreign and Defence Ministers 2+2 Dialogue.* Diunduh pada 1 November 2016 dari http://foreignminister.gov.au/releases/Pages/2015/jb_mr_151221.aspx

Refugee Council. (2015). Diunduh pada 10 Oktober 2016 dari http://www.refugeecouncil.org.au/getfacts/statistics/unchr2015/

Rosyid, D. M. (2015). Strategi dan Kebijakan Maritim Indonesia. Dalam Susilo, I. B. (Ed). (2015). *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi maritime Indonesia*. Surabaya dan Malang: CSGS dan Intelegensi Media.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Suaka. (2016). *Legal Source of Related Refugee Protection in Indonesia*. Diunduh pada 14 November 2011 dari https://suaka.or.id/news/legal-source-of-related-refugee-protection-in-indonesia/

Supriyanto, R. A. (2014). *Waves of opportunity: Enhancing Australia–Indonesia maritime security cooperation*. Diunduh pada 14 November 2016 dari https://www.aspi.org.au/publications/waves-of-opportunity-enhancing-australia-indonesia-maritime-security-cooperation/SI79_Aus_Indon_maritime_cooperation.pdf

Susanto, J. (2015). Evolusi Strategi Maritim Indonesia. Dalam Susilo, I. B. (Ed). (2015). *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi maritime Indonesia*. Surabaya dan Malang: CSGS dan Intelegensi Media.

Third Bali Regional Ministerial Conference On People Smuggling, Trafficking In Persons And Related Transnational Crime Bali, Indonesia, 14-15 APRIL 2009, Co-Chairs' Statement, diunduh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diterbitkan oleh Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Mataram
e-ISSN 2620-8709; p-ISSN 2655-4410

Pandangan *Human Security* terhadap Komunikasi dan Implementasi Kebijakan Maritim: Studi Kasus Penggunaan Pukat Harimau di Laut Aceh

Khairur Rizki
Program Studi Hubungan Internasional Universitas Mataram, Indonesia
krizki@unram.ac.id

Human Security Perspective on Communication and Implementation of Indonesian Maritime Policy: Case Studies on Illegal Fishing in Aceh Sea

ABSTRACT

This paper discusses the implementation and communication of Indonesia's maritime policy in the sea territory of West Aceh Regency which is faced with illegal fishing practices by local fishermen. The maritime policy is Indonesia's effort in maintaining the security of its territorial waters in any form, including in the case of destruction of marine ecosystems. This paper describes the implementation and communication of the policy in the western Aceh sea area from the concept of Human Security which in its implementation involves groups that are considered capable of being a "mouthpiece" or spokesman of the government to the community. It will also be described how the situation of the use of trawlers and their impacts and how to then measure the implementation of maritime policy through Human Security in providing security for humans.

Keywords*: Human Security; maritime policy; policy communication; illegal fishing; Aceh sea*

ABSTRAK

Tulisan ini membahas kebijakan maritim Indonesia pada wilayah Laut di Kabupaten Aceh Barat yang dihadapkan dengan kasus penggunaan pukat harimau (*illegal fishing*) oleh nelayan setempat. Kebijakan maritim merupakan upaya Indonesia dalam menjaga keamanan wilayah perairannya dalam bentuk apapun, termasuk dalam hal perusakan ekosistem laut. Tulisan ini mendeskripsikan implementasi dan komunikasi kebijakan tersebut di wilayah laut Aceh baratdari sudut pandang konsep *Human Security* yang dalam pelaksanaannya melibatkan kelompok-kelompok yang dianggap mampu menjadi "penyambung lidah" pemerintah ke masyarakat. Akan digambarkan pula bagaimana situasi penggunaan pukat harimau dan dampaknya serta bagaimana kemudian mengukur implementasi kebijakan maritim tersebut melalui kacamamata *Human Security* dalam memberikan rasa aman bagi manusia.

Kata Kunci: *Human Security;* Kebijakan Maritim; Komunikasi kebijakan; Pukat Harimau; Laut Aceh

Received: 27-04-2020 ***Acceptance: 22-05-2020***
Revision: 11-05-2020 ***Published online: 30-05-2020***

PENDAHULUAN

SDGs *(Sustainable Development Goals*) adalah sebuah program pembangunan dunia yang berkelanjutan dimana didalamnya terdapat 17 tujuan yang ingin dicapai dengan 169 target. Target serta tujuan dari SDGs ini bersifat global serta dapat diaplikasikan secara universal yang dipertimbangkan dengan berbagai macam realitas nasional, serta kapasitas

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
REPUBLIK INDONESIA

dan tingkat pembangunan yang berbeda dan tetap menjaga dan menghormati kebijakan dan prioritas nasional suatu negara yang meratifikasinya. Tujuan dan target SDGs tidaklah berdiri sendiri, tetapi diperlukan adanya implementasi yang terpadu. SDGs ini diterbitkan pada tanggal 21 Oktober 2015 yang menggantikan atau melanjutkan program yang sebelumnya yang bernama MDGs *(Millennium Development Goals)* sebagai tujuan pembangunan bersama sampai tahun 2030 yang telah disepakati oleh banyak negara dalam forum resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Jadi kerangka pembangunan yang berkaitan dengan perubahan situasi dunia yang sebelumnya menggunakan konsep MGDs sekarang diganti dengan SDGs. SDGs kemudian secara tidak langsung menjadi alat ukur global untuk mengukur tingkat kesejahteraan manusia terutama di negara dunia ketiga seperti Indonesia.

Penerapan SDGs di Indonesia telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017. Pemerintah Indonesia berusaha untuk menghindari keterlambatan implementasi SDGs yang disebabkan dalam mengimplementasikan MDGs yang terjadi di Indonesia mengalami keterlambatan selama 10 tahun yang dimulai sejak pengesahnnya pada tahun 2000 silam. Dalam hal ini disebabkan karena Indonesia pada saat itu masih dalam proses pemulihan akibat terjadinya krisis pada tahun 1998 yang terjadi pada saat itu.Salah satu tujuan dari SDGs ini adalah menjaga ekosistem laut. Laut merupakan salah satu unsur penting dalam kehidupan manusia. Dimana manusia sangat membutuhkan hal ini, baik untuk memenuhi kebutuhan makanan maupun untuk kebutuhan ekonomi. Laut harus dapat dijaga dan dikelola dengan baik karena laut merupakan salah satu faktor yang sangat penting bagi kehidupan manusia di bumi. Laut merupakan mesin penggerak kehidupan bumi. Lautan yang menutupi lebih dari 70% wilayah bumi merupakan pengatur iklim global, sumber makanan nabati dan hewani, sarana penghubung antar pulau, bahkan masih banyak hal yang bermanfaat yang berkaitan dengan laut yang masih perlu diungkap untuk lebih dapat menyokong kehidupan umat manusia. Keuntungan yang didapatkan dari sumber daya laut yang memiliki kekayaan yang besar ternyata memberi keuntungan dari segi ekonomi jika dikelola secara profesional dan melibatkan semua unsur yang memiliki kepentingan.

Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki wilayah lautan yang cukup luas, memiliki banyak sekali sumber daya yang terkandung di dalamnya, salah satunya ada potensi ikan yang terdapat di lautannya. Hal ini menyebabkan banyak kasus-kasus seperti *illegal fishing* atau pencurian hasil ekosistem laut Indonesia secara illegal sering terjadi di laut Indonesia, yang sebagian besar di lakukan oleh negara-negara tetangga Indonesia. Bahkan nelayan Indonesia sendiri juga kerap kali melakukan eksploitasi hasil ekosistem laut dengan tidak mengiktui standar keamanan sehingga memberikan dampak berupa kerusakan ekosistem laut di Indonesia. Salah satu kasus *illegal fishing* yang terjadi di Indonesia adalah kasus *illegal fishing* yang terjadi di Aceh. Provinsi Aceh secara geografis terletak di ujung barat Indonesia, berbatasan dengan Selat Malaka di bagian timur, Samudera Hindia di bagian barat dan pantai utaranya berbatasan dengan Teluk Benggala. Wilayah pesisirnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki panjang garis pantai 1.660 km dengan luas wilayah perairan laut seluas 295.370 km² terdiri dari laut wilayah (perairan teritorial dan perairan kepulauan) 56.563 km² dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 238.807 km².

Kegiatan perikanan yang ada di Provinsi Aceh didominasi oleh kegiatan perikanan usaha kecil. Dewasa ini pengelolaan pemanfaatan sumberdaya ikan terhadap ketersediaan sumberdaya ikan dapat dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan daya dukung lingkungan pada setiap perairan. Sehubungan dengan itu, maka dibutuhkan juga adanya regulasi tentang tingkat pemanfaatan pada setiap wilayah perairan yang akan dikembangkan menjadi daerah penangkapan ikan. Potensi sumberdaya yang sedemikian besar sangat diperlukan pengembangan yang lebih terarah pada peningkatan kesejahteraan masyarakat (nelayan) dengan tidak mengabaikan faktor keberlanjutan dan teknologi yang ramah lingkungan. Hal ini patut selalu menjadi pertimbangan dalam melakukan suatu usaha pengembangan perikanan karena mempunyai dampak positif ke depannya. (Ali Said, dkk., 2016)

Penerapan pembangunan berkelanjutan (SDGs) tentu memiliki keterkaitan dengan keamanan manusia (*Human Security*). Dalam hal ini, aspek-aspek yang ingin di capai dalam SDGs tentu juga mendukung bagi berjalannya konsep keamanan manusia. 17 tujuan yang ingin di capai dalam SDGs , memiliki keterkaitan secara langsung bagi keamanan manusia. Misalnya tujuan-tujuan seperti pengurangan kemiskinan, kesetaraan, kelaparan, akses pendidikan, keamanan lingkungan baik darat maupun laut dan lainnya merupakan bagian dari konsep keamanan manusia. Keamanan manusia didasarkan pada pengakuan mendasar dari berbagai kapasitas, kebutuhan dan keadaan orang, masyarakat sipil dan Pemerintah. Itu berusaha untuk membangun solusi partisipatif yang melindungi dan memberdayakan semua orang. Konsep keamanan manusia berfungsi dan berkaitan dengan program dan kerangka kerja SDGs yang dapat memperkaya mekanisme untuk mencapai tujuan-tujuan dari SDGs tersebut. Keamanan manusia, berdasarkan visi intinya untuk mencapai kebebasan dari rasa takut, keinginan dan penghinaan, dapat membantu mengatasi tantangan yang berasal dari konflik yang terus-menerus, marginalisasi dan kemiskinan. Hal tersebut menekankan pada segitiga hubungan antara perdamaian dan keamanan, pembangunan dan hak asasi manusia, menyoroti koneksi yang sangat diperlukan. Hal ini berarti dalam konsep keamanan manusia , misalnya yang ingin mendapatkan keadilan baik dalam segi ekonomi maupun lainya dapat diselesaikan melalui pembangunan berkelanjutan (SDGs). (PBB, https://www.un.org/humansecurity/agenda-2030/, akses 12 Desember 2019)

Human Security atau keamanan manusia sendiri merupakan sebuah konsep, bagian dari disiplin ilmu Hubungan Internasional, yang kemudian menjadi alat untuk menciptakan rasa aman untuk manusia. Konsep *Human Security,* terkonsentrasi pada proteksi manusia dari krisis bahaya ancaman kehidupan, dan bahwa manusia harus merasa aman dan dan bebas dalam kehidupan sehari-harinya. Keamanan manusia adalah pusat keamanan dimana prinsipnya terfokus pada masyarakat kemudian individu dan kelompok umum. Namun,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan semakin adanya perkembangan zaman maka isu ancaman terhadap keamanan manusiapun semakin meningkat. Dengan demikian, *Human Security* sangatlah perlu diberi perhatian lebih. Ancaman-ancaman tidak hanya datang dari faktor eksternal juga datang dari faktor internal seperti kelaparan, ekonomi, kesehatan, lingkungan, dan lain sebagainya. (OCHA, 2009)

Dalam konsep keamanan manusia atau *Human Security* terdapat 7 kategori didalamnya, yang berkaitan dengan *Human Security*, yaitu Keamanan Ekonomi, Keamanan Pangan, Keamanan Kesehatan, Keamanan Lingkungan, Keamanan Pribadi, Keamanan Komunitas atau Kelompok, dan Keamanan Politik. Ketujuh hal ini saling berhubungan satu sama lain, yang mana saling berkaitan dalam mewujudkan keamanan manusia yang diharapkan oleh konsep ini. Human Security kemudian menjadi salah satu acuan dalam memberikan rasa aman dan kesejahteraan untuk mencapai *Suistanable Development Goals* di tahun 2030.

Dalam pelaksanannya juga akan membutuhkan pihak-pihak yang akan mengantarkan pesan tentang kebijakan ini dan pentingnya rasa aman dari pandangan Human Security kepada masyrakat Aceh. Aksi ini dilakukan agar masyarakat benar-benar memahami tentang ancaman yang dihadapi jika tetap melakukan aksi Illegal fishing di daerah tersebut. Selain Pemerintah pusat dan Pemerintah Daerah, tokoh – tokoh local dan media juga berperan dalam memberikan edukasi ke masyarakat sehingga kesepakatan global seperti SDGs mampu dipahami oleh warga lokal. Di Aceh sendiri salah langkah untuk memberikan pemahaman terhadap masyarakat yaitu dengan bekerja sama dengan lembaga tradisional yang dikenal dengan sebutan Panglima Laot.

METODE

Penelitian ini bersifat deskriptif dimana akan mnejelaskan bagaiamana konsep *Human Security* yang digunakan menjadi satu perspektif dalam melihat sejauh mana pemerintah Indonesia berhasil dalam mengimplementasikan Kebijakan Maritimnya. Lebih tepatnya penelitian ini akan melihat bagaiaman kebijakan maritime Indonesia mampu menyelesaikan masalah terkait penangkapan ikan menggunakan pukat harimau yang di lakukan di laut barat Aceh dan memberikan dampak berupa kerusakan ekosistem laut disana. Data yang dikumpulkan terbagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. Data Primer berasal dari pernyataan resmi dari PBB dan juga regulasi yang ada di Indonesia sedangkan data sekunder berupa penelitian kepustakaan dengan cara mengkaji buku - buku, jurnal, hasil penelitian, konvensi serta melalui media internet yang penulis anggap berkenaan dengan hal yang berhubungandengan permasalahan penelitian. Semua data yang dikumpulkan kemudian diolah dengan digeneralisasikan yang kemudian dianalisis secara kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam rangka mendukung program pembangunan berkelanjutan (SDGs) , yaitu salah satu tujuan SDGS menjaga dan Melestarikan samudera, laut dan sumber daya kelautan secara berkelanjutan untuk pembangunan berkelanjutan, Indonesia sebagai salah satu negara maritim di dunia dengan memiliki wilayah lautan yang sangat luas dan sumber daya laut seperti terumbu karang, ikan dan lainnya terkandung sangat banyak di Laut Indonesia dan Indonesia merupakan negara kepulauan (*Archipelago state*) terbesar di dunia dengan luas laut mencapai 6,32 juta km2 dan panjang garis pantai 99 ribu km terdiri dari kurang lebih 17.504 pulau, tentu keamanan dan pelestarian sumber daya dan ekosistem laut sangat diperhatikan bagi Indonesia.(Kementrian Kelautan dan Perikanan, 2015)

Kesehatan dan keamanan lautan sangat penting bagi kehidupan manusia maupun bagi ekosistem lingkungan. Sebelum lebih jauh lagi, kami akan membagi menjadi dua mengenai resiko dan kemanan laut. Jenis pertama dari resiko dan ancaman yang mampu mempengaruhi keamanan maritim timbul dari tindakan yang disengaja yang bersifat kriminal, seperti Terorisme, Penyelundupan, Pembajakan, Pertambahan, Penduduk, tindakan melawan warisan budaya bawah air, imigran gelap, ancaman dunia maya serta exploitasi SDA laut illegal. Sedangkan Tipe kedua adalah risiko atau ancaman yang terjadi secara kebetulan atau tidak disengaja, dijelaskan oleh perilaku dan kondisi alam lingkungan, contohnya bencana alam dan kecelakaan maritim.(Utama, Makalah, 2016)



Gambar 1. Resiko dan Ancaman Terhadap Keamanan Maritim Nasional

Selain memiliki potensi sumber daya alam yang menjanjikan, lautan juga mampu menghasilkan keuntungan tersendiri bagi indonesa, misalnya penyediaan makanan, kesempatan memancing bagi nelayan, produk alam, penyimpanan karbon, perlindungan pesisir, pariwisata dan rekreasi, mata pencaharian dan ekonomi daerah pesisir, sense of place, air bersih, dan keanekaragaman hayati. Oleh karena itu, ekosistem laut sangat penting bagi Indonesia, sehingga hal tersebut sangat perlu untuk dijaga dan dipelihara (Sutopo, 2014).

Dalam upaya menjaga ekosistem laut dan mendukung berjalannya SDGs, Indonesia menerapkan salah satu kebijakan yaitu keamanan maritim. Keamanan Maritim awalnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

adalah sebuah konsep yang muncul ketika fungsi wilayah perairan yang semakin strategis bagi kepentingan negara-negara di dunia. Wilayah maritim menjadi salah satu hal yang paling penting dalam suatu negara, sehingga masalah keamanan maritim menjadi salah satu isu krusial bagi banyak negara di dunia, khususnya Indonesia sebagai negara maritim. Dengan potensi laut yang sangat tinggi, Indonesia harus menerapkan konsep keamanan maritim sebagai sebuah kebijakan dalam mendukung tercapainya pembangunan berkelanjutan sebagai kepentingan nasional Indonesia , yaitu dalam menjaga bidang ekosistem laut secara berkelanjutan. Kemanan maritim juga mencakup dalam menjaga keamanan atas kedaulatan suatu negara di wilayah lautnya, misalnya menjaga dari ancaman kejahatan terorganisasi lintas negara pembajakan/perompakan laut, imigran gelap, perdagangan narkoba, penyelundupan serta pencurian ikan yang sering diidentikkan sebagai persoalan utama dalam keamanan maritim.

Dalam menerapkan keamanan maritim, Indonesia tentu melakukan berbagai upaya untuk mendukung tercapainya kebijakan tersebut sehingga dapat menjaga keamanan di wilayah laut Indonesia. Kasus yang sangat krusial terjadi di Indonesia seperti *illegal fishing*, yang dilakukan oleh negara-negara tetangga misalnya Filipina, membuat Indonesia harus tegas dalam menerapkan kebijakan keamanan di wilayah lautnya, sehingga melalui kebijakan keamanan maritim tersebut, Indonesia dapat mencegah terjadinya kasus-kasus yang dapat merugikan Indonesia di wilayah laut.

Saat ini, tindakan illegal fishing yang dilakukan diperairan Indonesia dengan berbagai cara. Salah satu diantaranya adalah dengan menggunakan jarring-jaring besar seperti pukat. Alat pukat ini sangat efektif dalam kegiatan illegal fishing karena bisa menjaring dengan banyak sekaligus, pukat yang biasa digunakan para pelaku ini adalah model trawl dan model pukat Tarik yang dimana jenis pukat ini bisa menjairng semua jenis species laut dengan semua ukuran seperti species ikan yang dilindungi, ubur-ubur bahkan kepiting bakau dan yang lainnya. Cara lain yang digunakan pelaku illegal fishing adalah menggunakan racun ikan atau bom ikan, dan tindakan ini menyebabkan rusaknya terumbu karang. Selain merusak terumbu karang cara ini juga dapat menyebabkan pencemaran air dari penggunaan bom ikan dan racun ikan air menjadi tercemar. Pencemaran pada air selain disebabkan oleh sampah juga bisa terjadi di laut seperti pada dasarnya yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab tersebut yang berakibat membuat tercemarnya air laut dan mengancam pertumbuhan ekosistem laut dikarenakan air yang sudah tercemar oleh racun dan bahan kimia lainnya.(Nurmandi, 2015: 213 – 244)

Ekosistem Laut Aceh Barat

Wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan melalui perairan dan laut yang sangat luas. Dengan luasnya wilayah perairan yang dimiliki oleh negara Indonesia menyebabkan Indonesia memiliki kekayaan alam yang sangat melimpah dari kawasan laut, seperti Ikan, terumbu karang, garam, mutiara, minyak, dll. Selain itu, Indonesia juga memiliki keuntungan dengan memanfaatkan potensi dan keindahan laut bahari untuk menjadikan tempat-tempat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

wisata. Wilayah perairan di Indonesia merupakan wilayah perairan yang memiliki ekosistem yang sangat beragam. Keindahan dan kelestariannya memberikan efek positif bagi kehidupan masyarakat indonesia.

Aset dan potensi sumber daya alam kelautan dan perikanan Indonesia yang luar biasa tersebut diperlukan pengelolaan yang profesional dan kredibel yang dilakukan oleh instansi yang menangani kelautan dan perikanan. Karena itu, untuk mengelola sumber daya alam tersebut diperlukan sumber daya manusia yang kompeten dan paham akan tugasnya. Guna mendorong dan mendapatkan sumber daya manusia yang kompeten tersebut harus dipersiapkan dan dirancang secara sistematis antara lain dalam sistem diklat dan perangkat-perangkat pendukungnya. Laut yang ada merupakan suatu ekosistem yang kaya dengan sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan untuk kemakmuran dan juga untuk kesejahteraan manusia. Sebagaimana diketahui bahwa 70% permukaan bumi ditutupi oleh perairan dan lebih dari 90% kehidupan bio massa yang hidup di laut.

Oleh karena itu, lautan merupakan bagian penting bagi kehidupan manusia. Sebagian besar wilayah indonesia yang wilayahnya terdiri dari perairan laut memiliki letak yang sangat strategis. Perairan laut di Indonesia selain dimanfaatkan sebagai sarana penghubung lokal maupun internasional juga memiliki sumber daya laut yang sangat kaya dan penting antara lain sumber daya perikanan, terumbu karang, mangrove, bahan tambang, dan dareah pesisirnya dapat dimanfaatkan sebagai obyek wisata yang menarik. Masalah kelestarian ekosistem laut merupakan salah satu masalah lingkungan yang serius untuk dilindungi dari tindakan ilegal yang dilakukan oleh oknum yang perusak sumber daya di laut.

Kerusakan lingkungan laut terus terjadi di kepulauan Indonesia, ekosistem yang dieksploitasi biasanya tidak dilakukan upaya pelestariannya sehingga ekosistem laut akan terus-menerus mengalami kerusakan dan akhirnya menjadi punah. Hal ini dapat dilihat dari berkurangnya keragaman hayati laut, seperti pencemaran ait laut akibat limbah, kolam ikan, daerah industri, pengeboman ikan dan peracunan terumbu karang. Keadaan seperti ini membutuhkan perhatian lebih dari pemerintah untuk terus melindungi kelestarian alam laut Indonesia. Tindakan-tindakan yang merusak laut (Ilegal Fishing) seharusnya terus dilindungi dan ditindak tegas oleh pejabat daerah maupun pusat, agar kelestarian laut di seluruh daerah indonesia bisa terjaga. Tidak hanya pemerintah, tanpa ada upaya serta kesadaran dari masyarakat dan kaum adat akan sulit untuk menyelesaikan masalah kerusakan lingkungan di laut. Tentu, kerjasama dari masyarakat sekitar akan memberikan efek positif bagi keselamatan dan pengembangan lingkungan.

Tindakan penyelamatan dari beberapa daerah, seperti Aceh menjadi contoh yang bisa dilakukan oleh seluruh daerah di Indonesia, dengan menghindari konflik perpecahan antara daerah. Beberapa waktu sebelumnya, perusakan lingkungan laut sering terjadi di wilayah adat tersebut, penggunaan alat tangkap perikanan yang tidak ramah lingkungan, telah menimbulkan konflikantar sesama nelayan di Kabupaten Aceh Barat. Penggunaan alat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tangkap tersebut, khususnya pukat harimau (trawl), menimbulkan gesekan antara nelayan yang pro dan kontra. Pada 6 Januari 2010, nelayan pro trawl berdemo di Polres menuntut dilepaskan nelayan yang ditahan karena menggunakan trawl. Sementara pada 14 Januari 2010 nelayan tradisional dari yang sudah berhasil meninggalkan trawl berdemo menuntut ditindak tegas para pengguna trawl. (Serambi Indonesia, 10 Desember 2010)

Gesekan secara fisik terjadi seiring dengan terjadinya pro dan kontra di kalangan nelayan.Ada beberapa bentuk konflik yang sudah terjadi di Aceh Barat, yakni: *Pertama*, sebanyak 20 unitboat yang menggunakan alat tangkap trawl yang sebelumnya sudah diperingatkan untuk tidak menangkap ikan di wilayah nelayan tradisional, ditangkap paksa oleh puluhan nelayan tradisional diperairan Aceh Barat, Sabtu (27 Desember 2008). Penangkapan yang dilakukan itu dalam upayamemberantas pukat harimau yang semakin marak digunakan oleh sebagian pengusaha (nelayan). *Kedua*, ratusan nelayan tradisional dari Kecamatan Meureubo, Aceh Barat, Minggu (4 Januari2009) pagi melakukan razia besar-besaran di perairan laut Kecamatan Johan Pahlawan. Mereka berhasil menangkap 15 boat yang mengunakan alat tangkap trawl. *Ketiga*, puluhan nelayantradisional Lhok Meulaboh hampir bentrok dengan awak pukat harimau yang datang dari LhokTapak Tuan karena diduga mereka mengunakan pukat harimau. (*Harian Waspada*, 2 Februari 2009)

Kondisi tersebut, tidak terjadi dengan dengan sendirinya. Ada berbagai faktor yang mengelilingi permasalahan tersebut, salah satunya penggunaan alat tangkap trawl. Meskipun di Indonesia trawl dilarang, namun pada kenyataannya penggunaan trawl terus berlangsung. Di Aceh Barat, sebagian nelayan menggunakan trawl yang disebut dengan mini trawl. Ada sekitar 70 nelayan lokal di Samatiga dan Johan Pahlawan yang menggunakan mini trawl. Sedangkan nelayan di Meureubo dan Lambalek sudah menggantikan dengan alat tangkap ramah lingkungan. (Serambi Indonesia, 14 Desember 2009)

Komunikasi Kebijakan Maritim Aceh Barat

Untuk menurunkan pesan dan nilai-nilai yang ada dalam kebijakan maritim di Indonesia agar dapat dipahami masyarakat membutuhkan pihak-pihak yang dianggap mampu dalam menerjemahkan hak tersebut. Selain dalam bentuk pemahaman dan pembinaan salah satu metode yang dilakukan adalah dengan memberikan sanksi. Pemberian sanksi yang berupa penyitaan alat tangkap pukat harimau dianggap sebagai usaha untuk menyadarkan masyarakat bahwa apa yang mereka lakukan bisa memberikan dampak buruk. Beberapa kali terjadi penyitaan pukat harimau yang dilakukan oleh petugas gabungan dari Dinas Kelautan dan Perikanan Aceh, Sat Pol Air Polres Aceh Barat, dan juga TNI AL. metode ini murni hanya menyita alat yang digunakan dan tidak memberikan sanksi pidana kepada para nelayan. Sebaliknya di Aceh Barat, nelayan yang alatnya disita kana diberikan pembinaan oleh Dinas Kelautan dan Perikanan Aceh Barat.

Satu hal yang menarik di Aceh adalah dengan hadirnya Panglima Laot (Panglima Laut). Panglima Laot adalah sebuah lembaga tradisional lokal yang dari dulu dianggap sebagai actor yang mengatur adat, hukum laut, dan kebiasaan mengkap ikan di Aceh, termasuk Aceh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Barat. Bagi masyarakat Aceh, Panglima Laot dianggap memliki kuasa dalam bidang pengembangan dan penegakan adat laut, peraturan-peraturan di laut, dan pemanfaatan sumber daya kelautan dan peradilan adat laut. Lembaga Panglima Laot sendiri telah hadir di Aceh sejak abad 14.

Sangat masuk akal jika Direktorat Jendral Pengelolaan Ruang Laut mengajak Panglima Laot daerah Aceh Barat bekerjasama dalam melakukan konservasi diwilayah tersebut. Hal ini dianggap cukup efisien jika melihat pengaruh dan peran dari Panglima Laot terhadap masyarakat sehingga dengan menggunakan metode ini Pemerintah berhasil melakukan pengurangan penggunaan pukat harimau. Melalui survey yang dilakukan oleh Direktorat jendral tersebut, Pamglima Laot mengklaim bahwa dengan menggubnakan alat tradisional saja masih tetap memberikan untung kepada para nelayan. Selain itu alat tardisional juga lebih ramah terhadap ekosistem laut di Aceh Barat sehingga hal ini juga menudukung untuk mencapai rasa aman bagi lingkungan dan masyarakat. Dengan terjaganya alam dan ekosistem laut maka akan menjamin pula hasil alam yang berkelangsungan.

Selain itu bentuk-bentuk sosialisasi juga peraturan dan perundang-undangan juga dilakukan melalui metode tatap muka, poster dan pamflet. Tidak hanya sampai disitu, Dinas Kelautan dan Perikanan di Aceh juga membentuk Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas) yang diberikan tugas untuk mengawasi berbagai macam aktifitas nelayan dilaut maupun di Tempat Pelelangan Ikan (TPI).

Pandangan *Human Security*

Lingkungan berkaitan dengan upaya untuk melindungi dan memelihara lingkungan sebagai pendukung utama keberlangsungan hidup manusia. Apabila di dalam sebuah wilayah yang memiliki lingkungan kurang baik ataupun tidak sehat maka hal tersebut akan mengancam kehidupan manusia dari segi kesehatan. Tidak hanya itu lingkungan yang baik juga akan membentuk kehidupan yang lebih baik. Sebagai negara kepulauan, Indonesia dikenal sebagai negara maritim karena luas wilayah lautnya yang melebihi luas wilayah daratannya. Oleh sebab itu, banyak masyarakat yang tinggal disekitar pesisir bekerja sebagai nelayan. Hal tersebut memiliki kaitan yang erat terhadap Sustainable Development Goals (SDGs).

Pemerintah Indonesia memberi perhatian lebih kepada ancaman-ancaman yang datang dengan kebijakannya mendukung adanya SDGs. Terlebih, pada tujuan SDGs point ke 14 yang fokus pada ekosistem laut guna melestarikan dan memanfaatkan secara berkelanjutan sumber daya kelautan dan samudera untuk pembangunan yang berkelanjutan. Indonesia berkomitmen untuk terus menerapkan pertumbuhan yang berkelanjutan. (BPS, 2016:203)

Dengan adanya Sustainable Development Goals (SDGs) khususnya pada point ekosistem laut, tentu ini menjadi hal yang sangat positif. Indonesia memastikan keberlanjutan kehidupan taman bawah lautnya akan terus terjaga, dimana laut Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki jenis ikan paling banyak dengan terumbu karangnya yang indah. Dengan adanya SDGs akan banyak melahirkan formulasi-formulasi untuk melestarikannya, yang mana SDGs mampu menjamin keamanan lingkungan laut dan kehidupan dibawah laut. Melalui kebijakan Keamanan Maritim , pemerintah Indonesia akan menjamin keamanan di kawasan laut, demi tercapainya keamanan, kenyamanan dan keuntungan bagi kehidupan manusia maupun bagi negara. Kebijakan keamanan maritim (*Maritime security*) adalah suatu kondisi lingkungan maritim yang bebas dari berbagai ancaman terhadap kedaulatan wilayah Indonesia dan penegakan hukum nasional dan internasional yang bertujuan menjamin terwujudnya kepentingan nasional Indonesia. ancaman ini berupa ancaman kekerasan, ancaman terhadap sumber daya laut dan lingkungan ancaman pelanggaran hukum ancaman bahaya navigasi. Keamanan maritim khususnya dalam penjagaan ekosistem bawah laut tentu memiliki keterkaitan dengan keamanan manusia. (Anugrah, Jurnal Keamanan Maritim, No. 1, 2019)

Kebijakan keamanan maritim di laut Indonesia dan pelaksanaan kebijakan ini dengan berdasarkan konsep keamanan manusia, tentu akan memberikan dampak yang baik bagi kehidupan masyarakat secara berkelanjutan maupun terhadap keamanan lingkungan di wilayah laut. Dalam kebijakan keamanan maritim , pemerintah Indonesia melarang dan melawan salah satu kasus yang kerap sekali terjadi di wilayah laut Indonesia, yaitu *illegal fishing*. Pemeritah melakukan kebijakan-kebijakan yang tegas dalam memberantas para pencuri ikan di wilayah Indonesia. Hal ini tentu dilakukan demi menjaga kedaulatan laut Indonesia, selain demi kedaulatan wilayah laut. Upaya tersebut dilakukan pemerintah Indonesia demi menjaga ekosistem laut secara berkelanjutan dan mendukung program kerja SDGs kedepannya , demi keamanan lingkungan laut maupun demi kehidupan masyarakat di sekitar pesisir yang sebagian besar berpropesi sebagai nelayan dan setiap hari menangkap ikan di Laut, kemudian jika para pencuri ikan atau *illegal fishing* di wilayah Indonesia tidak ditindak secara langsung, maka para nelayan di wilayah Indonesia tidak mendapat keadilan, karena ikan akan habis di di tangkap oleh para pencuri ikan, selain itu penggunaan pukat harimau dalam menangkap ikan, baik dari nelayan lokal , maupun negara tetangga dapat merusak eksosistem laut maupun terumbu karang yang ada di Indonesia, oleh karena itu melalui kebijakan keamanan maritim ini, pemerintah melakukan berbagai upaya dalam mengamankan wilayah laut Indonesia.

Penggunaan pukat harimau merupakan salah satu bentuk dari *illegal fishing* yang masih banyak terjadi di Indonesia, terutama di laut Aceh. Tahun 2018, masih banyak terjadi kasus penangkapan kapal yang melakukan pukat harimau untuk menangkap ikan di laut Aceh Barat dan kembali terjadi di tahun 2019 lagi penangkapan kapal yang melakukan pukat harimau untuk menangkap ikan di Wilayah Aceh Singkil. Penggunaan pukat ini seperti yang dijelaskan diatas sangat merusak ekosistem laut yang ada. Penangkapan ikan menggunakan trawl dan juga pukat Tarik serta menggunakan bahan beracun lainnya sangat bertentangan dengan kode etik penangkapan hasil laut. Tindakan tersebut sangatlah merugikan bagi sumber daya perairan yang ada dan juga memberikan dampak buruk bagi ekosistem

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perairan namun hanya untung di nelayan saja. Penggunaan bom botol kecil saja nelayan setidaknya bisa mendapatkan 1 kuintal ikan, dan untuk botol besar bisa sampai 1ton ikan yang besar dan kecil. Tindakan itu semua membuat ekosistem dibawah laut menjadi rusak dan tidakk stabil dan menyebabkan biota yang hidup dibawah laut hampir punah.

Dalam *Human Security*, penggunaan pukat harimau merupakan tersebut melanggar beberapa kategori dari *Human Security* tersebut. *Pertama*, tentu saja dalah kategori keamanan lingkungan. Keamanan lingkungan berkaitan dengan keamanan manusia, hal ini dilihat dari degradasi lingkungan, bencana alam, polusi dan penipisan sumber daya alam, yang mana hal-hal tersebut dapat membahayakan keberlangsungan hidup manusia. Penggunaan pukat harimau ini masuk kedalam kategori degradasi lingkungan, polusi, dan penipisan sumber daya alam. Degradasi lingkungan yang terjadi dikarenakan bom air yang meledak debit volume air di lautan tersebut. Selain itu, terjadi perusakan terumbu karang, yang mana perusakan terumbu karang ini sangat merusak ekosistem laut yang seharusnya di jaga dan kesimbangan di laut jadi terganggu akibat banyaknya terumbu karang yang rusak. Selain itu, terjadi polusi air yang diakibatkan oleh pukat harimau ini tentu saja akan mebahayakan ekosistem laut, hal ini dikarenakan kondisi laut yang sudah tercemar. Penipisan sumber daya alam, seperti ini dilihat dari banyaknya ikan yang berkurang akibat penggunaan pukat harimau tersebut. Penggunaan bom botol kecil saja nelayan setidaknya bisa mendapatkan 1 kuintal ikan, dan untuk botol besar bisa sampai 1ton ikan yang besar dan kecil. Tindakan itu semua membuat ekosistem dibawah laut menjadi rusak dan tidakk stabil dan menyebabkan biota yang hidup dibawah laut hampir punah, dan bahkan berdampak pada terganggunya ekosistem laut dan biota laut yang bahkan dilindungi atau merupakan jenis species langka turut musnah sehingga sangat berpengaruh pada keberlangsungan mahkluk hidup di perairan pada masa sekarang dan yang akan datang. (IKMI, 2015: 4)

Kedua, keamanan kelompok. Penggunaan pukat harimau juga berdampak pada keamanan kelompok. Kelompok yang terancam yaitu seluruh manusia yang masih membutuhkan ekosistem laut yang baik dan aman. Keamanan sekelompok manusia pada suatu daerah bisa menjadi ancaman jika ekosistem laut rusak. Banyak hal yang bisa terjadi apabila ekosistem laut terganggu bahkan bisa mengakibatkan kepunahan suatu kelompok, dikarenakan ketidakseimbangan alam akibat rusaknya ekosistem di dalam laut. Hal ini, berarti bahwa keamanan kelompok bisa sangat terancam akibat terjadinya *illegal fishing* tersebut. Selain itu kelompok nelayan yang melakukan kegiatan *illegal fishing* tersebut juga sangat terancam keamanannya, keamanan mereka bisa terancam dari banyak hal termasuk dari pukat harimau yang bisa berakibat pada nelayan-nelayan tersebut.

Ketiga, keamanan individu. Keamanan individu tentu saja akan terancam karena adanya kegiatan *illegal fishing* tersebut, apalagi kegiatan tersebut menggunakan pukat harimau yang sangat berpotensi membahayakan individu nelayan tersebut. Selain keamanan individu nelayan tersebut yang terancam, setiap individu dari manusia akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terancam. Dikarenakan ikan yang ditangkap menggunakan pukat harimau terancam terkontaminasi oleh racun-racun yang berada dalam bom yang digunakan sebagai alat untuk melakukan kegiatan *illegal fishing* menggunakan pukat harimau tersebut. Selain dari ikan yang ditangkap, ikan-ikan yang ada juga bisa terkontaminasi racun yang tercecer akibat dari hasil kegiatan tersebut. Selain itu, keamanan individu akan terancam akibat minimnya ikan laut yang ada di dunia ini yang telah banyak berkurang akibat dari tindakan *illegal fishing* tersebut.

Selain ketiga keamanan tersebut, kategori keamanan yang lainnya pun akan terancam yaitu seperti keamanan pangan, yang diakibatkan oleh menipisnya sumber daya laut yang menyebabkan sedikitnya sumber makanan manusia yang dimiliki untuk kelangsungan banyaknya kehidupan manusia. Keamanan kesehatan, yang diakibatkan oleh ikan yang terkontaminasi racun yang ada, dan juga keamanan nelayan yang menggunakan alat tersebut yang sewaktu-waktu dapat terkena alatnya tersebut. Keamanan ekonomi, yang diakibatkan oleh perekonomian setiap individu yang bergantung pada sumber daya laut akan berkurang tiap harinya. Keamanan politik, yang diakibatkan oleh disalahgunakan oleh oknum-oknum yang haus akan kekuasaan untuk mencari suara dan bisa menyebabkan terjadi penyempitan pilihan bagi masyarakat.

Hal-hal diatas merupakan bagaimana *Human Security* melihat penggunaan pukat harimau yang mengancam keamanan manusia bagi setiap manusia. Kebijakan maritim merupakan suatu upaya untuk mewujudukan salah satu dari 17 SDGs yaitu ekosistem laut, yang mana tujuan ini ingin membuat suatu kondisi ekosistem lau yang baik dan aman, sehingga menyebabkan terjadinya keberlanjutan sumber daya alam. Kebijakan maritim ini juga merupakan upaya untuk menciptakan atau mewujudukan katergori-kategori dari keamanan manusia agar tercipta keamanan manusia bagi setiap manusia dilihat dari sektor ekosistem laut. Karena dalam konsep keamanan manusia, ancaman keamanan tidak hanya bagi manusia, namun keamanan lingkungan juga dapat mengancam keberlangsungan hidup manusia atau dapat mengancam keamanan manusia. Sehingga melalui kebijakan keamanan maritim ini, nantinya tentu akan mendukung keamanan lingkungan dan keamanan manusia itu sendiri dan juga mendukung tercapainya program kerja *SDGs* dalam menjaga keberlangsungan ekosistem laut.

KESIMPULAN

Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki wilayah lautan yang cukup luas, memiliki banyak sekali sumber daya yang terkandung di dalamnya, salah satunya ada potensi ikan yang terdapat di lautannya. Oleh karena itu, kasus-kasus seperti *illegal fishing* sering terjadi di laut Indonesia, yang sebagian besar di lakukan oleh negara-negara tetangga Indonesia. Salah satu kasus *illegal fishing* yang terjadi di Indonesia adalah kasus *illegal fishing* yang terjadi di Aceh. Dalam upaya menjaga ekosistem laut dan mendukung berjalannya SDGs, Indonesia menerapkan salah satu kebijakan yaitu keamanan maritim. Keamanan Maritim awalnya adalah sebuah konsep yang muncul ketika fungsi wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perairan yang semakin strategis bagi kepentingan negara-negara di dunia. Wilayah maritim menjadi salah satu hal yang paling penting dalam suatu negara, sehingga masalah keamanan maritim menjadi salah satu isu krusial bagi banyak negara di dunia, khususnya Indonesia sebagai negara maritim. Dengan potensi laut yang sangat tinggi, Indonesia harus menerapkan konsep keamanan maritim sebagai sebuah kebijakan dalam mendukung tercapainya pembangunan berkelanjutan sebagai kepentingan nasional Indonesia , yaitu dalam menjaga bidang ekosistem laut secara berkelanjutan. Kemanan maritim juga mencakup dalam menjaga keamanan atas kedaulatan suatu negara di wilayah lautnya, misalnya menjaga dari ancaman kejahatan terorganisasi lintas negara pembajakan/perompakan laut, imigran gelap, perdagangan narkoba, penyelundupan serta pencurian ikan yang sering diidentikkan sebagai persoalan utama dalam keamanan maritim. Pencurian ikan ini banyak kategorinya, salah satunya itu ialah *illegal fishing*.

Saat ini, tindakan *illegal fishing* yang dilakukan di perairan Indonesia dengan berbagai cara. Salah satu d iantaranya adalah dengan menggunakan jarring-jaring besar seperti pukat harimau. Alat pukat harimau ini sangat efektif dalam kegiatan illegal fishing karena bisa menjaring dengan banyak sekaligus, pukat harimau yang biasa digunakan para pelaku ini adalah model trawl dan model pukat Tarik yang dimana jenis pukat ini bisa menjairng semua jenis species laut dengan semua ukuran seperti species ikan yang dilindungi, ubur-ubur bahkan kepiting bakau dan yang lainnya. Di Indonesia masih banyak terjadi kegiatan seperti ini, contohnya saja di Aceh. Beberapa waktu sebelumnya, perusakan lingkungan laut sering terjadi di wilayah adat tersebut, penggunaan alat tangkap perikanan yang tidak ramah lingkungan, telah menimbulkan konflikantar sesama nelayan di Kabupaten Aceh Barat. Penggunaan alat tangkap tersebut, khususnya pukat harimau (trawl), menimbulkan gesekan antara nelayan yang pro dan kontra.

Melalui pendekatan *Human Security*, pengguanaan pukat harimau dapat dilihat dari 7 kategori keamanan manusia. Pertama, keamanan lingkungan dilihat dari terjadinya degradasi lingkungan, bencana alam, polusi dan penipisan sumber daya alam, yang mana hal-hal tersebut dapat membahayakan keberlangsungan hidup manusia. Kedua, keamanan kelompok yang terancam akibat dari kegiatan ini yang mengurangi ekosistem laut yang ada. Ketiga, keamanan individu yang terancam tiap harinya akibat rusaknya ekosistem laut yang ada. Keempat keamanan pangan, yang diakibatkan oleh menipisnya sumber daya laut yang menyebabkan sedikitnya sumber makanan manusia yang dimiliki untuk kelangsungan banyaknya kehidupan manusia. Kelima keamanan kesehatan, yang diakibatkan oleh ikan yang terkontaminasi racun yang ada, dan juga keamanan nelayan yang menggunakan alat tersebut yang sewaktu-waktu dapat terkena alatnya tersebut. Keenam keamanan ekonomi, yang diakibatkan oleh perekonomian setiap individu yang bergantung pada sumber daya laut akan berkurang tiap harinya. Ketujuh keamanan politik, yang diakibatkan oleh disalahgunakan oleh oknum-oknum yang haus akan kekuasaan untuk mencari suara dan bisa menyebabkan terjadi penyempitan pilihan bagi masyarakat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Anugrah, P.T. (2019). " Kebijakan Dan Strategi Keamanan Maritim " *Jurnal Keamanan Maritim.* Vol 5. No.1. 2019.

Badan Pusat Statistik. 2016. Potret awal tujuan pembangunan berkelanjutan (Sustainable Development Goals) di Indonesia. Jakarta: BPS.

Budi, S. (2015) . *Kelautan dan Perikanan Dalam Angka 2015.* Jakarta Pusat: Badan Pusat Statistik. 2015.

DPR RI. (2016). *Buku Rekomendasi Panitia Kerja Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) 2016*. Jakarta: DPR RI

Human Security Unit. *Human Security* In Theory and Practice. New York. Journal: http://ochaonline.un.org/humansecurity.

IKMI, (2015). 'Pengembangan Konsep Indeks Keamanan Manusia Indonesia,' *Laporan Indeks Keamanan Manusia Indonesia*, 2015.

Kkp. (2015). Mina Bahari Edisi 1. Sekretariat Jenderal Kementerian Kelautan Dan Perikanan, (STOP IUU (Illegal, Unreported, Unregulated Fishing)).

Nurmandi, A. (2015). Toward Community-based Wastewater Management Experience from Urban River Side Settlement in Yogyakarta City Indonesia.

Rosadi, D. (2019). 'Laut Aceh Singkil masih rawan illegal fishing, ditandai dengan penangkapan pukat harimau oleh tim gabungan', *Tribun.news*, 15 November 2019 ,https://aceh.tribunnews.com/amp/2019/11/15/laut-aceh-singikl-masih-rawan-illegal-fishing-ditandai-dengan-penangkapan-pukat-harimau-oleh-tim-gabungan, dikutip tanggal 15 Desember 2019.

Said, A. (2016). " Potret Awal Tujuan Pembangunan Berkelanjutan 9 Sustainable Development Goals) di Indonesia". Jakarta: Penerbit Badan Pusat Statistik.

Sutopo, A. (2014). K*ajian Indikator Sustainable Development Goals (SDGs).* Jakarta: Penerbit Badan Pusat Statistik.

United Nations. " *Human Security* and Agenda 2030". United Nations.org. 31 Mei 2018. https://www.un.org/humansecurity/agenda-2030/ . (diakses pada 12 Desember 2019).

Utama, A. P. (2019). " Konsep Keamanan Maritim Di Indonesia", diakses pada 8 Desember 2019 https://www.academia.edu/34756626/KONSEP_KEAMANAN_MARITIM_DI_INDONESIA .

'Petugas sita 7 pukat trawl dari nelayan aceh barat', *Beritakini.co*, 19 November 2018, https://beritakini.co/news/petugas/sita/7/pukat/trawl/dari/nelayan/aceh/barat/, dikutip tanggal 15 Desember 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PELAKSANAAN PROGRAM DIKLAT BASIC SAFETY TRAINING (BST) DAN MENUMBUHKAN MOTIVASI BELAJAR PARA TARUNA SEBAGAI UPAYA UNTUK MENINGKATKAN HASIL BELAJAR TEKNIK PENYELAMATAN JIWA DI LAUT PADA AKADEMI MARITIM INDONESIA (AMI) MEDAN

Yusnidah
Staf Pengajar Kopertis Wilayah I Dpk Akademi Maritim Indonesia Medan

Abstract

Learning outcomes Rescue Techniques of Life at Sea is the level of mastery of the content BST Workshop participants learning course material Rescue Techniques of Life at Sea (Sea Survival) after participating in the learning process so that a change in knowledge, understanding, skills and skills. Ability possessed by Taruna (participants) BST Training in cognitive, affective and psychomotor domains of material pelajatan Rescue Techniques of Life at Sea in accordance with specific learning objectives during the training BST berpariasi affected by the level of motivation to learn the Youth. Life at Sea Rescue Technique is a practical knowledge related to boaters how to save themselves or others in an emergency at sea, such as after a collision, fire, run aground and so that level of mastery berpariasi. BST Training is a form of educational activities conducted short courses to teach the cadets prior to working on the boat with the specific purpose of providing skills to the cadets to be skilled to save lives at sea according to standard STCW (Standards of Training, Certification, and Watch Keeping for Seafarers) which issued by IMO (International Maritime Organization).

Keywords: *Basic Safety Training (BST), life-saving technique, Youth and Motivation*

Abstrak

Hasil belajar Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut adalah tingkat penguasaan peserta Diklat BST terhadap isi materi pembelajaran mata kuliah Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut (Sea Survival) setelah mengikuti proses pembelajaran sehingga terjadi perubahan pengetahuan , pemahaman ,kecakapan dan keterampilan. Kemampuan yang dimiliki oleh Taruna (peserta) Diklat BST dalam ranah kognitif, ranah afektif dan ranah psikomotorik tentang materi pelajatan Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut sesuai dengan tujuan pembelajaran khusus selama mengikuti Diklat BST berpariasi yang dipengaruhi oleh tinggi rendahnya motivasi belajar para Taruna. Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut adalah merupakan suatu pengetahuan praktis pelaut yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, seperti setelah mengalami tubrukan, kebakaran ,kandas dan lain sebagainya yang tingkat penguasaannya berpariasi. Diklat BST adalah kegiatan pendidikan berupa kursus pendek yang dilakukan untuk mengajar para taruna sebelum bekerja di atas kapal dengan tujuan khusus memberikan skill kepada para taruna untuk dapat terampil menyelamatkan jiwa dilaut sesuai standar STCW (Standart of Training , Certification , and Watch Keeping for Seafarers) yang dikeluarkan IMO (International Maritime Organization).

Kata kunci: *Basic Safety Training (BST), Teknik penyelamatan jiwa, Taruna dan Motivasi*

PENDAHULUAN

Pembangunan Bangsa Indonesia pada hakikatnya adalah pembangunan manusia seutuhnya dan pembangunan masyarakat seluruhnya. Dalam hal ini unsur manusia merupakan factor yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terpenting karena manusia selain sebagai unsur pelaku juga merupakan tujuan dari pembangunan itu sendiri. Maka perlu dikembangkan kualitas, kemampuan, kesadaran dan keikut sertaan dalam proses pembangunan.

Dalam setiap Konvensi Internasional menghendaki bahwa semua Negara anggota yang meratifikasi konvensi harus mematuhi, melaksanakan apa yang telah ditetapkan. Indonesia sebagai Negara anggota telah melakukan hal tersebut. Konvensi yang dimaksud adalah konvensi yang dikeluarkan oleh Organisasi Maritim Sedunia atau yang dikenal dengan nama *"International Maritime Organization"* (IMO). Konvensi yang dihasilkan ini mengatur tentang pelaksanaan pendidikan dan pelatihan pelaut di seluruh Dunia. Untuk melaksanakan nya harus mempunyai standar yang sama. Konvensi ini dikenal dengan nama *"Standart of Training, Certification, and Watch Keeping for Seafarers"* (STCW) yang dikeluarkan pada tahun 1978 dan disebut juga dengan nama STCW'78. Tujuan utama dikeluarkannya STCW'78 ini adalah untuk menyamakan kompetensi dan kualifikasi Nahkoda, Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) lainnya, tetapi kenyataannya tidak tercapai. Faktor penyebabnya adalah : (a) Standar Kualifikasi untuk para pelaut ditentukan sendiri oleh masing – masing Negara anggota, (b) Kompetensi dan keterampilan serta pengetahuan khusus para pelaut, berdasarkan pada waktu bekerja di atas kapal, tidak berdasarkan tingkat keterampilan dan pengetahuan atau kompetensi yang dibutuhkan, (c) Penyediaan tenaga pelaut berasal dari Negara berkembang dalam arti murah untuk membayar gajinya, oleh karena itu perusahaan pelayaran tidak memperhatikan kualitas dan kompetensi mereka, dan (d) Perubahan yang terjadi di dalam struktur organisasi perusahaan pelayaran yang mengarah ke modernisasi.

Berdasarkan hal tersebut di atas, serta banyaknya pendapat umum mengenai kecelakaan pelayaran yang makin lama makin meningkat yang penyebabnya adalah kualitas dan kompetensi para pelaut yang kurang memenuhi standar/persyaratan yang telah ditentukan. Oleh karena itu IMO merevisi STCW'78 tersebut yang menghasilkan Amandment'95 (STCW '95).

Adapun hal yang terpenting dari STCW'95 ini adalah mengatur tentang tingkat kompetensi para pelaut baik dari pengetahuan yang dimilikinya, pengertian atas tugas yang dibebankannya dan juga harus dapat memperagakan keterampilannya. Sehubungan dengan ini maka para pelaut harus mengikuti pendidikan dan pelatihan untuk mencapai apa yang diinginkan dari STCW'95 serta dibuktikan dengan adanya sertifikat yang menyatakan tentang kompetensi/ kemampuan COC (*Certificate of Competent*) yang dimilikinya dan sertifikat keterampilan COP (*Certificate of Proficiency*) yang mendukung dari sertifikat kompetensinya.

Akademi Maritim Indonesia Medan (AMI Medan) adalah suatu Institusi yang tanggal 31 Agustus 2004 memperoleh sertifikat pengesahan program Diklat (Pendidikan dan Pelatihan) kepelautan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan telah mendapat pengesahan untuk melaksanakan program diklat kepulauan sesuai Konvensi STCW 1978 Amandemen 1995 dan memenuhi system menejemen mutu yang diisyaratkan oleh administrasi. Kegiatan pendidikan yang dimaksud adalah menyelenggarakan proses belajar mengajar untuk para taruna juga harus mengikuti kursus pendek (*short course*) sebelum para taruna berkerja di atas kapal.

Untuk kursus pendek ini, yang sesuai dengan STCW'95 adalah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pelaksanaan Diklat "*Basic Safety Training*" (Pendidikan dan Latihan) yang dikenal dengan nama Diklat BST. Pada pelaksanaannya kegiatan proses belajar mengajar, para peserta Diklat BST akan mendapatkan materi – materi pelajaran baik teori maupun praktek. Salah satu materi pelajarannya adalah "*Personal Survival Techniques*" (Tehnik Penyelamat Jiwa di Laut). Penyelenggara /Pelaksanaan Diklat BST harus memenuhi Syarat – syarat, sarana dan prasarana yang di AMI belum terpenuhi Oleh sebab itu AMI berkerja sama dengan Administrator Belawan (Syahbandar). Sedangkan Administrator Belawan telah mendapat kepercayaan dari Program Diklat Keterampilan Khusus Laut Politehnik Pelayaran Semarang dalam menyelenggarakan BST.

Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut merupakan salah satu mata kuliah profesi yang sifatnya prakadet di AMI. Maksudnya selain lulus di semester II harus lulus pada ujian Negara sebelum praktek di kapal. Untuk dapat mengetahui hasil belajar peserta Diklat BST pada materi tersebut, perlu di lihat secara cermat factor-faktor yang mempengaruhi hasil belajar peserta, baik dilihat dari factor internal, maupun ekstranal. Faktor internal adalah faktor yang bersumber dari dalam diri peserta diantaranya : minat, sikap, bakat, intelegensi, motivasi dan berbagai jenis kemampuan *(ability)* sedangkan faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari luar diri peserta antara lain : dosen, metode mengajar, sarana mengajar, lingkungan, persepsi dan sebagainya.

Dari kedua faktor ini biasanya masyarakat hanya menyoroti penyebab dari faktor eksternal saja dan sangat jarang mengaitkan permasalah tersebut dengan faktor internal. Padahal faktor internal memegang peranan yang sangat penting dan paling menentukan dalam pencapaian hasil belajar. Terlebih lagi faktor internal merupakan masalah kompleks sifatnya karena terjadi dalam diri pserta yang melakukan kegiatan belajar yang tiodak dapat dilihat secara lahiriah.

Dilihat dari data yang ada, mengenai kecelakaan pelayaran, kecelakaan kerja di atas kapal menunjukan bahwa hamper 85% kecelakaan terjadi disebabkan oleh faktor manusia. Hal ini menjadi indikator bahwa penerapan STCW'78 belum berhasil dengan baik. Untuk menanggulangi hal tersebut diatas maka perlu diadakan kursus Diklat basic Safety Training sesuai dengan STCW convention '95.

Dalam pelaksanaan pendidikan dan pelatihan tersebut, factor-faktor yang dominan adalah motivasi belajar dari para peserta dan persepsi mereka terhadap diklat yang sedang mereka ikuti. Dikarenakan peserta atau para pelaut tersebut diwajibkan untuk mengambil atau mengikuti diklat ini, untuk memenuhi aturan yang telah ditetapkan didalam STCW'95 sebelum mereka bekerja di atas kapal.

Motivasi belajar merupakan faktor yang sangat penting bagi sesorang untuk memperoleh hasil belajar, karena motivasi merupakan kondisi psikologi yang mendorong seseorang untuk belajar. Maka tidak mustahil hasil belajar yang diharapkan akan berhasil dengan baik, bila tidak mempunyai motovasi yang tinggi atau dengan kata lain motivasi merupakan faktor psikhis yang bersifat non intelektual yang mempunyai peran menumbuhkan semangat belajar untuk mencapai hasil yang optimal.

Selain itu motivasi, sikap dan minat belajar merupakan faktor yang sangat penting bagi seseorang untuk memperoleh hasil belajar karena dengan motivasi kematangan dan kesiapan diperlukan, dalam proses belajar mengajar tidak akan efektif dan tanpa kematangan organ-organ biologis dan fisiologi, upaya belajar sukar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berlangsung. Motivasi merupakan pendorong seseorang untuk belajar. Sikap atau *"attitude"* merupakan kecenderungan prilaku seseorang untuk bereaksi atau berinteraksi terhadap objek (*tendency to behave*) sikap dapat membatasi atau mempermudah peserta untuk menerapkan keterampilan dan pengetahuan yang sudah dikuasai. Peserta tidak akan berusaha untuk memahami suatu konsep jika ia tidak memiliki kemauan untuk itu (kemauan berada dalam wilayah sikap) Karena itu sikap merupakan salah satu faktor yang menentukan bentuk prilaku. Tanpa ada sikap tidak akan terbentuknya kesiapan mental untuk belajar sehingga hasil belajar tidak akan tercapai.

Dalam tulisan ini, penulis lebih menekankan kepada pembahasan bagaimana cara penerapan dan pelaksanaan diklat BST di Akademi Maritim Indonesia Medan dan bagaimana upaya menumbuhkan motivasi belajar para taruna serta kaitannya terhadap keberhasilan mata kuliah peningkatan hasil belajar teknik penyelamatan jiwa di laut.

TINJAUAN PUSTAKA

Hasil Belajar Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut

Seiring perkembangan dan kemajuan teknologi, yang membawa dampak terjadinya berbagai perubahan pada segenap aspek kehidupan, manusia dituntut untuk mampu mengakses setiap perkembangan yang terjadi. Hal ini bisa dilakukan dengan mampu mengakses setiap perkembangan yang terjadi. Hal ini bisa dilakukan dengan kemampuan belajar. Tanpa belajar manusia akan menjadi tertinggal dalam segala hal seperti ilmu pengetahuan, teknologi, keterampilan, informasi dan lain sebagainya. Dengan kemampuan belajar manusia akan dapat mempertahankan hidup dan pengembangan diri.

Menurut Sadiman (2003:1) belajar adalah suatu proses yang kompleks yang terjadi pada semua orang dan berlangsung seumur hidup sejak dia masih bayi hingga keliang lahat. Sedangkan belajar menurut Gagne seperti di kutip Ratna (1988) adalah sebagai suatu proses dimana suatu organisme berubah prilakunya sebagai akibat pengalaman, maksudnya bahwa belajar membutuhkan waktu dan dikuatkan oleh pernyataan Imran (1992:2) belajar adalah mengumpulkan sejumlah pengetahuan. Pernyataan ini menunjukan bahwa manusia dituntut mengakses informasi setiap saat. Oleh karena itu kebutuhan belajar menjadi suatu keharusan untuk dipenuhi sepanjang hidup manusia.

Ketiga pendapat di atas memberi pengertian bahwa belajar merupakan aktifitas yang dilakukan secara terus menerus dalam kehidupan manusia sehingga dapat menghasilkan berbagai perubahan baik aktual maupun potensial. Dengan perubahan itu diharapkan diperoleh kemampuan baru yang berlaku dalam waktu yang relatif lama, dan perubahan itu tidak terjadi begitu saja, tetapi dilakukan dengan usaha sadar secara sungguh-sungguh, terencana, kerja keras serta melalui kebiasaan – kebiasaan yang telah tertanam dalam jiwa setiap orang.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa belajar itu sebagai rangkaian kegiatan jiwa raga, psiko-fisik, untuk menuju keperkembangan pribadi manusia seutuhnya yan berarti menyangkut unsur, cipta, rasa dan karsa, ranah kongnitif, efektif dan psikomotorik. Kapasitas seseorang untuk belajar sangat tidak terbatas. Permasalah yang ada hanya pada kesempatan yang diperoleh seseorang untuk belajar. Belajar adalah suatu proses perubahan tingkah laku dan proses perubahan kongnitif yang relatif permanen yang di dapat melalui pengalaman (proses belajar) Karena adanya interaksi langsung dengan lingkungan belajarnya. Apapun defenisi yang diberikan pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

prinsipnya proses belajar harus mengandung tiga hal berikut : (1) Adanya perubahan tingkah laku, (2) sifat perubahan relative permanent, (3) Perubahan disebabkan oleh interaksi dengan lingkungan, dan proses kongnitif yang dilakukan si belajar oleh proses kedewasaan.

Menurut pendapat Good & Brophy (1990:125) belajar baru dikatakan berhasil apabila ada peningkatan dalam pemahaman, sikap, pengetahuan, informasi, kemampuan dan keterampilan, yang baru dapat dilihat dari perbandingan hasil yang diperoleh sebelum dan sesudah program pembelajaran. Tingkat keberhasilan belajar itu dilihat dari hasil belajar yang berdasarkan atas tujuan pembelajaran yang akan dilihat dari hasil belajar yang didasarkan atas tujuan pembelajaran yang akan dicapai.

Menurut Gagne (1985:51), hasil belajar adalah kemampuan yang diperoleh dari proses belajar yang dapat dikategorikan ke dalam lima macam yaitu : (1) informasi verbal (*verbal information)* adalah kemampuan seseorang untuk menerangkan pikirannya dalam bentuk bahasa, baik secara lisan maupun tertulis, (2) keterampilan intelektual (*intellectual skills*), yaitu kemampuan yang dimiliki seseorang untuk membedakan, mengabstraksikan suatu objek, menghubungkan konsep sehingga menghasilkan suatu pengertian serta memecahkan suatu persoalan, (3) strategi kongnitif (*cingniteve strategies)* yaitu kemampuan seseorang untuk dapat mengatur dan mengarahkan aktifitas mentalnya sendiri dalam memecahkan persoalan yang dihadapinya, (4) sikap *(attitude)* yaitu kemampuan yang dimiliki seseorang berupa kecenderungan dalam menerima dan menolak suatu objek berdasarkan penilaian atas objek itu dan (5) keterampilan motorik (*motor skills*) adalah kemampuan seseorang untuk melakukan serangkaian jasmani dan anggota badan secara terpadu dan terkoordinasi.

Keterampilan intelektual menurut Gagne adalah kapabilitas yang membuat seseorang berkompeten, yang memungkinkan seseorang memberikan dan membuat respon konseptualisasi lingkungannya. Belajar suatu keterampilan intelektual berkaitan dengan belajar "bagaimana melakukan suatu aktivitas intelektual" (*how to do something of an intellectual sort*). Penekanan hasil belajar ini terletak pada masalah "bagaimana" bukan pada "apa" (*learning that something exists*).

Keterampilan intelektual dibagi menjadi empat subkategori hasil belajar yang disusun secara bertahap dari penguasaan keterampilan yang paling sederhana ke yang lebih kompleks diatasnya. Keempat subkategori keterampilan intelektual itu adalah sebagai berikut : (1) membedakan (*discrimination*) yaitu kemampuan pembelajaran untuk membedakan benda-benda atau simbol-simbol, (2) konsep (*consepts*) yaitu kemampuan pembelajaran untuk mendefenisikan dan mempergunakan konsep-konsep yang kongkret (*concrete consepts*) tentang suatu hal, (3) aturan (*rules*) yaitu kemampuan yang memungkinkan pembelajaran melakukan sesuatu dengan mempergunakan simbol-simbol dan dapat mengikuti aturan itu dalam performansinya, (4) aturan dalam tingkat tinggi *(higher – order rules*) merupakan gabungan dari aturan–aturan yang diperlukan untuk memecahkan masalah.

Dari pendapat yang dikemukakan di atas mengandung pengertian yang sama bahwa hasil belajar diketahui atau didapat setelah peserta didik mendapat pengalaman belajar sehingga mengalami perubahan tingkah laku, perubahan itulah yang dianggap sebagai hasil belajar. Selanjutnya hasil belajar tersebut ada tiga bentuk yaitu hasil belajar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kognitif, hasil belajar afektif dan hasil belajar psikomotorik.

Maka dapat disimpulkan bahwa hasil belajar yang dimaksud dalam pembahasan ini meliputi tingkat penguasaan peserta Diklat BST terhadap isi materi pembelajaran mata kuliah Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut (Sea Survival) setelah mengikuti proses pembelajaran sehingga terjadi perubahan pengetahuan, pemahaman, kecakapan dan keterampilan. Hal ini dapat dilihat melalui nilai yang diperoleh setelah mengikuti proses pembelajaran.

Menumbuhkan Motivasi Belajar Para Taruna

Motif yang dalam Bahasa Inggrisnya *motive* dari kata *motion* yang berarti gerak atau sesuatu yang bergerak yang terjadi dalam pribadi seorang untuk melakukan aktivitas. Dengan demikian motivasi adalah penggerak tingkah laku ke arah suatu tujuan yang didasari oleh adanya suatu kebutuhan(Rustam T 1992:98)

Menurut Podell (1997:231) motivasi adalah kondisi psikologis yang mendorong seseorang untuk melakukan sesuatu. Kuat lemahnya motivasi seseorang tidak dapat dilihat secara nyata, melainkan dapat dilihat pada penampilan prilakunya. Motivasi sangat mempengaruhi prilaku seseorang dalam melakukan sesuatu, mempertahankan kegiatan ke arah tercapainya tujuan yang telah ditetapkan.

Selanjutnya McDonald dalam Tabrani (1992) mengatakan bahwa motivasi adalah suatu perubahan energi dalam diri seseorang yang ditandai dengan timbulnya perasaan dan reaksi untuk mencapai tujuan.

Lebih lanjut McClelland dan kawan-kawan (1975:7) mengemukakan, ada empat motivasi yang mereka sebut sebagai model motivasi yaitu *(1) The Survival Model, (2) The Stimulus Intensity, (3) The Stimulus Pattern Model,(4) The affective Arousal Model.* The Survival Model bertolak dari evolusi dimana individu mempunyai dorongan untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya. Dalam hal ini motivasi tiada lain dari suatu dorongan untuk memenuhi kebutuhan hidup dan mempertahankan hidup.

Menurut The Stimulus Intensity Model, motivasi merupakan suatu perangsang yang kuat yang mendorong suatu tingkah laku. Menurut teori ini setiap perangsang dapat menjadi motif,asal cukup kuat untuk menggerakan suatu tingkah laku.

Menurut The Stimulus Pattern Model, motivasi muncul karena adanya kesenjangan antara apa yang diharapkan dengan apa yang diterima atau dialami. Kesenjangan yang relatif lebih moderat akan membangkitkan motif yang sangat besar atau sangat kecil. Sedangkan The Affective Arousal Model bertolak dari situasi yang mengandung suasana efektif. Menurut konsep ini motivasi merupakan suatu pengalaman belajar yang terbentuk dalam suatu situasi yang mengandung suasana afektif melalui pernyataan isyarat-isyarat. Pengalaman tersebut mendorong individu untuk berbuat oleh McClelland (1975:13).

Beberapa psikolog menyebut motivasi dengan konstruk hipotetik yang digunakan untuk menjelaskan inisiasi, arah, intensitas dan keanjengan prilaku yang diarahkan oleh tujuan. Dalam motivasi tercakup konsep seperti kebutuhan untuk berprestasi, kebutuhan untuk berafiliasi, kebiasaan dan keingin tahuan seorang terhadap sesuatu Thomas L (1990:360). Dengan kata lain bahwa motivasi ini mengacu pada tujuan (mengapa suatu aktivitas itu dilakukan seseorang) dan bersifat ajeg (mengapa seorang rela melakukan suatu aktivitas) padahal diketahui bahwa aktifitas itu sulit dan banyak rintangannya serta memerlukan waktu yang lama oleh David Krech (1963 : 68).

Untuk melengkapi pengertian motivasi tersebut diatas Sadirman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(2000:83) menegaskan bahwa motivasi senantiasa berhubungan dengan tujuan yang pengaruhi adanya kegiatan. Sehubungan dengan hal tersebut ada tiga fungsi motivasi yaitu (1) mendorong manusia untuk berbuat,jadi motivasi sebagai motor penggerak dari setiap kegiatan yg dikerjakan, (2) motivasi menentukan arah tujuan yang ingin dicapai, (3) mendahulukan pekerjaan yang berhubungan dengan tujuan yang hendak di capai.

Dengan demikian maka motivasi dapat diartikan sebagai penggerak aktifitas seseorang atau sebagai pengatur tingkah laku untuk melakukan sesuatu,bisa juga di artikan sebagai pendorong/tenaga yang menimbulkan tingkah laku manusia untuk berbuat mencapai tujuan yang diinginkan guna memenuhi kebutuhannya.

Motivasi mempunyai peran yang sangat penting dalam hal belajar. Winkel (1989 : 92) menyatakan bahwa motivasi belajar adalah keseluruhan daya penggerak fisik di dalam diri siswa (peserta) yang menimbulkan kegiatan belajar,menjamin kelangsungan kegiatan belajar dan memberikan arah pada kegiatan belajar itu demi mencapai suatu tujuan.Adanya motivasi belajar pada diri seorang merupakan alasan atau sebagai pertimbangan dan dorongan yang menjadikan seorang berkegiatan belajar,karena didalam belajar itu sendiri terdapat unsur dinamis yang meliputi : (1) motivasi dan upaya memotivasi siswa(peserta) untuk belajar, (2) bahan belajar dan upaya penyediaan, (3) alat bantu ajar dan upaya penyediaannya, (4) suasana belajar dan upaya pengembangannya, (5) kondisi subyek yang belajar dan upaya menyiapkan dan pemenuhannya, Imron (2001 :46).

Lebih lanjut Imron mengatakan (2001 : 99) di dalam diri siswa terdapat unsur-unsur yang mempengaruhi kondisi siswa, kondisi lingkungan belajar, unsur dinamis dan upaya guru dalam proses belajar. Dengan adanya motivasi atau kebutuhan siswa terhadap situasi belajar dan harapan siswa terhadap konsekuensi belajar maka dibedakan motivasi belajar ekstrinsik dan motivasi belajar intrinsik. Untuk motivasi belajar intrinsik, dimana belajar dimulai dan dilanjutkan berdasarkan kebutuhan dan dorongan yang tidak secara mutlak berhubungan dengan kegiatan belajar itu sendiri. Motivasi belajar ekstrinsik lebih berhubungan dengan manfaat suatu tugas belajar. Motivasi belajar ekstrinsik bukanlah motivasi yang berasal dari luar siswa, misalnya dari orang lain.

Winkel (1989 ; 94) menyatakan yang termasuk dalam bentuk motivasi belajar ekstrinsik : (1) belajar demi memenuhi kewajiban, (2) belajar demi menghindari hukuman, (3) belajar demi memperoleh hadiah material yang dijanjikan, (4) belajar demi meningkatkan gengsi sosial, (5) belajar demi memperoleh pujian dari orang yang penting (guru atau orang tua), (6) belajar demi tujuan jabatan yang diinginkan atau demi persyaratan golongan.

Motivasi intrinsik yang kegiatan belajarnya dimulai dan diteruskan berdasarkan penghayatan suatu keinginan dan dorongan yang secara mutlak berkaitan dengan kegiatan belajar,misalnya saja siswa belajar ingin mengetahui seluk beluk suatu masalah selengkap-lengkapnya, ingin menjadi orang terdidik, ingin menjadi orang yang ahli disuatu bidang tertentu, untuk itu siswa tersebut berdaya upaya agar dapat memenuhi keinginannya itu. Akan tetapi sekarang keinginan itu hanya dapat dipenuhi dengan cara belajar, yaitu belajar giat, tekun, rajin dan dilakukan dengan sungguh-sungguh, tidak ada cara lain untuk menjadi orang yang terpelajar, terdidik ahli selain dengan belajar keras. Motivasi belajar intrinsik lebih baik bila dibandingkan dengan motivasi belajar ekstrinsik, karena ada hubungan dengan essensial antara keinginan yang akan dipenuhi dengan kegiatan ,sehingga bentuk motivasi ini cenderung dapat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bertahan lebih lama, disertai dengan rasa senang. Motivasi intrinsik meliputi : (1) dorongan kognitif yaitu untuk mengetahui, memahami dan memecahkan masalah, (2) adanya cita-cita, tujuan yang jelas, (3) mencapai hasil belajar yang tinggi demi penghargaan pada diri sendiri, (4) memberikan pujian pada diri sendiri karena rasa puas.

Jika masing-masing faktor yang berhubungan dengan motivasi belajar siswa diteliti lebih jauh maka di dalamnya akan mencangkup hal-hal sebagai berikut : (1) dalam diri siswa terdapat kemampuan, keterampilan dan sikap, (2) situasi dimana siswa belajar akan menimbulkan berbagai rangsangan yaitu persepsi terhadap belajar, harapan dan cita-cita, persepsi bagaimana kecakapanny terhadap belajar, kemungkinan berhasil atau gagal, (3) dalam situasi belajar siswa harus menyesuaikan diri seperti terhadap ketentuan belajar yang menguntungkan atau sebaliknya dapat merupakan hambatan, (4) pengaruh dari luar yaitu dari teman, dari kehidupan kelaompok atau dari keluarga dapat dikendalikan. Apabila semua itu benar-banar sesuai dengan apa yang diinginkan untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan, harga diri dan orestasinya maka tentu akan memotivasi dirinya untuk belajar dengan tekun, guna mencapai tujuan yang telah ditentukannya.

Berdasarkan analisis teori –teori diatas, maka yang dimaksud dengan motivasi belajar adalah keseluruhan daya penggerak dalam diri seseorang yang menimbulkan kegiatan belajar untuk mencapai suatu tujuan yang terdiri dari motivasi instrinsik dan ekstrinsik. Motivasi intrisik memiliki ciri-ciri : (a) dorongan kognitif, untuk mengetahui, memahami dan memecahkan masalah, (b) adanya cita-cita, tujuan yang jelas dan usaha yang keras/giat, (C) mencapai hasil belajar yang tinggi demi penghargaan kepada dirinya, (d) memberikan pujian kepada diri sendiri karena puas berhasil mencapai tujuan belajarnya. Sedangkan motivasi ekstrinsik memiliki ciri-ciri: (a) belajar demi memenuhi tuntutan kewajiban, (b) belajar demi menghindari hukuman, (c) belajar demi mendapatkan hadiah materi yang dijanjikan, (d) belajar demi mendapatkan pujian dari orang lain atas keberhasilannya, (e) belajar demi mendapatkan gengsi sosial.

Pelaksanaan Program Diklat Basic Safety Training (BST)

Akademi Maritim Indonesia Medan (AMI Medan) adalah suatu Institusi yang memperoleh sertifikat pengesahan program Diklat (Pendidikan dan Pelatihan) kepelautan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan telah mendapat pengesahan untuk melaksanakan program diklat kepulauan sesuai Konvensi STCW 1978 Amandemen 1995 dan memenuhi system menejemen mutu yang diisyaratkan oleh administrasi. Kegiatan pendidikan yang dimaksud adalah menyelenggarakan proses belajar mengajar untuk para taruna juga harus mengikuti kursus pendek (*short course*) sebelum para taruna berkerja di atas kapal.

Diklat "*Basic Safety Training*" (Pendidikan dan Latihan) yang dikenal dengan nama Diklat BST. Pada pelaksanaannya kegiatan proses belajar mengajar, para peserta Diklat BST akan mendapatkan materi – materi pelajaran baik teori maupun praktek. Salah satu materi pelajarannya adalah "*Personal Survival Techniques*" (Tehnik Penyelamat Jiwa di Laut). Penyelenggara/Pelaksanaan Diklat BST harus memenuhi Syarat – syarat, sarana dan prasarana yang di AMI belum terpenuhi Oleh sebab itu AMI berkerja sama dengan Administrator Belawan (Syahbandar). Sedangkan Administrator Belawan telah mendapat kepercayaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dari Program Diklat Keterampilan Khusus Laut Politehnik Pelayaran Semarang dalam menyelenggarakan BST.

Ada pun sasaran utama dari pelaksanaan program diklat BST ini Sesuai STCW'95 Convention (STCW Code A – VI/I) adalah untuk membantu calon pelaut dan pelaut agar mempunyai kemampuan dan keterampilan dibidang penyelamatan jiwa, pencegah dan penanggulangan kebakaran, pertolongan pertama dan tanggung jawab sosial termasuk didalamnya pencegahan pencemaran di laut. Secara keseluruhan materi diklat BST ada pada tujuan khusus tetapi materi itu dapat dibagi pada : (1) Survival Techniqiue, (2) Fire Prevebtion & fire Figting, (3) Elementary First AID, (4) Personal Safety and Social Responsibilities.

Syarat peserta program diklat BST adalah sebagai berikut : (1) umur minimal 18 tahun, (2) berbadan sehat, (3) membayar biaya pelatihan, (4) kelengkapan administrasi. Sedangkan syarat untuk instruktur adalah : (1) memiliki sertifikat yang berhubungan dengan pemadam kebakaran /survival/ pencemaran/ medical, (2) memiliki pengalaman mengajar /berlayar sekurangnya 2 tahun, (3) memiliki akte pengajar atau sertifikat Training of instructore, (4) Nisbah instruktur dan peserta sekurangnya 1 : 15, (5) asisten sekurang nya memiliki pengetahuan tentang kebakaran/ survival/ medical/ kepelautan.

Untuk mendapatkan hasil yang maksimal Pada pelaksanaan Diklat keterampilan khusus pelaut terutama Diklat BST ini ada beberapa hal yang perlu diperhatikan. Menurut Soegeng Santoso (2000:115) yang dikenal dengan nama Konsep pembelajaran unggul ada beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu : (a)Siswa atau peserta yang belajar, (b) Dana yang tersedia, (c) Media pendidikan, (d) Perpustakaan yang lengkap, (e) laboratorium /sarana dan prasarana, (f) Lingkungan pendidikan dan, (g) Guru yang berkualitas.

Hasil yang diinginkan dari pelaksanaan Diklat BST ini terutama pada materi Teknik Penyelamatan Jiwa di laut adalah para peserta mempunyai pengetahuan praktis yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, setelah mengalami tubrukan, kebakaran, kandas dan lain sebagainya. (Pendidikan dan Latihan Ahli Pelayaran = PLAP 2002).

Ada pun materi yang diberikan pada pelaksanaan Diklat BST ini mengacu pada IMO Model Course 1.13 dan juga memperhatikan silabus yang tertera pada STCW 1978 amandement 1995, code A-VI/1.2. Materi yang harus diketahui oleh peserta Diklat adalah sebagai berikut :

1. Petunjuk keselamatan, prinsip untuk bertahan hidup di laut , defenisi alat-alat keselamatan di laut.
2. Langkah yang diambil dalam keadaan darurat di kapal
3. Persiapan untuk meninggalkna kapal dalam keadaan darurat dan cara menurunkan alat-alat keselamatan kapal.
4. Persyaratan survival craft dan rescue boat
5. Macam-macam alat penolong dan persyaratanya
6. Tindakan yang diambil untuk bertahan hidup di laut.
7. Cara bertahan hidup di laut
8. Persyaratan mesin sekoci penolong dan perlengkapannya
9. Pengoprasian mesin sekoci
10. Jenis-jenis radio darurat di kapal
11. Pengoprasian berbagai jenis radio darurat
12. Jenis isyarat yang ada di kapal
13. Penggunaan isyarat-isyarat yang ada di kapal
14. Tugas-tugas di survival craft dan peralatan-peralatannya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Untuk bisa menerapkan materi-materi pokok diklat BST di atas dengan baik di seluruh akademi maritim Indonesia, Pelaksanaan Diklat Keterampilan Khusus Pelaut ini terutama pada Diklat BST didasari oleh hukum antara lain :

1. Keputusan Menteri Perhubungan No KM.18 Tahun 1997 tentang Pendidikan, Ujian Negara dan Sertifikat Kepelautan
2. Keputusan Kepala Badan Diklat Perhubungan No.SK 394/DL.002/Diklat- 98 tentang pemberlakuan IMO Model Course
3. Keputusan Kepala Badan Diklat Perhubungan No SK 229/DL.002/Diklat-98 tentang penyelenggaraan diklat keterampilan khusus pelaut

Dari berbagai materi diklat dan ketentuan hukum di atas, sangat diharapkan pelaksanaan Diklat ini terlaksana dengan baik maka hasil belajar yang diinginkan akan tercapai sesuai dengan STCW'95. Pemahaman pemikiran dalam arti bila Diklat BST ini dapat memberikan sesuatu yang bermanfaat atau bernilai tambah lebih kepada peserta maka peserta akan bersemangat atau berupaya dengan sungguh-sungguh dalam berbagai kegiatan yang dilakukan pada diklat BST ini, termasuk kegiatan belajar tentang Teknik Penyelamat Jiwa di Laut.

Ada pun tujuan khususnya setelah mempelajari materi diklat BST ini, diharapkan peserta diklat mampu : (1) menjelaskan petunjuk keselamatan dan prinsip untuk bertahan hidup di laut serta defenisi alat keselamatan di laut, (2) menjelaskan langkah yang diambil dalam keadaan darurat di kapal (3) menjelaskan persiapan untuk meninggalkan kapal dalam keadaan darurat dan cara menurunkan alat keselamatan kapal, (4) menjelaskan persyaratan Survival Craft dan Rescue Boat, (5) Menjelaskan macam-macam alat penolong di kapal dan persyaratannya, (6) menjelaskan tindakan yang diambil untuk bertahan hidup di laut dalam keadaan darurat, (7) mendemostrasikan cara bertahan hidup di laut, (8) menjelaskan syarat mesin sekoci penolong dan perlengkapannya, (9) mengoprasikan mesin sekoci, (10) menjelaskan berbagai jenis radio darurat di kapal, (11) Mengoprasikan berbagai jenis radio darurat, (12) menjelaskan berbagai jenis isyarat yang di kapal, (13) menggunakan syarat-syarat yang ada di kapal, (14) melakukan tugas survival Craft dan peralatan-peralatannya

Setelah mengikuti diklat BST dan mata kuliah Teknik penyelamatan jiwa di laut para taruna sebagai peserta diklat diberikan Sertifikat kompetensi (*Certificate of Competent)* dan sertifikat keterampilan (certificate of proficiency). Sertifikat kompetensi adalah sertifikat atau ijazah laut yang didapat dari bangku perkuliahan/mengikuti pendidikan selama waktu yang di tentukan. Sedangkan Sertifikat keterampilan (*Certificate of Proficiency*) adalah sertifikat yang mendukung ijazah laut, yang dimiliki oleh seseorang untuk dapat bekerja di atas kapal. Realisasi dari penerapan STCW'95 ini, Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan peraturan berupa Keputusan Menteri Perhubungan KM No : 18 Tahun 1997 mengenai peraturan penyelenggaraan Pendidikan Pelatihan dan Ujian bagi para pelaut dengan berpedoman pada STCW Convention 1995.

PEMBAHASAN

Hasil belajar Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut adalah kemampuan yang dimiliki oleh peserta Diklat BST (para taruna). Hasil Belajar Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut adalah kemampuan yang dimiliki oleh peserta Diklat BST dalam ranah kognitif berupa pengetahuan, pemahaman tentang materi pembelajaran khusus selama mengikuti Diklat BST. Untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

profesinya sebagai pelaut, maka peserta Diklat BST harus memiliki motivasi yang cukup tinggi, melebihi yang dimiliki mereka sekarang dalam mengikuti program Diklat BST ini harus membimbing dan mendrong para peserta Diklat BST, agar benar-benar berusaha untuk mencapai hasil yang optimal, khususnya hasil belajar Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut.

Jadi dalam hal ini agar motivasi belajar dapat ditingkatkan dan dipertahankan maka pihak penyelenggara program Diklat BST ini perlu menciptakan kondisi selama pelatihan untuk dapat menimbulkan dan menumbuhkan sikap motivasi belajar ,karena pada dasarnya motivasi belajar itu sendiri sangat erat dengan kondisi yang diciptakan dalam pengalaman belajar. Ada banyak hal yang dapat dilakukan untuk menentukan strategi pembinaan peserta Diklat BST, sehingga memberi pemahaman bahwa apa yang diinginkan atau ditentukan oleh STCW'95 dapat tercapai. Antara lain adalah memberikan penerangan sebanyak mungkin tentang program Diklat BST ini kepada para peserta untuk memperjelas tujuan, kegunaan, mata pelajarn, serta kegiatan belajar mengajarnya. Selain itu berupaya memperbaiki system pemantauan dan pembinaan kegiatan peserta, serta penilaian hasil belajar maupun pelaksanaan programnya, dan juga mengupayakan pendistribusian bahan belajar yang tepat waktu, serta melakukan pembenahan administrasi dan organisasi. Dengan strategi-strategi ini dapat di yakini akan memperbaiki, pengetahuan, serta pemahaman peserta terhadap Diklat BST.

Saran

Melalui tulisan ini penulis menyarankan dan menghimbau agar dalam pelaksanaan program diklat BST dapat menerapkan hal berikut :

a. Bagi para pengelola Diklat BST guna meningkatkan hasil belajar Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut, seharusnya sesering mungkin melakukan evaluasi hasil belajar TeknikPenyelamatan Jiwa di Laut bersama faktor-faktor yang mempengaruhinya.
b. Merupakan suatu hal yang harus ada organisasi formal pada diklat agar terdapat system pendelegasi tanggung jawab terhadap pengelola Diklat BST, misalnya adanya wadah yang mengelola motivasi dan minat peserta Diklat.
c. Bagi dunia pendidikan khususnya Diklat BST diharapkan mengidentifikasi factor-faktor hasil belajar Teknik Penyelamatan Jiwa di Laut ,yang nantinya merupakan masukan-masukan di pasar kerja atau sekaligus meningkatkan mutu lulusannya.

DAFTAR PUSTAKA

Anderson, O. W. 2001. Bloom revisi 2003. *A Taxonomi for Learning, Teaching and Assessing* New York : Addison Wesley Long man.

Arikunto, S. 2002. *Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan.* Jakarta : Bumi Aksara

Bloom, B. S. (ed). 1979. *Taxonomy of Education Objectives, Book Cognitive Domain*

Departement Pendidikan Nasional. UU No 20 Tahun 2003 : Tentang Sistem Pendidikan Nasional. Jakarta : Depdiknas.

Dimyati dan Mujiono. 2002. Belajar dan Pembelajaran. Jakarta : Dirjen Dikti Depdikbud

Gagne. R. M and Briggs, L. J. 1988. Principles of Instructional Desigh. New York : Holt, Rinehart and Winston.

Good. T. L. and Bropy, J. 'E. 1990. Educational Psyhology a Realistic Approach. fourth edition. New York : Longman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Imron. A. 2001 . Belajar dan pembelajaran . Pustaka Jaya.

Miarso. Y. 2004 Menyemai Benih Teknologi Pendidikan. Jakarta : Fajar Interpratama

Mochtar Buchori, (2007). *Pendidikan dalam Pembangunan.* Yogyakarta : Tiara Wacana

Moekijad. 1993. Evaluasi Pelatihan. Bandung : Mandar Maju

PLAP. 2002. Penyelamatan Jiwa di Laut. Basic Safety Training. Semarang : Badan Diklat Perhubungan

Purwanto. N. 2000. Psikologi Pendidikan . Bandung : Rosdakarya.

Sardiman A. M.2003. Interaksi dan Motivasi Belajar Mengajar. Jakarta : Grafindo

Siahaan. P. 1999. Dan Kawan-kawan. Kompetensi dan keterampilan Pelaut, Suatu Tinjauan Konvensi International STCD'95, PLAP. Jakarta.

Soekartawi . 2005 . Monitoring dan Evaluasi Pendidikan. Jakarta : Dunia Pustaka

Sudrajat, Akhmad. (2010). *Mengaktifkan Siswa Dalam Belajar.* Tersedia di http://akhmadsudrajat.wordpress.com/2008/01/29/

Sudrajat, Akhmad. (2010). *Peran Pendidikan Menuju Bangsa Yang Bermartabat.* Tersedia di http://akhmadsudrajat.wordpress.com/2010/04/03/

Suryabrata. S. 2002. Proses Belajar Mengajar di Perguruan Tinggi. Yogyakarta : Andi Offset

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PEMBANGUNAN KEKUATAN TNI AL DALAM RANGKA MENDUKUNG VISI INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

THE INDONESIAN NAVY FORCE PLANNING TO SUPPORT INDONESIAN VISION AS WORLD'S MARITIME FULCRUM

Ade Supandi[1]

Kepala Staf Angkatan Laut
(2337pandi@gmail.com)

Abstrak - Sejak awal pemerintahan Presiden Joko Widodo telah berkomitmen untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia. Pemerintah Indonesia telah meningkatkan pembangunan sektor maritim yang diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan rakyat Indonesia. Pemerintah Indonesia juga berupaya untuk mengoptimalkan posisi geografis Indonesia sebagai jalur perdagangan laut dunia (*Sea Lines of Trade*/SLOT) untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros pelayaran dan perdagangan dunia. Konsekuensinya adalah bahwa Indonesia harus menyediakan infrastruktur dan layanan, serta keamanan dan keselamatan maritim sesuai dengan standar internasional di wilayah Indonesia. Pada akhirnya, hal tersebut akan menuntut kemampuan TNI AL dalam memantau, mengontrol, melindungi keamanan maritim, dan kemampuan penegakan hukum untuk mewujudkan ketertiban di laut, serta perlindungan terhadap kedaulatan, aset, dan kepentingan maritim Indonesia. Untuk mencapai tujuan ini, TNI AL secara berkesinambungan mengembangkan kekuatan untuk mendukung pembangunan kelautan Indonesia.

Kata Kunci: kejayaan maritim, keamanan maritim, pembangunan kekuatan TNI AL

Abstract *- Since the beginning of President Joko Widodo's administration has committed to restore the Indonesian maritime glory. The Indonesian government has increased the development of the maritime sector, which is expected to boost economic growth and welfare of the Indonesian people. The Indonesian government also seeks to optimize Indonesia's geographic position along the world's sea lanes of trades (SLOTs) to turn Indonesia into the world's shipping and trade hub. The consequence is that Indonesia must provide the infrastructure and services in accordance with international standards, as well as maritime security and safety in Indonesia'sterritory. At the end, it will challenge the Indonesian Navy's ability to control, monitor, protect maritime security, and its ability to enforce the rule of law to create law and order at the sea, as well as protection on Indonesian sovereignty, asset, and maritime interests. To achieve these goals, Indonesian Navy is continously developing its force to support Indonesian maritime development.*

Keywords: *maritime glory , maritime security , Indonesian navy's force planning*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[1] Laksamana TNI Ade Supandi, saat ini menjabat sebagai Kepala Staf Angkatan Laut.

Pendahuluan

Posisi geografis Indonesia yang berada di antara Samudra Hindia dan Pasifik, menjadikan perairan Indonesia salah satu yang terpenting di dunia. Peran strategis Perairan Indonesia sebagai jalur pelayaran dunia kedepan akan semakin penting sejalan dengan meningkatnya permintaan energi dan sumber daya alam (SDA) lainnya, yang diperkirakan pada tahun 2040 akan meningkat 56%.[2] Perairan Indonesia utamanya Selat Malaka, serta Selat Hormuz, Terusan Suez dan Terusan Panama dianggap sebagai jalur penting dan kritis bagi perdagangan dunia.[3] Secara umum kawasan regional Asia Tenggara dipandang penting bagi negara-negara di dunia sebagai jalur komunikasi laut (*Sea lines of Communication/SLOC*) dan jalur perdagangan laut (*Sea Lines of Trade/SLOT*) yang vital bagi perdagangan internasional.[4]

Bagi bangsa Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang diakui dunia melalui *The United Nations Convention on The Law of The Sea* 1982 (UNCLOS 1982), laut merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi, namun dapat dibedakan menurut rezim hukum yang mengaturnya. Laut yang luasnya 2/3 dari seluruh bagian Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah seharusnya dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan dan keamanan bangsa Indonesia, meskipun negara lain juga masih memiliki hak pemanfaatan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982.[5] Kesadaran terhadap konstelasi geografis Indonesia ini telah membawa kesadaran pada pemerintah Indonesia saat ini untuk menekankan kebijakan pembangunan Indonesia periode 2015-2019 dengan visi mewujudkan Indonesia sebagai

[2] Strategi Maritim Amerika Serikat, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower", 2015, hlm. 6, dalam http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

[3] *Ibid*.

[4] Geoffrey Till memperkirakan bahwa di masa mendatang masalah perbatasan dan perdagangan serta transportasi internasional melalui SLOC/ SLOT di kawasan perairan Asia Tenggara akan semakin meningkat, dalam Geoffrey Till, *Seapower - A Guide for the Twenty-First Century' -Second Edition,* (London: Frank Cass Publishers, 2009), hlm. 345-349.

[5] Indonesia telah mengakomodasikan empat jenis lintas bagi kapal dan pesawat udara asing. Pengakuan akan hak lintas ini sesuai dengan konvensi hukum laut dan dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1995. Pelaksanaan hak lintas damai telah diakomodasi dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 dan hak lintas alur laut kepulauan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Indonesia memberikan akses kepada kapal dan pesawat udara Malaysia untuk melaksanakan hak lintas akses dan komunikasi sebagaimana tertuang dalam Perjanjian Bilateral yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor I Tahun 1983.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Dunia (PMD), sebagai bentuk implementasi geostrategi dan geoekonomi Indonesia untuk bertransformasi menjadi sebuah negara maritim.[6]

Visi pemerintahan saat ini merupakan sebuah peluang sekaligus tantangan yang harus ditindaklanjuti dengan langkah cermat dan tepat oleh TNI secara umum, serta TNI Angkatan Laut (TNI AL) secara khusus, untuk mendukung program pemerintah dalam membangun Indonesia sebagai PMD. Sesuai dengan program pembangunan yang telah dicanangkan oleh pemerintah, maka aspek pertahanan dan keamanan maritim menjadi hal penting yang harus dibenahi karena keamanan di wilayah laut Indonesia menjadi faktor penentu kesuksesan program pemerintah tersebut.

Secara praktis, pencapaian visi PMD harus berbanding lurus dengan kondisi stabilitas nasional. Dengan kata lain, pembangunan maritim yang berhasil hanya dapat berjalan dengan baik apabila didukung oleh pertahanan dan keamanan yang tangguh, baik dalam lingkup nasional, regional maupun global. Dengan demikian, TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut yang mengemban fungsi penangkal, penindak dan pemulih keamanan nasional wajib menjalankan tugasnya untuk menegakkan kedaulatan bangsa di laut, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) serta menjaga keselamatan segenap bangsa. Agar tugas-tugas tersebut dapat terlaksana secara optimal, maka kolaborasi konsep pembangunan kekuatan TNI AL dengan konsep pembangunan maritim harus sejalan, integratif, saling mengisi dan memperkuat satu sama lainnya.

[6] Pernyataan ini diekstraksi dari pidato kenegaraan Presiden RI, Ir. Joko Widodo, seusai pelantikan Presiden dan Wapres RI terpilih periode 2014-2019, pada tanggal 20 Oktober 2014. Terdapat tiga paragraf yang perlu digarisbawahi terkait dengan visi pembangunan Indonesia yang berbasis kemaritiman. Presiden menekankan antara lain: *Pertama*, Kita harus bekerja dengan sekeras-kerasnya untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudra, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudra, memunggungi selat dan teluk. *Kedua*, Kini saatnya kita mengembalikan semuanya sehingga Jalesveva Jayamahe, di Laut justru kita jaya, sebagai semboyan nenek moyang kita di masa lalu, bisa kembali membahana. *Ketiga*, Sebagai nahkoda yang dipercaya oleh rakyat, saya mengajak semua warga bangsa untuk naik ke atas kapal Republik Indonesia dan berlayar bersama menuju Indonesia Raya. Kita akan kembangkan layar yang kuat. Kita akan hadapi semua badai dan gelombang samudra dengan kekuatan kita sendiri. Saya akan berdiri di bawah kehendak rakyat dan konstitusi. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa merestui upaya kita bersama.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Visi Poros Maritim Dunia

Sejak awal saat pelantikannya, pemerintahan Presiden Joko Widodo telah berkomitmen untuk tidak lagi memunggungi laut Indonesia, serta ingin mengembalikan kejayaan kelautan Indonesia seperti pada masa lalu. Pemerintah telah meningkatkan pembangunan di sektor maritim, diantaranya dengan melaksanakan sistem logistik kelautan atau dengan nama lain Pendulum Nusantara atau pembangunan konsep Tol Laut.[7] Konsep ini bertumpu pada penggunaan kapal-kapal bertonase besar untuk melayani lalulintas logistik dari Wilayah Barat ke Wilayah Timur Indonesia atau sebaliknya. Pemerintah juga mengembangkan sarana dan infrastruktur pelabuhan, serta mendorong keberadaan pelabuhan yang dapat disinggahi kapal-kapal besar sehingga pelaksanaan distribusi logistik dan perekonomian nasional semakin efisien dan merata.[8]

Misi untuk mengembalikan kejayaan bangsa menjadi negara maritim tertuang dalam bentuk visi, misi dan strategi pemerintah, yang merupakan rangkaian misi untuk mencapai visi terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong, yang isinya antara lain:[9]

a. mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
b. mewujudkan masyarakat maju, berkesinambungan dan demokratis berlandaskan negara hukum;
c. mewujudkan politik luar negeri bebas aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
d. mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera;
e. mewujudkan bangsa yang berdaya saing;
f. mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasis kepentingan nasional; dan

[7] Ariesta Diana, "Bangkitkan Industri Maritim dengan Tol Laut", dalam Indroyono Soesilo, *Iptek Pertahanan Penopang Indonesia PMD*, (Bogor: Sains Press, 2015), hlm. 16-18.

[8] *Ibid*.

[9] Kemensesneg RI, *Visi, Misi dan Strategi*, dalam http://www.indonesia.go.id/in/sekilas indonesia/visi-misi-dan-strategi, diunduh pada 25 Juni 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

g. mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

Keinginan kuat pemerintah untuk mengembalikan kehidupan maritim Indonesia ini juga tercermin dari ditetapkannya agenda pembangunan yang bercorak maritim yang disebut sebagai Lima Pilar Utama guna mewujudkan Indonesia sebagai PMD. Hal ini disampaikan oleh Presiden Republik Indonesia secara langsung pada acara pertemuan puncak negara-negara Asia Timur ke-9, *9th East Asia Summit* (EAS) di Myanmar, pada tanggal 13 November 2014, yang isinya yaitu:[10]

> *Pertama*, sebagai negara yang terdiri dari 17 ribu pulau lebih, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra.
>
> *Kedua*, komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Kekayaan maritim akan digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan bangsa dan rakyat Indonesia.
>
> *Ketiga*, komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun Tol Laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
>
> *Keempat*, diplomasi maritim yang mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan. Bersama-sama kita harus menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.
>
> *Kelima*,sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudra, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

[10] Srenal, Salinan naskah terjemahan pidato Presiden Republik Indonesia pada *9th East Asia Summit*, Plenary Seasons, Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada kesempatan tersebut, Presiden juga menegaskan komitmen Indonesia yang secara langsung turut berkepentingan untuk berperan menentukan masa depan kawasan Pasifik dan Samudra Hindia (*the Pacific and Indian Ocean Region*, PACINDO), sehingga Indonesia ingin Samudra Hindia dan Samudra Pasifik tetap damai dan aman bagi perdagangan dunia, bukan dijadikan ajang perebutan sumberdaya alam, pertikaian wilayah, dan persaingan supremasi maritim. Visi PMD pada dasarnya adalah bentuk dari kesadaran akan posisi strategis Indonesia yang merupakan bagian jalur perdagangan dunia (SLOT) yang secara umum perairan Indonesia sudah sejak lama dijadikan jalur komunikasi dan perhubungan dunia (SLOC). Dalam jalur perdagangan dunia tersebut, Indonesia juga mendapatkan perhatian serius dari negara-negara pengguna laut karena memiliki setidaknya tiga *choke point* yang terletak di tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok.

Sejalan dengan pemerintah, makna dari PMD juga dijelaskan oleh Laksamana (Purn) Bernard Kent Shondakh, bahwa berdasarkan posisi, luas, dan bentuk geografisnya, Indonesia sewajarnya merupakan *focal area*, yaitu merupakan tempat berkumpulnya pelayaran dalam beberapa jalur. Hanya potensi geografis ini belum dimanfaatkan secara maksimal untuk kepentingan ekonomi dan politik. Menurut Laksamana (Purn) Kent, hal ini disebabkan oleh pembangunan infrastruktur pelabuhan dan pelayanan pelayaran serta keamanan di pelabuhan Indonesia belum memadai. Karena kondisi tersebut, praktis kapal-kapal internasional hanya melintas di perairan Indonesia tanpa singgah dan Indonesia tidak mendapatkan keuntungan ekonomi dari pelayaran tersebut.[11]

Mengacu pada pemikiran Alfred Thayer Mahan dalam perspektif keangkatan lautan, menjelaskan *maritime power* dari suatu bangsa untuk mencapai visi maritimnya dapat terwujud dengan terpenuhinya syarat-syarat dasar yaitu: posisi geografi, bentuk fisik, dan luas wilayah; jumlah populasi dan karakter bangsa; dan karakter pemerintah.[12] Meskipun berbeda perspektif, visi pemerintah untuk membangun Indonesia sebagai PMD yang bersifat keekonomian dan politik jelas sekali sangat relevan dan selaras dengan pemikiran Mahan tersebut. Pemerintah saat ini sedang berupaya mengembalikan

[11] Bernard Kent Shondakh, "Mantan Kasal: Kurang Paham Konsep Poros Maritim Pemerintah", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2015/03/mantan-kasal-kurang-paham-konsep-poros-maritim-pemerintah/, 20 Maret 2015, diunduh pada 16 Mei 2015.

[12] Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*: 1660-1783, (US: Little, Brown and Co, 1890).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

karakter pemerintahan dan rakyat agar bercorak maritim dengan menggiatkan program-program pembangunan ekonomi dan politik yang berwawasan maritim, yang dilandasi modal dasar konstelasi geografis dan jumlah populasi rakyat Indonesia yang besar jumlahnya.

Peluang dan Tantangan serta Konsekuensi Posisi Strategis Indonesia

Secara geografis Indonesia terdiri dari ribuan pulau, berada di garis khatulistiwa, dan di antara benua Asia dan Australia serta Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Wilayah lautnya terdiri dari laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman seluas lebih kurang 2,7 juta kilometer persegi atau sekitar 70% dari luas wilayah NKRI, ditambah dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) seluas 3,1 kilometer persegi, sehingga luas keseluruhan luas wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia menjadi 5,8 juta kilometer persegi.[13] Sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia sudah sepatutnya seluruh aspek kehidupan dan penyelenggaraan negara senantiasa mempertimbangkan geostrategi, geopolitik, geoekonomi dan sosial budaya sebagai negara maritim. Pola pikir, pola sikap, dan pola tindak bangsa harus didasari oleh kesadaran ruang maritim tempat kita berada, sehingga visi maritim menjadi tuntutan dan kebutuhan bagi bangsa Indonesia.

Konstelasi geografis tersebut secara alamiah akan mengarah pada terwujudnya aktivitas pelayaran di wilayah Indonesia. Pentingnya pelayaran bagi Indonesia tentunya disebabkan oleh posisi, luas, dan bentuk geografisnya. Posisi Indonesia yang strategis berada dalam jalur persilangan dunia, membuat Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk mengembangkan perekonomian.[14] Perairan Indonesia yang merupakan bagian dari SLOC pelayaran internasional, menjadi sangat penting bagi masyarakat dunia pengguna laut.[15] Hal tersebut memberi arti bahwa manakala bangsa Indonesia mampu memanfaatkan peluang dan tantangan yang ada di wilayah lautnya, maka akan dapat memanfaatkan potensi yang ada untuk meningkatkan kesejahteraan

[13] Srenal, 2015, Makalah Kepala Staf TNI AL: Langkah-Langkah Strategis TNI AL Dalam Mendukung PMD.

[14] "PMD dan Peran Indonesia di Internasional", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2014/12/poros –maritim –dunia -dan-peran –indonesia -di- internasional, 26 Desember 2014, diunduh pada 19 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[15] Geoffrey Till, *op.cit.*, 345-349.

masyarakat. Sebaliknya manakala bangsa Indonesia tidak mampu mengantisipasi dan mengelola kendala dan kerawanan yang timbul, maka akan berdampak terhadap keamanan bahkan kedaulatannya. Dengan kata lain, nilai strategis itu juga dapat dijadikan peluang oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab untuk mendapatkan kepentingan pribadi atau kelompok.[16]

Frekuensi kapal asing yang melintasi wilayah laut Indonesia utamanya Selat Malaka saat ini semakin meningkat seiring dengan bergesernya pusat kegiatan ekonomi dunia ke wilayah Asia. Sekitar 70% angkutan barang dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya melalui perairan Indonesia. Namun sungguh ironis, meskipun posisi strategis tersebut telah dimanfaatkan oleh pengguna laut, realitanya tidak serta merta Indonesia dapat memperoleh manfaat sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat, karena keterbatasan kemampuan bangsa Indonesia dalam memanfaatkan peluang yang ada.[17]

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berada di posisi strategis dalam dinamika di kawasan Asia Pasifik dan mempunyai sejumlah *choke points* strategis saat ini terus berupaya meningkatkan volume perdagangan. Indonesia dengan negara-negara Asia Pasifik seiring penetapan pasar bebas Asia Pasifik, baik dalam kerangka *Asia Pacific Economy Cooperation* (APEC),[18] ASEAN-*China Free Trade Area* (ACFTA),[19] maupun kerangka bilateral seperti Japan-Indonesia *Economic Parnertship Agreement* (JIEPA)[20] serta kerangka regional dalam ASEAN *Economy Community* (AEC).[21] Peluang ekonomi inilah yang akan dimaksimalkan oleh pemerintah saat ini melalui pembangunan sektor kemaritiman dengan landasan visi PMD.

---

[16] Kazumine Akimoto, "The Current State of Maritime Security-Structural Weaknesses and Threats in the Sea Lanes", makalah yang dipaparkan dalam acara *Maritime Security in Southeast Asia and Southwest Asia*, Tokyo, 2001, hlm.4-6.

[17] Rochmin Dahuri, "Indonesia Raksasa Maritim: Masih Tertidur Lelap", dalam http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8386/Indonesia.Raksasa.Maritim:.Masih.Tertidur.Lelap, 3 Juni 2014, diunduh pada 25 Juni 2015.

[18] Lihat, www.apec.org, diunduh pada 26 Juni 2015.

[19] Lihat, http://www.asean-cn.org/default.aspx, diunduh pada 26 Juni 2015.

[20] Lihat, http://www.mofa.go.jp/policy/economy/fta/indonesia.html, diunduh pada 26 Juni 2015.

[21] Lihat, http://www.asean.org/communities/asean-economic-community, diunduh pada 26 Juni 2015.

Pemerintah telah menegaskan bahwa geopolitik Indonesia di bawah masa kepemimpinan Presiden RI, Joko Widodo adalah maritim.[22] PMD merupakan sebuah tekad untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai negara maritim sehingga diperlukan pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, pemberdayaan seluruh potensi maritim demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritim dalam bingkai politik luar negeri Indonesia.[23]

Situasi tersebut selain memberikan peluang tentunya secara langsung juga memberikan tantangan terhadap situasi keamanan. Konsekuensi Indonesia sebagai negara kepulauan harus mengakomodasi kepentingan internasional khususnya pelayaran dan penerbangan melalui perairan kepulauan dan laut teritorialnya. Pada akhirnya visi PMD juga memberikan tuntutan akan kapasitas TNI AL untuk mengontrol, mengawasi, dan melindungi keamanan maritim.[24] Keamanan maritim sendiri memiliki pengertian kegiatan sipil maupun militer untuk mengurangi risiko melawan kegiatan ilegal dan ancaman dalam ruang domain maritim, dengan cara penegakan hukum dan aturan demi melindungi warga negara dan kepentingan nasional.[25] Peningkatan kekuatan TNI AL berguna untuk menegakkan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia dan menunjukkan keseriusan Indonesia terhadap perlindungan domain maritimnya, begitu juga perlindungan kedaulatan di perbatasan laut Indonesia.

Ancaman Keamanan Maritim di Indonesia dan Kawasan

Potensi dari posisi strategis yang dimiliki Indonesia juga membawa konsekuensi munculnya sejumlah tantangan di bidang pertahanan dan keamanan maritim baik dalam bentuk ancaman tradisional maupun ancaman non tradisional. Konstelasi geografis Indonesia yang terbuka dan berbatasan langsung dengan 10 negara tetangga, sangat memungkinkan terjadinya kejahatan lintas negara dan konflik antar negara seperti:

[22] "PMD dan Peran Indonesia di Internasional", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2014/12/poros –maritim –dunia -dan-peran –indonesia -di- internasional, 26 Desember 2014, diunduh pada 19 Mei 2015.

[23] *Ibid*.

[24] Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 (UNCLOS 1982), Pasal 46.

[25] Srenal, 2015. Makalah Kepala Staf TNI AL: Langkah-Langkah Strategis TNI AL Dalam Mendukung PMD.

penyelundupan manusia atau barang terlarang, imigran gelap, *illegal/unreported/ unregulated* (IUU) *fishing*, perompakan/pembajakan, pencemaran lingkungan laut, terorisme maritim, serta sengketa batas laut.[26] Ancaman keamanan maritim yang dihadapi Indonesia pada akhirnya akan menjadi permasalahan bersama di kawasan Asia Tenggara atau sebaliknya, yang dapat berkembang menjadi masalah bagi pertahanan dan keamanan, baik di tingkat nasional, regional maupun global.

Penyebaran pengaruh keamanan kawasan ini dijelaskan oleh Philipp Annawitt dalam *Geneva Centre for Security Policy* 2010, bahwa keamanan di tingkat lokal dengan sangat mudah akan mempengaruhi dan berdampak pada tingkat nasional dan tingkat seterusnya sehingga pada akhirnya mempengaruhi keamanan regional dan global.[27] Stig Jarle Hansen memberikan contoh bentuk nyata dari karakter ancaman tersebut yaitu terkait dengan keberadaan pembajak di perairan Somalia.[28] Pada awalnya para pelaku pembajakan di Somalia hanyalah sekelompok nelayan yang melakukan pembajakan terhadap kapal-kapal yang melakukan *illegal fishing* di wilayah mereka. Namun karena faktor keamanan dalam negeri yang tidak kunjung stabil akibat dampak krisis politik di dalam negeri, mereka berubah motif menjadi kelompok-kelompok bersenjata yang melakukan pembajakan kepada setiap kapal kargo bernilai tinggi yang melintasi perairannya. Akhirnya permasalahan pembajakan di Somalia menjadi permasalahan global, sehingga Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) mengeluarkan Resolusi Nomor 1851 tentang pemberantasan perompak di wilayah laut Somalia sebagai legalitas berbagai Angkatan Laut untuk melakukan operasi militer wilayah tersebut guna menjaga kepentingan masing-masing.

Di sisi lain, isu Laut Cina Selatan yang belum menemukan titik temu sampai saat ini juga memberikan pengaruh terhadap tatanan keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara. Hal ini disebabkan keterlibatan negara-negara di kawasan seperti Tiongkok, Filipina, Vietnam, dan Malaysia dalam klaim teritorial tersebut. Pemutakhiran sistem

[26] "Isu Keamanan Maritim Regional", *Tabloid Diplomasi,* Edisi 4 Tahun I, September 2010, dalam http://www.tabloiddiplomasi.org/pdf/2010/Suplemen%20September%202010.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

[27] Philipp Annawitt, "Global Security and Regional Responses: Conflict Management in a Fractured World", *Genewa Papers,* 2010, hlm. 11.

[28] Stig Jarle Hansen, "Debunking The Piracy Mythhow Illegal Fishing Really Interacts with Piracy In East Africa", *The Rusi Jurnal,* 2012.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

persenjataan dan perkembangan perekonomian Tiongkok semakin merubah konstelasi politik dan keamanan hingga ke kawasan Asia Pasifik dimana salah satu simbol modernisasi militer Tiongkok adalah pengoperasian kapal induk Liaoning (eks Varyag) yang telah mengalami *refurbished* di galangan Dalian.[29]

Kebangkitan Tiongkok di bidang militer memunculkan kekhawatiran dari negara-negara lain di kawasan Asia Pasifik, antara lain karena Tiongkok masih memiliki sengketa wilayah di Laut Cina Selatan dan Laut Cina Timur.[30] Kekhawatiran negara-negara tersebut dapat dipahami seiring makin asertifnya Tiongkok dalam menegaskan klaimnya. Sejumlah insiden di Laut Cina Selatan yang melibatkan kapal pemerintah Tiongkok dan kapal perang dan kapal lainnya milik Vietnam dan Filipina menegaskan kekhawatiran itu. Begitu juga dengan sejumlah insiden di Laut Cina Timur antara Tiongkok dan Jepang dalam sengketa atas Kepulauan Senkaku/Diaoyu yang semakin memanas dalam beberapa waktu terakhir.[31] Kondisi ini memungkinkan munculnya campur tangan negara lain yang juga berkepentingan di kawasan.[32] Telah kita ketahui bersama bahwa kebijakan Amerika Serikat di kawasan Asia Pasifik yang diumumkan oleh Presiden Barack Obama pada 5 Januari 2012 yang lebih dikenal sebagai *rebalancing*, dibuat untuk menandingi atau meredam pengaruh Tiongkok di kawasan Asia Pasifik. Kebijakan tersebut tertuang dalam dokumen berjudul *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense* yang memuat secara garis besar prioritas-prioritas pertahanan Amerika Serikat hingga akhir dekade ini yang berencana memproyeksikan 60% kekuatan Angkatan Laut di kawasan Asia-Pasifik.[33]

Benturan kepentingan negara-negara tersebut sewaktu-waktu dapat berubah menjadi konflik terbuka, apabila tidak ada mekanisme yang tepat untuk mengatasi krisis

---

[29] Jane's Defence Weekly Online, "China Commissions First Aircraft Carrier", dalam http://www.janes-defence-weekly.com, 25 September 2012, diunduh pada 27 Juni 2015.

[30] Ian Easton, "China's Military Strategy In The Asia-Pacific: Implications For Regional Stability", *Project 2049 Institute,* 2013, dalam http :// www. project2049.net /documents/ China_Military_Strategy _Easton.pdf, diunduh pada 26 Juni 2015.

[31] Jane's Defence Weekly Online, "Chinese Frigates Locked Onto Japanese JMSDF ship, Helicopter in Disputed Waters", http://www.janes-defence-weekly.com, 6 February 2013, diunduh pada 27 Juni 2015.

[32] Alan Collins, "Security and Southeast Asia: Domestic, Regional, and Global Issues", dalam Bambang Cipto, *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007), hlm. 226.

[33] Ralf Emmers, "The US Rebalancing Strategy: Impact on the South China Sea", National Security College, Australian National University, dalam http://nsc.anu.edu.au/documents/occasional-5-brief-8.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tersebut. Indonesia yang berada di dalam kawasan tersebut dapat dipastikan akan menerima dampaknya, baik dalam bentuk gangguan keamanan atau ancaman kedaulatan, meskipun Indonesia bukanlah salah satu *claimant states*.

Kebijakan Pertahanan Negara

Secara umum, kebijakan pertahanan negara diimplementasikan melalui segala kegiatan penyelenggaraan pertahanan negara, untuk mengoptimalkan kemampuan dalam menanggulangi berbagai ancaman. Kebijakan pertahanan negara mencakup pembangunan, pengerahan, maupun pemberdayaan pertahanan negara yang didukung kebijakan penganggaran dan pengawasan. Pelaksanaannya secara terpadu dan terarah bagi segenap komponen pertahanan negara, baik Pertahanan Militer maupun Pertahanan Nirmiliter.[34] Fungsi dan peranan militer memiliki dua dimensi yakni fungsi dan peranan untuk melakukan Operasi Militer Perang dan Operasi Militer Selain Perang, sedangkan Pertahanan Nirmiliter memiliki dua fungsi. Pertama, fungsi pertahanan sebagai usaha untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman nonmiliter. Kedua, fungsi sesuai tugas pokok dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat.[35]

Saat ini pemerintah telah menyadari pentingnya modal dasar kestabilan kondisi keamanan sebagai penopang visi PMD, yaitu dengan mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.[36] Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa keamanan nasional, khususnya keamanan laut/maritim merupakan misi penting untuk dilaksanakan dalam rangka menjaga kedaulatan wilayah dan mengamankan sumber daya maritim. Oleh karena itu,

[34] Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, *Buku Putih Pertahanan Indonesia*, (Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2014), hlm. 49.

[35] *Ibid.*, hlm. 50.

[36] Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Rancangan Awal, RPJMN 2015-2019*, Buku II Agenda Pembangunan Bidang, Bab 6, (Jakarta: Bappenas, 2014), hlm. 3.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

salah satu isu strategis yang dituangkan dalam RPJMN tahun 2015-2019 bidang pertahanan dan keamanan adalah penguatan keamanan laut dan daerah perbatasan.[37]

Penekanan permasalahan penguatan keamanan maritim juga dilatarbelakangi oleh masih tingginya gangguan keamanan di laut yang disebabkan oleh masih kurangnya kehadiran dan kontrol aparat keamanan di laut. Oleh karena itu, dalam pembangunan lima tahun ke depan, Kabinet Kerja telah memprogramkan kegiatan unggulan berupa peningkatan pengawasan wilayah perairan Indonesia dan peningkatan sarana dan prasarana perbatasan.

Sebagai suatu negara dengan kekuatan ekonomi yang terus berkembang, kelanjutan kemajuan Indonesia akan makin bergantung pada perhubungan dan ketersediaan energi, serta pada sumber daya di laut dan di bawah laut. Dengan memperhatikan semua aspirasi tersebut di atas, maka kepentingan Indonesia di laut yang sangat utama adalah menjamin keamanan nasional dan integritas wilayah dan memberikan perlindungan terhadap gangguan dari luar, sehingga tugas penting untuk memperkuat pertumbuhan ekonomi dan melaksanakan semua kegiatan pembangunan nasional dapat dilakukan dalam suasana yang aman dan damai.

Paradigma *World Class Navy* sebagai Strategi TNI AL untuk Mendukung Visi PMD

Menurut Rosabet Moss Kanter, pengertian *world class* atau kelas dunia adalah standar tertinggi dalam aspek apapun agar dapat bersaing, dan melahirkan sebuah kelas sosial dengan kemampuan menguasai sumber daya, dan mengoperasikannya jauh melampaui perbatasan serta menyeberangi wilayah yang luas.[38] Sedangkan menurut *Merriam Webster Dictionary*, kelas dunia adalah kaliber atau tingkatan tertinggi di dunia. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut di atas maka dapat disimpulkan definisi dari TNI AL berkelas dunia adalah TNI AL yang mampu menghadirkan kekuatannya di berbagai penjuru dunia.[39]

[37] *Ibid*, hlm. 12.

[38] Rosabeth Moss Kanter, *World Class-Thriving Locally in the Global Economy*, (Pennsylvania, Philadelphia: Simon & Schuster, 2002), hlm. 22.

[39] Marsetio, *TNI AL Berkelas Dunia: Paradigma Baru*, (Jakarta: Markas Besar TNI AL, 2014), hlm. 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Untuk dapat memberikan kontribusi maksimal bagi pembangunan Indonesia menjadi PMD, TNI AL harus memiliki kekuatan dan kemampuan yang sesuai dalam menjawab tantangan yang terjadi dalam lingkungan strategis yang ada. Oleh sebab itu, TNI AL perlu membangun kekuatan dan kemampuannya sejajar dengan angkatan laut negara maju lainnya. Peneliti sejarah angkatan laut, Anthony Bruce, Direktur Kebijakan pada Komite Penasehat Perdana Menteri Inggris dan William Cogar, guru besar sejarah angkatan laut di Akademi Angkatan Laut Amerika Serikat menyimpulkan, di negara manapun, angkatan laut selalu dituntut untuk mampu mendukung kepentingan nasional negaranya.[40] Dengan kondisi demikian, maka angkatan laut sejak pembentukannya dituntut harus memiliki kualitas sebagai angkatan laut kelas dunia. Hal ini juga relevan dengan teori peran tradisional angkatan laut secara universal yang dikemukakan Ken Booth, secara tradisional angkatan laut memiliki tiga peran, yaitu peran militer, diplomasi dan *constabulary*.[41]

Peran militer dibentuk karena karakter militansi sebagai angkatan bersenjata, peran diplomasi diadakan karena melaksanakan tujuan politik negara dan peran *constabulary* berkaitan dengan penegakan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi serta perlindungan terhadap kedaulatan wilayah dan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Penjelasan ini mempertegas pendapat bahwa pembentukan angkatan laut secara kualitatif harus mampu melaksanakan peran universal tersebut. Apabila angkatan laut telah mampu memenuhi tuntutan tugas sesuai peran universal dalam mengamankan kepentingan nasional di dalam maupun luar kawasan, maka secara kualitas dapat dikatakan angkatan laut tersebut telah berkelas dunia *(World Class Navy)*.

Angkatan laut kelas dunia memiliki karakter unggul atau *excellent* dan karakter tersebut harus selalu ditunjukkan atau ditampilkan secara konsisten dari waktu ke waktu. Karakter unggul tersebut antara lain:[42]

[40] Anthony Bruce, William Cogar, *An Encyclopedia of Naval History*, (Chicago, USA: Fitzroy Dearborn Publisher, 1998).

[41] Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, (London: Croom Helm, 1977), hlm. 15-25.

[42] Marsetio, *op.cit.*, hlm. 7

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a. Sumber daya manusia yang unggul *(excellent human resources)*. Personel atau sumber daya manusia adalah hal yang utama. Tanpa sumber daya manusia yang profesional dan berkualitas, tidak mungkin organisasi dapat digerakkan secara maksimal. Sumber daya manusia yang berkualitas tinggi adalah personel yang memiliki kapasitas dan kapabilitas tinggi untuk memberikan kontribusi dalam mewujudkan visi organisasi.

b. Unggul organisasi *(excellent organization)*. Organisasi adalah dasar atau pondasi. Dari situlah angkatan laut dapat menjawab tantangan operasional mengamankan perairan Indonesia.

c. Unggul kemampuan operasional *(excellent operational capability)*. Operasi merupakan keluaran atau *output* kinerja angkatan laut yang dilaksanakan satuan-satuan operasi secara responsif, efektif dan multiguna. Angkatan laut berkelas dunia dalam menjalankan operasi selalu didukung kesiapan alutsista, intelijen yang akurat, logistik yang memadai, personel yang tangguh, serta kemampuan komando dan kendali yang handal dihadapkan pada luasnya spektrum operasi militer.

d. Unggul teknologi *(excellent technology)*. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi saat ini sangat pesat, termasuk di bidang militer dan keangkatanlautan. Ilmu pengetahuan dan teknologi berpengaruh terhadap doktrin, postur, strategi, operasional, maupun taktik penggunaan kekuatan TNI AL dalam menjalankan tugas, fungsi, perannya.

Kekuatan Angkatan Laut yang layak disebut Angkatan Laut kelas dunia seharusnya adalah Angkatan Laut yang memiliki kriteria kemampuan *Blue Water Navy* atau *Green Water Navy*, dan secara alamiah Angkatan Laut yang berkelas dunia selalu memainkan peran penting sebagai pemimpin di kawasan. *Blue Water Navy* adalah kekuatan maritim yang mampu beroperasi sampai dengan perairan dalam di laut terbuka.[43] Definisi lain dari *Blue Water Navy* adalah kekuatan maritim yang mampu beroperasi di perairan dalam di

[43] British Ministry of Defence, *British Maritim Doctrin*, BR 1806, Third edition, (London: The Stationery Office, 2004).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laut terbuka, mampu melaksanakan proyeksi kekuatan jauh dari pangkalan awal (*home base*).[44]

Untuk itu TNI AL secara berkesinambungan berupaya membangun kekuatan melalui validasi organisasi untuk meningkatkan kemampuan penggelaran unsur-unsur TNI AL, serta berupaya meningkatkan kualitas kekuatan TNI AL dengan program modernisasi alutsista. Kekuatan TNI AL diharapkan dapat selalu beradaptasi untuk merespons setiap ancaman dan tantangan di wilayah laut Indonesia, kawasan regional, dan bahkan kawasan global apabila dibutuhkan. Kemampuan tersebut tidak hanya terbatas pada aspek operasional, namun juga berkaitan dengan kemampuan perencanaan, intelijen, dukungan logistik di berbagai pangkalan utama, pelatihan yang baik, kemampuan perawatan dan pemeliharaan alutsista, serta kemampuan riset dan pengembangan.

Pada akhirnya sasaran yang dituju melalui paradigma *world class navy* ini adalah kemampuan TNI Angkatan Laut sebagai Angkatan Laut kelas dunia yang terukur dalam empat keunggulan yang meliputi unggul di bidang sumber daya manusia, organisasi, operasi, dan teknologi sehingga mampu menyelenggarakan operasi dalam tiga jangkauan kawasan. Tiga jangkauan operasi yang dimaksud adalah kemampuan TNI Angkatan Laut melaksanakan operasi jarak pendek di wilayah laut Indonesia; operasi jarak menengah yang menjangkau kawasan regional dan operasi jarak jauh yang menjangkau kawasan global, sehingga TNI AL dapat diproyeksikan ke berbagai tempat untuk melindungi aset dan kepentingan Indonesia di berbagai kawasan dunia.[45]

Dengan paradigma angkatan laut berkelas dunia tersebut, TNI AL diharapkan mampu menuntaskan setiap tugas dan menjalankan peran serta fungsinya dalam mewujudkan tujuan nasional serta kewajiban internasional dalam mewujudkan ketertiban dunia. Berdasarkan pemahaman tentang konsep geopolitik dan geostrategi Indonesia, maka angkatan laut berkelas dunia bukanlah alat atau instrumen untuk menguasai secara fisik wilayah teritorial negara lain, akan tetapi merupakan wujud figur institusi yang mewakili karakter nasional termasuk kemampuan dalam mengeksploitasi kondisi

[44] Defense Security Service (United States Department of Defense), "Special Focus Area: Marine Sensors", *Targeting U.S. Technologies: A Trend Analysis of Reporting from Defense Industry,* 2010, dalam http://nsarchive.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB424/docs/Cyber-043.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

[45] Marsetio, *Paradigma Baru TNI AL Kelas Dunia*, *The Indonesian Navy's New Paradigm as a World Class Navy*, (Jakarta: Edisi Khusus Internal TNI AL, 2014), hlm. 30.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

geografis dalam rangka membangun pengaruh dalam bentuk citra, kapabilitas dan kredibilitas.

Perencanaan Pembangunan Kekuatan TNI AL

Implementasi tugas TNI AL harus dilaksanakan sejalan dengan undang-undang yang berlaku dan kebijakan politik negara. Perencanaan pembangunan kekuatan ini terbentuk melalui ekstraksi kebutuhan untuk menjalankan peran universal Angkatan Laut meliputi peran militer, diplomasi dan *constabulary*, yang diaplikasikan berdasarkan kepentingan penggunaan kekuatan agar dapat diproyeksikan di semua area yang menjadi kepentingan Indonesia. Untuk dapat melaksanakan tugas-tugasnya, maka TNI AL harus ditopang oleh kekuatan yang mampu menjawab segala tantangan seiring dengan dinamika lingkungan strategis. Kekuatan inilah yang diharapkan dapat mewujudkan visi dan misi TNI AL, sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, sehingga diperlukan perencanaan yang akurat untuk menghasilkan kekuatan ideal.

Di sisi lain, adanya faktor ketersediaan sumber daya, menyebabkan negara perlu menetapkan prioritas dalam kerangka pembangunan, sehingga pembangunan TNI AL yang merupakan bagian tak terpisahkan dalam kerangka pembangunan nasional juga harus melakukan pemilihan prioritas tanpa mengabaikan asas pencapaian tujuan. Berdasarkan basis perencanaaan *capability based planning*, TNI AL telah merencanakan kebutuhan ideal proyeksi kekuatan Angkatan Laut yang dibutuhkan untuk mencapai kemampuan melindungi kepentingan nasional dari berbagai ancaman yang mungkin terjadi di seluruh wilayah NKRI. Dari analisis tersebut, terbentuk kebutuhan postur yang harus direalisasikan pada tahun 2024, dengan perincian 274 KRI, 137 pesawat udara, dan 890 peralatan tempur marinir.[46]

Di sisi lain, anggaran pertahanan negara Indonesia masih belum mampu sepenuhnya mewujudkan kekuatan ini. Oleh karena itu, modifikasi perhitungan dan perencanaan pembangunan TNI AL saat ini dilaksanakan dengan mengacu pada perencanaan pembangunan kekuatan berdasarkan *capability based planning* serta

[46] Mabes TNI AL, 2015, Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor Kep/682/III/2015, Tanggal 9 Maret 2015 Tentang Kebijakan Perencanaan TNI AL Tahun 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mempertimbangkan kemampuan anggaran. Pada akhirnya pembangunan kemampuan dan kekuatan TNI AL dilaksanakan secara bertahap dan diarahkan pada sasaran yang mengacu prioritas dan kebutuhan yang mendesak. Ketidakmampuan anggaran dalam pemenuhan kekuatan ini dapat berakibat pada reduksi dari kebutuhan pembangunan kekuatan yang telah direncanakan berdasarkan *capability based planning* ideal sebelumnya. Postur akhir sementara yang disetujui oleh pemerintah dan telah direncanakan dalam program pembangunan *Minimum Essential Force* (MEF) komponen utama pertahanan hingga tahun 2024 untuk matra laut adalah 151 KRI, 54 pesawat udara, dan 333 peralatan tempur marinir.[47]

Proses realisasi pembangunan kekuatan yang telah direncanakan, akan dilaksanakan melalui program-program berupa akuisisi atau pengadaan baru, rematerialisasi atau pemeliharaan, revitalisasi atau peningkatan kemampuan dan relokasi atau alih fungsi. Adapun proses pengadaan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, misalnya dalam bentuk pengadaan alutsista dari dalam negeri, produksi bersama di dalam atau di luar negeri (*joint production*), *offset* (kandungan dalam negeri), maupun bentuk kompensasi *trade off* (imbal dagang), sedangkan sumber-sumber atau mekanisme pembiayaan berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Pinjaman Dalam Negeri (PDN), Pinjaman Luar Negeri (PLN) atau Kredit Ekspor (KE) dan Pengembangan Teknologi Industri Pertahanan (Bangtekindhan).

Prioritas dan fokus pengembangan postur TNI AL diarahkan pada perwujudan Kekuatan Pokok Minimum/MEF, namun dengan tetap mengacu pada konsep pengembangan Postur Ideal TNI AL yang telah direncanakan dalam jangka panjang. Standar Kekuatan Pokok Minimum ditentukan dengan mempertimbangkan secara holistik dan komprehensif ukuran minimum kekuatan satuan operasional untuk menangani ancaman aktual dalam jangka pendek maupun ancaman potensial dalam jangka panjang. Prioritas pertama perwujudan Kekuatan Pokok Minimum adalah peningkatan kemampuan mobilitas TNI AL untuk mendukung penyelenggaraan tugas pokok TNI AL di seluruh wilayah nasional. Prioritas Kekuatan Pokok Minimum selanjutnya adalah pada peningkatan kemampuan satuan tempur khususnya pasukan pemukul

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[47] *Ibid*.

(*striking force*) baik satuan di tingkat pusat maupun satuan di wilayah, serta penyiapan pasukan siaga (*standby force*) terutama untuk penanganan bencana alam serta tugas-tugas misi perdamaian dunia dan keadaan darurat lainnya.

Perwujudan Kekuatan Pokok Minimum akan dipenuhi secara bertahap sehingga diharapkan Kekuatan Pokok Minimum dapat dijadikan sebagai pijakan dasar menuju postur TNI AL yang ideal. Pembangunan TNI AL dalam mendukung visi PMD diarahkan untuk mencapai dua tujuan yaitu untuk melindungi kedaulatan wilayah dan sumberdaya nasional, serta menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah Indonesia. Oleh karena itu, Pembangunan kekuatan TNI AL dilaksanakan melalui proses perencanaan strategis dimanifestasikan ke dalam empat program kegiatan, yakni:

a. Program Dukungan Kesiapan Matra Laut;

   Program ini diarahkan untuk meningkatkan kesiapan (*readiness*) gelar seluruh unsur TNI AL agar selalu siap dikerahkan untuk menjalankan tugas dengan jalan meningkatkan anggaran operasional serta anggaran untuk perawatan dan perbaikan Alutsista dan berbagai peralatan TNI AL yang dibutuhkan untuk melaksanakan operasi.

b. Program Modernisasi Alutsista dan Non-Alutsista serta Pengembangan Fasilitas dan Sarana Prasarana Pertahanan Negara Matra Laut;

   Program modernisasi ini diarahkan untuk meningkatkan kesiapan dan kemampuan operasional TNI AL. Untuk mencapai tujuan dalam menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di wilyah Indonesia, kekuatan TNI AL akan dikembangkan dengan penambahan kapal patrolilepas pantai (*Offshore Patrol Vessel*/OPV), kapal patroli (*Patrol Craft*) ukuran 40 dan 60 meter, serta kapal patroli kecil berukuran 28 meter. Kapal-kapal tersebut akan digelar di pangkalan-pangkalan TNI AL yang berada di seluruh wilayah Indonesia, untuk meningkatkan cakupan wilayah operasi dan menimbulkan dampak penangkalan terhadap pelaku potensial kegiatan ilegal di perairan Indonesia, serta untuk menjamin kesinambungan pelaksanaan dan siklus operasi kapal-kapal yang melaksanakan patroli.

   Dalam meningkatkan kemampuan untuk melindungi kedaulatan wilayah dan sumberdaya nasional, TNI AL juga melaksanakan modernisasi kekuatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pemukul dengan menambah jumlah dan kualitas unsur-unsur kapal pemukul berukuran besar seperti *frigate* dan *destroyer* dan kapal selam serta kapal-kapal pendukung logistik. Selain itu, kemampuan pengamatan laut akan ditingkatkan dengan penembahan unsur patroli udara. Kebutuhan kapal bertonase besar tersebut untuk menjamin kemampuan TNI AL dapat dikerahkan beroperasi di perairan terbuka seperti Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dalam waktu yang lama, sehingga dapat mempertahankan kehadiran di perairan yang menjadi perhatian dan kepentingan Indonesia.

Pembangunan kekuatan TNI AL tidak hanya diimplementasikan dengan pembangunan Alutsista seperti kapal dan pesawat udara, tetapi juga pembangunan pangkalan-pangkalan di posisi yang strategis. Pangkalan TNI Angkatan Laut memiliki tugas untuk melaksanakan fungsi pembekalan, perbaikan, dan perawatan personel Alutsista TNI AL. Untuk mendukung efektivitas operasi, pangkalan-pangkalan TNI Angkatan Laut akan terus dikembangkan sehingga memiliki fasilitas dan kemampuan yang memadai, terutama berupa dermaga dengan ukuran minimal 150 meter, fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kapal, rumah sakit, perumahan, serta kemampuan dukungan logistik.

Disamping itu, keberadaan pangkalan tersebut juga digunakan untuk fungsi pemberdayaan wilayah pertahanan laut, sebagai aplikasi dari konsep pertahanan semesta yang menggunakan seluruh sumber daya dan sarana-prasarana nasional untuk kepentingan pertahanan. Dalam masa damai, sumber daya nasional dibina dan disiapkan untuk digunakan sebagai komponen cadangan dan pendukung untuk meningkatkan kapasitas pertahanan negara. Dalam aplikasi praktisnya, pemberdayaan wilayah pertahanan laut dilaksanakan melalui penyiapan berbagai komponen kekuatan maritim nasional, seperti masyarakat maritim, industri dan jasa maritim, serta sarana dan prasarana nasional untuk digunakan bagi kepentingan pertahanan.

Dalam program modernisasi tersebut, TNI AL selalu berupaya memberdayakan industri strategis nasional, industri pertahanan nasional, lembaga-lembaga penelitian dan pengembangan, serta peran akademisi melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerja sama yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kemampuan pertahanan negara.

c. Program Peningkatan Profesionalisme Personel Matra Laut;

TNI AL menyadari bahwa kekuatan utama dari semua program pembangunan kekuatan terletak pada kualitas sumber daya manusia (SDM) yang dimiliki oleh TNI AL. Untuk itu TNI AL berupaya meningkatkan pendidikan dan latihan profesi keangkatan lautan dimulai dari tingkat dasar hingga tingkat lanjut yang selaras dengan teknologi Alutsista, perkembangan Iptek dan kebutuhan organisasi. Selain itu, TNI AL juga mendorong peningkatan ilmu pengetahuan dan ketrampilan SDM TNI AL dengan mengirim personel untuk mengikuti pendidikan pengembangan di universitas baik di dalam negeri maupun luar negeri secara berkala dan berkelanjutan.

d. Program Penyelenggaraan Manajemen dan Operasi Matra Laut.

Untuk meningkatkan kemampuan dalam melindungi kedaulatan wilayah dan sumberdaya nasional, serta menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah Indonesia, TNI AL berupaya meningkatkan *interoperability* diantara kekuatan TNI, serta penguatan dan pengefektifan pertukaran informasi dengan instansi kemaritiman nasional. TNI AL mendorong terciptanya organisasi yang mengelola sistem pengawasan lingkungan maritim dan pertukaran informasi serta koordinasi kelembagaan secara terpadu. TNI AL juga mendorong terbentuknya pola operasi terpadu diantara aparat kemanan laut sehingga lebih efektif dan efisien.

Untuk mencapai tujuan tersebut, TNI AL saat ini melakukan sinergi dengan berbagai instansi penegak hukum di laut dengan melaksanakan penegakan hukum (*law enforcement*) untuk menciptakan ketertiban hukum dan keteraturan di laut (*law and order at the sea*), seperti Polisi Perairan dan Udara, Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Upaya TNI AL tersebut sejalan dengan langkah pemerintah yang pada saat ini telah membentuk dan menguatkan Badan Keamanan Laut (Bakamla), yang merupakan mitra TNI AL dalam menjamin keamanan dan keselamatan di wilayah laut Indonesia. Kerja sama antar instansi pemangku kepentingan (*stake holder*) di laut diharapkan akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

semakin meningkat melalui koordinasi antar Kementerian dan Lembaga, integrasi sistem informasi dan pengawasan maritim, manajemen operasi terpadu, dan penataan berbagai regulasi untuk meningkatkan efektivitas dan menghilangkan tumpang-tindih kegiatan atau kewenangan.

Kesimpulan

Permasalahan, tantangan dan tugas TNI AL ke depan berkaitan erat dengan dinamika perkembangan lingkungan strategis yang semakin kompleks dan sulit diprediksi baik global, regional maupun nasional. Keberlangsungan pembangunan maritim dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai PMD sangat tergantung dari stabilitas keamanan di wilayah perairan yurisdiksi nasional Indonesia dan di kawasan. TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut telah berupaya maksimal meningkatkan kekuatan dan kemampuannya agar dapat melaksanakan tugas dan perannya dalam bidang pertahanan negara di laut serta mendukung kebijakan pemerintah khususnya dalam membangun sektor kemaritiman. Sebagai negara kepulauan dengan posisi yang strategis dan dihadapkan dengan perkembangan lingkungan strategis yang sangat dinamis, maka suatu keharusan bagi kita untuk memiliki Angkatan Laut yang kuat dan modern agar mampu menghadapi setiap ancaman bangsa ke depan yang akan semakin besar, kompleks, dinamis dan multi dimensi.

Dalam mewujudkan visi PMD ini dibutuhkan peran dari seluruh komponen bangsa untuk mewujudkan pertahanan negara yang tangguh dengan mempertimbangkan geopolitik dan geoekonomi negara yang berwawasan kemaritiman, sehingga dibutuhkan suatu perencanaan pembangunan pertahanan negara yang berwawasan maritim. Oleh karena itu, diperlukan suatu perencanaan strategi untuk pembangunan pertahanan maritim negara yang mengkolaborasikan semua potensi kemampuan pertahanan negara. Dalam rangka mewujudkan rencana strategi tersebut dibutuhkan adanya konsistensi pembangunan pertahanan maritim dengan suatu perencanaan yang terintegrasi, terpadu, terorganisasi dan berkesinambungan antar matra TNI, kementerian, maupun dengan lembaga pemerintahan lainnya, serta tetap berpegang pada prinsip-prinsip transparan dan akuntabel melalui pemberdayaan seluruh potensi yang ada secara sinergis dan optimal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Bruce, Anthony, & William Cogar. 1998. *An Encyclopedia of Naval History*. Chicago, USA: Fitzroy Dearborn Publisher.

Booth, Ken. *1977. Navies and Foreign Policy.* London: Croom Helm.

British Ministry of Defence. 2004. *British Maritim Doctrin*, BR 1806. Third edition. London: The Stationery Office.

Cipto, Bambang. 2007. *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Diana, Ariesta. 2015. "Bangkitkan Industri Maritim dengan Tol Laut", dalam Indroyono Soesilo. 2015. *Iptek Pertahanan Penopang Indonesia PMD*. Bogor: Sains Press.

Kanter, Rosabeth Moss. 2002. *World Class-Thriving Locally in the Global Economy*. Pennsylvania, Philadelphia: Simon & Schuster.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2014. *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. *Rancangan Awal, RPJMN 2015-2019*, Buku II Agenda Pembangunan Bidang, Bab 6. Jakarta: Bappenas.

Mahan, Alfred Thayer. 1890. *The Influence of Sea Power Upon History*: 1660-1783, (US: Little, Brown and Co.

Marsetio. 2014. *TNI AL Berkelas Dunia: Paradigma Baru*. Jakarta: Markas Besar TNI AL.

----------, 2014. *Paradigma Baru TNI AL Kelas Dunia*, *The Indonesian Navy's New Paradigm as a World Class Navy*. Jakarta: Edisi Khusus Internal TNI AL.

Till, Geoffrey. 2009. *Seapower*, *A Guide for the Twenty-First Century*', *Second Edition.* London: Frank Cass Publishers.

Jurnal

Annawitt, Philipp. 2010. "Global Security and Regional Responses: Conflict Management in a Fractured World". *Geneva Papers.*

Hansen, Stig Jarle. 2012."Debunking The Piracy Mythhow Illegal Fishing Really Interacts with Piracy In East Africa". *The Rusi Jurnal.*

Website

Dahuri, Rochmin, "Indonesia Raksasa Maritim: Masih Tertidur Lelap", dalam http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8386/Indonesia.Raksasa.Maritim:.Masih.Tertidur.Lelap, 3 Juni 2014, diunduh pada 25 Juni 2015.

Defense Security Service (United States Department of Defense), "Special Focus Area: Marine Sensors, Targeting U.S. Technologies: A Trend Analysis of Reporting from Defense Industry, 2010", dalam http://nsarchive.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB424/docs/Cyber-043.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

Emmers, Ralf, "The US Rebalancing Strategy: Impact on the South China Sea", National Security College, Australian National University, dalam http://nsc.anu.edu.au/documents/occasional-5-brief-8.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

Easton, Ian, "China's Military Strategy In The Asia-Pacific: Implications For Regional Stability", *Project 2049 Institute,* 2013, dalam http :// www. project2049.net /documents/ China_Military_Strategy _Easton.pdf, diunduh pada 26 Juni 2015.

"Isu Keamanan Maritim Regional", *Tabloid Diplomasi,* Edisi 4 Tahun I, September 2010, dalam http://www.tabloiddiplomasi.org/pdf/2010/Suplemen%20September%202010.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

Jane's Defence Weekly Online, "China Commissions First Aircraft Carrier", dalam http://www.janes-defence-weekly.com, 25 September 2012, diunduh pada 27 Juni 2015.

Jane's Defence Weekly Online, "Chinese Frigates Locked Onto Japanese JMSDF ship, Helicopter in Disputed Waters", dalam http://www.janes-defence-weekly.com, 6 February 2013, diunduh pada 27 Juni 2015.

Kemensesneg RI, *Visi, Misi dan Strategi*, dalam http://www.indonesia.go.id/in/sekilas indonesia/visi-misi-dan-strategi, diunduh pada 25 Juni 2015.

"PMD dan Peran Indonesia di Internasional", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2014/12/ poros –maritim –dunia -dan-peran –indonesia -di-internasional, 26 Desember 2014, diunduh pada 19 Mei 2015.

Strategi Maritim Amerika Serikat, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower", 2015, dalam http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

Shondakh, Bernard Kent, "Mantan Kasal: Kurang Paham Konsep Poros Maritim Pemerintah", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2015/03/mantan-kasal-kurang-paham-konsep-poros-maritim-pemerintah/, 20 Maret 2015, diunduh pada 16 Mei 2015.

http://www.apec.org, diunduh pada 26 Juni 2015.

http://www.asean-cn.org/default.aspx, diunduh pada 26 Juni 2015.

http://www.mofa.go.jp/policy/economy/fta/indonesia.html, diunduh pada 26 Juni 2015.

http://www.asean.org/communities/asean-economic-community, diunduh pada 26 Juni 2015.

Lain-lain

Akimoto, Kazumine. 2001. "The Current State of Maritime Security-Structural Weaknesses and Threats in the Sea Lanes". Makalah yang dipaparkan dalam acara *Maritime Security in Southeast Asia and Southwest Asia*, Tokyo.

Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 (UNCLOS 1982), Pasal 46.

Makalah Kepala Staf TNI AL: Langkah-Langkah Strategis TNI AL Dalam Mendukung PMD. 2015.

Mabes TNI AL. 2015. Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor Kep/682/III/2015, Tanggal 9 Maret 2015 Tentang Kebijakan Perencanaan TNI AL Tahun 2016.

Salinan naskah terjemahan pidato Presiden Republik Indonesia pada *9th East Asia Summit*, Plenary Seasons, Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENGARUH *INDIAN OCEAN DIPOLE MODE (IODM)* TERHADAP INTENSITAS HUJAN DI BENUA MARITIM INDONESIA (BMI) BARAT

I Made Kertayasa[1], I Ketut Sukarasa[1], IGA Widagda[1], I Gede Hendrawan[1]

[1]*Jurusan Fisika, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Universitas Udayana, Kampus Bukit Jimbaran, Badung, Bali Indonesia 80361.*
Email : sukarasa@unud.ac.id

Abstrak

Telah dilakukan penelitian terhadap hubungan IODM dengan intensitas hujan BMI Barat dengan menggunakan transformasi Fourier dan transformasi Wavelet. IODM dapat diidentifikasi dengan Dipole Mode Index (DMI). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data suhu permukaan laut (SPL) dari satelit Moderate Resolution Imaging Spectroradiometer (MODIS) dan data intensitas hujan dari satelit Tropical Rainfall Measuring Mission (TRMM). Hasil transformasi Fourier menunjukan periode maksimal dari DMI (53,5 bulan) dan periode maksimal dari intensitas hujan BMI Barat (12 bulan). Berdasarkan hasil transformasi Fourier dilakukan filtrasi data 12 bulan, setelah itu diperoleh korelasi antara DMI dengan intensitas hujan BMI Barat yaitu sebesar -0,83 yang berarti DMI dan intensitas hujan BMI Barat memiliki korelasi negatif yang sangat kuat. Sedangkan hasil transformasi wavelet berupa power spectrum (PS) dari DMI dan intensitas hujan BMI Barat yang selanjutnya dikorelasikan dan diperoleh korelasi PS positif yang signifikan pada periode 1,5 – 1,7 tahun, 2,4 – 2,8 tahun, dan 3,2 -4,2 tahun sedangkan korelasi PS negatif yang signifikan pada periode 3 tahun dan 4,2 – 4,4 tahun.

Kata kunci : IODM, intensitas hujan, BMI Barat, Transformasi Fourier, Transformasi Wavelet.

Abstract

The relation of IODM with rainfall intensity of west BMI have been investigated with Fourier transform and Wavelet transform. IODM can be identified with Dipole Mode Index (DMI). This experiment used Sea Surface Temperature (SST) data from satellite Moderate Resolution Imaging Spectroradiometer (MODIS) and rainfall intensity data from satellite Tropical Rainfall Measuring Mission (TRMM). The result of Fourier transform show that the maximum period of DMI (53,5 months) and maximum period of rainfall intensity of west BMI (12 months). From that result the data is filtered 12 months and obtained correlation -0.83, that correlation mean DMI and rainfall intensity of west BMI have strong negative correlation. The result of Wavelet transform are power spectrum of DMI and rainfall intensity of west BMI. That power spectrums have been correlated, and got positive significant power spectrum correlation at period 1.5 – 1.7 year, 2.4 – 2.8 year, and 3.2 – 4.2 year and negative significant power spectrum correlation at period 3 year and 4.2 – 4.4 year.

***Key words** : IODM, Rainfall Intensity, West BMI, Fourier Transform, Wavelet Transform*

I. PENDAHULUAN

Wilayah Indonesia dikenal dalam terminologi ilmu atmosfer dengan nama Benua Maritim (*the Maritime Continent*) yang menunjukan bahwa wilayah Indonesia mirip seperti benua dan didominasi oleh laut, serta dibatasi oleh dua samudra (Hindia dan Pasifik) dan dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia[1].Keberadaan kedua samudra ini merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi musim di Indonesia maupun disekitarnya. Salah satu faktor yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mempengaruhi musim yang terjadi di Samudra Pasifik dikenal dengan *El Nino Suothern Oscillation (ENSO),* sedangkan yang terjadi di Samudra Hindia dikenal dengan *Indian Ocean Dipole Mode (IODM)*[2]. El Niño dan La Niña adalah fenomena anomali panas/dingin Samudera Pasifik Ekuatorial Tengah dan Timur, sedangkan *IODM* adalah beda anomali suhu permukaan laut Pantai Timur Afrika dan Pantai Barat Sumatera[3]. Dari penelitian *IODM* yang dilakukan [1] [3][4] terlihat bahwa fenomena *IODM* merupakan fenomena interanual dan non stasioner

Hasil kajian yang dilakukan[4] menunjukkan adanya hubungan antara fenomena *IODM* dengan curah hujan yang terjadi di wilayah Sumatera bagian Selatan. Selain itu, Hermawan[5] juga telah mengkaji adanya pengaruh *IODM* terhadap curah hujan di BMI (Benua Maritim Indonesia) dan dampak *IODM* terhadap angin zonal dan curah hujan di Sumatera Barat. Letak dari Sumatra yang berada di wilayah BMI Barat menimbulkan ide untuk mencari hubungan antara *IODM* dengan intensitas hujan di BMI Barat (6 LU – 11 LS dan 95 BT – 110 BT) dengan berbasis wavelet (karena *IODM* merupakan fenomena yang non stasioner).

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. *Indian Ocean Dipole Mode*

Interaksi yang cukup kuat antara atmosfer dan lautan di wilayah Samudera Hindia menghasilkan fenomena *DipoleMode* yang merupakan gejala ataupun tanda-tanda naiknya suhu permukaan laut secara tidak normal di Samudra Hindia bagian selatan India yang diiringi dengan menurunnya suhu permukaan laut tidak normal di perairan Indonesia, tepatnya di sekitar wilayah Barat Sumatera[4]. Saji[2] menyatakan bahwa fenomena *IODM* dapat diidentifikasi dengan menggunakan *Dipole Mode Index (DMI).* Indeks ini menggambarkan perbedaan anomali suhu permukaan laut antara perairan barat Samudra Hindia (50^0BT – 70^0BT , 10^0LS - 10^0LU) dan perairan timur Samudra Hindia (90^0BT – 110^0BT, 10^0LS – 0^0LU). Nilai *DMI* yang ekstrim positif atau ekstrim negatif merupakan indikasi terjadinya fenomena *IODM.*

2.2. Transformasi Wavelet dan Transformasi Fourier

Wavelet merupakan suatu fungsi yang digunakan untuk melokalisasi suatu fungsi dalam ruang dan skala. Dalam penelitian ini digunakan Wavelet Morlet sebagai *mother wavelet*. Berikut ini merupakan Wavelet Morlet[6]:

$$\Psi_0(\eta) = \pi^{1/4} e^{i\omega_0\eta} e^{-\eta^2/2} \qquad (2.1)$$

Dimana Ψ_0 merupakan frekuensi nondimensional. Persamaan di atas merupakan fungsi Wavelet dasar, dimana diperlukan suatu cara untuk mengubah ukuran (skala) dan pergeseranya agar sesuai sepanjang waktu. Hal ini dikenal dengan *scaled wavelet,* yang didefinisikan oleh :

$$\Psi\left[\frac{(n'-n)\delta t}{s}\right] = \left(\frac{\delta t}{s}\right)^{1/2} \Psi_0\left[\frac{(n'-n)\delta t}{s}\right] \qquad (2.2)$$

Dimana s merupakan parameter dilatasi yang digunakan untuk mengubah skala, dan n merupakan parameter translasi yang digunakan untuk penggeseran dalam waktu. Factor $s^{-1/2}$ merupakan sebuah normalisasi untuk menjaga energi total dari dari *scaled wavelet* konstan.

Transformasi wavelet kontinyu dari rangkaian diskrit $x_n$merupakan konvolusi dari $x_n$dengan fungsi wavelet yang diskalakan dan ditranslasikan dari Ψ_0 [6]:

$$W_n(s) = \sum_{n'=0}^{N-1} x_{n'} \Psi^* \left[\frac{(n'-n)\delta t}{s}\right] \qquad (2.3)$$

Dimana (*) menunjukan konjugate kompleks.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berikut ini merupakan *Dicrete Fourier Transform* (DFT) dari $x_n$adalah;

$$\hat{x}_k = \frac{1}{N}\sum_{k=0}^{N-1} x_n e^{-\frac{2\pi i k n}{N}} \qquad (2.4)$$

Dimana k= 0…N-1 merupakan indeks frekuensi. Transformasi Fourier di atas berfungsi untuk mentransformasi sinyal yang berdomain waktu menjadi berdomain frekuensi dan dapat dilihat periode perulangan dari sinyal yang ditransformasi.

Sangat dimungkinkan untuk menghitung transformasi wavelet menggunakan persamaan (2.3) akan tetapi akan menjadi lebih sederhana dan mudah jika dilakukan penghitungan transformasi wavelet dalam ruang fourier. Dalam limit kontinyu, transformasi Fourier dari *t s*) diberikan oleh $\widehat{\Psi}(s\square)$. Dengan teorema konvolusi, transformasi wavelet merupakan inverse tranformasi Fourier dari produk[6]:

$$W_n(s) = \sum_{k=0}^{N-1} \hat{x}_k \widehat{\Psi}^*(s\omega_k)\, e^{i\omega_k n\delta t} \qquad (2.5)$$

Dari persamaan di atas dapat diperoleh power spectrum wavelet yaitu $|W_n(s)|^2$.

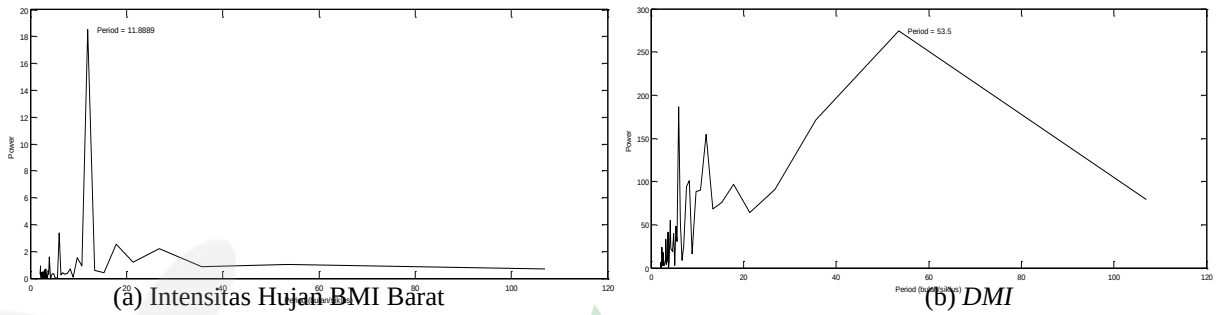
III. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini digunakan data dari SPL dari satelit MODIS dan data intensitas hujan dari satelit TRMM. Data SPL digunakan untuk mencari nilai DMI sedangkan data intensitas hujan digunakan untuk memperlihatkan intensitas hujan di BMI Barat. Data DMI dan intensitas hujan BMI Barat selanjutnya ditransformasi Fourier dan diperoleh periode perulangan kedua variabel. Setelah itu dilakukan transformasi Wavelet terhadap kedua variabel, sehingga diperoleh PS nya. Dari kedua PS tersebut dicarilah korelasinya.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Transformasi Fourrier

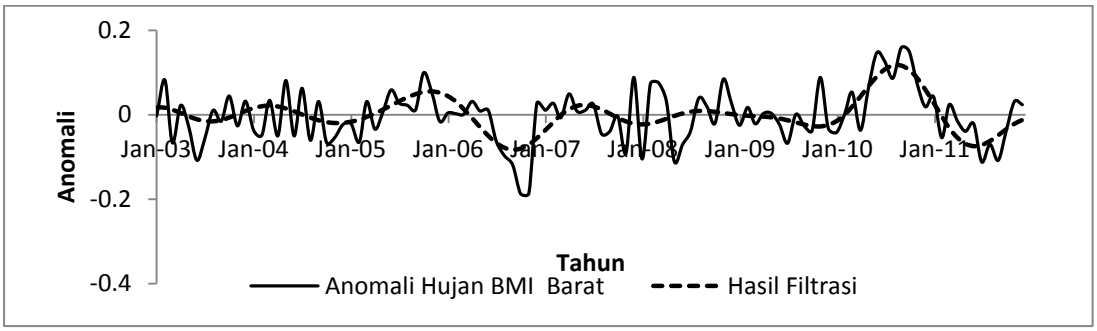
Dari data variabilitas intensitas hujan BMI dan *DMI* dilakukan transformasi Fourier untuk melihat periode perulangannya. Gambar 4.1 dan Gambar 4.2. merupakan hasil tranformasi Fourier dari setiap variabel. Dari transformasi Fourier tersebut terlihat bahwa intensitas hujan BMI Barat memiliki periode maksimum 12 bulan, hal ini menunjukan periode perulangan hujan BMI Barat adalah 12 bulanan. Sedangkan periode maksimum dari *DMI* adalah 53,5 bulan (di atas satu tahun), sehingga untuk memperoleh korelasi yang lebih baik dengan *DMI* dan menghilangkan pengaruh musimannya dilakukanlah filtrasi data 12 bulan. Berikut ini hasil filtrasi data dari intensitas hujan BMI Barat dan *DMI*



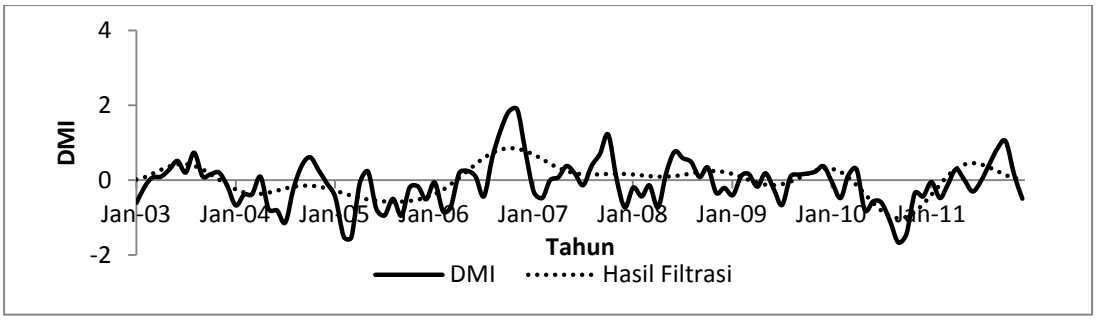
(a) Intensitas Hujan BMI Barat (b) *DMI*

Gambar 4.1. Transformasi Fourier (a) Intensitas Hujan BMI dan (b) *DMI*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



(a) Intensitas Hujan BMI Barat



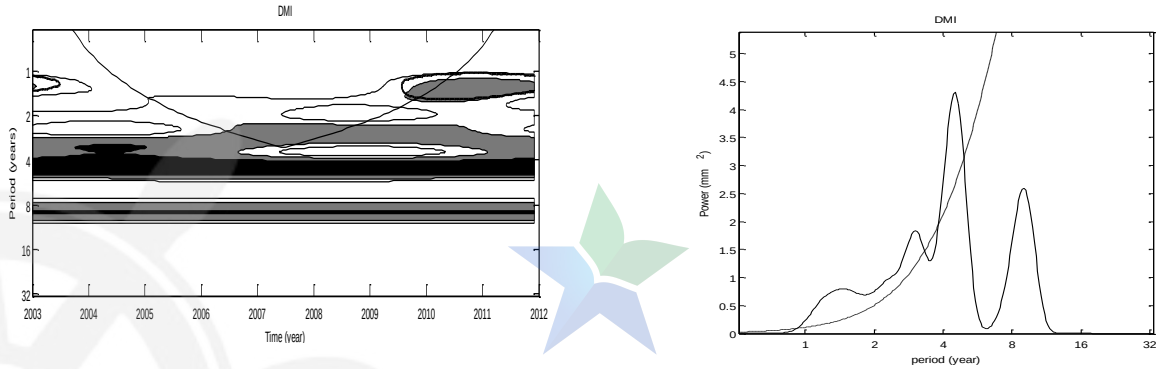
(b) *DMI*

Gambar 4.2. Hasil Filtrasi Data (a) Intensitas Hujan BMIdan (b) *DMI*

Setelah kedua data difiltrasi, dicarilah korelasi antara kedua variabel tersebut, diperolehlah koefisien korelasi sebesar -0,83 dari kedua variabel. Hal tersebut menunjukan intensitas hujan BMI Barat dan *IODM* memiliki korelasi negatif (berlawanan) yang sangat tinggi, dimana saat terjadi fenomena *IODM (+),* maka intensitas hujan di BMI Barat akan lebih rendah dari rata-rata dan saat terjadi fenomena *IODM (-),* maka intensitas hujan di BMI Barta akan lebih tinggi dari rata-ratanya.

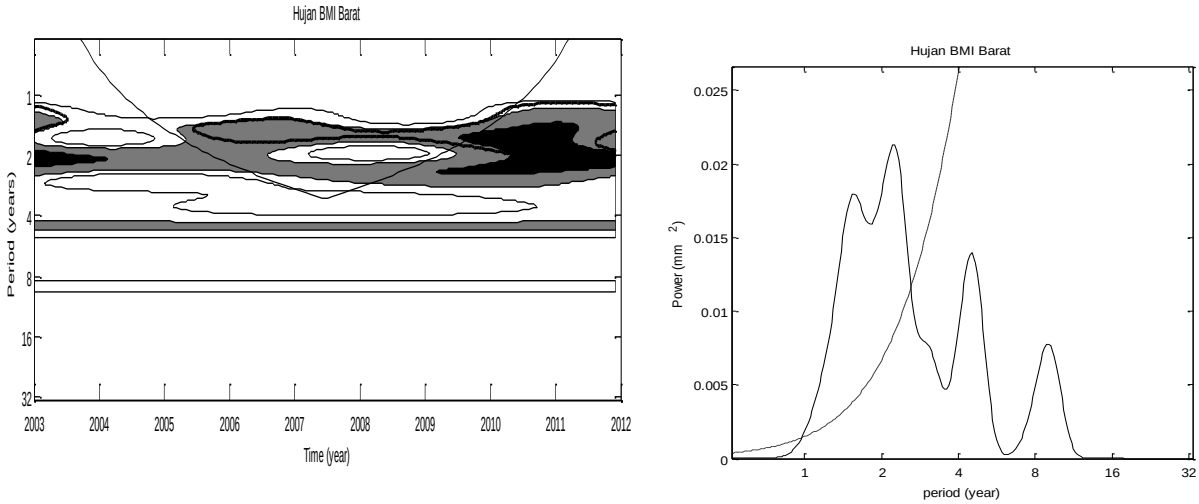
3.2. Transformasi Wavelet

Data yang telah difiltrasi selanjutnya ditransformasi wavelet agar dapat dilihat *power spectrum (PS),* skala, dan waktu terjadinya fenomena *IODM* dan intensitas hujan BMI Barat. Gambar garis melengkung menunjukan *Cone Of Influence (COI),* sedangkan *PS* yang dibatasi oleh garis yang agak tebal merupakan *PS* yang berada di atas 95% *confidence level*. Gambar 4.3 – 4.5 merupakan hasil transformasi wavelet kedua variabel

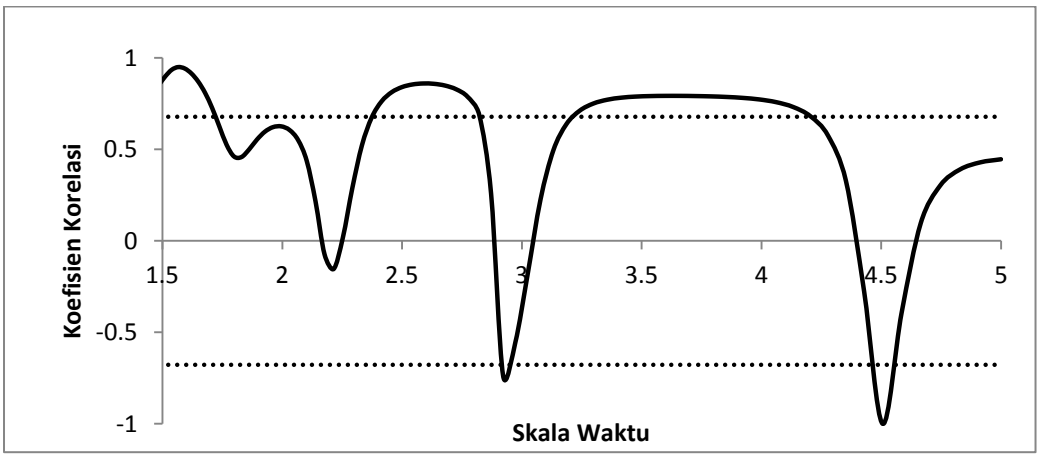


Gambar 4.3. Hasil Tarnsformasi Wavelet *DMI* Beserta *Global Power Spectrum* nya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 4.4. Hasil Tarnsformasi Wavelet Intensitas Hujan BMI Barat Beserta *Global Power Spectrum*-nya



Gambar 4.5. Korelasi *PS* intensitas Hujan BMI Barat dengan *PS DMI*

Dari *PS DMI* pada pertengahan 2009 hingga 2011, varian 1 sampai 2 tahunan yang secara signifikan berada di atas 95% confidence, sedangkan hampir keseluruhan (2003 hingga 2011) berada pada varian 3 sampai 5 tahunan yang berada di atas 95% confidence level. Hal ini sama dengan yang terlihat dari grafik *PS DMI* dimana periode 1 sampai 2 tahunan berada di atas 95% confidence namun power nya tidak setinggi periode empat tahunan.

Pada PS hujan BMI barat, pada tahun 2003 hingga 2004 terjadi varian periode 1 sampai 2 tahun yang berada di atas 95% confidence dan pada 2009 hingga 2011 terjadi varian periode 2 sampai 3 tahunan yang berada di atas 95% confidence level.

Dari transformasi wavelet di atas dicarilah korelasi antara kedua *PS*. Hasil Korelasi *PS DMI* dan intensitas hujan BMI Barat dapat dilihat pada gambar 3.5. Garis putus-putus menunjukan garis 95% confidence level, dimana korelasi yang melewati garis tersebut merupakan korelasi yang signifikan. Dari gambar 3.5 diketahui bahwa korelasi PS positif yang signifikan antara *DMI* dan intensitas hujan BMI Barat adalah pada periode 1,5 – 1,7 tahun, 2,4 – 2,8 tahun, dan 3,2 -4,2 tahun sedangkan korelasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PS negatif yang signifikan antara *DMI* dan intensitas hujan BMI Barat adalah pada periode 3 tahun dan 4,2 – 4,4 tahun.

V.KESIMPULAN

5.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian terhadap *IODM* dan intensitas huajan BMI Barat diperoleh bahwa *IODM* dan intensitas hujan BMI Barat memiliki korelasi yang negatif dan sangat kuat yaitu -0,83, hal ini menunjukan saat terjadi fenomena *IODM (+)* maka di daerah BMI Barat akan terjadi anomali intensitas hujan negatif (di bawah rata-rata) dan saat terjadi fenomena *IODM (-)* maka di daerah BMI Barat akan terjadi intensitas hujan yang berlebih (di atas rata-rata). Sedangkan dari korelasi PS *DMI* dan intensitas hujan BMI Barat diperolehlah korelasi PS positif yang signifikan antara *DMI* dan intensitas hujan BMI Barat adalah pada periode 1,5 – 1,7 tahun, 2,4 – 2,8 tahun, dan 3,2 -4,2 tahun sedangkan korelasi PS negatif yang signifikan antara *DMI* dan intensitas hujan BMI Barat adalah pada periode 3 tahun dan 4,2 – 4,4 tahun.

5.2. Saran

Penelitian hubungan *DMI* dengan intensitas hujan BMI Barat ini masih terdapat beberapa kekurangan. Untuk menyempurnakannya, disarankan agar menggunakan data dengan jangka waktu yang lebih panjang agar diperoleh hasil yang lebih maksimal. Selain itu, dari penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan untuk membuat suatu prediksi, baik untuk memprediksi *DMI* maupun intensitas hujan.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Woro, Sri, 2008, Analisis Dinamika Atmosfer di Bagian Utara Ekuator Sumatera pada Saat Peristiwa El-Nino dan Dipole Mode Positif Terjadi Bersamaan, *Jurnal Dirgantara* Vol. 5No.2.

[2] Saji, N.H., B.N. Goswami, P.N. Vinaya-chandran dan T. Yamagata, 1999, A Dipole Mode in The Tropical Indian Ocean. *Nature*, 401: 360 - 363

[3] S.A. Rao, S.K. Behera, Y. Masumoto, T. Yamagata, 2002, Interannual Subsurface Variability in the Tropical Indian Ocean with Special Emphasis on the Indian Ocean Dipole, *Deep-Sea Res. II*, 49, 1549-1572

[4] Saji, N.H. dan T. Yamagata, 2003, Possible Impacts of Indian Ocean Dipole Mode Events on Global Climate, *Clim. Res*. 25: 151 – 169.

[5] Hermawan E, 2007, Analisis Hubungan Antara Propagasi dan Struktur Vertikal MJO Dengan Perilaku Curah Hujan yang Terjadi di atas Kototahang dan Kawasan Sekitarnya Berbasis Analisis Data, EAR, BLR, Radiosonde dan NCEP/NCAR Re-analysis, *LAPAN*

[6] Torren C, dan Gilbert P. Compo, 1998, A Practical Guide to Wavelet Analysis, *Bulletin of American Meteorological Soc.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENGARUH PERUBAHAN SUHU PERMUKAAN LAUT TERHADAP CURAH HUJAN BENUA MARITIM INDONESIA PADA SEPTEMBER 2006

SEA SURFACE TEMPERATURE EFFECT TO INDONESIAN MARITIME CONTINENT RAINFALL ON SEPTEMBER 2006

Danang Eko Nuryanto*, Imelda Ummiyatul Badriyah
Pusat Penelitian dan Pengembangan, BMKG, Jl Angkasa I No 2 Kemayoran
Jakarta Pusat 10720 Indonesia
**E-mail*: danang.eko@bmkg.go.id

Naskah masuk: 10 April 2014; Naskah diperbaiki: 17 Nopember 2014; Naskah diterima: 15 Desember 2014

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk investigasi pengaruh perubahan Suhu Permukaan Laut (SPL) terhadap curah hujan di atas wilayah Benua Maritim Indonesia (BMI). Hal ini dilakukan mengingat wilayah BMI terdiri dari pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut, di antaranya ada dua lautan besar yaitu Samudra Hindia dan Samudera Pasifik. Penelitian ini dilakukan dengan melakukan pemodelan iklim menggunakan model Regional Climate Model versi 4 (RegCM4). Model RegCM4 merupakan salah satu model iklim yang awalnya dikembangkan di National Center for Atmospheric Research (NCAR) dan banyak diterapkan untuk kajian studi regional iklim dan prakiraan musim diseluruh dunia. Skenario model yang digunakan untuk mengetahui interaksi darat-laut-atmosfer yang terjadi di BMI dengan cara salah satunya untuk mengetahui pengaruh SPL terhadap curah hujan. Skenario SPL tersebut dibagi menjadi penambahan SPL 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C dan pengurangan 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C. Dalam penelitian ini disimulasikan selama satu bulan yaitu tanggal 1 – 30 September 2006. Hasilnya menunjukkan bahwa dominasi pengaruh perubahan SPL terhadap curah hujan BMI di darat lebih tinggi daripada di laut. Hal ini mengindikasikan bahwa pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut.

Kata kunci: Benua Maritim Indonesia, RegCM4, suhu permukaan laut, curah hujan

ABSTRACT

The aim of this study was to investigate the effect of changes in Sea Surface Temperature (SST) of the rainfall over the Indonesian Maritime Continent (IMC) region. This is done because of IMC region consists of many islands surrounded by the sea, of which there are two major oceans, namely Indian Ocean and the Pacific Ocean. This study was conducted by using a model of Regional Climate Model version 4 (RegCM4). The RegCM4 model is one of climate models that were originally developed by the National Center for Atmospheric Research (NCAR) and widely applied to study regional climate studies and forecasts of season around the world. The model scenario is used to determine interaction of land-ocean-atmosphere that occurs in IMC with one way to determine the effect of SST on rainfall. The scenario is divided into increasing 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C and reducing 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C of SST. The simulation in this study was using one month period data, from 1 to 30 September 2006. The results show that the dominance affects of SST changes to IMC rainfall is higher on land than at sea. This indicates that the influence of the SST to rainfall is strengthened on land than at sea.

***Keyword**: Indonesia Maritime Continent, RegCM4, sea surface temperature, rainfall*

1. Pendahuluan

Atmosfer di atas Benua Maritim Indonesia (BMI) memiliki dinamika dengan tingkat nonlinearitas yang sangat tinggi sebagai akibat dari sangat beragamnya topografi, vegetasi, serta pengaruh *monsoon* dan interaksi laut-atmosfer di Samudra Pasifik dan Samudra Hindia di samping interaksi darat - atmosfer - laut di BMI sendiri. Eksperimen-eksperiman awal penerapan sejumlah model numerik iklim di BMI, baik yang berbasis model sirkulasi global (*Global Climate Model*/GCM) maupun model iklim regional (*Regional Climate Model*/RCM, *Local Area Model*/LAM, *Regional Model*/REMO) telah dilakukan [1,2,3,4,5].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam hal ini kompleksitas proses-proses fisis dan dinamis yang terjadi di BMI menjadi menarik untuk dijadikan bahan kajian yang digambarkan dalam suatu model iklim. Karena pemahaman tentang kondisi fisis dan dinamis ini sangat penting guna menjelaskan konsep-konsep fisika dan dinamis yang terjadi BMI. Berbagai penelitian telah dilakukan untuk mengkaji bagaimana suatu sistem iklim saling berinteraksi membentuk pola iklim di lokasi tertentu. Salah satu alat yang paling memungkinkan adalah dengan menggunakan model iklim.

Yamamoto dan Hirose [6] telah menggunakan data asimilasi Suhu Permukaan Laut (SPL) resolusi tinggi dengan *Ocean General Circulation Model* (OGCM) untuk mensimulasikan pertumbuhan angin siklon melewati Laut Jepang. Menurutnya bahwa perbedaan antara SPL asimilasi dan interpolasi tidak bisa diabaikan dalam simulasi karena pengaruhnya signifikan dalam cyclogenesis. Berdasarkan simulasi komparatif menggunakan SPL asimilasi dan interpolasi, selanjutnya Yamamoto dan Hirose [7] menunjukkan bahwa simulasi *cold-air outbreak* meningkat dengan menggunakan SPL asimilasi resolusi tinggi.

Dalam hal ini model *Regional Climate Model* versi 4 (RegCM4) memiliki banyak pilihan yang memungkinkan perhitungan temperatur permukaan laut sebagai variabel analisa mengikuti skema Zeng [8]. Hal ini mengikuti tampilan realistis dari temperatur permukaan laut harian, berdasar flux permukaan pada interaksi udara-laut. Skema didasarkan pada model dua lapis yang meliputi lapis panas/dingin seperti dijelaskan oleh Fairall et al [9]. Temperatur pada kedua lapisan dihitung menggunakan persamaan transfer panas satu dimensi dan kondisi batas ditentukan oleh flux permukaan hingga atmosfer (laten, sensibel, dan radiatif) dan ketinggian temperatur permukaan pada 3 m diambil dari penjelasan tentang SPL [8].

Dengan demikian karena pentingnya peranan SPL dalam dinamika atmosfer tersebut, maka perlu dilakukan studi pengaruh SPL terhadap aktivitas atmosfer tersebut. Sedangkan penelitian tentang SPL di BMI masih sedikit. Tujuan penulisan paper ini adalah untuk investigasi pengaruh SPL terhadap curah hujan di atas BMI.

2. Metode Penelitian

Model RegCM4 merupakan salah satu model iklim yang awalnya dikembangkan di *National Center for Atmospheric Research* (NCAR) dan banyak diterapkan untuk kajian studi dari regional iklim dan prakiraan musim diseluruh dunia. RegCM tersedia di jaringan internet dengan alamat, . Generasi pertama dari NCAR RegCM telah dibangun di NCAR-*Pennsylvania State University* (PSU) *Mesoscale Model version 4* (MM4) pada akhir 1980-an [10]. Komponen dinamis yang terdapat didalam model RegCM berasal dari MM4, yang mana adalah hasil dari kompres file, terbatas dari perbedaan model dengan keseimbangan hidrostatis dan koordinat vertikal.

Kemudian, dari penggunaan split integrasi waktu eksplisit skema ini ditambahkan algoritma untuk mengurangi difusi horizontal model dengan adanya kecuraman gradien topografi. Sebagai suatu hasilnya, inti dinamis dari RegCM adalah serupa dengan versi hidrostatik dari *Mesoscale Model version 5* (MM5) [11].

Sistem pemodelan RegCM memiliki 4 komponen: Terrain, *Initial Condition Boundary Condition* (ICBC), RegCM, dan *Postprosessor*. Selain itu juga melibatkan variabel *terrestrial* (meliputi ketinggian, penggunaan lahan, dan SPL) dan data meteorologi isobarik tiga dimensi terinterpolasi secara horisontal dari lintang-bujur dengan domain resolusi yang tinggi baik dari proyeksi rotasi *Mercator*, *Conformal Lambert*, atau proyeksi *Polar Stereografis*. Interpolasi vertikal dari level tekanan sampai sistem koordinat σ dari RegCM juga ditunjukkan. Permukaan σ yang dekat dengan permukaan tanah secara dekat mengikuti pola *terrain*, dan permukaan σ yang lebih tinggi tingkatannya cenderung mendekati permukaan isobarik (Gambar 1).

Di sisi lain model RegCM4 menggunakan skema radiasi NCAR CCM3 seperti yang dijelaskan oleh Kiehl [11]. Secara singkat, komponen matahari, yang menghitung efek O_3, H_2O, CO_2 dan O_2 sesuai dengan aproksimasi δ-Eddington [12]. Skema ini memasukan 18 interval spektal dari 0.2 sampai 5 μm. Parameterisasi penghamburan dan absorpsi awan mengikuti skema Slingo [13], dimana sifat-sifat optic droplet awan (peluruhan kedalaman optik, penghamburan *single albedo*, dan parameter asimetri) yang diekpresikan dalam *Liquid Water Content* (LWC) awan dan radius efektif *droplet*. Ketika awan cumulus terbentuk, fraksi tutupan awan yang berbentuk *grid point* merupakan total tutupan untuk memperluas tingkat awan dasar menjadi level awan puncak (dihitung berdasarkan *random overlap*) yang merupakan fungsi spasi horizontal *grid point*. Ketebalan lapisan awan diasumsikan sama dengan lapisan model, perbedaan kandungan air khususnya untuk awan menengah dan rendah [14].

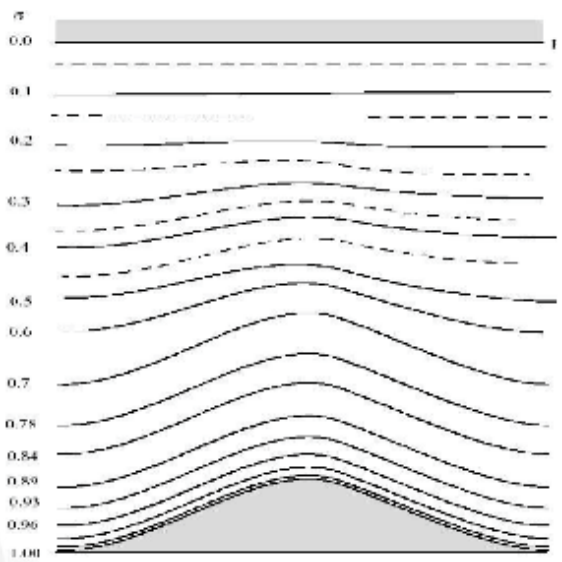
Sumber data yang digunakan meliputi: data global *land cover* dari *the Global Land Cover Characteristics the Biosphere Atmosphere Transfer Scheme* (GLCC BATS) dengan resolusi 10 menit, topografi dari *Global TOPOgraphy data* (GTOPO)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan resolusi 10 menit, *Sea Surface Temperature* (SST) dengan nama file sst.wkmaen.1990-now dan data *initial & lateral boundary condition* dari NCEP / NCAR *Reanalysis Project* 2 (NNRP2) dengan resolusi 2.5° x 2.5°. Dalam penelitian ini disimulasikan selama satu bulan yaitu tanggal 1 – 30 September 2006. Pemilihan bulan September dilakukan untuk menghindari adanya curah hujan yang terlalu tinggi pada musim hujan. Sehingga simulasi yang dilakukan pada bulan September adalah bulan dimana sebagian besar wilayah Indonesia musim kemarau.

Sedangkan parameterisasi *flux* lautan BATS menggunakan standar hubungan kesamaan Monin-Obukhov untuk menghitung *flux* tanpa perlakuan khusus terhadap konvektif dan pada kondisi stabil. Sebagai tambahan, panjang kekasaran diatur konstan, misalnya bukan fungsi dari angin dan stabilitas [14].

Selanjutnya data global tersebut diolah menjadi data yang hanya mencakup lokasi Indonesia. Data *land cover* tersebut yang merupakan data tutupan lahan yang terbagi menjadi 20 kelas vegetasi seperti yang ditunjukkan Tabel 1. Sedangkan diagram alir proses kerja model RegCM4 dapat diperhatikan pada Gambar 2, dimana mendeskripsikan mulai dari input model sampai keluaran model. Keluaran model selanjutnya diolah dengan software GrADS sehingga dapat dianalisis dengan baik.

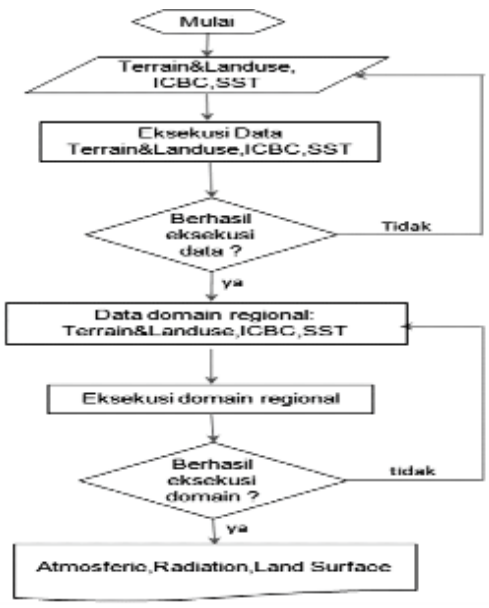


Gambar 1. Skema representasi dari struktur vertikal model. Contoh diatas adalah untuk 16 lapisan. Garis putus-putus menggambarkan tingkatan setengah sigma, garis penuh menggambarkan sigma penuh. (Sumber: Elguindi, et. al., 2010) [14]

Tabel 1. Tutupan lahan/kelas vegetasi (Sumber: Elguindi, et. al., 2010) [13].

Kelas	Vegetasi
1	Crop/mixed farming
2	Short grass
3	Evergreen needleleaf tree
4	Deciduous needleleaf tree
5	Deciduous broadleaf tree
6	Evergreen broadleaf tree
7	Tall grass
8	Desert
9	Tundra
10	Irrigated Crop
11	Semi-desert
12	Ice cap/glacier
13	Bog or marsh
14	Inland water
15	Ocean
16	Evergreen shurb
17	Deciduous shrub
18	Mixed Woodland
19	Forest/Field mosaic
20	Water and Land mixture

Skenario model yang digunakan untuk mengetahui interaksi darat-laut-atmosfer yang terjadi di BMI dengan cara salah satunya mengetahui pengaruh SPL terhadap curah hujan. Skenario SPL tersebut dibagi menjadi penambahan SPL 1 °C – 2 °C dan pengurangan 1 °C – 2 °C. Selanjutnya dari masing-masing skenario akan dihasilkan empat rata-rata curah hujan selama September 2006 dan kemudian dibandingkan dengan keluaran model yang tidak mengalami modifikasi dari bulan dan tahun yang sama. Sehingga akan diketahui pada masing-masing skenario tersebut bagaimana pengaruh SPL terhadap curah hujan.



Gambar 2. Diagram alir proses kerja model RegCM4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Hasil dan Pembahasan

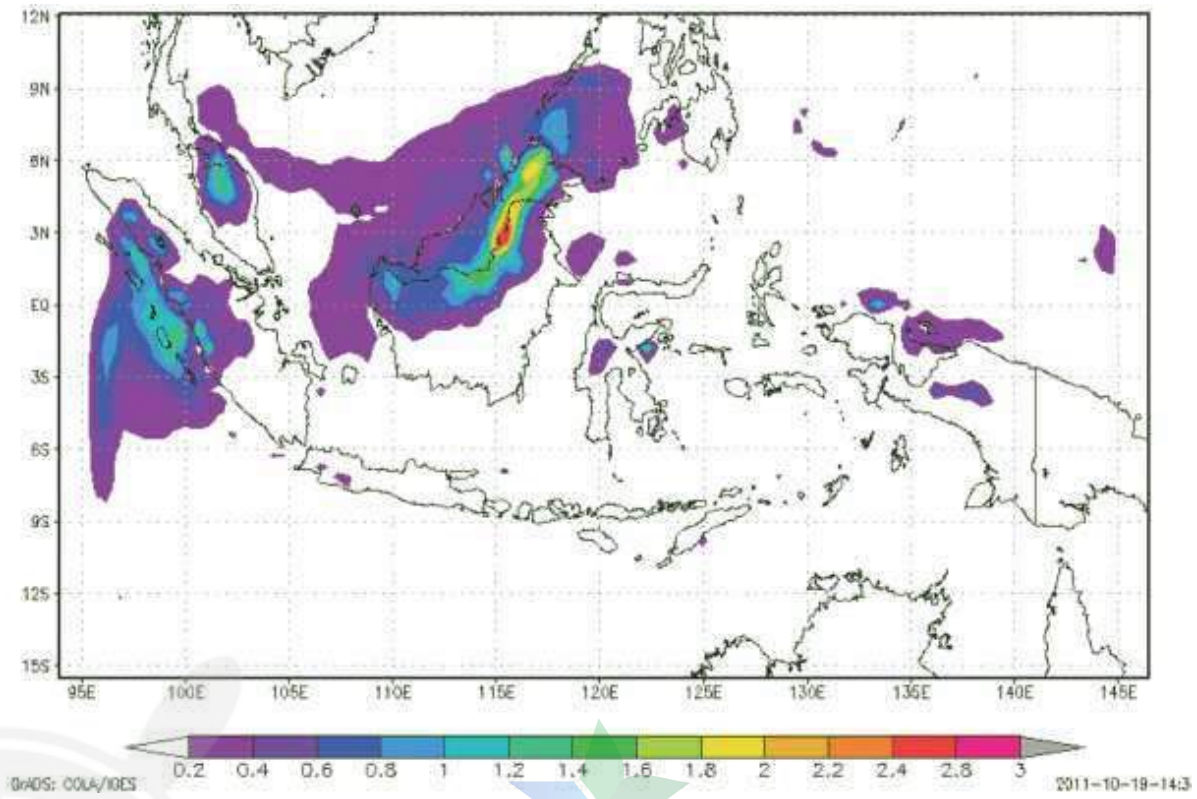
Analisis interaksi SPL terhadap curah hujan di Indonesia dilakukan dengan skenario perubahan SPL yaitu dengan penambahan SPL (1 °C – 2 °C) dan pengurangan SPL (1 °C – 2 °C) dan hasilnya dibandingkan dengan curah hujan normal yang dijadikan sebagai kontrol model. Kontrol model ini merupakan curah hujan yang tidak dimodifikasi data input modelnya (Gambar 3).

Hasil simulasi model RegCM4 menunjukkan bahwa pada bulan September 2006 curah hujan terdistribusi antara 0.2 – 2.8 mm/hari di sebelah barat bukit barisan, pulau-pulau di sebelah barat Sumatera, Kalimantan bagian utara, sebagian kecil wilayah di Sulawesi bagian tengah, sebagian kecil wilayah di Pulau Papua bagian tengah, sebagian wilayah di timur kepala burung pulau Papua (Gambar 3). Wilayah daratan yang mendapatkan curah hujan tersebut umumnya di sekitar pegunungan dan dataran tinggi, seperti Bukit Barisan di Sumatera, Pegunungan Bawui di Kalimantan, Pegunungan Sudirman dan Jayawijaya di Papua, dan dataran tinggi di sekitar Gunung Kabinturu di Sulawesi.

Untuk skenario pertama, ketika SPL diubah menjadi 1 °C lebih hangat, distribusi curah hujan tidak berubah terlalu signifikan (Gambar 4). Sebagian kecil wilayah di Kalimantan bagian barat (tanda panah A) mengalami peningkatan intensitas, dari semula 0.6 – 0.8 mm/hari menjadi 0.8 – 1.0 mm/hari. Meskipun bukan di wilayah Indonesia, menarik untuk diperhatikan juga berkaitan dengan pengaruh SPL terhadap curah hujan, tampak di Sabah (tanda panah B) juga terjadi peningkatan intensitas, dari 1.8 – 2.0 mm/hari menjadi 2.0 – 2.2 mm/hari.

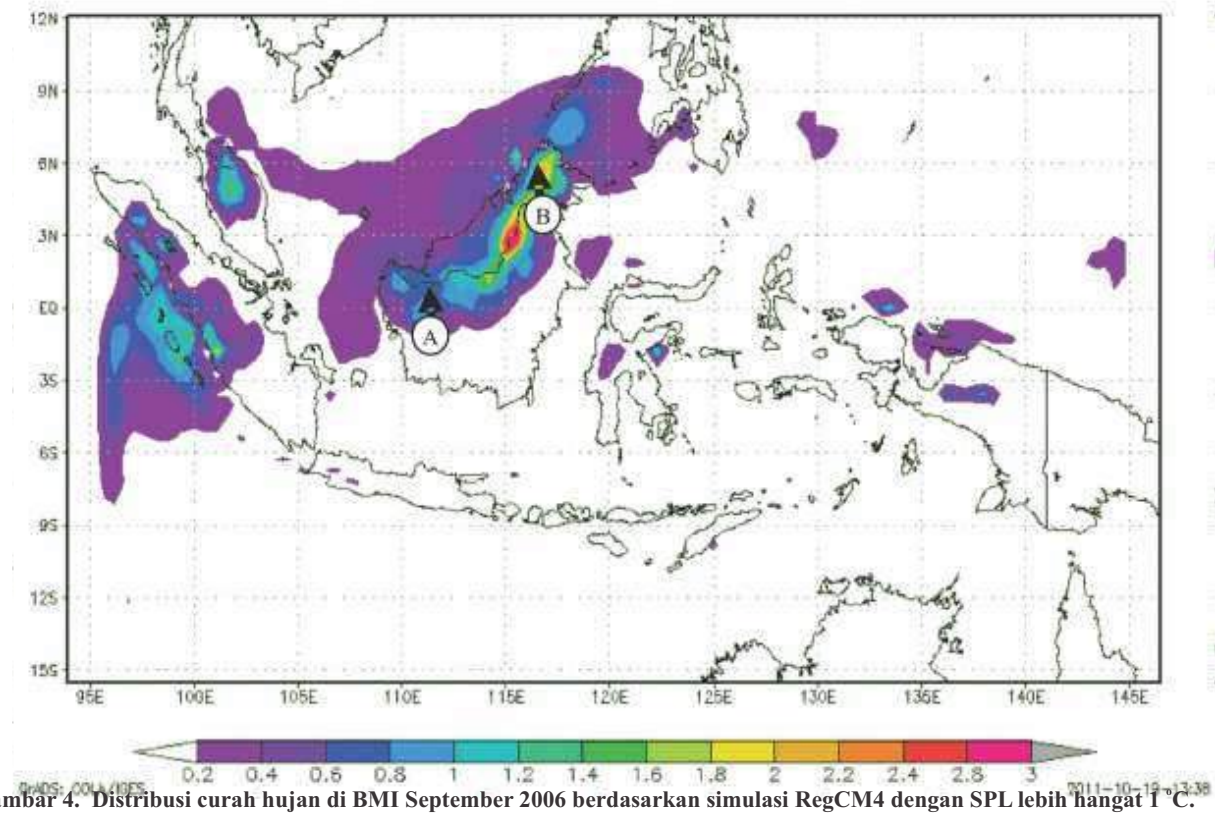
Selanjutnya ketika SPL lebih hangat 2 °C, perubahan distribusi curah hujan di wilayah Benua Maritim Indonesia pun tidak berubah secara signifikan (Gambar 5). Bahkan daerah Sabah (tanda panah D) dengan intensitas curah hujan tertinggi mencakup wilayah yang tidak seluas ketika temperatur muka laut lebih hangat 1 °C.

Pada skenario kedua, yaitu jika temperatur muka laut lebih hangat 2 °C, dataran-dataran tinggi di Kalimantan tidak banyak mengalami perubahan intensitas curah hujan, hanya spot-spot kecil yang tersebar. Peningkatan curah hujan terkonsentrasi di Serawak bagian tengah (tanda panah C). Curah hujan di Pegunungan Sudirman dan Pegunungan Jayawijaya Papua kurang lebih sama seperti kondisi bila temperatur muka laut lebih hangat 1 °C.

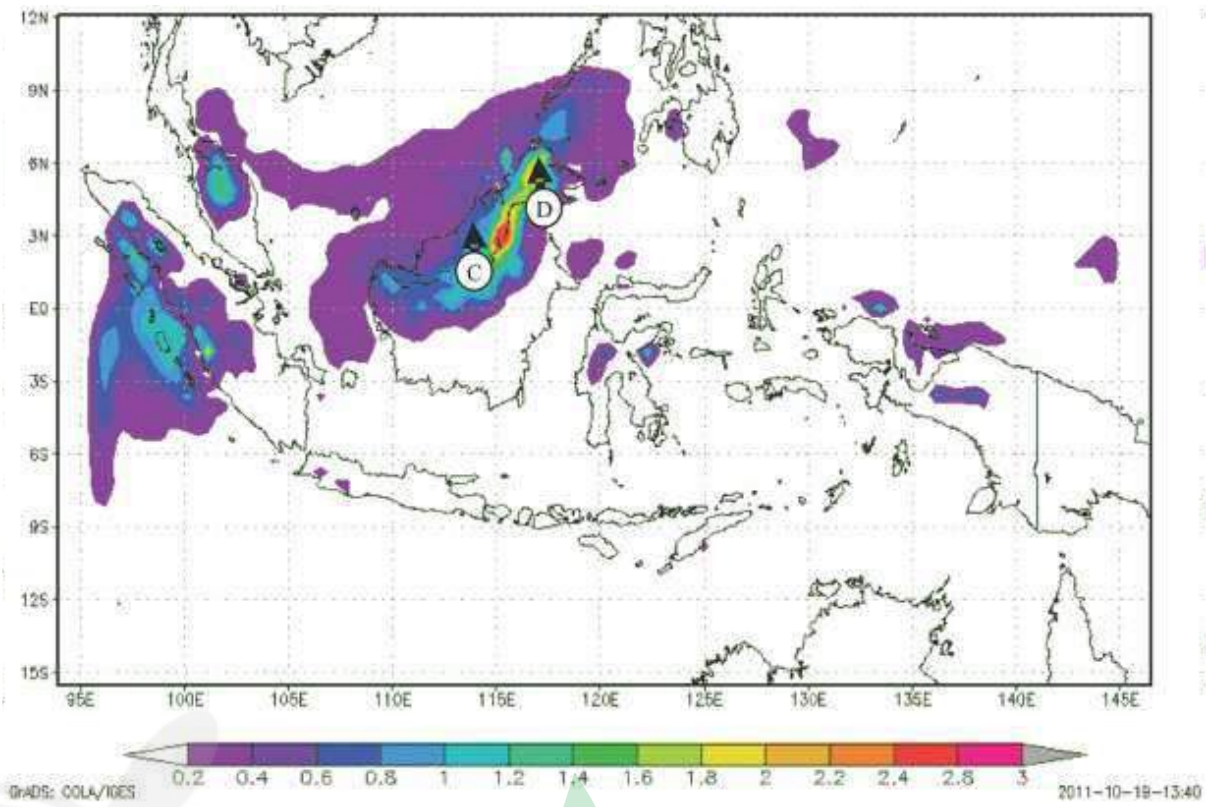


Gambar 3. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan hasil simulasi RegCM4 tanpa ada perubahan SPL yang dijadikan kontrol model dan disebut curah hujan normal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

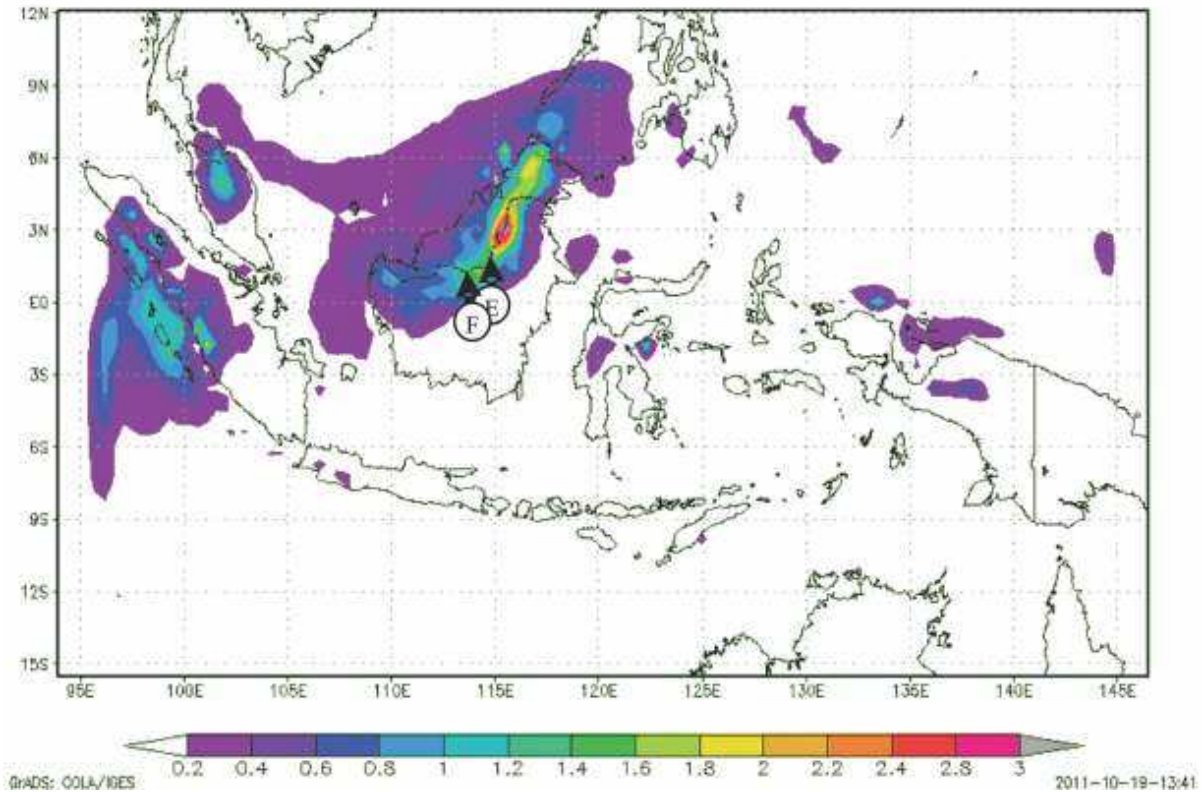


Gambar 4. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih hangat 1 °C.



Gambar 5. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih hangat 2 °C.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 6. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih dingin 1 °C.

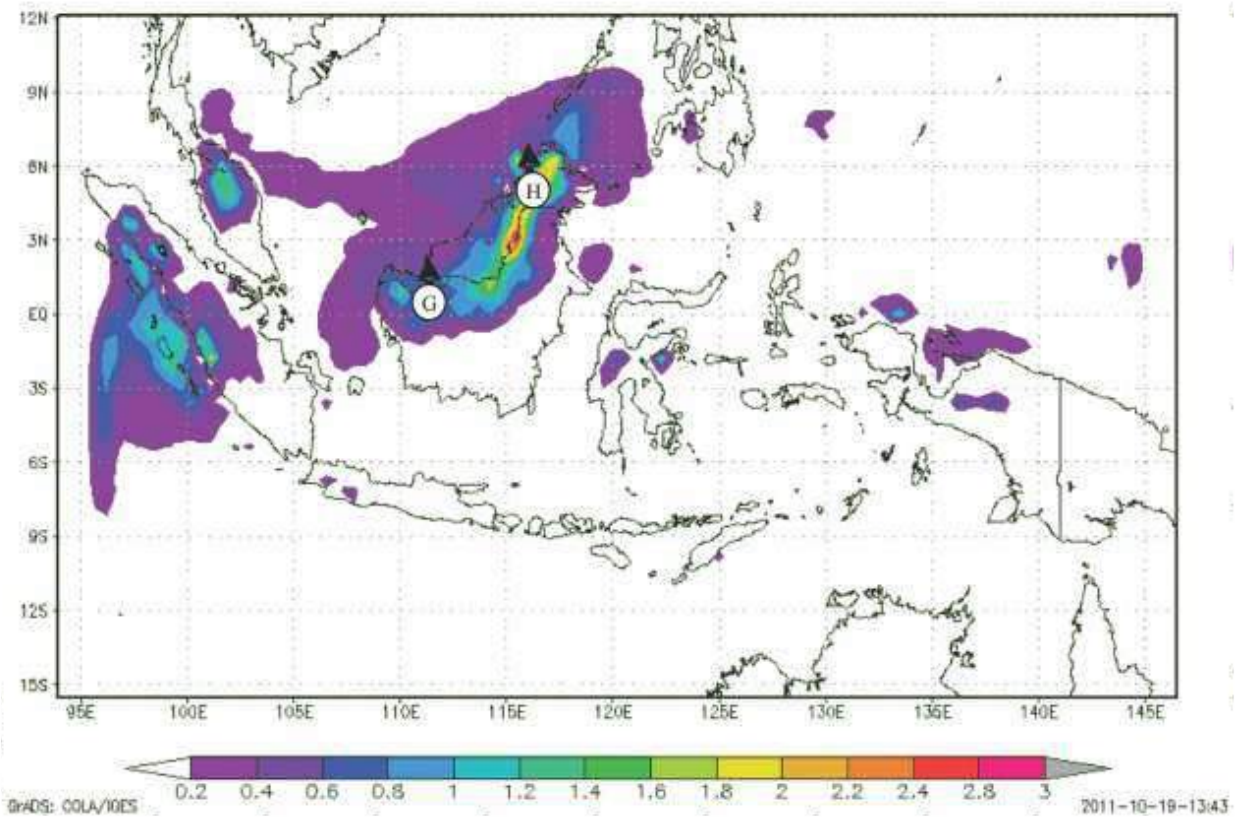
Intensitas curah hujan di sekitar Bukit Barisan di Sumatera terlihat terjadi peningkatan, bahkan sampai di sisi timur Bukit Barisan dan daerah sekitar Danau Toba dan Gunung Leuser di Sumatera. Daerah di Bukit Barisan yang mengalami penurunan intensitas curah hujan pada skenario SPL 1 °C lebih hangat, semakin besar penurunan intensitas curah hujannya, kecuali di sebelah pesisir timur Sumatera. Pada skenario ini, intensitas curah hujan di Sulawesi nyaris tidak berubah sama sekali bila dibandingkan dengan kondisi normal.

Selanjutnya jika skenario dalam model RegCM4 SPL lebih dingin 1 °C (skenario ketiga), peningkatan intensitas curah hujan di Kalimantan (tanda panah E) seperti pada skenario pertama, hanya saja konsentrasinya lebih ke timur (gambar 6). Sedangkan di pegunungan bagian barat Kalimantan (tanda panah F) tidak terjadi peningkatan intensitas, bahkan terjadi penurunan. Lebih lanjut perubahan intensitas curah hujan di Pegunungan Sudirman dan Pegunungan Jayawijaya Papua kurang lebih sama seperti dua skenario sebelumnya, hanya saja peningkatan intensitas curah hujan di Pegunungan Sudirman tidak sebanyak pada 2 skenario sebelumnya. Kemudian peningkatan intensitas curah hujan di pesisir Sumatera yang berseberangan dengan Kepulauan Mentawai kurang lebih sama seperti pada skenario pertama.

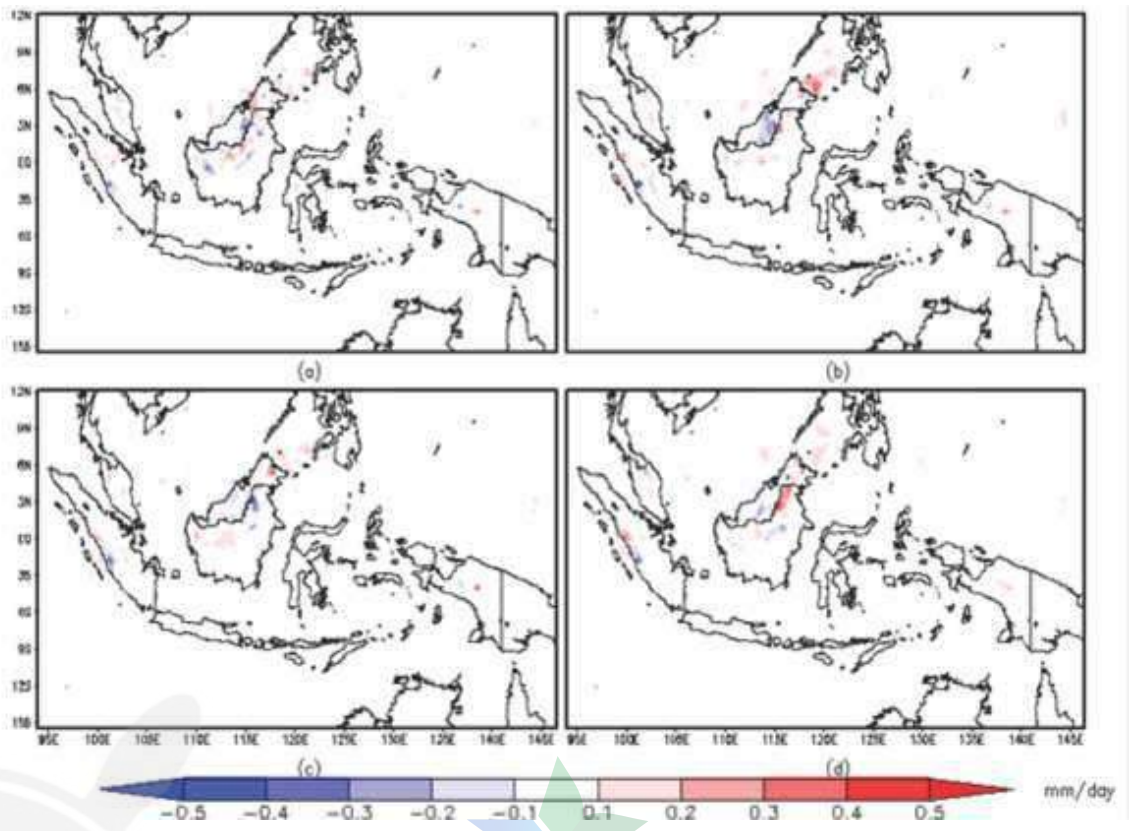
Pada skenario keempat, yakni jika SPL lebih dingin 2 °C, daerah di Kalimantan yang mengalami peningkatan intensitas curah hujan lebih sedikit, bahkan di pegunungan di sebelah timur laut mengalami penurunan intensitas curah hujan tertinggi (Gambar 7). Di Sumatera, perubahan intensitas terjadi di pesisir barat Sumatera dan sedikit di timur Bukit Barisan. Seperti ketiga skenario lainnya, pesisir yang menghadap Kepulauan Mentawai mengalami peningkatan intensitas curah hujan sedangkan yang menghadap Kepulauan Batu mengalami penurunan.

Peningkatan intensitas curah hujan juga terjadi di dataran di sekitar Gunung Leuser. Di Sulawesi perubahan intensitas yang cukup kentara terjadi di sebagian kecil wilayah di Sulawesi Barat. Perubahan intensitas curah hujan di Pegunungan Sudirman dan Jayawijaya paling tidak terlihat dibandingkan dengan ketiga skenario lainnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 7. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih dingin 2°C.



Gambar 8. Selisih antara curah hujan di wilayah BMI luaran model RegCM4 pada kondisi awal model (kontrol model) dengan luaran model RegCM4 jika perubahan SPL (a) +1 °C, (b) +2 °C, (c) -1 °C dan (d) -2 °C.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 8 merupakan selisih curah hujan skenario model dengan kontrol model. Selisih antara curah hujan di wilayah BMI antara kontrol model dengan (a) skenario satu, (b) skenario dua, (c) skenario tiga dan (d) skenario empat. Selisih positif artinya curah hujan skenario lebih kecil daripada kontrol model. Demikian juga sebaliknya selisih negatif artinya curah hujan skenario lebih tinggi dibanding dengan kontrol modelnya. Terlihat bahwa selisih curah hujan bisa dikatakan sangat kecil, berada di kisaran ±0.5 mm/hari, atau sekitar ±18% per hari. Sementara eksperimen terhadap SPL yang dilakukan oleh Xie et al [15] pada bulan Agustus-Oktober memberikan selisih curah hujan sekitar ±20 mm/bulan atau sekitar ±0.6 mm/hari.

Dari penjelasan di atas jelas bahwa meskipun SPL lebih panas ataupun lebih dingin hingga 2 °C, tampaknya perubahan itu tidak berpengaruh secara signifikan pada distribusi curah hujan di laut. Meskipun kecil selisihnya curah hujan di darat dari keempat sekenario, didominasi perubahan curah hujan di darat. Kondisi tersebut terjadi karena perubahan SPL berpengaruh relatif kecil terhadap curah hujan di Indonesia sebagaimana ditunjukkan Gambar 8. Hal lainnya adalah, penggunaan skema curah hujan konvektif Grell [11] dan skema *ocean flux* Zeng [8] yang diterapkan di seluruh Indonesia yang seharusnya dilakukan untuk lokasi tertentu saja yang lebih kecil. Dalam hal ini belum dicoba dengan skema lain yang mungkin akan lebih berpengaruh terhadap curah hujan. Dengan demikian pengaruh SPL terhadap curah hujan masih sangat bergantung pada pilihan model yang diberikan, hal ini sejalan dengan Xue dan Sukla [16].

Meskipun demikian terlihat jelas pada selisih curah hujan pada Gambar 8, bahwa dominasi pengaruh perubahan SPL di darat lebih mendominasi daripada di laut. Hal ini mengindikasikan pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat sangat kontras dengan di laut. Artinya pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut. Untuk memahami fenomena ini, peran topografi dalam penguatan curah hujan di darat menjadi faktor dominan yang layak diperhatikan, sesuai dengan Wu et al [17] pada wilayah studi di Taiwan. Lebih lanjut Xie et al [15] menjelaskan bahwa perubahan curah hujan tropis mempunyai korelasi positif dengan penyimpangan SPL secara spasial. Sedangkan simulasi CMIP5 untuk studi telekoneksi SPL dengan curah hujan dilakukan oleh Martin et al [18].

4. Kesimpulan

Pengaruh SPL terhadap curah hujan di lakukan dengan skenario pengurangan dan penambahan SPL sebesar 1 °C dan 2 °C, hasilnya menunjukkan bahwa dominasi pengaruh perubahan SPL di darat lebih mendominasi daripada di laut. Hal ini mengindikasikan bahwa pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut. Pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut, salah satu alasannya karena adanya peran topografi di darat.

Daftar Pustaka

[1] Aldrian, E., L. D. Gates, D. Jacob, & R. Podzun, (2004). Long-term simulation of Indonesian rainfall with the MPI regional model. *Clim. Dyn*., *22*, 795–814.

[2] Aldrian, E., D. Sein, D. Jacob, L. D. Gates, & R. Podzun, (2005). Modelling Indonesian rainfall with a coupled regional model. *Clim. Dyn*., *25*, 1–17.

[3] Aldrian, E., & R. D. Susanto, (2003) Identification of three dominant rainfall regions within Indonesia and their relationship to sea surface temperature. *Int. J. Climatol*., *23*, 1435–1452.

[4] Aldrian, E., D. Jacob, R. Podzun, L. D. Gates, & D. Gunawan, (2004). Long term simulation of the Indonesian rainfall with the MPI Regional Model. *Clim. Dyn*., DOI 10.1007/s00382-004-0418-9, nn.

[5] Kadarsah. (2006). Analisis Penyebaran Asap Kebakaran Hutan Periode El Nino/La Nina Dengan Menggunakan Model Regional-REMO, Tesis Program Magister, Program Studi Sains Atmosfer – Institut Teknologi Bandung.

[6] Yamamoto M, & Hirose N. (2007). Impact of SST reanalyzed using OGCM on weather simulation: A case of a developing cyclone in the Japan-Sea area. *Geophysical Research Letters, 34*: L05808, Doi:10.1029/2006GL028386.

[7] Yamamoto M, & Hirose N. (2008). Influence of assimilated SST on regional atmospheric simulation: A case of a cold-air outbreak over the Japan Sea. *Atmospheric Science Letters, 9*, 13–17.

[8] Zeng, X., (2005). A prognostic scheme of sea surface skin temperature for modeling and data assimilation, *Geophysical Research Letters, 32*, l14605.

[9] Fairall, C. W., Bradley, E. F., Hare, J. E., Grachev, A. A., & Edson, J. B., (2013), Bulk Parameterization of Air–Sea Fluxes: Updates and Verification for the COARE Algorithm, *Journal of Climate*, *16*, 571 – 591.

[10] Dickinson, R. E., R. M. Errico, F. Giorgi, & G. T. Bates, (1989). A regional climate model for the western United States, *Climatic Change*, *15*, 383 – 422.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[11] Grell, G. A., J. Dudhia, & D. R. Stauffer, (1994). Description of the fifth generation Penn State/NCAR Mesoscale Model (MM5), *Tech. Rep. TN-398+STR*, NCAR, Boulder, Colorado, pp. 121.

[12]Kiehl, J. T., J. J. Hack, G. B. Bonan, B. A. Boville, B. P. Breigleb, D.Williamson, & P. Rasch, (1996). Description of the NCAR Community Climate Model (CCM3), *Tech. Rep. NCAR/TN-420+STR*, National Center for Atmospheric Research.

[13]Slingo, J. M., (1989). A GCM Parameterization for the Shortwave Radiative Properties of Water Clouds, *J. Atmos. Sci.*, *46*, 1419–1427.

[14]Nellie Elguindi, Xunqiang Bi, Filippo Giorgi, Badrinath Nagarajan,Jeremy Pal, Fabien Solmon, Sara Rauscher, & Ashraf Zakey, (2010) RegCM Version 4.0 User's Guide, Trieste, Italy, ICTP.

[15] Xie, S-P., Deser, C., Vecchi, G. A., Ma, J., Teng, H., & Wittenberg, A. T., (2009), Global Warming Pattern Formation: Sea Surface Temperature and Rainfall, *Journal of Climate*, *23*, 966 – 986.

[16] Xue, Y., & Sukla, J., (1997), Model Simulation of the Influence of Global SST Anomalies on Sahel Rainfall, *Monthly Weather Review*, *126*, 2782 – 2792.

[17] Wu, C-C, Yen, T-H, Kuo, Y-H, & Wang, W., (2002), Rainfall Simulation Associated with Typhoon Herb (1996) near Taiwan. Part I: The Topographic Effect, *Wea. Forecasting*, *17*, 1001–1015.

[18] Martin, E. R., Thorncroft, C., & Booth, B. B. B., (2014), The Multidecadal Atlantic SST—Sahel Rainfall Teleconnection in CMIP5 Simulations, *Journal of Climate*, *27*, 784 – 806.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENGARUH PROPAGASI *MADDEN JULIAN OSCILLATION* (MJO) DI BENUA MARITIM INDONESIA (BMI) TERHADAP SIKLUS DIURNAL DINAMIKA ATMOSFER DAN CURAH HUJAN DI PROVINSI LAMPUNG TAHUN 2018

The Influence of Madden Julian Oscillation (MJO) Propagation over Indonesian Maritime Continent (IMC) on the Diurnal Cycle of Atmospheric Dynamics and Rainfall in Lampung Province in 2018

Sindy Maharani[1)], Hasti Amrih Rejeki[2)]

[1)]Stasiun Meteorologi Kelas I I Gusti Ngurah Rai. Denpasar, Indonesia
[2)]Sekolah Tinggi Meteorologi Klimatologi dan Geofisika. Tangerang Selatan, Indonesia
*e-mail: sindymaharani55@gmail.com

Intisari

Madden Julian Oscillation (MJO) merupakan osilasi gelombang submusiman di wilayah tropis yang berpropagasi ke arah timur dari Samudera Hindia melewati Benua Maritim Indonesia (BMI) hingga Samudera Pasifik. Propagasi MJO dapat meningkatkan konvektivitas dan curah hujan pada wilayah yang dilewatinya. Lampung merupakan salah satu wilayah di BMI bagian barat yang berbatasan dengan Samudera Hindia sebagai tempat awal kemunculan MJO. Posisi Lampung tersebut menyebabkan perbedaan insolasi antara daratan dan lautan secara diurnal sehingga siklus diurnal ikut berperan dalam pembentukan cuaca. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh propagasi MJO dari Fase 3-5 pada tahun 2018 terhadap siklus diurnal dinamika atmosfer dan curah hujan di Lampung. Siklus diurnal dianalisis dengan membagi empat periode waktu yaitu dini hari (00.00-06.00 LT), pagi hari (06.00-12.00 LT), siang hari (12.00-18.00 LT) dan malam hari (18.00-00.00 LT). Berdasarkan rata-rata komposit data Reanalysis ECMWF, GSMaP, dan curah hujan observasi didapatkan bahwa selama penjalarannya MJO menguat ketika Fase 3-4 dan melemah ketika Fase 5. Secara diurnal konvektivitas yang kuat dan curah hujan tinggi terjadi di perairan pada dini hari hingga pagi hari, di daerah pesisir pada siang hari, dan di daratan pada malam hari yang meningkat dari Fase 3-4 dan melemah pada Fase 5. Hujan menjalar dari Lampung bagian barat menuju Lampung bagian tengah dengan jeda waktu selama 2-5 jam ketika Fase 3, 4-7 jam ketika Fase 4, dan 1-2 jam ketika Fase 5. Pada Fase 3-5 hujan terjadi di Lampung bagian timur dengan perbedaan waktu 1-3 jam dari Lampung bagian tengah.

Kata kunci: *MJO, Siklus Diurnal, Konvektif, Curah Hujan, Propagasi*

Abstract

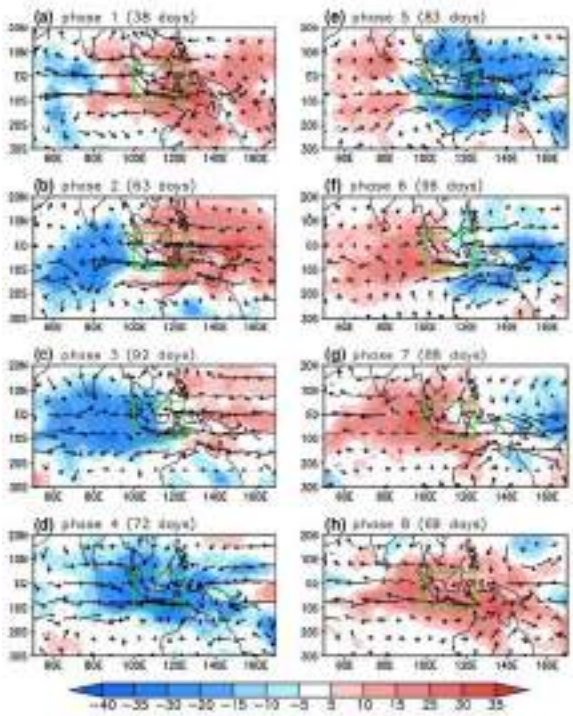
Madden Julian oscillation (MJO) is a sub-seasonal wave oscillation in the tropics that propagates eastward from the Indian Ocean through the Indonesian Maritime Continent (IMC) until the Pacific Ocean. MJO propagation can increase convective and rainfall in the regions it passes. Lampung is one of the regions in the western IMC which near the Indian Ocean for the MJO first appeared. The Lampung position causes different insolation between land and sea diurnally, so the diurnal cycles play an important role in weather formation. Therefore, this study aims to determine the effect of MJO propagation phases 3-5 in 2018 on the diurnal cycle of atmospheric dynamics and rainfall in Lampung. The diurnal cycle was analyzed by dividing four periods of time, in the early morning (00-06 LT), morning (06-12 LT), afternoon (12-18 LT), and night (18-00 LT). Based on the average composite of ECMWF, GSMaP, and precipitation observations data were obtained that propagation MJO strengthens during phase 3-4 and weakens during phase 5. Diurnal strong convective and high rainfall occur in the oceans from early morning to morning, in coastal during the day, and on land at night which increases from phase 3-4 and weakens in phase 5. Rain propagates from western Lampung to central Lampung with a time lag of 2-5 hours during phase 3, 4-7 hours when phases 4, and 1 -2 hours during phase 5. In the 3-5 phase, rain occurs in eastern Lampung with a time difference of 1-3 hours from central Lampung.

Keywords: *MJO, Diurnal Cycle, Convective, Rainfall, Propagation*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. PENDAHULUAN

Madden Julian Oscillation (MJO) merupakan suatu gelombang atau osilasi submusiman dengan periode 30-60 hari yang terjadi di lapisan troposfer wilayah tropis, dan bergerak dari barat ke timur yaitu dari Samudera Hindia menuju Samudera Pasifik Tengah dengan rentang daerah penjalaran 15°LU–15°LS (Madden dan Julian, 1971;1972;1994). MJO bergerak mengelilingi bumi dari arah barat ke timur melewati 8 fase, Fase 1 dimulai dari wilayah Afrika dekat Samudera Hindia dan terus merambat ke arah timur menuju Fase 8 di wilayah Samudera Pasifik bagian timur (Higgins dan Shi, 2001). Pada saat MJO aktif akan terlihat peningkatan aktivitas konvektif dan berdampak besar terhadap sebagian besar cuaca di wilayah tropis yang dilewatinya (Madden dan Julian 1994). Hal tersebut membuat MJO menjadi sumber utama adanya variabilitas curah hujan submusiman di daerah tropis (Zhang *et al.*, 2009).



Gambar 1. Komposit OLR dan anomali angin 850mb setiap fase MJO (Oh *et al.*, 2011)

Benua Maritim Indonesia (BMI) merupakan salah satu wilayah tropis yang termasuk kedalam daerah penjalaran MJO pada Fase 3 hingga Fase 5 (Gambar 1), sehingga kondisi cuaca di BMI dipengaruhi oleh adanya penjalaran MJO yang pembentukannya berada di Samudera Hindia (Hidayat dan Kizu, 2009). Selain itu, posisi BMI tersebut menyebabkan proses cuaca yang terjadi di BMI memiliki siklus diurnal yang menonjol dengan perbedaan aktivitas konvektif yang signifikan antara wilayah daratan dan lautan (Oh *et al.*, 2011). Perbedaan insolasi (*incoming solar radiation*) pada siang hari dan malam hari membentuk perbedaan suhu antara daratan dan lautan, akibatnya pada siang hari aktivitas konvektif terjadi di atas daratan, sedangkan pada malam hari aktifitas konvektif terjadi di atas lautan (Lu dan Wang, 2019). Perbedaan insolasi tersebut menunjukkan adanya siklus diurnal yang kuat di BMI (Nesbitt dan Zipser, 2003). MJO dapat menjadi sumber utama adanya variasi siklus diurnal kondisi atmosfer sebagai proses konvektivitas dan curah hujan di BMI (Peatman *et al.*, 2014).

Beberapa penelitian mengenai pengaruh propagasi MJO terhadap siklus diurnal di wilayah BMI telah dilakukan oleh Oh *et al.* (2011), Peatman *et al.* (2014), dan Lu dan Wang (2019) yang hasilnya menunjukan selama propagasi MJO siklus diurnal curah hujan meningkat selama Fase 2-5 dan berkurang selama Fase 6-8. Menurut Oh *et al.* (2011) konvergensi yang intens dan *upward* yang kuat dominan terjadi di daratan pada malam hari dan di lautan pada tengah malam hingga pagi hari. Hal tersebut yang memicu curah hujan tinggi di lautan pukul 00-08 LT dan pertama kali muncul di pesisir pada sore hari hingga malam hari (14-20 LT) kemudian maksimum di daratan pukul 20-00 LT. Peningkatan curah hujan ditandai dengan adanya konvergensi dan kelembaban yang tinggi hingga lapisan atas sehingga meningkatkan aktivitas konvektif. Penelitian serupa untuk wilayah yang lebih sempit di BMI telah dilakukan di Kototabang oleh Syafrijon (2013) yang hasilnya menunjukan bahwa ketika MJO aktif terjadi peningkatan jumlah curah hujan dengan kejadian hujan lebih dominan terjadi pada sore hingga malam hari dan berlangsung selama 7 jam. Selain itu, Arbain *et al.,* (2017) melakukan penelitian siklus diurnal selama MJO aktif di Jakarta yang menunjukkan distribusi hujan bergerak dari Selatan ke Utara pada siang hari.

Salah satu wilayah BMI lainnya yang mendapatkan pengaruh terhadap penjalaran MJO adalah Lampung. Hal ini dikarenakan Lampung terletak pada koordinat 3°45'-6°45' LS dan 105°45'-103°48' BT yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia. Samudera Hindia merupakan daerah awal pembentukan MJO yang kemudian berpropagasi dari barat menuju timur, sehingga wilayah Lampung dilewati oleh lintasan MJO pada setiap siklusnya (Hermawan, 2010). Ketika fase penjalaran MJO sudah mulai memasuki dan mempengaruhi wilayah Lampung akan menyebabkan aktivitas konvektif meningkat (Hermawan, 2011). Hal tersebut akan memicu pembentukan awan-awan konvektif yang cukup banyak dengan skala besar yang dikenal *Super Cloud Clusters* (SCCs) dan dapat mempengaruhi kondisi atmosfer dan curah hujan di wilayah BMI bagian barat khususnya Lampung (Hermawan, 2010). Wilayah Lampung yang memiliki daerah pesisir pantai menyebabkan proses pembentukan cuaca di Lampung tidak terlepas dari adanya perbedaan daratan dan lautan pada siang dan

malam hari, yang artinya siklus diurnal ikut berperan dalam pembentukan cuaca di wilayah Lampung (Wirjohamidjojo dan Swarinoto, 2010).

Berdasarkan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya (Hidayat dan Kizu, 2009; Hermawan, 2010), maka diperlukan penelitian mengenai pengaruh propagasi MJO terhadap kondisi atmosfer dan curah hujan di wilayah Lampung yang merupakan salah satu wilayah terdekat dengan Samudera Hindia sebagai daerah awal pembentukan MJO. Oleh karena itu diperlukan penelitian yang mengkaji bagaimana propagasi MJO dan pengaruhnya terhadap kondisi atmosfer dan curah hujan di Lampung saat MJO aktif dari Fase 3 hingga Fase 5 secara diurnal sehingga dapat dijadikan sebagai bahan acuan dalam prediksi hujan dan peringatan dini di wilayah Lampung.

2. DATA DAN METODE

2.1 Data

Data indeks RMM1 dan RMM2 dalam bentuk diagram Fase MJO digunakan untuk identifikasi MJO aktif dari Fase 3-5 diperoleh dari *Bureau of Meteorology Australia.* Data curah hujan observasi setiap jam selama tahun 2018 yang digunakan untuk melihat siklus diurnal curah hujan ketika MJO aktif Fase 3-5 diperoleh dari *Automatic Weather Station* (AWS) dan *Automatic Rain Gauge* (ARG) di Lampung. Data curah hujan setiap jam dari *Global Satellite Mapping of Precipitation* (GSMaP) dengan resolusi spasial 0.1^0 x 0.1^0 selama tahun 2018 digunakan untuk melihat propagasi dan distribusi curah hujan secara spasial selama MJO aktif Fase 3-5. Data *reanalysis ERA5 European Centre for Medium-Range Weather Forecast* (ECMWF) digunakan untuk melihat kondisi dinamika atmosfer sebagai aktivitas konvektif ketika MJO aktif Fase 3-5. Data ECMWF yang diunduh merupakan data divergensi, kecepatan vertikal, dan kelembaban relatif (RH) harian dengan resolusi temporal per jam selama tahun 2018 untuk lapisan 850 mb dan 500 mb dengan resolusi spasial $0{,}125^o$ x $0{,}125^o$.

2.2 Metode

Identifikasi kejadian MJO dilakukan dengan mengelompokkan tanggal kejadian MJO aktif Fase 3-5 dari data RMM1 dan RMM2. Tanggal–tanggal kejadian MJO aktif yang telah diidentifikasi akan dijumlahkan hari kejadian MJO aktif untuk masing-masing fase MJO. Jumlah hari kejadian MJO aktif ini akan digunakan dalam mengolah data selanjutnya dengan mengkompositkan data sesuai dengan jumlah hari kejadian MJO aktif setiap fasenya.

Selanjutnya membuat peta rata-rata komposit data GSMaP dan ECMWF secara global (15^0 LU-15^0 LS dan 40^0 BT-160^0 BB) dan di Lampung (7^0-3^0 LS dan 97-110^0 BT) selama MJO aktif Fase 3-5 sehingga dapat diketahui penjalaran MJO. Selain itu data diolah dengan membuat peta rata-rata komposit akumulasi curah hujan setiap 6 jam dari GSMaP dan rata-rata komposit dinamika atmosfer dari ECMWF setiap 6 jam, yaitu dini hari (00.00-06.00 LT), pagi hari (06.00-12.00 LT), siang hari (12.00-18.00 LT) dan malam hari (18.00-00.00 LT). Data curah hujan AWS dan ARG akan dibuat grafik frekuensi kejadian hujan per jam untuk setiap fase.

Tabel 1. Jumlah Kejadian MJO Setiap fase

Fase MJO	Jumlah hari kejadian MJO
Fase 3	35
Fase 4	23
Fase 5	37
Total kejadian	95

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

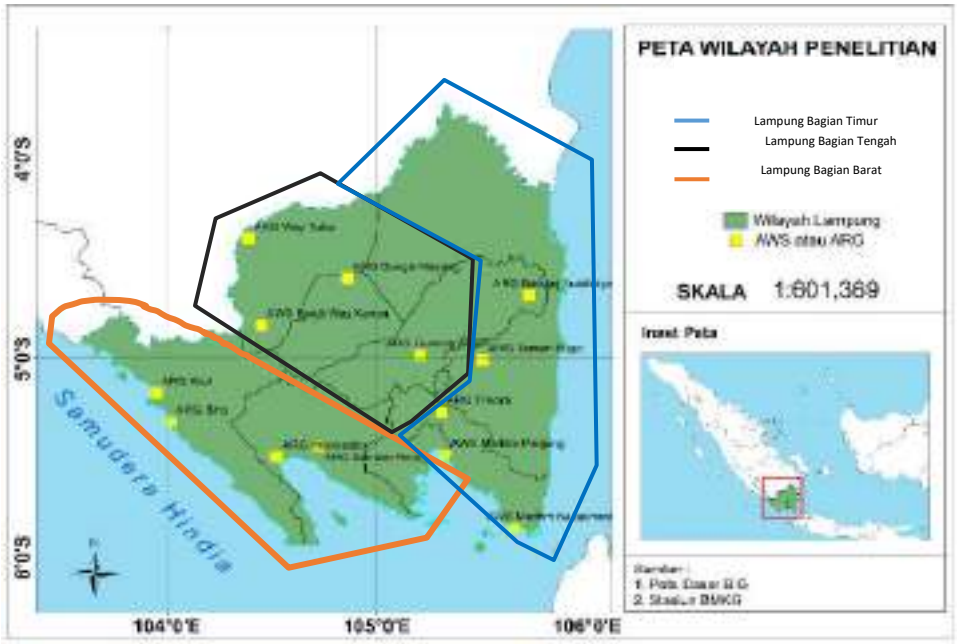
3.1 Propagasi MJO Fase 3-5 di BMI

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan adanya aktivitas konvektif yang menjalar ke arah timur selama MJO aktif. Gambar 3 menunjukkan ketika Fase 3 (Gambar 3 (a)) terjadi konvergensi pada lapisan 850 mb dengan gerakan massa udara (*upward*) yang kuat pada lapisan 500 mb mulai memasuki Benua Maritim Indonesia (BMI) namun meluas hingga BMI bagian timur. Memasuki Fase 4 (Gambar 3 (b)) area konvektivitas bergeser ke timur yaitu di BMI bagian tengah hingga timur BMI dengan nilai yang semakin meningkat. Pada Fase 5 (Gambar 3 (c)) area konvektivitas semakin bergeser ke arah timur hingga Samudera Pasifik bagian barat dengan nilai yang semakin kecil dari fase-fase sebelumnya.

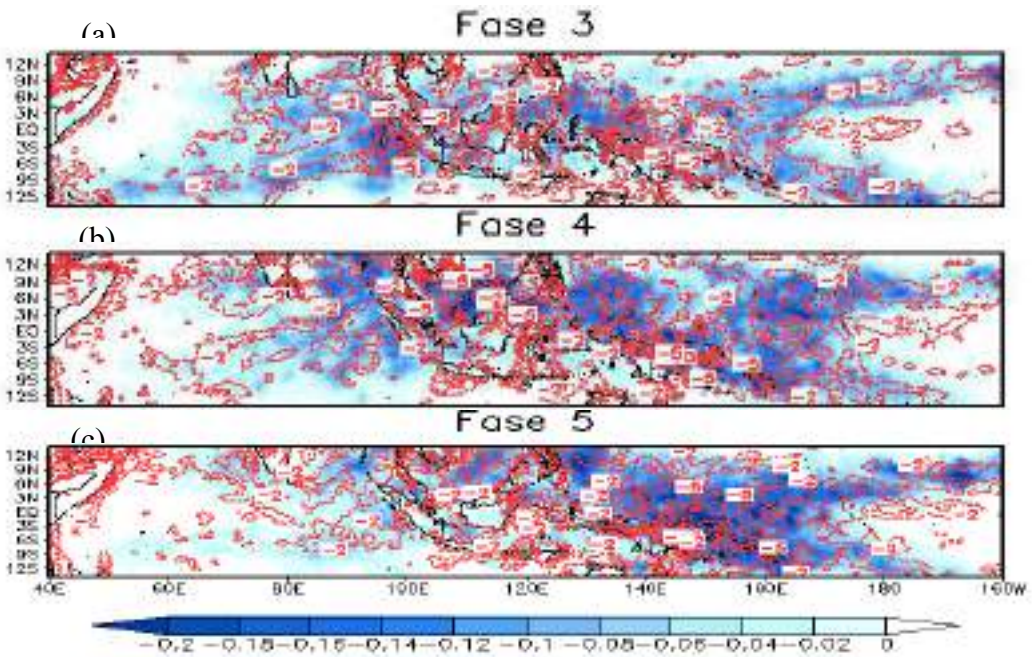
Selaras dengan area konvektif, nilai RH pada lapisan 850 dan 500 mb ketika Fase 3 (Gambar 4 (a) dan (b)) berkisar antara 70-85 %. Pada lapisan 850 mb dan sekitar 65-85 % pada lapisan 500 mb. Penjalaran MJO terlihat jelas pada lapisan 500 mb. Wilayah dengan RH tinggi meluas dari BMI bagian barat hingga BMI bagian timur ketika Fase 4 (Gambar 4 (c) dan (d)). Memasuki Fase 5 (Gambar 4 (e) dan (f)) RH tertinggi semakin bergeser ke arah timur sehingga nilai RH di wilayah BMI bagian barat mulai berkurang sedangkan nilai RH di wilayah BM bagian timur lebih tinggi daripada RH di BMI bagian barat.

Wilayah konvektif dengan RH yang tinggi berpengaruh terhadap penjalaran hujan ketika MJO. Berdasarkan Gambar 5(a) ketika Fase 3 curah hujan tinggi bernilai antara 20-50 mm meluas dari Samudera Hindia hingga Samudera Pasifik bagian barat dengan wilayah curah hujan tertinggi sesuai dengan wilayah fase aktifnya yaitu berada di Samudera Hindia bagian timur yang mencapai 50 mm dan mulai memasuki BMI bagian barat.

PERPUSTAKAAN MASSIVE INDONESIA

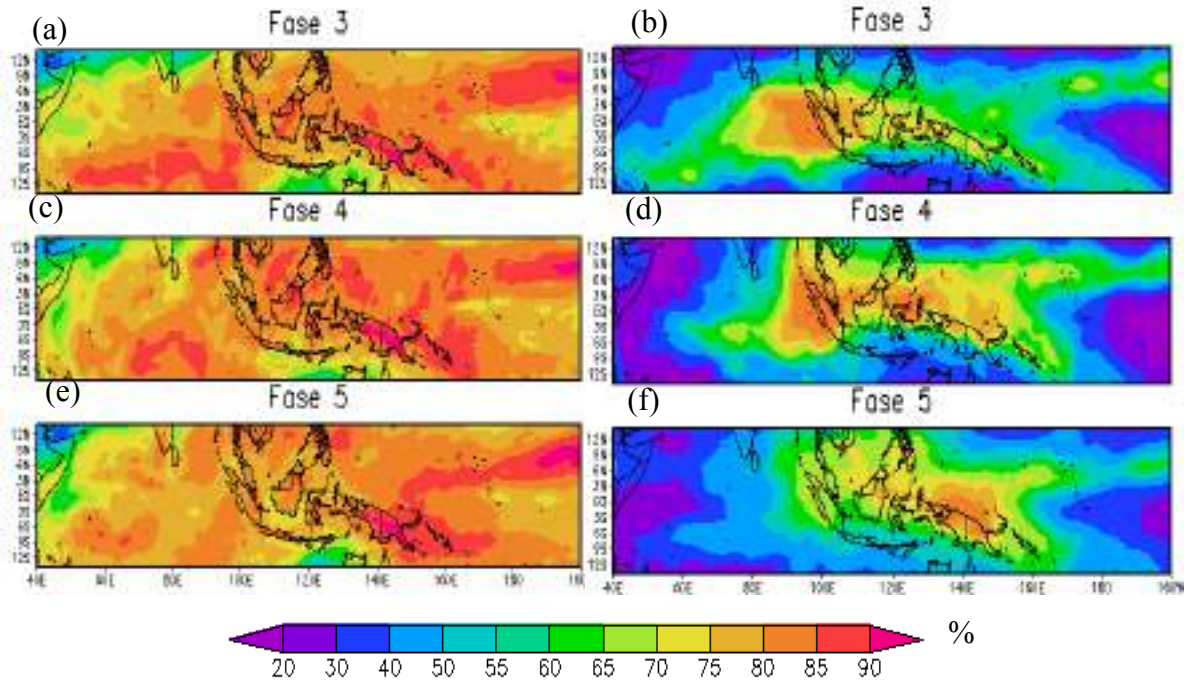


Gambar 2. Peta penelitian

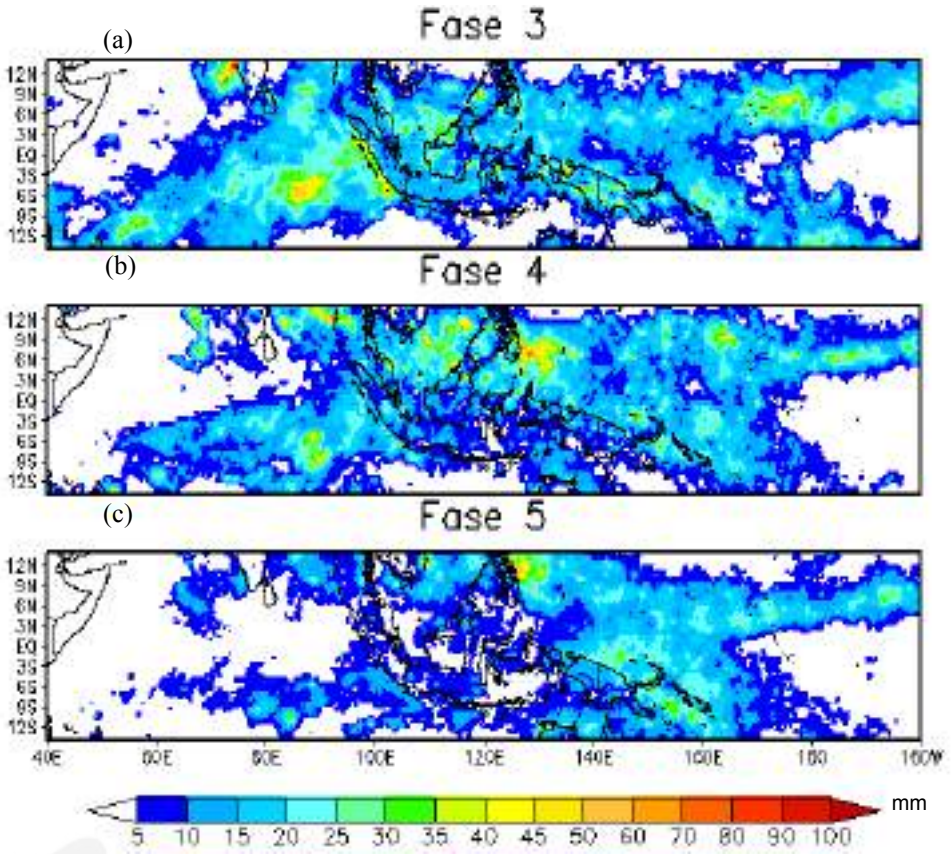


Gambar 3. Penjalaran divergensi lapisan 850 mb (*contour*, x10^{-6} s^{-1}) dan kecepatan vertikal lapisan 500 mb (*shaded*, Pa s^{-1}) ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 4. Penjalaran kelembaban relative (RH) lapisan 850 mb (a-c) dan lapisan 500 mb (d-f)



Gambar 5. Penjalaran curah hujan

Ketika Fase 4 (Gambar 5 (b)) curah hujan di wilayah Samudera Hindia bagian timur dan BMI bagian barat semakin berkurang, sedangkan di BMI bagian timur hingga Samudera Pasifik lebih tinggi. Memasuki Fase 5 (Gambar 5 (c)) wilayah dengan curah hujan tinggi sesuai dengan wilayah fase aktifnya yaitu semakin bergeser ke arah timur dari fase sebelumnya dan semakin meluas hingga Samudera Pasifik bagian barat dengan intensitas curah hujan yang semakin menurun.

Terlihat adanya aktivitas konvektif yang menjalar ke arah timur selama MJO aktif. Selama penjalaran MJO, konvektif meningkat dari Fase 3 hingga Fase 4 dan mulai melemah ketika MJO aktif di wilayah BMI bagian timur yaitu pada Fase 5. Hal tersebut hampir serupa dengan penelitian Zhang dan Ling (2017) yang menyatakan bahwa

MJO sangat kuat ketika memasuki BMI dan mulai melemah ketika berada di atas BMI. Menurut Wu dan Hsu (2009) ketika MJO memasuki BMI maka penjalaran MJO akan terhambat dan melemah karena faktor topografi. Hal tersebut menyebabkan penjalaran MJO semakin melemah bahkan menghilang ketika memasuki Samudera Pasifik. Pelemahan MJO di atas BMI tersebut dikenal sebagai efek *barrier* (Wu dan Hsu, 2009).

3.1 Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer di Lampung Ketika MJO Fase 3-5

Berdasarkan Gambar 6 ketika pukul 00-06 LT (Gambar 6 (a-c)) wilayah konvergensi dengan kecepatan vertikal tertinggi berada di wilayah perairan barat Lampung. Kecepatan vertikal dengan nilai tertinggi terjadi ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (a) dan (b)) mencapai -0.2 Pa S^{-1} dengan konvergensi bernilai sebesar -4 x10^{-6} s^{-1} hingga -10 x10^{-6} s^{-1} di perairan barat Lampung. Memasuki Fase 5 (Gambar 6 (c)) kecepatan vertikal di perairan barat Lampung mulai berkurang menjadi -0.12 Pa S^{-1} dengan wilayah konvergensi yang semakin kecil.

Pukul 06-12 LT (Gambar 6 (d-e)) wilayah konvergensi masih dominan terjadi di wilayah perairan barat Lampung dan mulai tinggi di wilayah pesisir barat Lampung sebesar -10 x10^{-6} s^{-1}, namun kecepatan vertikal menjadi lebih rendah daripada kecepatan vertikal pukul 00-06 LT. Ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (d) dan (e)) kecepatan vertikal paling tinggi mencapai -0.2 Pa S^{-1} di perairan barat Lampung hingga pesisir barat Lampung. Kecepatan vertikal dan konvergensi mulai berkurang ketika memasuki Fase 5 (Gambar 6 (f)) baik di wilayah perairan maupun daratan.

Wilayah konvergensi dengan kecepatan vertikal yang tinggi meluas dari perairan barat Lampung hingga daratan pada pukul 12-18 LT (Gambar 6 (g-i)). Kecepatan vertikal tinggi lebih merata di wilayah daratan daripada wilayah perairan. Kecepatan vertikal tertinggi terjadi ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (g) dan (h)) yang mencapai -0.2 Pa S^{-1} di wilayah daratan dengan nilai konvergensi mencapai -12 x10^{-6} s^{-1}. Pada Fase 5 (Gambar 6 (i)) konvergensi semakin kecil dan kecepatan vertikal di wilayah daratan semakin berkurang menjadi -0.12 Pa S^{-1}.

Pada pukul 18-00 LT (Gambar 6 (j-l)) wilayah konvergensi dengan kecepatan vertikal tinggi masih dominan terjadi di perairan hingga daratan Lampung bagian barat dan tinggi di pesisir barat Lampung. Kecepatan vertikal paling tinggi terjadi ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (j) dan (k)) mencapai -0.2 Pa S^{-1} di perairan barat Lampung hingga daratan Lampung bagian tengah. Memasuki Fase 5 (Gambar 6 (l)) nilai kecepatan vertikal menjadi lebih kecil dan wilayah konvergensi semakin berkurang di wilayah daratan dan pesisir barat Lampung.

Berdasarkan Gambar 7 yang merupakan RH pada lapisan 850 mb secara diurnal di Lampung, RH meningkat dari Fase 3 hingga Fase 4 dan kemudian menurun pada Fase 5. RH lapisan 850 mb pada pukul 00-06 LT (Gambar 7 (a-c)) tertinggi berada di perairan barat Lampung hingga Lampung bagian barat. Pada Fase 3 (Gambar 7 (a)) RH bernilai 85% di perairan barat Lampung hingga daratan. Fase 4 dan 5 (Gambar 7 (b) dan (c)) RH semakin berkurang setiap fasenya.

Pukul 06-12 LT (Gambar 7 (d-f)) RH semakin meningkat dari sebelumnya. Ketika Fase 3 (Gambar 7 (c)) RH mencapai 85% di wilayah perairan barat Lampung. Memasuki Fase 4 (Gambar 7 (d)) RH tertinggi semakin meluas ke timur hingga pesisir Lampung mencapai 85%. Memasuki Fase 5 (Gambar 7 (e)) RH semakin berkurang menjadi 75-80 % dan merupakan RH yang paling rendah jika dibandingkan dengan Fase 3 dan Fase 4.

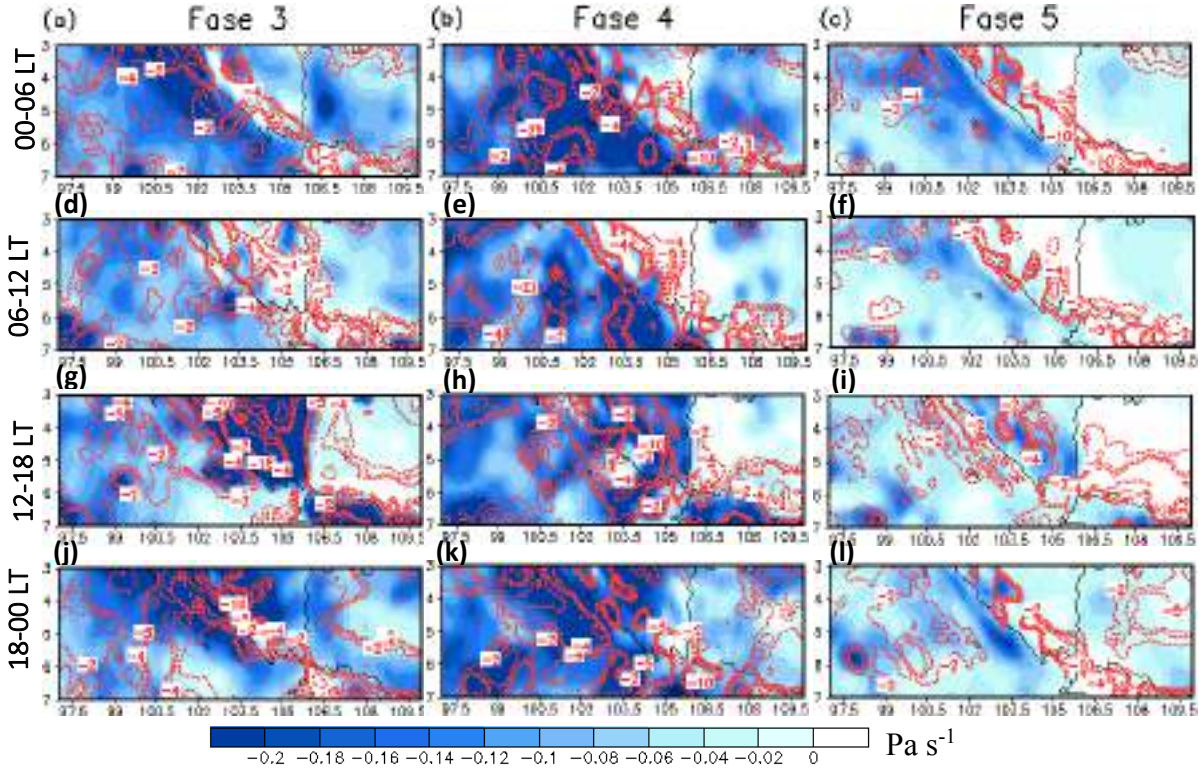
RH tertinggi lapisan 850 mb pada pukul 12-18 LT (Gambar 7 (g-i)) berada di pesisir barat Lampung hingga daratan Lampung bagian barat. RH pada Fase 3 (Gambar 7 (g)) tertinggi berada di pesisir barat Lampung hingga daratan Lampung bagian barat mencapai 85 %. RH tinggi dengan nilai 85% di pesisir barat Lampung semakin meluas hingga Lampung bagian timur pada Fase 4 (Gambar 7(h)). Fase 5 (Gambar 7 (i)) RH tertinggi berada di pesisir barat Lampung namun berkurang menjadi 75%. Pada pukul 18-00 LT (Gambar 7 (j-l)) tertinggi berada di daerah pesisir barat Lampung dan meluas hingga daratan Lampung. RH mencapai 85% di Lampung bagian timur ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 7 (j) dan (5)). Pada Fase 5 (Gambar 7 (l)) RH mulai menurun menjadi 80 %.

Berdasarkan Gambar 8 kondisi RH lapisan 500 mb secara diurnal menunjukkan nilai RH tergolong tinggi meskipun nilainya lebih rendah daripada RH lapisan 850 mb. Secara diurnal tidak ada perbedaan yang signifikan pada RH pukul 00-06LT hingga 18-00 LT (Gambar 8 (a-b), (d-f), (g-i), dan (j-l)). Nilai RH tertinggi berada di perairan barat Lampung hingga Lampung bagian barat. RH tertinggi terjadi pada pukul 18-00 LT.

Ketika Fase 3 (Gambar 8 (a), (d), (g) dan (i)) RH bernilai 70–80 % dengan RH tertinggi berada di wilayah perairan barat Lampung hingga Lampung bagian tengah, sedangkan Lampung bagian timur memiliki nilai RH yang lebih rendah. Nilai RH meningkat ketika Fase 4 (Gambar 8 (b), (e), (h), dan (j)) mencapai 85 % di perairan barat Lampung. Pada Fase 5 (Gambar 8 (c), (f), (i) dan (l)) RH menjadi lebih rendah.

Gambar 9 merupakan kondisi diurnal curah hujan selama MJO Fase 3-5. Pada pukul 00-06 LT (Gambar 9 (a-c)) hujan intens terjadi di perairan barat Lampung dengan intensitas 3-14 mm, sedangkan di daratan 0.1-6 mm. Curah hujan tinggi ketika Fase 3 (Gambar 9 (a)) mencapai 16 mm dan meluas ke selatan mencapai perairan barat Lampung.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 6. Siklus diurnal divergensi lapisan 850 mb (*contour*, x10^{-6} s^{-1}) dan kecepatan vertikal lapisan 500 mb (*shaded*, Pa s^{-1}) ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.

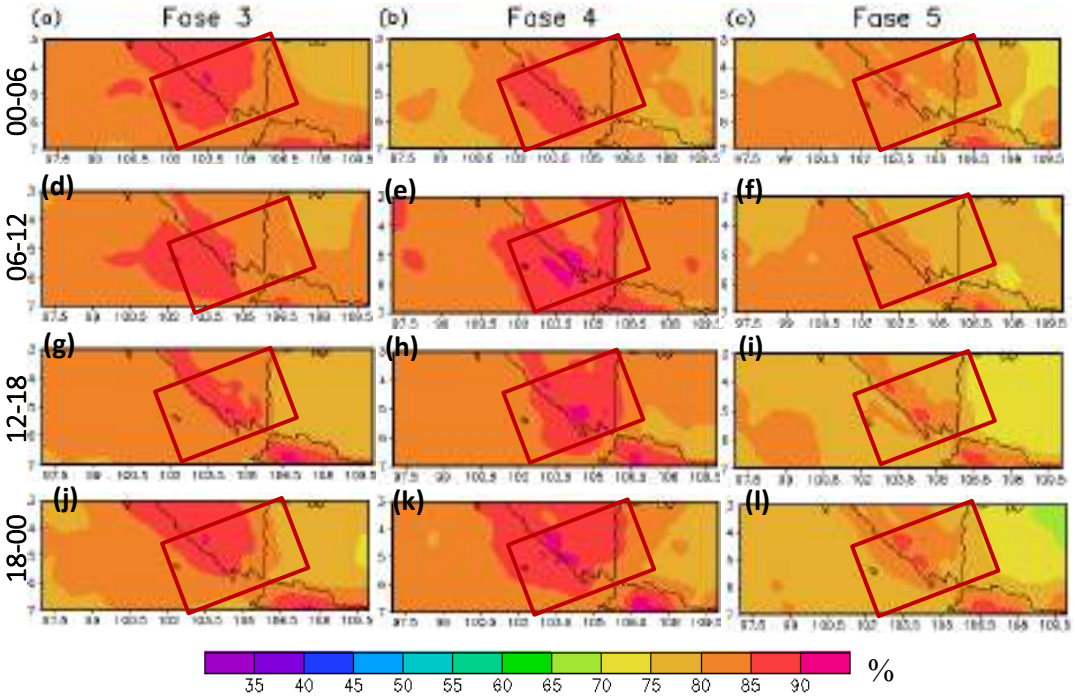
Ketika Fase 4 (Gambar 9 (b)) curah hujan semakin meluas hingga perairan selatan Lampung, namun intensitas menurun menjadi 5-10 mm. Memasuki Fase 5 (Gambar 9 (c)) curah hujan di wilayah perairan barat Lampung semakin menurun menjadi 3-6 mm.

Kondisi curah hujan pada pukul 06-12 LT selama MJO aktif (Gambar 9 (d-f)) di Lampung masih tinggi di wilayah perairan, namun meluas di perairan barat Lampung, sedangkan di daratan mulai menurun. Hal ini menunjukkan hujan lebih intens terjadi di perairan daripada di daratan. Intensitas curah hujan di perairan barat Lampung berkisar antara 3-14 mm, sedangkan di daratan 0.1-1 mm. Curah hujan ketika Fase 3 (Gambar 9 (d)) mencapai 12 mm merata di perairan barat Lampung. Pada Fase 4 (Gambar 9(e)) curah hujan tinggi semakin meluas hingga perairan selatan Lampung dengan intensitas 5-14 mm. Pada Fase 5 (Gambar 9 (f)) curah hujan menurun menjadi 3-6 mm di perairan barat dan selatan Lampung.

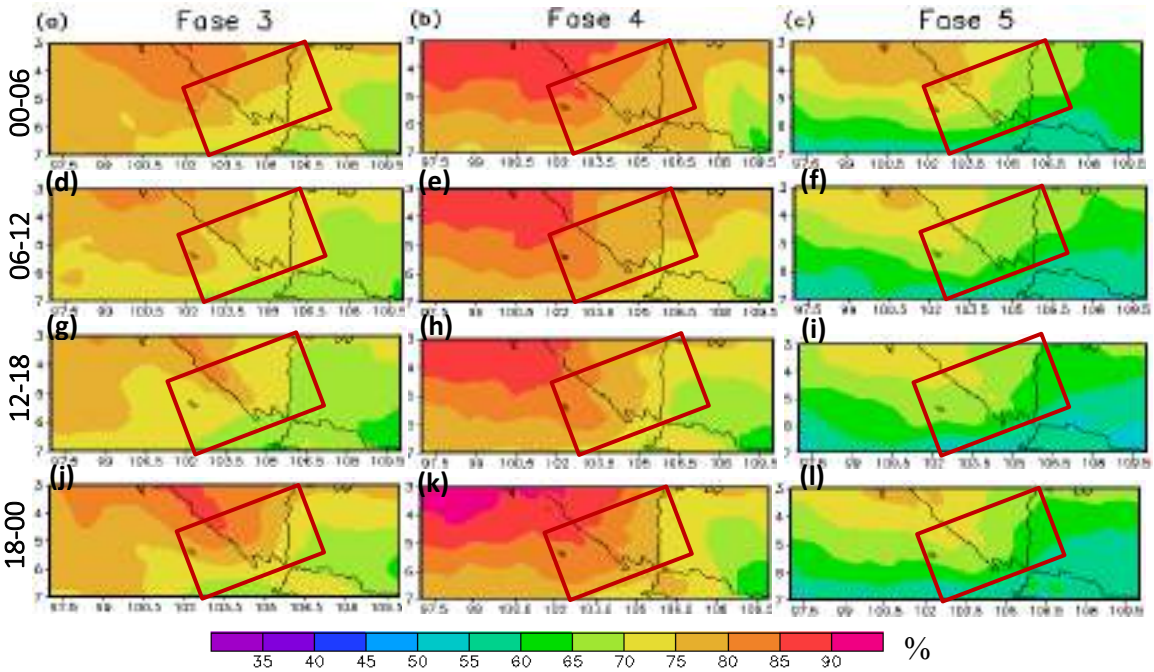
Curah hujan pada pukul 12-18 LT (Gambar 9 (g-i)) masih tinggi di wilayah perairan terutama perairan barat Lampung. Pada pukul 12-18 LT curah hujan mulai memasuki wilayah daratan. Intensitas curah hujan di perairan barat Lampung hingga pesisir barat Lampung berkisar antara 4–14 mm, sedangkan di daratan berkisar antara 1-7 mm. Curah hujan tinggi ketika Fase 3 (Gambar7 (g)) mencapai 14 mm dan meluas di perairan barat Lampung hingga pesisir barat Lampung, selain itu curah hujan di daratan juga meningkat mencapai 3-9 mm. Ketika Fase 4 (Gambar 9 (h)) curah hujan di perairan barat Lampung mulai meningkat, namun curah hujan di daerah pesisir dan daratan menurun menjadi 3-7 mm. Kemudian memasuki Fase 5 (Gambar 9 (j)) curah hujan semakin menurun menjadi 1-3 mm di perairan barat Lampung dan pesisir barat Lampung dan 0.1-2 mm di daratan.

Curah hujan pada pukul 18-00 LT (Gambar 9 (j-l)) lebih rendah di perairan namun semakin tinggi di pesisir dan daratan. Hal ini menunjukkan bahwa pada pukul 18-00 LT terdapat pergeseran curah hujan tinggi ke arah timur. Intensitas curah hujan di perairan barat Lampung berkisar antara 3-6 mm, sedangkan di daerah pesisir dan daratan mencapai 4-16 mm. Ketika Fase 3 (Gambar 9 (j)) curah hujan mencapai 16 mm dan meluas mencapai pesisir barat Lampung hingga daratan Lampung bagian timur. Ketika Fase 4 (Gambar 9 (k)) intensitas curah hujan berkurang namun semakin meluas di perairan barat Lampung, selain itu curah hujan di daerah pesisir dan daratan mulai menurun menjadi 3-10 mm dan meluas hingga pesisir timur Lampung. Ketika memasuki Fase 5 (Gambar 9 (l)) curah hujan menurun baik di pesisir dan di daratan menjadi 1-3 mm.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

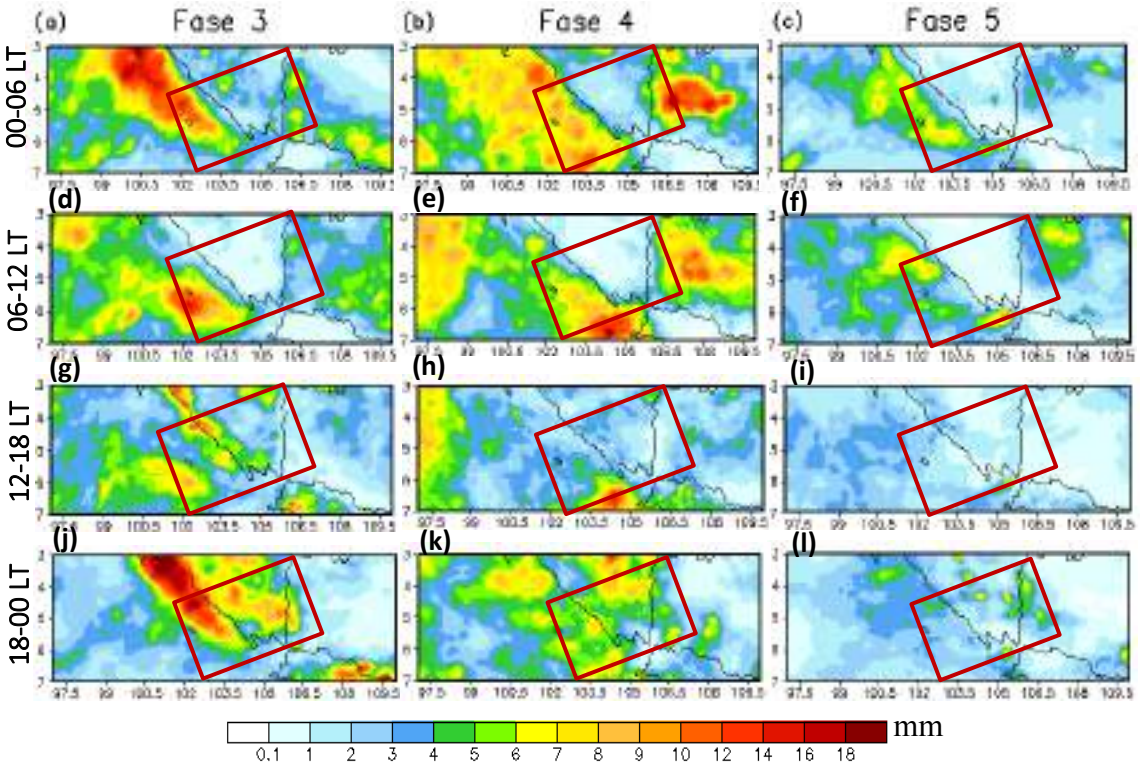


Gambar 7. Kelembaban relatif (RH) lapisan 850 mb diurnal ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.



Gambar 8. Kelembaban relatif (RH) lapisan 500 mb diurnal ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 9. Curah hujan diurnal ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.

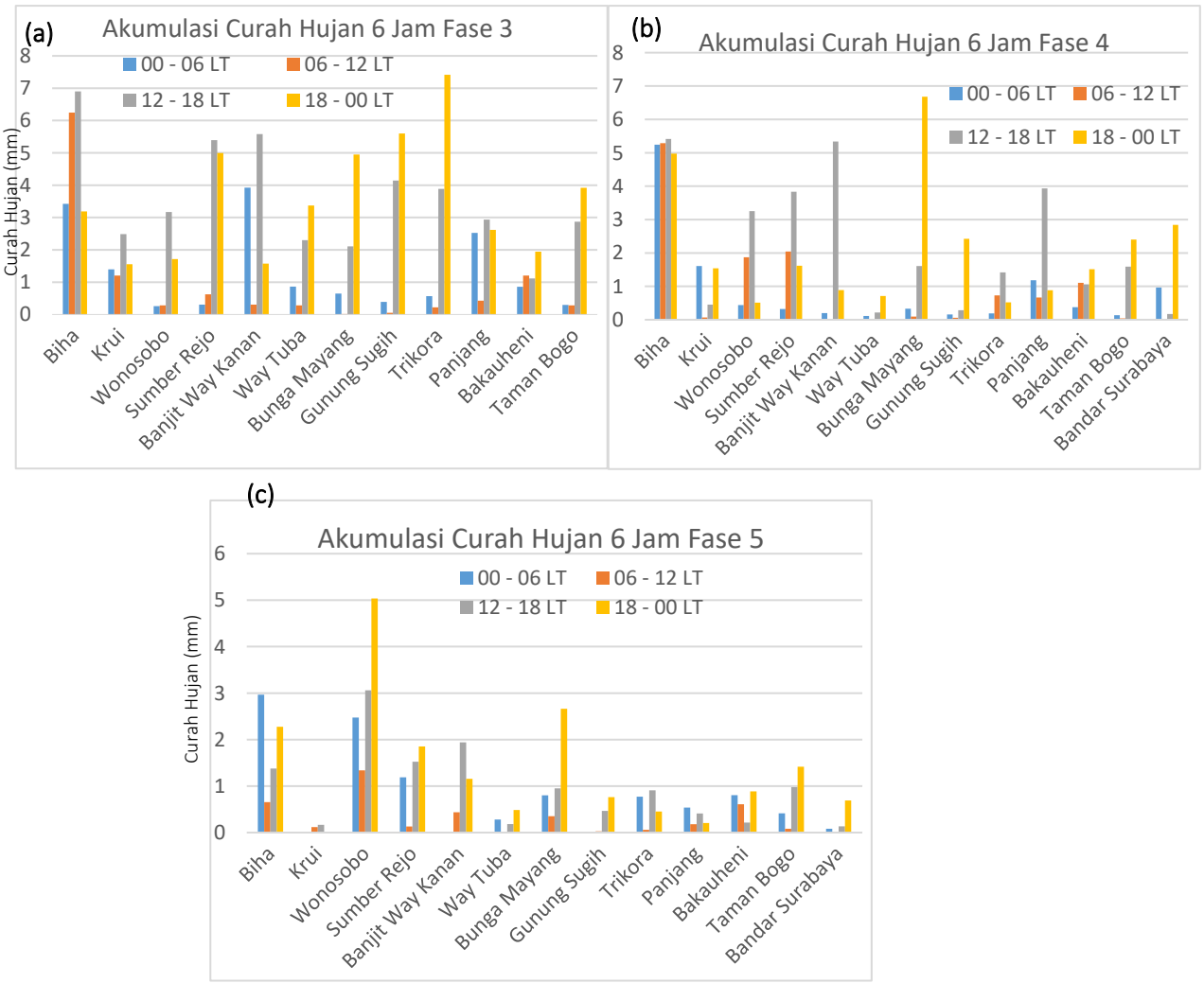
Konvektivitas dan curah hujan diurnal mengalami peningkatan dari Fase 3 hingga Fase 4 kemudian menurun ketika Fase 5. Menurut Lu dan Wang (2019) konvektivitas dan curah hujan diurnal pada BMI bagian barat meningkat pada tahap pembentukan MJO (Fase 1-4) karena anomali kelembaban pada lapisan atas bernilai positif di BMI bagian barat yang akan meningkatkan kandungan uap air untuk skala diurnal. Konvergensi diurnal pada Fase 1-4 juga lebih kuat karena menguatnya angin diurnal akibat penjalaran MJO ke timur. Siklus diurnal di Lampung melemah pada tahap matang (Fase 5-8).

Berdasarkan parameter divergensi, kecepatan vertikal, dan kelembaban relatif (RH) menunjukkan bahwa adanya perbedaan konvektivitas yang jelas antara perairan dan daratan. Konvektivitas yang kuat terjadi di wilayah perairan pada malam hingga dini hari sedangkan di wilayah daratan pada siang hingga malam hari. Perbedaan konvektivitas antara daratan dan lautan tersebut dijelaskan oleh Wirjohamidjojo dan Swarinoto (2010) yang disebabkan karena adanya perbedaan sifat antara daratan dan lautan dalam menerima dan melepaskan panas matahari secara diurnal. Selain itu, menurut Peatman *et al.* (2014) adanya perbedaan temperatur antara daratan dan lautan pada siang hari menyebabkan adanya gradien tekanan antara daratan dan lautan sehingga memicu angin yang menjalar dari wilayah pesisir menuju daratan dan menyebabkan adanya penjalaran konvektivitas dan curah hujan dari pesisir menuju daratan secara diurnal.

Penjalaran curah hujan secara diurnal tersebut dapat dianalisis dengan menghitung akumulasi curah hujan 6 jam ARG dan AWS di Lampung (Gambar 10) sehingga dapat diketahui intensitas curah hujan dan waktu terjadinya di wilayah Lampung. Urutan ARG dan AWS dalam grafik dari kiri ke kanan dibuat berurutan sesuai dengan lokasi ARG dan AWS dari paling barat hingga paling timur. ARG paling kiri (Biha) merupakan ARG paling barat dari Lampung dan ARG paling kanan dalam grafik (Bandar Surabaya) merupakan ARG paling timur dari Lampung. Penjalaran hujan dari perairan barat Lampung menuju daratan Lampung bagian timur secara diurnal didukung oleh hasil penelitian curah hujan AWS dan ARG dimana intensitas curah hujan tertinggi terjadi pada pukul 12-18 LT di daerah pesisir barat Lampung dan semakin ke timur curah hujan tinggi terjadi ketika malam hari.

Pada Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 10 (a) dan (b)) hujan intens terjadi pada semua waktu di ARG Biha dimana ARG Biha hingga ARG Banjit Way Kanan memiliki curah hujan tinggi ketika pukul 12-18 LT, sedangkan dari ARG Way Tuba hingga ARG Taman Bogo rata-rata curah hujan paling tinggi terjadi pada pukul 18-00 LT. Curah hujan tertinggi berkisar antara 2-8 mm pada Fase 3 dan 1-7 mm pada Fase 4. Pada Fase 5 (Gambar 10 (c)) curah hujan paling banyak terjadi di ARG Biha dan ARG Wonosobo dimana curah hujan tertinggi dari ARG Biha hingga ARG Bandar Surabaya terjadi ketika malam hari hingga dini hari dengan curah hujan 0.5-5 mm.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 10. Diagram rata-rata akumulasi curah hujan ARG dan AWS di Lampung per 6 jam pada a) Fase 3; b) Fase 4; dan c) Fase 5

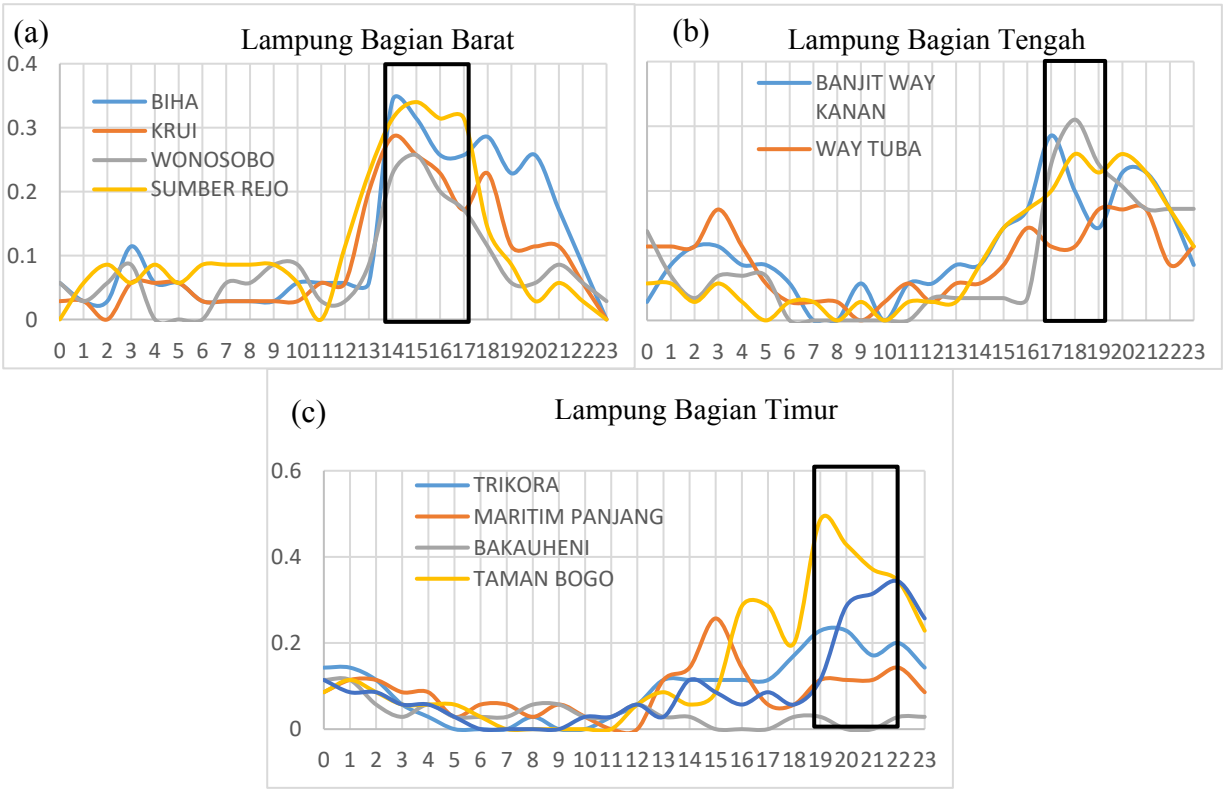
Hasil analisis menunjukkan adanya penjalaran konvektivitas yang kuat ke arah timur dari perairan barat Lampung hingga daratan Lampung bagian timur. Penjalaran tersebut ditandai dengan konvergensi yang kuat pada lapisan 850 mb disertai *upward* yang kuat hingga lapisan 500 mb dari massa udara yang basah sehingga menyebabkan curah hujan yang tinggi di wilayah perairan pada pukul 00-06 LT dan 06-12 LT kemudian di daerah pesisir pada pukul 12-18 LT dan sampai di daratan pada pukul 18-00 LT. Hasil penelitian tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Oh *et al.* (2011) yang menyatakan bahwa konvergensi dan *upward* yang kuat dominan terjadi di daratan pada malam hari dan di lautan pada tengah malam hingga pagi hari.

3.2 *Frekuensi Kejadian Hujan Ketika MJO Fase 3-5*

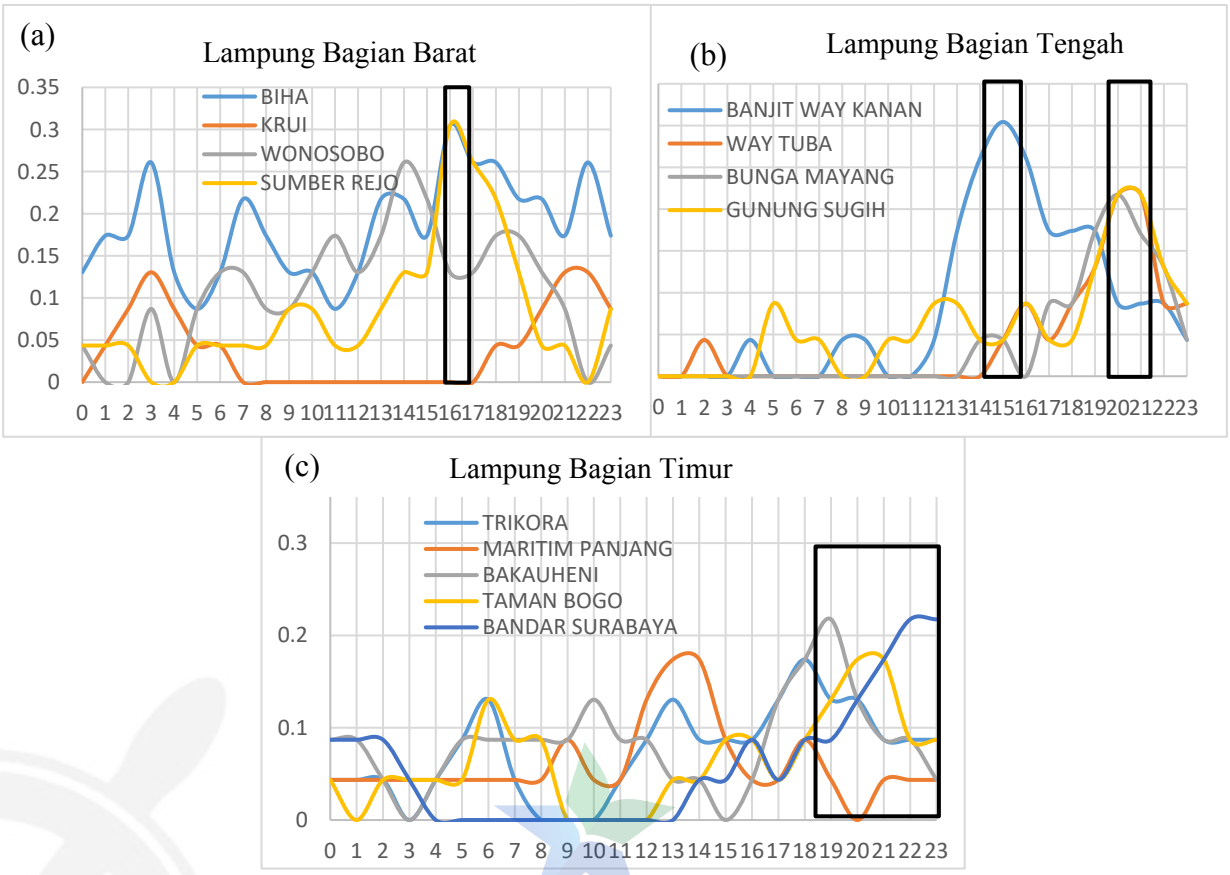
Pada Fase 3 (Gambar 11) di Lampung bagian barat (Gambar 11 (a)) hujan paling sering terjadi pada pukul 14-16 LT, kemudian di Lampung bagian tengah (Gambar 11 (b)) sering terjadi pukul 16-19 LT dan di Lampung bagian timur (Gambar 11 (c)) sering terjadi pukul 19-22 LT. Terdapat perbedaan waktu kejadian hujan selama 2-5 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian tengah dan 5-7 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian timur.

Pada Fase 4 (Gambar 12) hujan paling sering terjadi di Lampung bagian barat (Gambar 12 (a)) pada pukul 16-17 LT, kemudian di Lampung bagian tengah (Gambar 12 (b)) pukul 14-15 LT pada ARG gunung sugih dan 19-21 LT untuk ARG lainnya, sedangkan di wilayah Lampung bagian timur (Gambar 12 (c)) hujan paling sering terjadi pada pukul 20-23 LT. Terdapat perbedaan waktu kejadian hujan 5-7 jam antara Lampung bagian barat dengan timur.

Pada Fase 5 (Gambar 13) hujan paling sering terjadi hampir di semua waktu di Lampung bagian barat (Gambar 13 (a)) yaitu pada pukul 5-6 LT, 12-13 LT, dan 17-18 LT kemudian di Lampung bagian tengah (Gambar 13 (b)) hujan paling sering terjadi pada pukul 18-19 dan Lampung bagian timur (Gambar 13 (c)) pada pukul 19-21 LT. Terdapat perbedaan waktu kejadian hujan selama 1-2 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian tengah dan 2-4 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian timur.

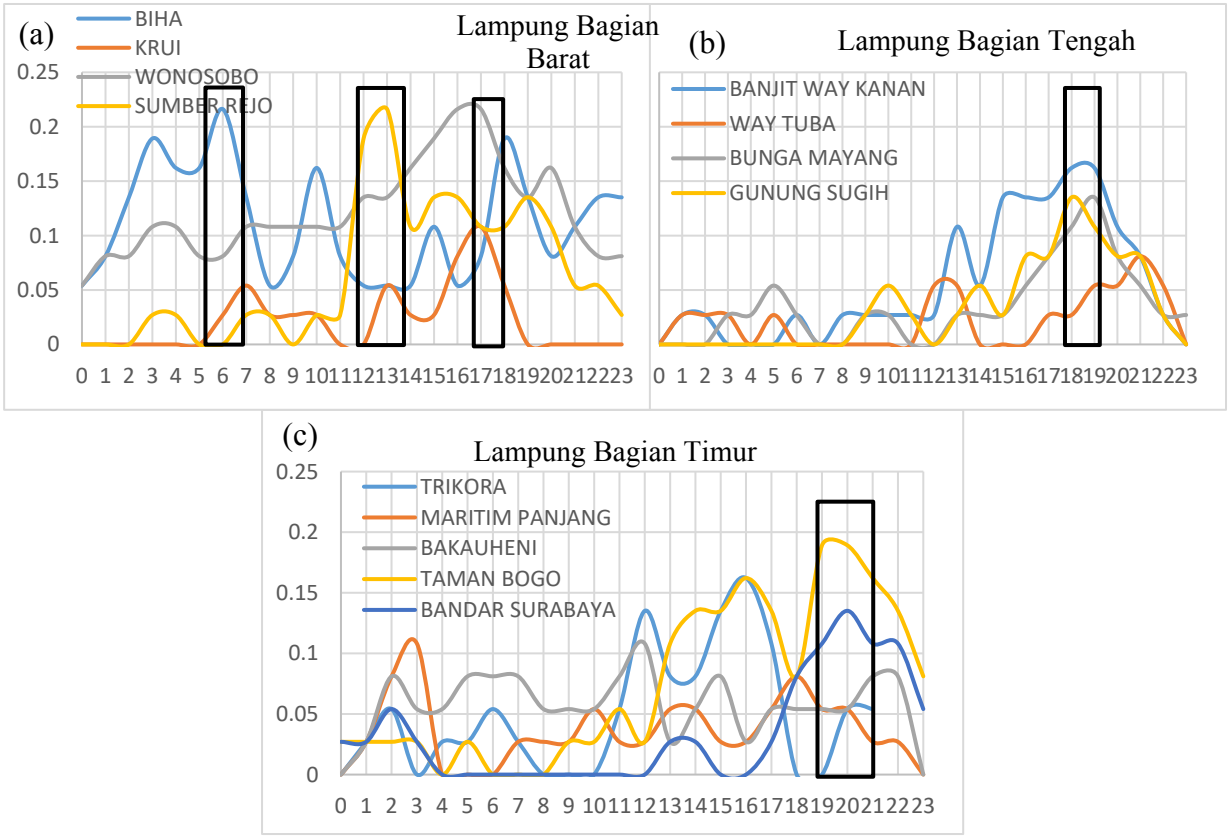


Gambar 11. Frekuensi kejadian hujan Fase 3 a) Lampung bagian barat; b) Lampung bagian tengah; c) Lampung bagian timur



Gambar 12. Frekuensi kejadian hujan Fase 4 a) Lampung bagian barat; b) Lampung bagian tengah; c) Lampung bagian timur

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 13. Frekuensi kejadian hujan Fase 5 a) Lampung bagian barat; b) Lampung bagian tengah; c) Lampung bagian timur

Berdasarkan frekuensi kejadian hujan, ketika MJO Fase 3-5 maka hujan paling sering terjadi di wilayah lampung bagian barat hingga tengah daripada Lampung bagian timur. Hasil tersebut sesuai dengan penelitian Ariani (2014) yang menyatakan bahwa selama MJO aktif di wilayah Sumatera anomali curah hujan di wilayah barat Sumatera lebih besar daripada timur Sumatera. Menurut Wu dan Hsu (2009) hal tersebut dikarenakan adanya pengaruh dari topografi barat Sumatera yang merupakan dataran tinggi sehingga melemahkan sinyal penjalaran MJO di atas wilayah pegunungan yang menjalar dari perairan barat Sumatera.

Tabel 2. Puncak waktu terjadinya hujan di Lampung ketika MJO aktif

	Lampung Barat		Lampung Tengah	Lampung Timur
Fase 3	14-16		16-19	19-22
Fase 4	16-17		20-21	20-23
Fase 5	5-6, 12-13, 17-18		18-19	19-21

Berdasarkan Tabel 2 kejadian hujan ketika MJO mempengaruhi wilayah Lampung (Fase 3-5) terjadi lebih cepat dengan durasi yang lebih lama. Menurut Oh *et al.* (2011) ketika Fase 1-4 maka akan terjadi penguatan angin diurnal di BMI bagian barat yang mengakibatkan proses konvergensi menjadi lebih cepat terbentuk daripada ketika MJO sudah tidak mempengaruhi wilayah Lampung. Selain itu, penjalaran MJO ke timur menyebabkan angin baratan bergerak lebih cepat sehingga dapat mempercepat penjalaran hujan menuju timur. Menurut Syafrijon (2013) ketika MJO aktif mempengaruhi suatu wilayah maka hujan terjadi ketika sore hingga malam hari dengan durasi hujan yang lebih lama. Ketika Fase 5 hujan rata-rata terjadi hampir pada semua waktu di Lampung bagian barat, kemudian Lampung bagian tengah pada pukul 18-19 LT dan Lampung bagian timur pada pukul 19-21 LT. Hujan terjadi lebih awal ketika berada di Lampung bagian barat yaitu pukul 14-16 LT pada Fase 3, kemudian pukul 14-17 LT pada Fase 4. Menurut Birch *et al.* (2016) yang menyatakan bahwa ketika MJO mempengaruhi wilayah BMI bagian barat (Fase 2-3) maka hujan mulai memasuki wilayah pesisir pada sore hari hingga malam hari (14-20 LT) kemudian meluas di daratan pada pukul 20-00 LT. Hal tersebut menandakan bahwa ketika MJO aktif di wilayah Lampung bagian tengah hujan terjadi 2-5 jam kemudian ketika Fase 3, 4-7 jam kemudian ketika Fase 4, dan 1-2 jam kemudian ketika Fase 5. Hal tersebut menandakan bahwa di wilayah Lampung bagian tengah Fase 5 tidak terlalu berpengaruh terhadap penjalaran hujan ke timur, sedangkan Fase 3 dan 4 mempengaruhi penjalaran hujan di Lampung bagian tengah. Di wilayah Lampung bagian timur ketika Fase 3 hingga Fase 5 tidak terdapat perbedaan waktu

terjadinya hujan yang signifikan dengan waktu terjadinya hujan pada fase lainnya kecuali Fase 4 yang terjadi 1-2 jam lebih lambat daripada Fase lainnya. Hal tersebut menandakan bahwa MJO Fase 3-5 tidak begitu berpengaruh terhadap penjalaran hujan ke timur di wilayah Lampung bagian timur.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa konvektivitas kuat terjadi di perairan maupun daratan pada Fase 3 kemudian berkurang di perairan dan menyebar di daratan pada Fase 4 dengan intensitas yang lebih kecil. Penurunan konvektifitas terjadi pada Fase 5 baik di daratan maupun perairan.

Wilayah dengan curah hujan tinggi sesuai dengan wilayah konvektivitas kuat. Curah hujan tinggi terjadi di perairan maupun daratan pada Fase 3 kemudian berkurang di perairan dan menyebar di daratan pada Fase 4 dengan intensitas lebih kecil. Selain itu, curah hujan menurun pada Fase 5 baik di daratan maupun perairan.

Jika dilihat dari siklus diurnal di Lampung, hasil penelitian menunjukkan adanya konvektivitas yang kuat dan curah hujan tinggi terjadi di wilayah perairan pada pukul 00-06 LT dan 06-12 LT kemudian memasuki pesisir pada pukul 12-18 LT dan sampai di daratan pada pukul 18-00 LT. Siklus diurnal tersebut mengalami peningkatan dari Fase 3-4 dan melemah ketika Fase 5.

Hujan menjalar dari Lampung bagian barat menuju Lampung bagian tengah dengan perbedaan waktu 2-5 jam ketika Fase 3, 4-7 jam ketika Fase 4, dan 1-2 jam ketika Fase 5. Pada Fase 3-5 hujan terjadi di Lampung bagian timur dengan perbedaan waktu 1-3 jam dari Lampung bagian tengah.

5. DAFTAR PUSTAKA

Arbain, A. A., Renggono, F., & Yahya, R. Y. (2017). Pengaruh Madden-Julian Oscillation Terhadap Distribusi Temporal Dan Propagasi Hujan Berdasarkan Pengamatan Radar Cuaca (Studi Kasus: Intensive Observation Period 2016 di Wilayah Jakarta dan Sekitarnya), *Jurnal Sains & Teknologi Modifikasi Cuaca*, *18*(2), pp.43-50. doi:10.29122/jstmcv18i2.2058.

Ariani, R. (2014). The Influence of the Madden-Julian Oscillation on Diurnal Cycle of Rainfall over Sumatera. *Thesis.* Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Institut Pertanian Bogor, Bogor.

Birch, C. E., Webster, S., Peatman, S. C., Parker, D. J., Matthews, A. J., Li, Y., dan Hassim, M. E. E. (2016). Scale Interactions between the MJO and the Western Maritime Continent, *Journal of Climate*, *29*(7), pp.2471–2492. doi:10.1175/JCLI-D-15-0557.1

Hermawan, E. (2010). Analisis Struktur Vertikal MJO Terkait dengan Aktivitas Super Cloud Cluster (SCCs) di Kawasan Barat Indonesia. *Jurnal Sains Dirgantara*, *8*, pp.26-42.

Hermawan, E. (2011). Peran Data Indeks Monsun Global dan IOD Terhadap Perilaku Curah Hujan Di Beberapa Kawasan Indonesia, *Prosiding Seminar Nasional Sains Atmosfer dan Antariksa,* Bandung.

Hidayat, R., Kizu, S. (2009). Influence of the Madden-Julian Oscillation on Indonesia Rainfall Variability in Austral Summer*, International Journal of Climatology*, *30*, pp.1816-1825. doi:10.1002/joc.2005.

Higgins, R. W. dan Shi, W. (2001). Intercomparison of the principal modes of interannual and intraseasonal variability of the North American Monsoon System, *Journal of Climate. American Meteorological Society*, *14*, pp.403–417.

Lu, J., Li, T., dan Wang, L. (2019). Precipitation Diurnal Cycle over the Maritime Continent Modulated by the MJO, *Climate Dynamics*, *53*, pp.6489–6501.

Madden, R. A, dan Julian, P. (1971). Detection of a 40-50 Day Oscillation in the Zonal Wind in the Tropical Pacific, *Journal of The Atmospheric Sciences*, *28*, pp.702-708. doi:10.1175/1520-0469(1971)028<0702:DOADOI>2.0.CO;2

Madden, R. A., & Julian, P. R. (1972). Description of global-scale circulation cells in the tropics with a 40–50 days period, *Journal of The Atmospheri Science*, *29*, hal:1109 -1123.

Madden, R. A., & Julian, P. R. (1994). Observations of the 40–50 Day Tropical Oscillation: A review, *Mon. Weather Rev*, *112*, pp.814 - 837.

Nesbitt, S. W., dan Zipser, E. J. (2003). The Diurnal Cycle of Rainfall and Convective Intensity according to Three Years of TRMM Measurements, *Journal of Climate*, *16*(10), pp.1456–1475.

Oh, J. H., Kim, K. Y., dan Lim, G. H. (2011), Impact of MJO on The Diurnal Cycle of Rainfall over The Western Maritime Continent in The Austral Summer, *Climate Dynamics*, Vol.38, pp.1167–1180.

Peatman, S. C., Matthews, A. J., dan Stevens, D. P. (2014). Propagation of the Madden-Julian Oscillation through the Maritime Continent and scale interaction with the diurnal cycle of precipitation, *Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society*, *140*, pp.814–825.

Syafrijon. (2013). Pengaruh MJO Terhadap Perilaku Hujan Harian di Atas Kototabang,

Prosiding Seminar Nasional Sains Atmosfer dan Antariksa, Bandung.

Wirjohamidjojo, S., & Swarinoto, Y. (2010). *Iklim Kawasan Indonesia: Dari Aspek Dinamik – Sinoptik*, Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika, Jakarta.

Wu, C.-H., & Hsu, H.-H. (2009). Topographic Influence on the MJO in the Maritime Continent, *Journal of Climate*, *22*(20), pp.5433–5448. doi:10.1175/2009JCLI2825.1.

Zhang, C., dan Ling, J. (2017). Barrier Effect of the Indo-Pacific Maritime Continent on the MJO: Perspectives from Tracking MJO Precipitation. *Journal of Climate*, *30*(9), pp. 3439–3459. doi:10.1175/JCLI-D-16-0614.1.

Zhang, L., Wang, B., dan Zeng, Q. (2009). Impact of the Madden–Julian Oscillation on Summer Rainfall in Southeast China, *Journal of Climate. American Meteorological Society*, *22*, pp.201–216. doi:10.1175/2008JCLI1959.1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penguatan Hubungan Politik Internasional Indonesia dalam Mewujudkan Kedaulatan Poros Maritim yang Ideal

Chrystofer

ABSTRAK

Kedaulatan maritim menjadi salah satu isu yang semakin penting dalam perumusan kebijakan politik luar negeri Indonesia. Perang global melawan illegal fishing, kerusakan laut, dan konservasi budidaya kekayaan hasil laut semakin memperoleh legitimasi dan dukungan yang luas dari dunia Internasional. Keterlibatan Indonesia dalam memperkuat kebijakan maritim tentu juga harus mengedapankan kerjasama secara hukum dan politik antar negara baik itu melalui hubungan bilateral, regional, dan multilateral. Kerjasama internasional ini harus dicermati oleh pemerintah, karena dalam pelaksanaanya akan diwarnai oleh berbagai kepentingan, baik itu dunia Internasional, pelaku bisnis, kelestarian laut dan perhatian terhadap nelayan lokal kita.

Menurut Data KKP (Kementerian Kelautan dan Perikanan) pada tahun 2014, negara mengalami kerugian dari Illegal fishing mencapai 101 triliun rupiah per tahunya, belum lagi ancaman kerusakan lingungan dan keamanan wilayah kedaulatan laut Indonesia. Salah satu bentuk sikap Indonesia dalam menjaga potensi laut dan penegakan hukum adalah dengan penegakan aturan penenggelaman kapal asing ilegal yang memang telah tercantum secara jelas dalam Pasal 60 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Namun, sikap tersebut dihadapkan pada tantangan besar, ketegangan antar negara seperti Malaysia dan Tiongkok pernah terjadi dengan protes keras yang dilayangkan kepada Indonesia. Strategi pemerintah untuk menghindari konfik berkepanjangan adalah dengan melakukan hubungan diplomasi politik terhadap negara-negara tersebut, sehingga komunikasi terus terjalin dalam mendukung perlawanan terhadap penanganan kedaulatan maritim Indonesia dalam realisme hubungan internasional.

Kata Kunci: Kedaulatan maritim, sikap Indonesia, hubungan diplomasi politik

Pendahuluan

Lautan dan samudra merupakan sumber daya tak terbatas yang dalam sejarah umat manusia telah digunakan sebagai sarana transportasi, sumber makanan, rekreasi, pertambangan lepas pantai dan perdagangan laut serta menjadi media proyeksi kekuatan suatu negara. Lautan dan samudera di abad ke-21 di era globalisasi ini semakin penting ditandai dengan meningkatnya lalu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lintas perdagangan laut internasional yang didasarkan kepada gagasan keunggulan mutlak (*absolute advantage*) dari Adam Smith dan keunggulan komparatif (*comparative advantage*) dari David Ricardo. Perdagangan internasional melalui laut saat ini menjadi semakin penting dengan integrasi pasar dan kerjasama antar bangsa yang memungkinkan individu, perusahaan dan negara untuk menjangkau pasar di seluruh penjuru dunia dengan lebih cepat dan lebih murah.[1]

Menurut WWF (World Wildlife Fund) bersama The Global Change Institute and The Boston Consulting Group pada tahun 2015, nilai aset kelautan dunia mencapai 24 triliun dollar AS yang terdiri dari potensi yang diambil langsung dari perikanan, mangrove, terumbu karang, dan padang lamun sekitar 6,9 triliun dollar AS, transportasi laut 5,2 triliun dollar AS, penyerapan karbon 4,3 triliun dollar AS, dan jasa lainya 7,8 triliun dollar AS. Hampir 2/3 produk kelautan tersebut tergantung pada laut yang sehat. Namun, menurut FAO, 90% stok perikanan dunia dalam kondisi mengkuatirkan, dengan data bahwa 61% sudah mengalami tangkap penuh (fully exploited) dan 29% sisanya tangkap lebih *(over exploited*). Begitu pula tingkat kerusakan mangrove 3-5 kali dari laju deforestasi. Sekitar 29% padang lamun juga telah rusak. Begitu pula kerusakan terumbu karang dunia yang mencapai 50% dan pada tahun 2050 dengan kenaikan suhu seperti saat ini maka terumbu karang akan musnah.[2]

Biaya dari kerusakan kekayaan laut tersebut dirasakan secara tidak merata oleh para actor.Pada akhirnya tentu rakyat miskinlah yang paling dirugikan karena hidupnya sangat tergantung pada lingkungan sekitarnya. Sebagai contoh pengusaha perikanan bisa secara mudah mengalihkan wilayah tangkapanya, sementara nelayan kecil dengan modal yang terbatas yang tidak bisa berbuat apa-apa ketika sumber daya ikanya habis, apalagi bahwa nelayan kecil tersebut tidak akan mampu mempengaruhi pasar dan kebijakan sehingga mereka terus akan menjadi korban dari keruskan laut. Tentu nelayan kecil tidak mampu menghadapi tekanan kapal-kapal asing baik di wilayah Natuna maupun Arafura yang memiliki kekayaan laut besar. Hadirnya kapal-kapal asing tersebut merupakan kepentingan para pihak sehingga menjadi masalah ekonomi politik yang rumit dan

[1] Friedman, dalam Jurnal Wahyu Wardhana, *Poros Maritim: Dalam Kerangka Sejarah Maritim dan Ekonomi Pertahanan*, Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia, hlm. 1.

[2] Arif Satria, 2015, *Politik Kelautan dan Perikanan, Catatan Perjalanan Kebijakan Era SBY hingga Jokowi*, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, hlm. 7.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memerlukan peran pemerintah dalam pemberantasan perikanan secara masif dan berkelanjutan.[3]

Sebagai sebuah negara kepulauan yang terpisah dengan lautnya, Indonesia juga dikenal dengan kekayaan laut yang melimpah. Poros Maritim Dunia pun muncul dan dikampanyekan sebagai kebijakan pemerintahan, dengan menjadikan sektor maritim sebagai panduan dan penentu, sekaligus tujuan pembangunan kabinet kerjanya. Dapat dikatakan, pencapaian sembilan agenda kerja pemerintahannya (*Nawacita*) terkait dengan implementasi pentingnya sektor maritim bagi RI, untuk mencapai tujuan negara, baik dalam jangka pendek, menengah, maupun panjang.[4]

Pembangunan Maritim tidak bisa dilakukan secara serba instan. Untuk mengoptimalkan pembangunan maritim di tingkat lokal, nasional, dan global, dan khususnya dalam mencapai Poros Maritim Dunia dibutuhkan arah, orientasi, strategi, dan antisipasi pembangunan yang efektif. Segenap daya, upaya, keunggulan sumber daya, posisi strategis, dan geopolitik perlu diarahkan untuk menjawab tantangan global dan mencapai keunggulan Indonesia dengan poros-poros sebagai berikut:[5]

1. Poros Konservasi dan Biodiversity berfokus untuk menjadikan Indonesia sebagai sumber daya terbesar dan lengkap keanekaragaman laut pesisir dan laut dunia, menjadi etalase maritim global, beserta berbagai manfaat dan fungsi ekonomi, sosial, dan ekologisnya. Komponen ini menjadikan Indonesia sebagai last resort dalam biodiversity, menjadi wilayah yang paling dijaga dan dilindungi oleh seluruh dunia. Termasuk di dalamnya menyediakan sumberdaya ikan, plasma nutfah, karbon, dan sebagainya.

2. Poros Industri maritim berfokus untuk membangun kepemimpinan dan praktek Indonesia dalam mengembangkan dan memanfaatkan segenap potensi sumberdayanya untuk berbagai industri dan jasa maritim dunia, yang memberikan manfaat ekonomi yang sangat besar dan memberikan manfaat sosial yang luas. Komponen ini mencakup pengembangan industri perkapalan dan galangan kapal,

[3] Ibid, hlm. 9.
[4] Poltak Partogi Nainggolan, 2015, *Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya*, Jakarta: Sekertariat Jenderal DPR RI, hlm 169.
[5] H. Abdul Kabir dan Fatkhul Muin, 2015, Ikthisar Dalam Memahami Pendidikan Pancasila dan Kewarnegaraan (Suatu Pendekatan yang Bersifat Holistik), Yogyakarta: Deepublish, hlm. 98.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengembangan jasa-jasa kelautan, ekowisata bahari, industri farmasi dan obat-obatan yang kompetitif dan unggul sehingga menjadi kontributor signifikan bagi berbagai negara.

3. Poros Logistik Maritim berfokus menjadikan Indonesia sebagai penyedia fasilitas sistem logistik kemaritiman yang terbaik di dunia, sehingga bisa menjadi alternatif utama bagi berbagai lalu lintas barang, jasa, dan berbagai kegiatan kemaritiman di dunia. Komponen ini berpotensi memberikan manfaat ekonomi yang sangat signifikan bagi Indonesia, mendorong penyerapan tenaga kerja terampil, penyerapan teknolgi kemaritiman terkini, dan memposisikan Indonesia sebagai negara maritim terpenting di dunia. Dalam lingkup nasional dan lokal, komponen ini akan mengurangi kesennjangan antara berbagai wilayah di Indonesia, mendorong standarisasi harga, pengelolaan pelabuhan, kapal, dan sebagainya.
4. Menjaga keutuhan, kedaulatan dan keamanan wilayah negara serta kawasan perbatasan.

Selama ini perhatian pemerintah di dalam penjagaan dan pengelolaan domain maritim dirasa masih kurang, khususnya berkaitan dengan keamanan jalur perdagangan dan jalur pelayaran. Kendati telah terdapat pemikiran mengenai Pendulum Nusantara yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia dalam suatu koridor ataupun program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang ditujukan untuk memeratakan pembangunan ekonomi ke kawasan timur Indonesia termasuk di dalamnya adalah sektor kelautan tampaknya visi poros maritim ini dapat menjadi harapan bagi pembangunan ekonomi Indonesia yang lebih maju dan lebih berkeadilan.[6]

Pembahasan

Indonesia sebagai negara besar tentu memiliki kedaulatan dalam peranan politik Internasional. Kedaulatan ini membuat Indonesia memiliki peran yang cukup kuat dalam percaturan politik internasional melalui pelaksanaan politik luar negeri "*Bebas Aktif*" tanpa memihak Blok Timur maupun Blok Barat.

[6] Wahyu Wardhana, *Jurnal Poros Maritim: Dalam Kerangka Sejarah Maritim dan Ekonomi Pertahanan*, Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia, hlm. 1

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam perkembanganya, politik luar negeri Indonesia telah melewati masa pertumbuhan yang cukup lama, tentunya hal tersebut tidak dilewati secara mudah. Peran pemerintah sebagai *stakeholders* Indonesia di luar negeri, serta diplomasi politik telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari perjuangan negara di berbagai forum internasional dalam membela kepentingan nasional *(national interest)*. Kepentingan nasional ini menjadi tujuan dari politik perumusan dan pelaksanaan kebijakan luar negeri secara optimal dalam menghadapi tantangan global dalam sektor maritim.

Pada dasarnya, kebijakan politik luar negeri, merupakan perumusan hasil kebijakan dari perpaduan antara keadaan dalam negeri dan keadaan internasional. Perumusan kebijakan politik luar negeri, tentu saja akan mempertimbangkan faktor-faktor domestik dan keadaan internasional yang berkembang, agar kebijakan yang dirumuskan dapat mewujudkan kepentingan bangsa Indonesia. Oleh karena itu, tidak berlebihan apabila dikatakan bahwa ada keterkaitan yang erat antara situasi dalam negeri dengan politik luar negeri. Pemerintahan Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo telah meluncurkan agenda pembangunan baru Indonesia, yang bertitik-tolak dari kebijakan Poros Maritim (*maritime axis*) Dunia. Kebijakan ini mengungkapkan penekanan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahannya dalam rentang waktu tahun 2015-2019.

Dari aspek praksis, politik luar negeri Indonesia harus mampu memperjuangkan permasalahan dan potensi yang ada di dalam negeri sebagai suatu kepentingan nasional di luar negeri. Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan dengan perbandingan wilayah perairan dan daratan adalah tiga berbanding satu (3:1) merupakan suatu realitas yang harus dapat dimanfaatkan dalam diplomasi dengan negara-negara lain. Kondisi tersebut pada satu sisi tentu sangat menguntungkan bagi Indonesia mengingat fungsi laut sebagai penyedia sumber daya alam serta kekayaan laut dan keanekaragaman hayati yang melimpah yang dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi kemakmuran dan kesejahteraan bangsa. Dalam konteks pembangunan sektor maritim Indonesia, termasuk menjadi Poros maritim dunia, maka laut dan perairan Indonesia merupakan media penghubung antar pulau, dimana infrastruktur transportasi menjadi elemen penting yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perlu dibangun untuk mendukung pembangunan sektor maritim.[7]

Salah satu gagasan Presiden Joko Widodo adalah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dan negara dengan garis pantai sepanjang 99.093 km, terpanjang kedua di dunia setelah negara Kanada, sudah seharusnya potensi laut Indonesia dimanfaatkan untuk perkembangan dan kemajuan nasional. Sebelum cita-cita menjadi poros maritim dunia terealisasi dengan baik, peran Indonesia harus mampu teraktualisasi dengan baik melalui hubungan diplomasi politik terus-menerus secara baik agar tidak mereduksi kedaulatan wilayah maritim kita.[8] Implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia Pemerintahan Joko Widodo

mengundang sikap reaktif dari negara-negara di dalam dan luar kawasan Asia Tenggara. Joko Widodo Negara tetangga di dalam kawasan Asia Tenggara dan negara besar di luar kawasan ada yang memperlihatkan sikap yang tidak mendukung atau menentang apa yang dijalankan secara sepihak oleh Pemerintahan Joko Widodo. Sikap ini tentu saja dapat mempengaruhi keharmonisan dan stabilitas keamanan yang selama ini dalam kondisi relatif kondusif di kawasan. Reaksi yang cenderung resisten, yang ditunjukkan secara terbuka, dan mengandung pesan pembalasan (aksi retaliasi) dapat mempengaruhi interaksi antar-negara di kawasan.

Kesimpulan

Kedaulatan maritim menjadi salah satu isu yang semakin penting dalam perumusan kebijakan politik luar negeri Indonesia. Perang global melawan *illegal fishing*, kerusakan laut, dan konservasi budidaya kekayaan hasil laut semakin memperoleh legitimasi dan dukungan yang luas dari dunia Internasional. Upaya penegakan hukum dalam kedaulatan maritim ini menjadi kebijakan politik luar negeri dan menjadi panduan pemerintah dalam mewujudkan kepentingan nasional yang dilaksanakan melalui diplomasi politik atau dengan meningkatkan hubungan luar negeri dalam bentuk kerjasama bilateral, regional, dan multilateral.

Diplomasi atau hubungan politik internasional ini membuat posisi Indonesia

[7] Adriana Elisabeth, 2016, Grand Design Kebijakan Luar Negeri Indonesia, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, hlm. 14.
[8] Claperyron, Majalah Teknik Sipil dan Ilmiah Populer, *Menggali Potensi Pesisir Negara Bahari*, Yogyakarta: Teknik sipil UGM.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki peran strategis terhadap negara-negara lain, terutama kekuatan poros baru di bidang maritim yang mempengaruhi dinamika global. Posisi strategis Indonesia terutama dalam blok perdagangan dan regionalisme ekonomi baru serta merumuskan kebijakan kawasan untuk mencapai kedaulatan maritim yang ideal, serta konservasi sumber daya laut dan pertahanan keamanan negara yang baik.

Berbagai kebijakan strategis di bidang maritim ini juga memerlukan penataan fungsi kelembagaan yang baik, termasuk penguatan dan perbaikan koordinasi dan sinergi antar lembaga, terutama dalam internal kementerian harus ada koordinasi antara Kementerian Luar Negeri dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan apabila terjadi resistensi akibat penegakan hukum laut Indonesia oleh negara-negara lain. Dengan demikian, dalam mengarahkan pelaksanaan kebijakan kedaulatan maritim yang dilaksanakan melalui hubungan politik internasional ini juga harus sesuai dengan kepentingan nasional, yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menjaga stabilitas politik dan keamanan. Perwujudan kedaulatan maritim yang ideal selayaknya menjadi acuan bagi penyusunan strategi ke depan. Indikator kedaulatan maritim yang ideal adalah tata kelola potensi maritim yang diolah secara maksimal dan memperhatikan aspek lingkungan keberlanjutan, Armada keamanan dan pertahanan laut yang semakin mapan, serta kemampuan hubungan diplomasi politik yang bertimbal-balik dan tidak merugikan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Claperyron. (n.d.). *Menggali Potensi Pesisir Negara Bahari.* Yogyakarta: Teknik Sipil UGM.

Elisabeth, A. (2016). *Grand Design Kebijakan Luar Negeri Indonesia.* Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Kabir, H. A., & Muin, F. (2015). *Ikthisar Dalam Memahami Pendidikan Pancasila dan Kewarnegaraan (Suatu Pendekatan yang Bersifat Holistik).* Yogyakarta: Deepublish.

Nainggolan, P. P. (2015). *Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya.* Jakarta: Sekertariat Jenderal DPR RI.

Satria, A. (2015). *Politik Kelautan dan Perikanan, Catatan Perjalanan Kebijakan Era SBY hingga Jokowi.* Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Wardhana, W. (n.d.). Poros Maritim: Dalam Kerangka Sejarah Maritim dan Ekonomi Pertahanan. *Universitas Pertahanan Indonesia*, 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penguatan Keamanan Maritim Indonesia : Memahami Ancaman Keamanan Maritim dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Abdurrahman Masdiana

Abstrak

Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo mengeluarkan sebuah doktrin bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Dalam mewujudkan cita-cita sebagai Poros Maritim Dunia Indonesia tidak lepas dari berbagai ancaman keamanan maritim yang dapat mengganggu stabilitas dan pembangunan maritim. Lebih lanjut dalam kajian ini akan membahas mengenai konsep keamanan maritim secara teroritis, peluang dan ancaman Indonesia sebagai wilayah maritim, dan konstruksi kembali dunia kemaritiman Indonesia dalam menunjang cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dalam mewujudkan cita-cita yang telah didoktrinkan tersebut nanti nya akan melihat berbagai ancaman kemaritiman, peningkatan kerangka hukum, sumb er daya, serta tata lembaga kemaritiman yang masih harus terus diperbaiki. Serta pada akhirnya secara global, Indonesia memiliki tugas untuk menciptakan keamanan maritim pada tingkat nasional dan juga regional, keseluruhan hal tersebut pada akhirnya bertujuan untuk mencapai cita-cita kemaritiman Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kata Kunci : Keamanan Maritim, Ancaman, Rekonstruksi, Poros Maritim Dunia.

"Sebuah trasformasi besar sedang terjadi di abad ke-21 ini. Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Momentum ini, akan sangat baik dalam menunjang cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. (Presiden Jokowi, 2015)"

Pendahuluan

Pemerintahan Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo menjadi suatu era baru bagi lintas sektor pembangunan di Indonesia. Bidang pembangunan infrastruktur dunia kemaritiman Indonesia pun tak luput menjadi fokus pembangunan presiden. Masyarakat Indonesia dan dunia pun dikejutkan dengan gagasan yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

didengungkan oleh Presiden Joko Widodo mengenai Poros Maritim Dunia.

Dalam sambutannya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur Pada 13 November 2015 di Myanmar, Presiden Jokowi bertekad untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Presiden Jokowi memilih forum KTT untuk menyampaikan gagasannya tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia.[1]

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim.[2]

Penegakan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam pemerintahan Presiden Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai proros maritim dunia.

Indonesia dalam cita-citanya untuk menjadi sebuah negara maritim, maka diperlukan konektivitas yang kuat antarpulau dan sepanjang pantai di setiap pulau melalui infrastruktur yang mumpuni, hal ini merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antarpulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antarpulau di Indonesia.

Disamping penguatan konektivitas antarpulau yang secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan ekonomi kemaritiman Indonesia, penguatan keamanan maritim Indonesia mutlak menjadi perhatian yang harus dibangun beriringan dengan peningkatan konektivitas dan ekonomi. Karena keamanan Maritim yang kuat menjadi suatu faktor penting dalam pembangunan ekonomi kemaritiman. Tanpa keamanan maritim yang kuat, cukup sulit kemandirian kemaritiman Indonesia dapat terwujud. Sehingga keamanan maritim yang terbangun dengan baik dapat menjadi

[1] http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html, diakses pada 16 Juni 2016 Pukul 14.56
[2] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

strategi yang sangat relevan dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia.[3]

Selanjutnya Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia mengingat Indonesia berada di daerah equator, antara dua Benua Asia dan Australia, antara dua Samudera Pasifik dan Hindia, serta negara-negara Asia Tenggara. Untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maririm dunia, Presiden Jokowi memaparkan lima pilar utama yang akan menjadikan Indonesia mewujudkan cita-citanya sebagai poros maritim dunia.[4]

Lebih lanjut, Doktrin Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD) yang telah digaungkan oleh Presiden Jokowi merupakan manifestasi atau penjabaran secara tidak langsung dari Misi ke-7 didalam UU No. 17 tahun 2007 tentang rencana pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), tahun 2005-2025 yang bertujuan "*mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan Nasional".*[5]

Namun, dalam perjalanan panjang menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Indonesia menghadapi tantangan yang besar akan adanya ancaman-ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia. Sebagai Contoh, kasus penculikan Pelaut Indonesia oleh Kelompok separatis Abu Sayyaf yang bermarkas di Filipina Selatan pada tahun 2016 silam.[6]

Contoh kasus diatas merupakan setitik dari sekian panjang ancaman keamanan maritime yang mengancam stabilitas pembangunan dunia maritime Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Berangkat dengan latar belakang tersebut, Lebih lanjut kiranya penulis akan membahas dalam kajian ini mengenai Bagaimana Kondisi Keamanan Maritim Indonesia saat ini, dan sejauh mana pengelolaan keamanan maritim di Indonesia dalam mendukung perkembangan sektor ekonomi dalam dunia maritim Indonesia.

PEMBAHASAN

Memahami Konsep Keamanan Maritim

Konsep mengenai keamanan maritim hingga saat ini cenderung ramai dibicarakan oleh para ahli di berbagai dunia

[3] Dedi Dinarto, tata kelola keamanan maritime Indonesia, Jurnal Pushankam UPN, 2016, Hlm. 2
[4] Presiden RI, Op. Cit.
[5] UU No. 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional
[6] http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-38837392 diakses pada 16 Juni 2017 Pukul 15.25

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang *expert* di dalam bidangnya, dan hingga dewasa ini tidak mengerucut adanya konsep tunggal mengenai keamanan maritime di dalam berbagai bidang seperti keamanan dan pertahanan, hukum, kebijakan, industri pelayaran, lembaga pemerintah dan beberapa bidang lainnya turut menghasilkan pluralitas dalam memahami konsep keamanan maritim.

Bueger dalam pendapatnya mengemukakan bahwa keamanan maritime tidak memiliki kesepakatan yang universal dalam pengertiannya. Hal ini mendorong terjadinya interpretasi dari berbagai aktor sehingga konsep keamanan maritim adalah konsep yang kaya dan *dependable* pada bagaimana aktor mengolah konsep tersebut sesuai dengan kepentingannya.[7]

Sebagian pakar melihat bahwa keamanan maritim adalah domain yang terhubung dengan 'adanya berbagai ancaman' di laut yang mengancam kehidupan kemaritiman serta stabilitas keamanan di wilayah yang menjadi cakupan suatu yurisdiksi pemerintahan.[8]

Sedikit berbeda dengan pendapat tokoh lain yang mengungkapkan bahwa keamanan maritim adalah suatu konsep "*good order at sea"* didalam suatu wilayah maritim negara yang terjamin tatanan ketertiban, keamanan, ekonomi, serta aspek-aspek lainnya yang mendukung terwujudnya keamanan maritim melalui kestabilan serta tatanan yang baik sehingga tercipta keamanan di laut.

Pada sisi yang lain, beberapa kalangan melihat bahwa keamanan maritim adalah sebuah studi yang berfokus pada angkatan laut antar negara, dan ada pula yang melihat bahwa keamanan maritim adalah mengenai pengelolaan sumber daya laut, perdagangan dan pelayaran global, serta kejahatan transnasional.[9]

Ada pula pendapat tokoh lainnya yang melihat bahwa hanya mengkhususkan persoalan keamanan maritim kedalam berbagai isu yang melibatkan sengketa batas maritim, penyelundupan, perompakan, terorisme maritim, dan *Illegal Fishing.*[10] Ditengah-tengah berbagai

[7] Christian Bueger, *What is Maritime Security?,* Marine Policy, 2015, Hlm. 160

[8] Natalie Klein, *Maritime Security: Internasional law and perspective policy perspectives from autralia and new zealand,* Routledge, London, 2010, Hlm. 81-82

[9] John F. Bradford, *The Growing Prospect for Maritime Security Cooperationin Southeast Asia,* Naval War College review, 2005, Hlm. 64

[10] C. Liss, *new Actors and State: Addressing Maritime Security Threats in Southeast Asia,* Contemporary Southeast Asia, 2013, Hlm. 141

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

interpretasi tersebut, Sekretaris Jenderal yang lalu yakni Ban Ki-Moon memberi gambaran detail tentang ancaman terhadap keamanan maritim melalui *reports on Oceans and The Law Of The Sea* yang terbagi dalam berbagai bentuk, yaitu perompakan, pelayaran, instalasi lepas pantai, dan infrastruktur lainnya, penyelundupan narkoba dan psikotropika secara illegal, *people smuggling, IUU Fishing,* dan aktivitas yang merusak laut.[11]

Menelisik lebih lanjut apa yang akan dibahas dalam kajian ini, kiranya perlu melihat definisi yang disampaikan oleh Klein dimana keamanan maritim adalah usaha untuk melindungi wilayah teritori, infrastruktur, ekonomi, lingkungan, dan masyarakat sebuah negara dari ancaman yang terjadi di laut, termasuk perompakan.[12] Definisi yang disampaikan Klein menjadi sangat relevan dengan apa yang dialami Indonesia dimana selama ini melihat isu perompakan dan kejahatan bersenjata sebagai prioritas yang rendah, disamping mengutamakan isu penyelundupan barang dan manusia, serta degradasi lingkungan laut akibat eksplorasi yang berlebihan.[13]

Dengan melihat beberapa konsep pemahaman mengenai keamanan maritim diatas, dengan begitu kajian ini dapat menghubungkan potensi ancaman keamanan maritim dalam hal kaitannya terhadap urgensi peningkatan keamanan maritim dalam contoh konkrit Indonesia dalam hal lebih jauh mendukung cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Wilayah Maritim Indonesia : Antara Peluang dan Ancaman

Secara geografis, Indonesia memiliki peluang yang sangat besar dalam dunia kemaritiman, Indonesia secara geografis memiliki posisi sebagai penghubung Samudra Pasifik dan Samudra Hindia melalui tiga Alur Laut kepulauan Indonesia (ALKI), yang diatur secara spesifik dalam UU No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan Hak lintas alur laut Kepulauan melalui ALKI yang telah ditetapkan.[14]

[11] United Nations, *United Nations general Assembly: UN Secretary General Reports on Oceans and The Law Of The Sea,* New York, 2008, Paragraph 39.
[12] N. Klein, *Op. Cit.,* Hlm. 82
[13] Martin Murphy, *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to Internasional Security,* Adelphi Paper, 2007, Hlm. 26
[14] Republik Indonesia, UU No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan pesawat udara asing

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ALKI 1 terbentang dari Samudera Hindia, lewat Selat Sunda, hingga ke Laut Natuna. ALKI 2 terbentang dari Samudera Hindia, Selat Lombok, Selat Makassar, Hingga Samudera Pasifik, dan yang terakhir ALKI 3 yang terbentang dari Laut Timor, hingga Samudera Pasifik. Ketiga ALKI ini berperan sebagai tiga jalur utama perdagangan di Asia Tenggara dan bahkan dunia yang bertanggung jawab terhadap hampir setengah dari total perdagangan barang dan cadangan minyak dunia.[15]

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD),* Indonesia berada di peringkat ke-8 dari total 80 negara berkembang dengan kapasitas bongkar muat 11.900.763 ton kontainer di tahun 2014,[16] dengan sumbangsih 200 trilliun rupiah per tahun bagi PDB Indonesia, Indonesia memiliki peluang untuk diarahkan menjadi negara yang berperan sebagai titik persinggahan perdagangan pelayaran global.[17] Potensi tersebut pada akhirnya direspon oleh presiden Jokowi yang menggemparkan dunia domestik maupun internasional dengan digaungkannya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia selain Cina yang telah terlebih dahulu mengumumkan konsep *One Belt One Road* nya, dimana Indonesia merupakan salah satu mitra strategis didalam rencana pembentukannya.

Presiden Jokowi yang telah mempromosikan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dihadapan para kepala negara di Myanmar menekankan pentingnya membangun kembali dunia kemaritiman dan potensi kelautan Indonesia serta mengajak para investor untuk berinvestasi di Indonesia.[18]

Pada tataran nasional pun presiden tak luput memberikan arahan dan kebijakan guna mendukung doktrin PMD. Dalam sektor industri dan jasa maritim sebagai contoh, presiden meminta agar proses bongkar muat kontainer (*dwelling time)* dapat dipangkas seringkas mungkin, serta diikuti oleh peningkatan infrastruktur pelabuhan, seperti penambahan *deep sea port.*[19]

[15] Jacqueline Ho, *Securing the Seas as a Medium of Transportation in Southeast Asia,* Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, 2007, Hlm. 206

[16] UNCTAD, *Review Of Maritime Transport,* UNCTAD, New York, 2015.

[17] Jamaluddin Jompa, *Seminar Transformasi Konsep kemaritiman Indonesia : Penelusuran Kebijakan dan Desain Kelembagaan Maritim Nasional,* Jakarta, 2014.

[18] Ratu Anandita Witoelar, *Jokowi Launches Maritime Doctrine to the world,* The Jakarta Post, 13 Nov 2014, diakses pada tanggal 16 Juni 2016.

[19] Primadhita, *Jokowi minta Dwelling Time dipangkas,* CNN Indonesia, 13 September 2016, cnnindonesia.com, diakses pada 16 Juni 21.46

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Namun disaat yang sama, wilayah maritim Indonesia juga berperan sebagai tempat ancaman keamanan laut yang sangat potensial, seperti perompakan, kejahatan bersenjata dan sebagainya. Dalam skala global, aktivitas di laut tergolong masih cukup tinggi. Seperti data yang telah dihimpun oleh *Internasional Maritime Organization* (IMO)[20] berikut ini :

Tahun	Laut Internasional	Laut Teritorial	Kawasan Pelabuhan	Total Perompakan dan Serangan Bersenjata
2016	44	21	96	161
2015	36	141	126	303
2014	82	118	90	290
2013	70	51	182	303
2012	127	73	152	352

Tabel 1. Daftar Perompakan dan Serangan bersenjata terhadap kapal berdasar lokasi (IMO, 2016)

Dalam skala global aktivitas kejahatan perompakan dan kejahatan bersenjata di laut terhitung masih tinggi. Data diatas yang berhasil dihimpun oleh IMO menunjukkan hal tersebut dalam bentuk angka guna mengukur data yang ada dari waktu ke waktu. Dua wilayah yang rentan bagi perompakan dan perampokan bersenjata adalah wilayah laut teritorrial dan laut internasional, meskipun kejahatan di pelabuhan juga tidak dapat diremehkan. Selain data global, IMO juga merilis data serangan yang pernah terjadi di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sepanjang 2012-2015, sebagai berikut:[21]

[20] IMO, IMO Report 2012-2016 on Piracy and Armed Robbery against ships, 2016.
[21] ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against ships,* ICC-IMB, London, 2015

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kejahatan di Pelabuhan	2012	2013	2014	2015
Total Kasus	81 Kasus	106 Kasus	100 Kasus	108 kasus

Tabel 2. Jumlah Serangan terhadap kapal di sejumlah pelabuhan di Indonesia (ICC-IMB, 2012-2015)

Berbagai ancaman yang dapat dilihat diatas tentu dapat menjadi antitesa dari peluang pembangunan ekonomi dan industri kemaritiman Indonesia apabila tidak ditangani dengan baik. Peran pemerintah serta penegak hukum sudah tentu menjadi ujung tombak dalam pemberantasan segala ancaman keamanan maritim di Indonesia.

Ketika Indonesia berani mendeklarasikan diri sebagai poros maritim dunia, Indonesia juga harus mampu untuk meningkatkan kemampuan dalam mencapai cita-cita PMD tersebut. Indonesia selain memiliki potensi yang luar biasa dalam wilayah kemaritiman nya juga memiliki banyak tantangan dalam masalah keamanan. Keadaan ini menegaskan bahwa Indonesia perlu memiliki *will* untuk menegakkan hukum secara tegas di dalam wilayah yurisdiksinya.[22]

Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Melihat berbagai persoalan yang dihadapi dunia kemaritiman Indonesia, kiranya perlu adanya 'Re-Konstruksi' terhadap perencanaan, pengelolaan serta pengamanan domain maritim di Indonesia.[23] Ketika membicarakan konstruksi domain kemaritiman di Indonesia, tentu tidak dapat dilepaskan dari berbagai aspek seperti kerangka hukum, kelembagaan, dan sumber daya yang saling berkaitan guna mewujudkan tata kemaritiman yang baik.

Dalam banyak kajian, kritik terhadap aspek hukum yang belum komprehensif, *agency* yang saling tumpang tindih kewenangan dan pengawasannya, serta sumber daya yang terbatas menjadi faktor yang mengelaborasi tantangan bagi konstruksi kemaritiman di Indonesia.

[22] Robert Cribb, *Indonesia as an archipelago: Managing Islands, Managing the seas,* Institue of southeast asian studies, Singapore, 2009, Hlm. 5

[23] Rekonstruksi yang penulis maksudkan dalam kajian ini ialah, konstruksi pengelolaan, pengamanan serta kebijakan yang ada didalam dunia kemaritiman saat ini membutuhkan penyegaran kembali melalui konstruksi ulang dalam berbagai aspek kemaritiman di Indonesia, hal tersebut yang nantinya diharapkan dapat menjadi pedoman dan pendorong dalam menggapai cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Goldrick menggarisbawahi bahwa fungsi pengawasan maritim tidak pernah secara murni hanya menjadi tanggung jawab militer atau sipil, kecuali oleh negara yang sangat kuat atau negara yang lemah.[24] Dalam hal ini dimaksudkan tumpang tindih kepentingan dalam pengelolaan dunia kemaritiman berkaitan erat dengan kapasitas kekuasaan Indonesia, yang tidak tergolong kedalam *great power country* maupun *weak power country,* akan tetapi sebagai *middle power.*[25]

Untuk mewujudkan rekonstruksi pengelolaan kemaritiman Indonesia, Pemerintah kiranya perlu melakukan terobosan pada dua tingkat, yakni nasional dan regional. Langkah yang perlu diambil di tingkat nasional berkaitan dengan penyediaan hukum yang memadai dan konstruksi ulang aspek kelembagaan yang tumpang tindih di Indonesia. Sedangkan langkah di internasional adalah untuk menjawab keterbatasan sumber daya yang dihadapi Indonesia.

Pada tataran domestik nasional, pemerintah perlu mempertimbangkan ketersediaan kerangka hukum yang komprehensif mengatur persoalan keamanan maritim. Hal ini tentunya bertujuan untuk mendirikan basis legal yang kuat bila dikaitkan dengan sistem negara kita yang menganut *civil law,* dimana kerangka legal melalui legislasi merupakan suatu hal yang fundamental. Hal ini lah yang nantinya diturunkan dalam undang-udang, peraturan pemerintah, hingga cetak biru, dan strategi.

Lebih lanjut kerangka hukum yang kiranya nanti dibuat perlu mengatur lebih jelas mengenai posisi kelembagaan institusi kemaritiman yang ada di Indonesia, karena bila kita lihat kelembagaan yang mengurusi urusan kemaritiman sangat banyak di Indonesia sebagai contoh Bakamla, TNI AL, POLAIR, KKP, Kemenhub, Ditjen Bea Cukai. Perlu dikaji apakah kelembagaan yang ada tersebut memerlukan instansi payung untuk mengatur koordinasinya kedalam satu wadah dalam hal penegakan hukum, seperti lazimnya banyak dipraktekkan oleh *Coast Guard* di berbagai negara, ataukah hanya melalui lembaga koordinator antar *agency* seperti yang dipraktekkan oleh negara tetangga kita yakni Malaysia.

[24] James Goldrick, *People Smuggling : Four principles for maritime security,* The Interpreter, 2013.
[25] Hans Morgenthau, *Politics among Nations: The struggle for power and peace,* New York, 1965, Hlm. 186

PERPUSTAKAAN MAHKAMAH REPUBLIK INDONESIA

Selanjutnya kiranya Indonesia perlu mengkaji peranan penegakan hukum yang saat ini masih banyak tertangani oleh TNI AL, mengingat masih banyaknya sengketa wilayah perbatasan di bidang maritim hal ini tentunya menjadi satu tantangan tersendiri. Kehadiran TNI AL yang terlalu besar dalam hal penegakan hukum dikhawatirkan akan dapat memancing provokasi, sedangkan jikalau *coast guard* akan jauh lebih dapat diterima.[26]

Pada sisi lainnya Indonesia perlu memperkuat kerjasama keamanan maritim dalam hal pengelolaan sumber daya kemaritiman, Indonesia sebagai *middle power country* tentunya masih memiliki keterbatasan dalam hal sumber daya anggaran maupun manusia. Hal ini sudah sepatutnya untuk Indonesia kembangkan kerjasama yang hangat dan stratejik dengan negara lain di kawasan dalam mempererat hubungan dan menjaga keamanan.

Hal ini juga dijelaskan oleh Bernard Wood dalam tulisannya, dimana Wood mengungkapkan keterlibatan *middle power* dibidang tertentu harus sesuai dengan kepentingan negara tersebut sehingga dapat memperoleh spesial dalam area fungsional.[27] Dengan adanya keterlibatan Indonesia dapat memanfaatkan status *middle power* tersebut untuk memperkuat kerjasama keamanan maritim yang selaras dengan kepentingan nasional.

Pada tataran pelaksanaannya, kiranya Indonesia dapat memanfaatkan program kerjasama keamanan maritim yang telah terbentuk dan juga telah berjalan dengan cukup efektif, seperti *Malacca Straits Sea Patrols* (MSSP) dan *Sulu Sea Patrol Initiative* (SSPI) dimana Indonesia merupakan salah satu inisiator terbentuknya kerjasama tersebut.

Selanjutnya dalam kerangka yang lebih besar, Indonesia diharapkan dapat memanfaatkan kerjasama kawasan secara regional yang lebih kuat, dalam hal ini kerjasama ASEAN secara regional harus lebih kuat dan erat dalam membangun kepentingan keamanan di kawasan khususnya keamanan di bidang maritim. Saat ini Presiden Jokowi diharap dapat lebih fokus terhadap pembangunan kerjasama kawasan dibandingkan dengan kerjasama bilateral yang saat ini telah lebih cenderung

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[26] Sam Bateman, *Maritime Security Governance in the Indian Ocean Region,* Journal of the Indian Ocean Region, 2016, Hlm. 13

[27] Bernard Wood, *The Middle Power and The General Interest.* The North-South Intitute, Ottawa, 1988, Hlm. 4

dipraktekkan oleh Presiden Jokowi, dalam hal ini kerjasama ASEAN dipandang masih kurang menjadi perhatian.[28]

Dalam banyak hal kerjasama pada tingkat kawasan dapat dimanfaatkan Pemerintah Indonesia untuk mengembangkan keamanan di tingkat kawasan yang lebih kuat kedepannya. Kerjasama kawasan dapat menjadi wadah saling berbagi manfaat, kepercayaan serta rasa saling percaya diantara negara-negara di kawasan ASEAN khususnya dalam kerjasama untuk mewujudkan keamanan maritim yang mumpuni didalam kawasan regional ASEAN.

Hingga saat ini, isu keamanan dan keselamatan maritim secara general dapat dipandang masih dalam tahap membangun kepercayaan serta belum secara detil membahas isu teknis dan operasional secara mendetil. Dengan kondisi yang ada saat ini, Indonesia sebagai marwah secara posisi negara yang besar didalam kawasan dapat menjadi inisiator dalam bidang kerjasama keamanan maritim, yang tentunya dapat menaikkan citra, serta marwah Indonesia dalam cita-cita menuju Poros Maritim Dunia (PMD).

Namun, untuk mewujudkan strategi keamanan ditingkat kawasan, kiranya persoalan batas maritim dengan beberapa negara tetangga di kawasan ASEAN perlu menjadi fokus utama untuk diselesaikan sehingga menimbulkan rasa percaya didalam kawasan regional. Pasca hal tersebut menjadi fokus dan dapat diselesaikan dengan baik, isu keamanan maritim dapat di *emerge* serta dikelola dengan baik dengan cara Indonesia perlu menyadarkan negara lain untuk dapat melihat bahwa ancaman keamanan maritim seperti perompakan, perampokan bersenjata di laut memiliki dampak yang luar biasa bagi kawasan, isu sekuritisasi di bidang maritim perlu untuk diperkuat untuk dapat menjaga stabilitas kawasan.[29]

Pada titik dan posisi inilah Indonesia kiranya dapat menjadi *central player* yang sangat strategis dan berpengaruh untuk menciptakan kerjasama keamanan maritim dalam tingkat kawasan secara komprehensif yang secara jangka panjang

[28] Avery Poole, *Is Jokowi Turning His Back on ASEAN?,* http://indonesiaatmelbourne.unimelb.edu.au/is-jokowi-turning-his-back-on-asean/, diakses pada 18 Juni 2016 Pukul 07.22

[29] Makmur Keliat, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia,* Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Juli 2009, Hlm. 123

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

sangat baik untuk mendukung cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kesimpulan

Penulis dalam kajian ini berusaha untuk mengkaji bahwa ancaman keamanan maritim seperti perompakan, kejahatan bersenjata di laut dan beberapa ancaman lainnya merupakan suatu hal yang sangat nyata dapat berpotensi mengganggu kepentingan pembangunan maritim nasional Indonesia dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Pemerintah Indonesia melalui *stakeholder* yang berkepentingan perlu mengembangkan strategi serta kebijakan yang efektif dalam memerangi serta mengatasi berbagai ancaman keamanan maritim yang ada.

Berbagai tantangan seperti kerangka hukum yang belum komprehensif, sumber daya yang terbatas, serta koordinasi antar lembaga yang belum efektif menjadi tantangan bagi Indonesia kedepan dalam pembangunan dunia maritim Indonesia menjadi negara berbasis maritim yang kuat seperti yang dicita-citakan Presiden Jokowi sebagai kepala negara dan termaktub dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Indonesia 2005-2025.

Selain itu, Indonesia perlu untuk memperkuat kerjasama keamanan maritim baik secara bilateral dengan negara tetangga yang dekat maupun secara regional dengan seluruh negara ASEAN guna menciptakan keamanan kawasan serta mendatangkan keuntungan nasional dalam hal peningkatan keamanan di dalam kawasan yang secara tidak langsung berperan penting dalam peningkatan ekonomi kemaritiman Indonesia. Disamping itu, Indonesia dapat membangun marwah sebagai inisiator dan pelopor keamanan kemaritiman di kawasan yang kedepannya diharapkan semakin kuat dan menjadi faktor utama pembangunan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

LITERATUR

Bateman, Sam, *Maritime Security Governance in the Indian Ocean Region,* Journal of the Indian Ocean Region, 2016.

Bradford, John F., *The Growing Prospect for Maritime Security Cooperationin Southeast Asia,* Naval War College review, 2005.

Bueger, Christian, *What is Maritime Security?,* Marine Policy, 2015.

Cribb, Robert, *Indonesia as an archipelago: Managing Islands, Managing the seas,* Institute of southeast asian studies, Singapore, 2009.

Dinarto, Dedi, *Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia* , Jakarta: Jurnal Pushankam UPN, 2016.

Goldrick, James, *People Smuggling : Four principles for maritime security,* The Interpreter, 2013.

Ho, Jacqueline, *Securing the Seas as a Medium of Transportation in Southeast Asia,* Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, 2007.

ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against ships,* ICC-IMB, London, 2015.

IMO, *IMO Report 2012-2016 on Piracy and Armed Robbery against ships*, 2016.

Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025

Indonesia, Undang-Undang No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan pesawat udara asing.

Jompa, Jamaluddin, *Seminar Transformasi Konsep kemaritiman Indonesia : Penelusuran Kebijakan dan Desain Kelembagaan Maritim Nasional,* Jakarta, 2014.

Keliat, Makmur ,*Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia,* Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Juli 2009.

Klein, Natalie, *Maritime Security: Internasional law and perspective policy perspectives from autralia and new zealand,* Routledge, London, 2010.

Liss, Carolin, *New Actors and State: Addressing Maritime Security Threats in Southeast Asia,* Contemporary Southeast Asia, 2013.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Morgenthau, Hans, *Politics among Nations: The struggle for power and peace,* New York,1965.

Murphy, Martin , *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to Internasional Security,* Adelphi Paper, 2007.

UNCTAD, *Review Of Maritime Transport,* UNCTAD, New York, 2015.

United Nations, *United Nations general Assembly: UN Secretary General Reports on Oceans and The Law Of The Sea,* New York, 2008.

Wood, Bernard, *The Middle Power and The General Interest,* Ottawa:The North-South Intitute, 1988.

ONLINE SOURCE

http://indonesiaatmelbourne.unimelb.edu.au/is-jokowi-turning-his-back-on-asean/,

http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html,

http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-38837392

http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160913142213-92-157918/jokowi-minta-dwelling-time-di-pelabuhan-dipangkas-jadi-2-hari/

http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/13/jokowi-launches-maritime-doctrine-world.html

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PROFIL PENULIS



Abdurrahman Masdiana , biasa disapa dengan panggilan Adul. Alumni Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Angkatan 2011, Semasa di Fakultas Hukum Undip pernah bergabung dalam LPM Gema Keadilan dan Asian Law Students' Association (ALSA). Saat ini sedang menempuh pendidikan Pascasarjana di Universitas Pertahanan Indonesia pada Fakultas Keamanan Nasional dengan fokus studi Keamanan Maritim dan Program Pascasarjana Magister Hukum Universitas Indonesia pada fokus studi Hukum Administrasi Negara. Penulis memiliki ketertarikan pada isu Politik, Pengelolaan Pemerintahan, *Good Governance,* serta Isu Keamanan dan Pertahanan Nasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Verity – UPH Journal of International Relations
Faculty of Social and Political Science
Pelita Harapan University

PERAN AMERIKA SERIKAT DALAM MEMPERKUAT KEAMANAN MARITIM INDONESIA TAHUN 2009-2019

THE UNITED STATES ROLE IN BOLSTERING INDONESIAN MARITIME STRUCTURE FROM 2009 - 2019

Michelle Vicky Gunawan
Universitas Pelita Harapan, Tangerang
e-mail: michellevicky30@gmail.com

Abstrak

Keamanan maritim merupakan salah satu isu yang dianggap penting oleh Amerika Serikat. Peranan Amerika Serikat dalam sektor maritim merupakan salah satu upaya pemenuhan kepentingan nasional negara. Hal tersebut mendorong Amerika Serikat menjalin kerja sama dengan negara yang memiliki kondisi geopolitik strategis seperti Indonesia. Penelitian ini membahas mengenai kepentingan Amerika Serikat dalam sektor keamanan maritim Indonesia, peran Amerika Serikat dalam sektor keamanan maritim Indonesia dan pertimbangan Indonesia untuk menjalin kerja sama dengan Amerika Serikat. Tujuan penelitian ini adalah memberikan perbandingan peran Amerika Serikat dalam sektor kemaritiman Indonesia di periode Susilo Bambang Yudhoyono II dan Joko Widodo I. Teori neoclassical-realism dan neo-realism menjelaskan bahwa Hubungan Internasional dapat terjadi karena dorongan kepentingan nasional. Sesuai dengan kenyataan, Indonesia juga memiliki kepentingan dalam kerja sama tersebut. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif serta metode deskriptif dan komparatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka dan penelusuran daring. Terdapat tiga hasil analisis dalam penelitian ini yang merupakan jawaban dari rumusan masalah yang dibuat oleh penulis. Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan adanya peningkatan peran Amerika Serikat dalam memperkuat keamanan maritim Indonesia tahun 2009-2019 setelah adanya kebijakan Global Maritime Fulcrum. Peningkatan ini diwadahi oleh dan dilandasi tujuan untuk memperjuangkan kepentingan nasional masing-masing pihak terkait.

Kata Kunci: Keamanan Maritim, Kepentingan Nasional, Amerika Serikat, Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono, Joko Widodo.

Abstract

Maritime security is an issue that is considered important by the United States. The role of the United States in the maritime sector is driven by its national interest. This encourages the United States to work with countries that have strategic geopolitical conditions such as Indonesia. This thesis aims to discuss the interests of the United States in Indonesia's maritime security sector, the role of the United States in the Indonesian maritime security sector, and Indonesia's considerations in establishing cooperation with the United States. The purpose of this thesis is to provide a comparison of the role of the United States in the Indonesian maritime sector in the period of Susilo Bambang Yudhoyono II and Joko Widodo I. Following the theory of neoclassical-realism and neo-realism International Relations is the product of states' national interest and this includes Indonesian interest in cooperation. This research uses a qualitative approach and descriptive and comparative methods with data collection techniques through literature study and online search. The thesis finds an increase in the role of the United States in strengthening Indonesia's maritime security in 2009-2019 after the presence of the Global Maritime Fulcrum policy. This increase is accommodated by and is based on the pursuit of the national interests of each party.

Keywords: Maritime Security, National Interest, United States, Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono, Joko Widodo.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Latar Belakang

Sebagai negara berdaulat, isu kemaritiman saat ini menjadi perdebatan hangat, terlebih jika menyangkut keamanan dan ketahanan sebuah negara. Indonesia memiliki luas wilayah sebesar 7,81 juta km^2 yang terdiri dari 2,01 juta km^2 daratan, 3,25 juta km^2 lautan, dan 2,55 juta km^2 Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Kementrian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2017). Berdasarkan fakta ini, Indonesia adalah negara maritim yang didominasi oleh wilayah perairan. Indonesia telah dianugerahi dengan potensi yang besar pada wilayah perairannya. Sudah tidak asing bagi telinga kita mendengar ungkapan 'nenek moyangku seorang pelaut'. Berdasarkan fakta sejarah, bangsa Indonesia memang pernah berjaya dalam kemaritiman.
Indonesia memiliki posisi strategis di dalam jalur perdagangan dunia, 90% dari jalur perdagangan dunia diangkut melalui laut dan 40% dari perdagangan tersebut melewati Indonesia (Biro Komunikasi dan Informasi Publik. *Empat Puluh,* 2018). Salah satu jalur perdagangan dunia tersebut adalah selat Malaka sebagai jalur utama lalu lintas barang dan penumpang antara wilayah Indo-Eropa dan wilayah lainnya di Asia serta Australia (Gerke & Evers, 2011). Sayangnya, dengan kekayaan dan potensi yang melimpah serta letak geografis yang strategis, negara yang di dominasi oleh wilayah laut ini justru bertindak seperti 'buta laut'.

Prestasi Indonesia di kancah internasional pada era Susilo Bambang Yudhoyono memang sangat gemilang dengan ditetapkannya politik luar negeri '*million friends and zero enemy'*. Sangat disayangkan bahwa pada kepemimpinan sebelumnya, orientasi kebijakan luar negeri Indonesia malah mengabaikan kekuatan yang dimiliki. Indonesia baru menyadari kekuatan yang dimilikinya di era kepemimpinan Joko Widodo setelah kurang lebih 69 tahun merdeka.

Pengambilan keputusan mengenai arah politik luar negeri merupakan respon terhadap berbagai isu yang yang terjadi di regional maupun internasional serta mencerminkan keadaan domestik dari sebuah negara. Politik luar negeri suatu negara akan mempengaruhi dinamika yang terjadi pada kawasan (*regional)*, bahkan pada dunia. Perumusan arah politik luar negeri Presiden Joko Widodo pada tahun 2014 merupakan respon terhadap isu yang terjadi di kawasan Asia Tenggara. Indonesia seperti 'dibangunkan' dengan adanya isu Laut Cina Selatan yang mencuat pada tahun 2013.

Walaupun semangat penguatan sektor keamanan maritim menjadi fokus dari politik luar negeri Indonesia di era Joko Widodo I, masih terdapat beberapa kelemahan yang menghambat penguatan keamanan maritim Indonesia, seperti: kurangnya sumber daya manusia dalam menjaga perbatasan laut Indonesia; tumpang tindihnya regulasi mengenai keamanan maritim Indonesia; minimnya teknologi canggih untuk memantau perairan dan perbatasan Indonesia; dan masih kurangnya lembaga yang berfokus pada kajian keamanan maritim untuk memberikan referensi bagi penguatan keamanan maritim Indonesia.

Dalam rangka mewujudkan politik luar negeri, Joko Widodo memerlukan bantuan eksternal untuk meningkatkan keamanan pada sektor kemaritiman Indonesia. Salah satu negara yang memiliki konsentrasi penuh terhadap keamanan maritimnya adalah Amerika Serikat. *U.S Marine Corps*, *Navy*, dan *Coast Guard* dibentuk sebagai komponen yang berada di bawah departemen pertahanan negara Amerika Serikat *(U.S Department of Defense)*.

Berdasarkan pemaparan di atas, peneliti menganggap isu ini penting untuk dikaji karena Indonesia baru memberikan fokus terhadap potensi wilayah perairannya dan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan terjadinya perubahan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

politik dan dinamika global, Indonesia perlu menentukan arah politik luar negerinya. Terlebih dengan adanya masalah yang terjadi di kawasan Asia Tenggara, maka kerja sama untuk memajukan bidang kemaritiman sangat diperlukan. Kerja sama pada sektor kemaritiman yang dilakukan haruslah dengan negara yang memiliki fokus dan tujuan yang sama. Untuk itu penelitian ini akan berjudul "Peran Amerika Serikat dalam Memperkuat Keamanan Maritim Indonesia Tahun 2009-2019".

Kepentingan Amerika Serikat terhadap Perkembangan Keamanan Maritim Asia Tenggara

John F. Bradford menjelaskan mengenai kepentingan dalam strategi yang diampu oleh Amerika Serikat pada bidang kemaritiman. Pada tahun 2007, Amerika Serikat mengusung strategi maritim terbarunya yang bernama *'A Cooperative Strategy for 21th Century Seapower'* yang disingkat menjadi CS21. CS21 menyebutkan bahwa kekuatan maritim Amerika Serikat difokuskan untuk menghalangi potensi musuh dan para pesaingnya. Selanjutnya, pada bulan Juni 2010 Menteri Pertahanan Robert Gates menyampaikan pidatonya pada acara *Shangri-La Dialogue,* ia memberikan gambaran tentang bagaimana Amerika Serikat melihat posisi strategis di Asia sebagai prioritas pertahanan Amerika serikat yang lebih luas. Pada tahun 2011, Cina menyatakan bahwa Laut Cina Selatan merupakan wilayah teritorinya. Sama halnya dengan Cina, Amerika Serikat memiliki kepentingan terhadap Laut Cina Selatan. Karena sebagai negara yang memiliki kekuatan ekonomi yang sangat besar, kedua negara tersebut harus berbagi kepentingan yang sama dalam sektor kemaritiman yaitu jalur dagang yang aman untuk dilewati (Bradford, 2011).

Sedangkan, Andrew Scobell menjelaskan mengenai *Security Dilemma* di antara Amerika Serikat dan Cina khususnya pada kawasan Asia Tenggara karena kepentingan nasional yang mereka miliki. Setelah klaim Cina pada Laut Cina Selatan, posisi geopolitik dari Asia-Pasifik ini sendiri dianggap penting oleh Amerika Serikat. Oleh karena posisi maritim Asia-Pasifik juga dianggap penting, pada tahun 2015 *U.S. Department of Defense* mengusulkan pembentukan *Asia-Pacific Maritime Security Strategy,* yang memiliki fokus utama pada wilayah Laut Cina Selatan. Strategi ini diusung karena Amerika Serikat lebih banyak melakukan perdagangan dengan negara-negara di Asia dibandingkan dengan Eropa. Hal ini juga menyebabkan jalur perdagangan yang melewati Samudra Pasifik dianggap penting untuk dipertahankan (Scobell, 2018).

Berbeda dengan paparan yang disampaikan oleh Carlyle A. Thayer. Dalam jurnalnya, ia membahas bahwa prioritas kebijakan Amerika Serikat mulai bergeser ke Asia Tenggara semenjak kepemimpinan Obama, terutama dengan negara Indonesia. Menteri Luar Negeri Clinton, memperjelas posisi Amerika Serikat yang mendukung kebebasan navigasi kepada awak media. Ia menyatakan kepentingan Amerika Serikat dalam pernyataannya tersebut yaitu Amerika Serikat memiliki kepentingan dalam kebebasan navigasi, akses yang terbuka di laut Asia, dan akan selalu menghormati hukum internasional di Laut Cina Selatan (Thayer, 2011).

Sedangkan, William T.Tow memaparkan bahwa hubungan Amerika Serikat dan Asia Tenggara dalam masa penyeimbangan semenjak terpilihnya Obama sebagai presiden. Strategi *'pivot'* atau strategi penyeimbangan yang dilakukan Amerika Serikat menjadi kebijakan yang diusung Obama semasa jabatannya. Strategi ini dilakukan untuk melakukan penyeimbangan terhadap pertumbuhan Cina di kawasan Asia (Tow, 2016). Sheldon W. Simon juga menambahkan bahwa strategi '*pivot*' atau *rebalance* yang dilakukan Amerika Serikat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tercermin dalam pernyataanya mengenai kebebasan navigasi di Laut Cina Selatan. Amerika Serikat bekerja sama dengan negara-negara di Asia Tenggara yaitu negara Thailand, Malaysia, Myanmar, Indonesia, Vietnam, Filipina dan Singapura. Kekuatan militer Amerika Serikat dapat dilihat di kawasan Asia-Pasifik. Pada tahun 2020, Angkatan Laut Amerika Serikat akan memberikan 60% personil nya ke kawasan Pasifik. Amerika Serikat juga memberikan bantuan bagi negara Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam mengamankan Selat Malaka. Pada permasalahan yang terjadi di Laut Cina Selatan, Amerika Serikat menyatakan tidak akan mendukung klaim negara mana pun. Namun, pada masa kepemimpinan Obama, Amerika Serikat mendukung ASEAN untuk menyelesaikan sengketa secara damai sesuai dengan hukum UNCLOS yang berlaku. Dengan kebangkitan kekuatan maritim yang dimiliki oleh Cina saat ini, kekuatan Amerika Serikat di Asia Tenggara terancam (Simon, 2015).

Phuong Nguyen menerangkan, bahwa kehadiran Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggaran bukan hanya sekedar penyeimbangan, melainkan untuk mempertahankan kekuasaan superiornya di udara dan perairan di area Pasifik. Pemikiran mengenai strategi ini dikaji berdasarkan bukti yang dikumpulkan oleh Amerika Serikat untuk mempertahankan superioritasnya yang disebut sebagai *Quadrennial Defense Review* (QDR) (Nguyen, 2016). Menurut Satu P. Limaye dalam artikelnya, Amerika Serikat juga menganggap serius status kawasan Asia Tenggara dalam masa penyeimbangan. Hal ini dikarenakan, ASEAN dianggap sebagai titik tumpu arsitektur bagi kawasan (Limaye, 2013).

Pertimbangan Indonesia dalam Menerima Bantuan Maritim Amerika Serikat

Salah satu kepentingan nasional dalam menjalin kerja sama adalah pertimbangan mengenai posisi politik yang didapatkan sebagai hasil kerja sama tersebut. Euan Graham mengatakan bahwa negara-negara Asia Tenggara mendukung atau bertoleransi dengan kehadiran Amerika Serikat di Asia Tenggara karena mereka percaya akan adanya distribusi keuntungan. Namun, bagi Indonesia sendiri, kepedulian Amerika Serikat dalam sengketa Laut Cina Selatan bukan berarti Amerika Serikat dan sekutu akan mendapatkan akses bebas untuk menyebrangi wilayah Indonesia. Indonesia juga menaikkan perhatiannya kepada strategi ini karena terlalu banyak militer yang terlibat di dalamnya (Graham, 2013).

Berbeda dengan Donald E. Weatherbee yang menerangkan salah satu negara yang bekerja sama dengan Indonesia setelah adanya kebijakan Poros Maritim Dunia adalah Amerika Serikat. Hubungan bilateral antara Amerika Serikat dan Indonesia dijelaskan sebagai strategi *hedging*. Dengan matinya *Trans-Pacific Partnership* dan kepemimpinan Amerika Serikat di bawah Donald Trump, membuat sinyal yang tak menentu di kawasan Asia-Pasifik yang dapat mengganggu kestabilan kawasan, termasuk terhadap Indonesia (Weatherbee, 2017). Evi Fitriani menambahkan bahwa, kehadiran Amerika Serikat di Asia Tenggara dapat menekan dominasi Republik Rakyat Tiongkok. Strategi U.S '*pivot'* di Asia harus menjadi pusat perhatian bagi Amerika Serikat karena adanya penurunan kekuasaan yang dimiliki oleh Amerika Serikat di kawasan Asia. Di lain sisi, jika Amerika Serikat mengurangi keterlibatannya dalam sektor keamanan di Asia Tenggara, maka dominasi Republik Rakyat Tiongkok akan meluas tanpa batas. Dengan adanya kehadiran Amerika Serikat di kawasan memungkinkan Indonesia menerapkan strategi *hedging* yang dapat memperkuat posisi maritim Indonesia pada kawasan seiring dengan adanya kebijakan Poros Maritim Dunia (Fitriani, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Peran Amerika Serikat terhadap Perkembangan Keamanan Maritim Asia Tenggara

Sean Quirk dan John Bradford memaparkan kerja sama bilateral yang dilakukan Amerika Serikat dan Indonesia pada sektor maritim. Kerja sama tersebut berupa pelatihan TNI-AL Indonesia yang dilakukan dengan U.S. Navy yang dinamakan *Coordinated Afloat Readiness and Training* (CARAT). Departemen Pertahanan Amerika Serikat memberikan pelatihan gabungan antara U.S Navy dan TNI-AL yang dapat membantu Indonesia untuk menjaga keamanan negara (Quirk & Bradford, 2015). Namun, menurut Satu P. Limaye kerja sama yang dilakukan oleh Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara hanya berfokus terhadap tiga negara saja yaitu Thailand, Filipina dan Singapura. Ketiga negara tersebut disebut sebagai *"three core principles"* oleh Amerika Serikat (Limaye, 2013).

John F. Bradford juga menjelaskan bahwa Amerika Serikat terlibat aktif dalam memberikan pelatihan maritim karena melihat pentingnya perdagangan antara Asia bagi Amerika Serikat. Ancaman yang muncul terhadap keamanan jalur laut Indo-Pasifik membuat Amerika Serikat memperbaharui komitmennya terhadap kemaritiman di Asia. Untuk memperkuat kerja sama maritim Indo-Pasifik, Amerika Serikat membuat beberapa kerja sama diantaranya *Global Maritime Partnership, Senior Leader Engagement, Navy and Fleet Staff Talks, Ship Visits and Fleet Reviews, Humanitarian Missions, Training and Technology Transfers* dan *Training and Exercises*. Ia menambahkan bahwa pada tahun 2010, Amerika Serikat memberikan pelatihan maritim terbesar di dunia, yang dikenal dengan nama *Rim of the Pacific 2010* (RIMPAC 2010). Pelatihan tersebut memberikan pelatihan tentang pendaratan amfibi yang diikuti oleh Indonesia dan Malaysia. Pelatihan lainnya yaitu COBRA 2010 diberikan dan difasilitasi oleh Amerika Serikat (Bradford, 2011). Bantuan Amerika Serikat dalam sektor kemaritiman Indonesia tidak hanya berupa bantuan pelatihan, dalam artikel yang ditulis oleh Ann Marie Murphy juga mengatakan bahwa pada era Obama-SBY (II), Amerika Serikat memberikan bantuan dana sebesar $56 juta dolar kepada Indonesia untuk meningkatkan keamanan pesisir dan sistem radar kapal (Murphy, 2010).

Realisme

Realisme memandang hubungan internasional sebagai kompetisi perebutan kekuasaan di antara negara-negara yang berdaulat. Terdapat empat asumsi dari realisme. Asumsi yang pertama yaitu realisme memandang negara sebagai aktor utama yang paling penting dan dominan (Viotti & Kauppi, 1999). Kenneth Waltz pertama kali memperkenalkan perspektif neo-realisme dalam tulisannya *Man, the State and War* pada tahun 1959. Dalam perspektif ini terdapat dua inti utama yang saling berinteraksi yaitu: struktur anarki dan keinginan negara untuk selamat (Lundborg, 2019). Neo-realisme tetap menerima ajaran teori realis klasik, namun mempersempit fokus realisme dan konsepsinya tentang teori untuk menyajikan bukti formal untuk negara dalam mencari kekuasaan (Kolodziej, 2005).

Dinamika hubungan internasional yang terus berubah membuat kaum realis berupaya untuk mengimbangi kenyataan ini, sambil terus menyatakan relevansi konsep inti mereka sebagai abadi dan benar (Hutchings, 1991). Pada akhirnya, pandangan konsep realis klasik dan neo-realis digabungkan untuk menjelaskan bagaimana hubungan internasional terjadi yang disebut sebagai *neoclassical realists*. Berangkat dari teori realis klasik, Randall Schweller mengatakan bahwa pentingnya konsep *balance of power* dalam tatanan hirarki dunia internasional, seraya mengakui keberadaan pengaruh faktor domestik terhadap perilaku hubungan antar negara (Viotti & Kauppi, 2012).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan kata lain, perspektif ini menjelaskan bahwa kepentingan nasional yang menjadi faktor penggerak terjadinya hubungan antar negara dapat terwujud dalam penggunaan konsep *balance of power*. Penelitian ini menggunakan teori *neoclassical-realist* dan *neo-realist* untuk memahami dinamika kerja sama maritim. Salah satu kepentingan nasional dalam kerja sama adalah untuk meningkatkan kapabilitas negara. Kerja sama dengan lawan atau kawan dipandang hanya bersifat sementara dan tergantung pada keadaan dan kebutuhan domestik negara yang terus berubah.

Kepentingan Nasional

Menurut Hans J. Morgenthau, pengertian dari kepentingan nasional adalah bertahan hidup, melindungi identitas fisik, politik, dan budaya dari perambahan oleh negara-bangsa lainnya (Navari, 2016). Seluruh negara berdaulat selalu terlibat aktif dalam proses memenuhi atau mengamankan tujuan dari kepentingan nasional mereka. Kebijakan luar negeri masing-masing negara mencerminkan kepentingan nasionalnya dan selalu berusaha untuk mengawal tujuannya. Dalam Hubungan Internasional, perjanjian dan kebijakan yang dirumuskan sebagai bentuk kerja sama antara negara-negara yang mencakup latar belakang kepentingannya masing-masing. Ambisi negara berdaulat untuk melindungi keamanan negara, termasuk keamanan maritim dapat diwujudkan dengan meningkatkan kekuatan negaranya melalui upaya sendiri, aliansi dan keberpihakan dengan negara lain.

Kerja Sama Keamanan

Kemampuan yang dimiliki negara menjadi bahan pertimbangan pentingnya untuk menjaga keamanan nasional. Kerja sama dan aliansi merupakan bentuk fragmentasi dari politik dan konflik untuk memenuhi kepentingan pihak yang terkait. Perangkat ini sebagian besar digunakan untuk mengamankan kepentingan yang identik dan saling melengkapi. Kerja sama merupakan bentuk nyata dalam hubungan yang dilakukan oleh negara berdaulat guna untuk memenuhi kebutuhan domestik dan tujuan nasional sebuah negara yang tercermin dalam pengambilan kebijakan luar negeri oleh negara.

Meski bagaimanapun, penting bagi sebuah negara untuk mempertahankan teritori dan kedaulatan negaranya. Negara dengan kekuatan yang dominan atau negara *superpower*, akan berusaha untuk merespon seluruh isu yang terjadi demi mempertahankan kekuasaan dengan menggunakan segala instrumen, termasuk kebijakan luar negeri. Kurangnya kedaulatan internasional karena keberadaan sistem anarki tidak hanya memungkinkan terjadinya perang antar negara, tetapi juga mempersulit negara-negara untuk puas dengan *status quo* demi mencapai tujuan yang mereka akui sebagai kepentingan bersama (Jervis, 1978).

Bantuan Keamanan

Meskipun tidak identik, kerja sama antar negara juga dapat tercermin dari bantuan asing. Tidak menutup kemungkinan bahwa kerja sama mungkin merupakan hasil dari hubungan antara aktor yang lebih kuat dan pihak yang lebih lemah (Dougherty & Pfaltzgraff, 2000). Konsep bantuan keamanan digunakan oleh penulis untuk menjelaskan pola interaksi yang dilakukan oleh *great powers* dan *small powers* dalam rangka mewujudkan kepentingan nasionalnya. Oleh karena itu, konsep ini penting digunakan untuk melihat kepentingan yang menggerakan pemberian bantuan tersebut.

Keamanan Maritim dalam Perspektif Nasional

Salah satu upaya yang dapat dilakukan oleh negara dalam memenuhi kepentingan nasionalnya adalah negara dapat melindungi diri dan mencegah terjadinya ancaman yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

akan datang. Menjaga keamanan nasional, yang tercermin juga teritori negara berdaulat, merupakan bentuk konkrit dari sebuah negara dalam memperjuangkan kepentingan nasionalnya. Teritori dari sebuah negara berdaulat mencakup darat, laut dan udara.

Kebutuhan setiap negara untuk menjaga kepentingan nasionalnya itulah yang sering menjadi akar dari konflik-konflik yang terjadi di antara satu dengan yang lain. Meski demikian, belum ada definisi konkrit yang dapat menjelaskan mengenai konsep keamanan maritim. Fakta tersebut juga diakui oleh Perserikatan Bangsa-bangsa yang menyatakan bahwa transportasi maritim merupakan 'tulang punggung' dari perdagangan dunia (United Nations, 2016). Bukan menjadi sebuah keunikan jika keamanan maritim, terutama bagi negara yang memiliki wilayah perairan yang luas, menjadi isu penting yang menyinggung mengenai keamanan serta kepentingan nasional.

Keamanan Maritim dalam Perspektif Global

Dimensi kelautan dan keamanan maritim menjadi isu yang penting bagi negara yang memiliki wilayah perairan yang luas. Sejak tahun 1948, negara-negara di dunia memiliki kesadaran untuk mengukuhkan kerja sama maritim sebagai konsekuensi dari terjadinya globalisasi dengan *membentuk Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) atau yang saat ini lebih dikenal sebagai *International Maritime Organization* (IMO) (International Maritime Organization, Brief History of IMO). Namun, konvensi ini terbatas untuk hanya membahas mengenai isu kemaritiman terkait dengan pelayaran. Seiring berjalannya waktu, negara-negara sepakat untuk mengukuhkan batas-batas teritorial negaranya masing-masing. Perspektif global mengenai batas-batas wilayah perairan yang telah disetujui adalah Konvensi PBB tentang Hukum Laut atau *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang disahkan pada tahun 1982.

Luasnya wilayah perairan menimbulkan permasalahan bagi negara-negara yang berdaulat. Terutama karena ada banyak wilayah perairan yang bukan merupakan teritori dan kewenangan sebuah negara. Isu-isu untuk menjaga keamanan yang terjadi di dunia biasanya diawali oleh rasa terancam ataupun takut akan peristiwa buruk yang telah terjadi. Perompakan, penangkapan ikan secara ilegal, terorisme, perdagangan manusia, penyelundupan obat-obatan terlarang atau narkoba, penyelundupan senjata, kecelakaan kerusakan ekosistem laut, bencana alam dan berbagai kegiatan ilegal dapat terjadi di lautan bebas tanpa adanya pengawasan merupakan contoh yang membuat isu kemaritiman masuk ke dalam lingkup *high politics*. Perspektif global dalam memandang keamanan maritim dapat dikatakan memiliki kecenderungan tidak kaku karena beberapa isu dapat dikategorikan sebagai isu keamanan non-tradisional. Meski demikian, tidak berarti bahwa keterlibatan militer dalam penanganan ancaman menjadi hal yang disepelekan dalam isu ini (Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional, 2016).

Keamanan Maritim dalam Kepentingan Nasional Indonesia

Indonesia merupakan negara yang didominasi oleh wilayah perairan yang sangat luas. Sejak zaman kerajaan Sriwijaya, jaringan transportasi dagang, jaringan komoditas dan jaringan pelabuhan dikuasai dan melewati Selat Malaka yang merupakan bagian dari teritori wilayah Indonesia. Hingga saat ini, Selat Malaka merupakan jalur perdagangan dunia tersibuk yang menghubungkan Samudra Pasifik dan Samudera Hindia. Sektor kemaritiman Indonesia memang bukan menjadi hal yang baru bagi kalangan negara-negara yang menjalin hubungan dekat dengan Indonesia. Potensi dan lokasi strategis yang dimiliki Indonesia memberikan keunggulan dalam posisi geopolitik dalam sistem

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

internasional. Oleh karena itu, isu keamanan maritim sebagai isu krusial yang dapat mengoptimalkan kapabilitas yang dimiliki oleh Indonesia.

Sektor kemaritiman sendiri sudah menjadi fokus penting bagi Indonesia. Terbukti sejak dibentuknya Undang-undang Dasar 1945 pasal 33 ayat (3) yang menyatakan, bahwa bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk kemakmuran rakyat (Tim Grasindo, 2017). Di Indonesia, serangan terhadap kapal dagang masih sering terjadi. Sejak tahun 2001-2010, hampir 25% dari kasus pembajakan dunia terjadi di wilayah perairan Indonesia (Twyman-Ghoshal & Pierce, 2014).

Berbagai kerja sama antar negara, baik secara multilateral maupun bilateral, dilakukan untuk menjaga keamanan. Salah satu negara mitra Indonesia dalam kerja sama adalah Amerika Serikat. Kerja sama tersebut tak luput dari sektor keamanan kemaritiman Indonesia. Kemitraan Indonesia dan Amerika Serikat dalam bidang keamanan sudah dimulai sejak tahun 2002 yang dikenal dengan nama *Indonesia-United States Security Dialog* (IUSSD) (Embassy of Indonesia Washington, DC. *Bilateral Relation*, 2017). Dalam dialog tersebut, isu kemaritiman juga disinggung sebagai salah satu topik yang dibicarakan. Meski selama periode kedua SBY tidak banyak menyinggung mengenai aspek-aspek ketahanan maritim, diujung masa kepemimpinannya sebagai presiden Republik Indonesia ia mengesahkan Undang-undang Nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat pada tanggal 17 Oktober 2014 (Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan). Undang-undang ini menyatakan secara spesifik mengenai isu kelautan serta berbagai sektor keamanan maritim.

Seperti berkesinambungan, pada masa awal jabatan Joko Widodo, dalam pidatonya di KTT Asia Timur, ia mengenalkan visi misi Poros Maritim Dunia atau yang sering disebut sebagai *Global Maritime Fulcrum*. Dalam pidatonya, ia menyampaikan bahwa Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudra, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa (Tempo.co, 2014). Beberapa kerangka pemerintahan dalam sektor kelautan juga ikut dibentuk oleh kabinet kerja Joko Widodo sebagai sarana penunjang untuk mewujudkan arah kebijakan luar negeri tersebut. Terlebih lagi, visi misi ini merupakan respon dari isu kemaritiman yang sedang bergejolak di kawasan Asia Tenggara, yaitu isu Laut Cina Selatan.

Kepentingan Amerika Serikat dalam Memberikan Bantuan Terhadap Keamanan Maritim

Teori *neoclassical-realis* mengakui keberadaan struktur anarki dalam sistem internasional. Sampai saat ini negara Amerika Serikat masih memegang peranan sebagai negara adikuasa yang memiliki pengaruh dominan dalam skala global. Seluruh sektor dan peristiwa yang terjadi di dunia memiliki pengaruh terhadap kekuasaan yang dimiliki oleh Amerika Serikat, termasuk sektor kemaritiman. Pasalnya, dalam memberikan bantuan dan kerja sama seperti yang telah disinggung sebelumnya, negara adikuasa tersebut memiliki faktor penggerak yaitu kepentingan negara. Dalam bagian ini, penulis akan menjelaskan mengenai kepentingan Amerika Serikat dalam memberikan bantuan keamanan maritim.

Kepentingan Global Amerika Serikat Memberikan Bantuan Maritim

Seperti yang telah disebutkan pada bagian sebelumnya, isu keamanan maritim global dapat menjadi peluang kerja sama bagi negara yang memiliki kapabilitas yang tinggi. Amerika Serikat merupakan salah satu negara yang memiliki kesadaran dan mekanisme kerja

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sama yang dapat digunakan demi memenuhi kepentingan nasionalnya. Akses, efek *deterrence* dan kontrol merupakan kepentingan utama AS dalam memberikan bantuan maritim.

Dari segi kawasan. Pada tanggal 21 Desember 2004, Presiden Bush mengesahkan *National Security Presidential Directive 41*/*Homeland Security Presidential Directive* 13 (NSPD-41/HSPD-13) mengenai kebijakan keamanan Maritim yang menggarisbawahi pentingnya mengamankan wilayah maritim untuk kepentingan nasional Amerika Serikat (National Maritime Intelligence-Integration Office, 2005). Amerika Serikat merupakan negara dengan pasar yang aktif melakukan ekspor dan impor. Pada tahun 2017 kategori ekspor, Amerika Serikat menduduki peringkat ketiga dalam perdagangan internasional dengan total $1.25 triliun (Simoes, AJG & CA Hidalgo). Sedangkan dalam kategori impor, Amerika Serikat menduduki peringkat pertama dengan total $2.16 triliun (Simoes, AJG & CA Hidalgo). Berikut adalah enam belas mitra dagang utama Amerika Serikat berdasarkan kegiatan ekspor dan impor pada tahun 2017:

Tabel 4.1 Perdagangan Barang Amerika Serikat dengan Mitra Dagang Utama

Mitra Dagang	Total Perdagangan	Ekspor		Impor		Neraca Perdagangan	
	2017	2017	% Perubahan 2017/16	2017	% Perubahan 2017/16	2017	% Perubahan 2017/16
Dunia	3,914.3	1,553.4	6.62	2,360.9	6.92	-807.5	7.52
Uni Eropa	722.2	284.8	5.11	437.4	4.37	-152.6	3.01
Tiongkok	636.7	130.4	12.45	506.3	9.30	-375.9	8.25
Kanada	588.4	282.9	5.85	305.5	7.73	-22.7	38.46
Meksiko	563.8	243.8	5.85	320.0	6.55	-76.1	8.86
Jepang	206.6	68.3	7.10	138.3	3.06	-70.0	-0.60
Jerman	171.8	53.9	9.09	118.0	2.94	-64.1	-1.72
Korea Selatan	121.1	49.3	14.65	71.8	2.05	-22.6	-17.69
Inggris	110.3	56.6	1.94	53.7	-2.28	2.9	427.29
Perancis	83.0	33.7	7.77	49.3	4.70	-15.5	-1.40
India	74.4	25.7	18.65	48.7	5.59	-23.0	-6.00
Taiwan	68.8	26.3	-0.88	42.5	8.31	-16.2	27.56
Italia	68.6	18.5	10.19	50.1	10	22	-31.7
Brazil	64.9	37.1	23.48	27.8	12.93	9.3	71.66
Singapura	48.8	29.5	11.37	19.3	8.65	10.1	16.93
Hong Kong	48.5	40.7	14.54	7.8	-0.06	32.9	18.65
Arab Saudi	35.2	16.3	-9.67	19.0	11.57	-2.7	-362.01

Sumber: "U.S. Trade with Major Trading Partners." *Congressional Research Service*. (2018). https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R4543. Diolah oleh penulis.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dikutip dari dokumen Departemen Keamanan Amerika Serikat, mereka menyatakan bahwa:

> *Kemaritiman Asia adalah jalur vital bagi perdagangan global, dan itu akan menjadi bagian penting dari pertumbuhan ekonomi yang diharapkan di kawasan itu. Amerika Serikat ingin memastikan kelanjutan kemajuan ekonomi kawasan Asia-Pasifik. Pentingnya jalur laut Asia-Pasifik untuk perdagangan global tidak dapat dilebih-lebihkan. Delapan dari 10 pelabuhan peti kemas tersibuk di dunia berada di kawasan Asia-Pasifik, dan hampir 30 persen dari perdagangan maritim dunia melintasi Laut Cina Selatan setiap tahun, termasuk sekitar $ 1,2 triliun dalam perdagangan kapal-ditanggung yang terikat untuk Amerika Serikat.*

Bersamaan dengan kebangkitan kekuatan ekonomi negara, penetapan jalur sutra *One Belt One Road* (OBOR) oleh Republik Rakyat Tiongkok menjadi penanda kebangkitan kekuatan maritim. Salah satu kawasan yang dijadikan rute perdagangan melalui jalur perairan OBOR adalah kawasan Asia Tenggara. Meski proyek ini masih belum terealisasi, kehadiran Republik Rakyat Tiongkok dalam jalur pelayaran dapat menjadi ancaman bagi Amerika Serikat dalam sektor kemaritiman.

Kepentingan Amerika Serikat Bekerja Sama dalam Sektor Maritim dengan Indonesia

Kepentingan Amerika Serikat tercermin dari kebijakan yang diambil dalam membangun relasi dengan negara strategis. Hubungan diplomatik Amerika Serikat-Indonesia secara resmi pada 28 Desember 1949 dan sudah mengalami berbagai macam pasang-surut (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. *Indonesia dan Amerika Serikat Sambut Perayaan 70 Tahun Hubungan Bilateral,* 2019). Amerika Serikat melihat Indonesia merupakan negara yang memiliki kesamaan nilai-nilai dan kepentingan strategis (U.S Embassy & Consultant in Indonesia. *Fact Sheet: U.S. Building Maritime Capacity in Southeast Asia.*). Pada tahun 2002, Indonesia dan Amerika Serikat juga telah menyelenggarakan pertemuan militer tahunan melalui *Indonesia-United States Security Dialog* (IUSSD). Dalam dialog ini, pejabat tinggi militer kedua negara meninjau kerja sama bilateral mereka, serta bertukar pandangan mereka tentang masalah keamanan regional dan global (Embassy of The Republic of Indonesia in Washington D.C. The United States of America. "Indonesia - US Relations.", 2018). *Safe passage* untuk jalur perdagangan merupakan salah satu kepentingan Amerika Serikat di Indonesia.

Perubahan arah kebijakan luar negeri Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia juga membuat ketertarikan tersendiri bagi Republik Rakyat Tiongkok. Presiden Joko Widodo di tahun pertamanya menjabat sebagai presiden Republik Indonesia mengunjungi Beijing pada bulan Mei 2015. Kedatangan tersebut disambut baik oleh Presiden Xi Jinping dengan menetapkan "Kemitraan Maritim" Tiongkok-Indonesia. Republik Rakyat Tiongkok berjanji akan menggunakan Bank Investasi Infrastruktur Asia dan dana Jalan Sutra untuk mempercepat pembangunan infrastruktur maritim Indonesia dengan membangun pelabuhan dan kereta api dan mendorong sektor pembuatan kapal **(**Quirk, Sean, & John Bradford, 2015). Melihat sikap tersebut, hegemoni Amerika Serikat di wilayah perairan Indonesia mulai terancam akan tergantikan. Posisi *balance of power* dan akses terhadap jalur perdagangan dalam kawasan Asia Tenggara yang dianggap *win-win solution* akan mengalami perubahan jika negara Amerika Serikat tidak dapat merespon dengan cepat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada tanggal 24 Oktober 2015, Amerika Serikat dan Indonesia menandatangani nota kesepahaman mengenai kemaritiman. Amerika Serikat mempertimbangkan kebijakan luar negeri Indonesia, yaitu Poros Maritim Dunia, yang cenderung mengutamakan kepentingan domestik. Oleh karena itu, Amerika Serikat mengadopsi kepentingan tersebut dan merumuskan ke dalam kerja sama kebijakan keamanan maritim yang lebih kompleks. Pentingnya menjalin kerja sama dengan Indonesia juga disampaikan oleh mantan Menteri Pertahanan Amerika Serikat James Mattis:

> *Amerika Serikat ingin bekerja dengan Indonesia, sebagai titik tumpu maritim Indo-Pasifik, untuk memastikan bahwa aturan hukum dan kebebasan navigasi ditegakkan di kawasan ini (Chan, Francis, 2018).*

Pertimbangan Indonesia dalam Menjalin Kerja Sama Bilateral dengan Amerika Serikat pada Sektor Keamanan Maritim

Isu keamanan biasanya muncul akibat adanya ancaman atau potensi ancaman yang dapat terjadi dikemudian hari. Sebagaimana tercantum dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia tahun 2008, stabilitas keamanan merupakan bagian dari kepentingan nasional Indonesia (Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional, 2016). Keamanan maritim merupakan isu yang sangat penting bagi negara yang didominasi wilayah perairan. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk mencermati dinamika keamanan dalam berbagai dimensi agar dapat mengidentifikasi prioritas keamanan dan mengambil strategi yang tepat. Kerja sama bilateral pada sektor keamanan maritim melibatkan dua negara yang haruslah memiliki kesamaan kepentingan dan kesetaraan.

Perspektif Domestik

Berdasarkan penjabaran diatas, keamanan maritim dianggap sebagai kepentingan nasional Indonesia. Mengingat wilayah teritorial Indonesia didominasi perairan, Indonesia memiliki kekayaan bahari dan sumber daya kelautan yang sangat kaya. Secara garis besar, kejahatan terorganisir lintas batas yang terjadi di Indonesia dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu:

> (i) kejahatan yang memanfaatkan laut sebagai objek (IUU *fishing*, *illegal waste dumping, dan illegal poaching*); dan (ii) kejahatan laut yang memanfaatkan laut sebagai sarana (seperti penyelundupan manusia dan perdagangan orang serta pembajakan dan perampokan bersenjata di laut) (Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional, 2016).

Tindakan dan ancaman kejahatan yang merajalela di laut akan berdampak negatif pada aliran perdagangan nasional dan internasional yang melewati wilayah laut Indonesia. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, Selat Malaka merupakan selat tersibuk dalam lalu lintas perdagangan antar negara. Selat tersebut terletak di dalam wilayah teritori negara Indonesia merupakan akses dari dan ke pasar domestik, serta jalur perdagangan dunia. Oleh karena itu, segala bentuk ancaman seperti kekerasan, terorisme, pelangaran hukum, eksploitasi ilegal sumber daya alam dan pencemaran lingkungan, navigasi merupakan faktor penting dalam pertimbangan Indonesia memilih negara mitra.

Dalam acara Pernyataan Pers Tahunan Menteri Luar Negeri RI pada tahun 2015, Menteri Luar Negeri Retno Marsudi menyampaikan bahwa dalam lima tahun ke depan, diplomasi Indonesia akan dilakukan untuk melindungi kedaulatan wilayah Negara Republik Indonesia (Kompas Gramedia Digital Group. *Menlu: Diplomasi untuk Lindungi Kedaulatan Wilayah Indonesia,* 2015). Pada praktiknya, kerja sama tersebut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diwadahi dengan agenda diplomasi maritim yang menjadi Renstra (Rencana Strategis) dalam ranah Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (Nazaruddin, 2019). Agenda pertama dalam menjalin kerja sama internasional, Indonesia harus melihat dari perspektif ekonomi, keamanan maupun kedaulatan. Dari segi ekonomi, Indonesia memerlukan bantuan dana untuk membangun infrastruktur yang dapat menunjang keamanan maritim domestik. Sedangkan dari sisi keamanan dan kedaulatan, Indonesia memerlukan bantuan untuk melakukan patroli bersama serta memerlukan sumber daya atau *training* untuk penguatan perbatasan.

Indonesia juga melihat peluang yang diperoleh dari kerja sama tersebut. Pada umumnya, negara maju seperti Amerika Serikat akan memberikan bantuan dalam bentuk *capacity building*, *training of trainers* (ToT), transfer teknologi beserta fasilitas pengajaran. Selain itu, negara maju juga memberikan bantuan dalam bentuk *institutional capacity* (Nazaruddin, 2019). Bantuan ini dimaksudkan untuk mendukung negara penerima membentuk payung hukum yang dapat memberantas permasalahan keamanan seperti kelautan. Negara maju juga cenderung memperkuat pemerintahan negara yang menerima dan memberikan bantuan dalam bentuk sumber daya manusia.

Perspektif Internasional

Kerja sama maritim antara Amerika Serikat tidak terbatas terhadap perspektif domestik. Namun, peluang kerja sama ini bisa mencakup ke ranah internasional. Dengan prinsip kebijakan 'bebas dan aktif', Indonesia tidak boleh menunjukan keberpihakan dalam memilih mitra strategis. Namun, bebas dan aktif itu sendiri bukan berarti Indonesia serta merta melakukan kerja sama dengan negara lain. Hal ini dikarenakan, Indonesia percaya bahwa kesamaan kepentingan atau *aligned interest* merupakan kunci penting dalam pembuatan kerja sama.

Selain itu, posisi politik Indonesia juga dalam sektor keamanan maritim semakin dikukuhkan karena baik Amerika Serikat dan Republik Rakyat Tiongkok berlomba-lomba membuat kerja sama dengan negara Indonesia. Sama halnya dengan perspektif domestik yang merupakan kepentingan Indonesia, isu IUU Fishing yang belum dianggap sebagai masalah kejahatan maritim oleh dunia internasional dapat bergeser menjadi isu yang dianggap penting karena adanya pengakuan dari Amerika Serikat. Dengan pengakuan tersebut, besar kemungkinan bahwa isu IUU Fishing akan diangkat menjadi norma internasional yang akan membantu Indonesia dalam memberantas tindakan yang merugikan kepentingan nasional. Jika hal tersebut dapat menjadi norma dalam internasional, negara-negara anggota Perserikatan Bangsa-bangsa harus menerima konsekuensi dan Indonesia dapat lebih mudah untuk menegakkan hukum.

Peluang kerja sama Amerika Serikat dan Indonesia juga dapat membantu sektor perdagangan lintas negara adalah pemenuhan regulasi mengenai sektor pelabuhan atau yang disebut sebagai *The New International Ship and Port Facility Security* (ISPS Code) (Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional, 2016). Pemenuhan syarat dapat menjadi peluang bagi Indonesia untuk lebih menggabungkan sektor arus lalu lintas perdagangan, terlebih jika negara Indonesia benar-benar menginginkan posisi sebagai poros dalam kemaritiman dunia. Kerja sama ini juga mencerminkan kontribusi Indonesia dalam sektor perdagangan dunia yang mengharuskan pemenuhan regulasi yang telah diterapkan oleh IMO.

Peran Amerika Serikat dalam Membangun Keamanan Maritim Indonesia

Kerja sama bilateral Amerika Serikat dan Indonesia dalam sektor kemaritiman sudah berlangsung lama dan mengalami dinamika perubahan. Kerja sama CARAT antara Amerika Serikat dan Indonesia sudah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terjadi sejak tahun 1995 melalui latihan gabungan (Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, 2018). Seiring meningkatnya kepentingan Amerika Serikat dalam kawasan Asia Tenggara, kerja sama bilateral dengan Indonesia dalam bidang kemaritiman juga ikut meningkat. mengenai kerja sama bilateral dalam sektor keamanan maritim yang dilakukan oleh Amerika Serikat-Indonesia dalam periode Era SBY II dan Joko Widodo I.

Era Susilo Bambang Yudhoyono II

Pada era SBY II, Amerika Serikat - Indonesia memiliki perjanjian yang dikenal sebagai *Comprehensive Partnership Agreement*. Namun, perjanjian ini tidak mengandung pilar mengenai kerja sama dalam sektor maritim. Peran Amerika Serikat dalam sektor kemaritiman Indonesia pada era SBY 2, hanya mencakup *Cooperation Afloat Readiness and Training* atau CARAT, transfer teknologi (seperti satelit dan sistem terintegrasi), dan rapat perencanaan kegiatan CARAT. Berikut merupakan tabel kerja sama maritim antara Amerika Serikat dan Indonesia yang telah dikelompokkan berdasarkan tahun pada era SBY II:

Tabel 4.2 Rangkuman Kerja Sama Maritim Amerika Serikat-Indonesia di Era SBY II

Tahun	Kerja Sama	Highlight
2009	• CARAT Indonesia 2009	Pelatihan *Humanitarian Assistance and Disaster Relief* (HADR).
2010	• CARAT Indonesia 2010 • Nota kesepahaman NOAA	*Military Operations in Urban Terrain* (MOUT)
2011	• CARAT Indonesia 2011 • Penyerahan IMSS secara resmi	-
2012	• CARAT Indonesia 2012	-
2013	• CARAT Indonesia 2013 • Rapat Awal IPC	-
2014	• CARAT Indonesia 2014	Latihan penyelaman

Sumber: Diolah oleh penulis.

Era Joko Widodo I

Melanjutkan kursi kepresidenan yang telah dilepaskan oleh SBY, Presiden Joko Widodo dilantik pada tanggal 19 Oktober 2014. Setelah adanya kebijakan Poros Maritim Dunia, Amerika Serikat - Indonesia menandatangani *Strategic Partnership Agreement* yang mengandung Nota Kesepahaman dalam sektor maritim. Peran Amerika Serikat pada era Joko Widodo 1 mencakup CARAT, nota kesepahaman maritim, Bakamla RI-USCG, Dialog Hukum Kemaritiman, Pembahasan Isu Strategis, serta sektor Ilmu Pengetahuan dan Teknologi. Berikut merupakan tabel kerja

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sama maritim antara Amerika Serikat dan Indonesia yang telah dikelompokan berdasarkan tahun pada era Joko Widodo I

Tabel 4.3 Rangkuman Kerja Sama Maritim Amerika Serikat-Indonesia di Era Joko Widodo I

Tahun	Kegiatan	Highlight
2014	(dikosongkan karena kegiatan masuk ke periode SBY II)	*Global Maritime Fulcrum* atau Poros Maritim Dunia
2015	• CARAT Indonesia 2015 • *Strategic Partnership* • Nota Kesepahaman Kerja Sama Maritim	VBSS
2016	• CARAT Indonesia 2016 • Kerja sama IPTEK • *1st United States Oceans Law and Maritime Policy Dialogue*	-
2017	• CARAT Indonesia 2017 • Penandatanganan Rencana Kerja Bakamla-RI dan USCG	CENTRIXS
2018	• Pembahasan isu strategis • *2nd United States Oceans Law and Maritime Policy Dialogue* • Kunjungan USCG • Nota kesepahaman Bakamla-RI dan USCG • CARAT Indonesia 2018	CENTRIXS dan SeaVision
2019	• CARAT Indonesia 2019 • Pertemuan Bakamla RI-USCG • Latihan perdana Bakamla RI-USCG	*Capacity building,* berbagi informasi, dan komunikasi antar penjaga pantai

Sumber: Diolah oleh penulis.

Berdasarkan dua kurun waktu pemerintahan yang telah dijabarkan oleh penulis, terlihat adanya peningkatan peran Amerika Serikat dalam sektor keamanan maritim Indonesia

Tabel 4.4 Hasil Peningkatan Kerja Sama Bilateral Amerika Serikat-Indonesia Tahun 2009-2019

No.	Kerja Sama	SBY II	Joko Widodo I

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1.	CARAT	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
2.	Transfer Teknologi	-	✔	✔	-	-	-	-	-	✔	✔	-
3.	Ilmu Pengetahuan dan Teknologi	-	-	✔	-	-	-	-	✔	✔	✔	-
4.	Nota Kesepahaman Maritim	-	-	-	-	-	-	✔	-	-	-	-
5.	Dialog Hukum Kemaritiman	-	-	-	-	-	-	✔	✔	-	✔	-
6.	Bakamla RI-USCG	-	-	-	-	-	-	-	-	✔	✔	✔

Sumber: Diolah oleh penulis.

Konsep keamanan maritim yang masih luas menyebabkan bantuan yang diberikan tidak hanya pelatihan militer yang identik dengan masalah keamanan dan kedaulatan sebuah negara.

Dari segi perjanjian bilateral, Kemitraan Komprehensif Amerika Serikat-Indonesia pada 2010 tidak membahas secara spesifik mengenai sektor kemaritiman dan tidak adanya nota kesepahaman maritim di antara kedua belah pihak. Berbeda dengan Kemitraan Strategis Amerika Serikat-Indonesia yang dibuat pada tahun 2015, adanya nota kesepahaman maritim menjadi penanda keseriusan kedua belah pihak pada sektor maritim. Peningkatan peran Amerika Serikat dalam memperkuat keamanan maritim Indonesia terasa cukup signifikan. Seperti yang sudah diketahui bahwa tujuan pembentukan TNI adalah untuk menjaga kedaulatan sebuah negara. Sedangkan kedaulatan sebuah negara dapat dicapai jika keamanan berhasil ditegakan.

Setelah penandatanganan Nota Kesepahaman maritim, Amerika Serikat juga aktif untuk mengajak Bakamla-RI untuk terlibat keamanan maritim Indonesia. Keterlibatan Amerika Serikat dalam periode Presiden Joko Widodo (I) merambat juga ke dalam dialog pembangunan dalam rangka memperkuat sektor kemaritiman Indonesia. Hal ini menjadi bukti bahwa Amerika Serikat mengadopsi kepentingan nasional Indonesia dan merumuskannya ke dalam perjanjian. Harus diakui juga bahwa adanya kemungkinan peningkatan kerja sama Amerika Serikat-Indonesia menjadi bukti adanya upaya Amerika Serikat untuk menerapkan *balance of*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

power terhadap kerja sama Indonesia-Republik Rakyat Tiongkok. Hal ini menjadi indikasi bahwa kerja sama juga dijadikan alat dan sarana pemenuhan kepentingan nasional Amerika Serikat.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis, dapat disimpulkan bahwa peningkatan Peran Amerika Serikat dalam Memperkuat Keamanan Maritim Indonesia tahun 2009-2019 dilandasi oleh kepentingan masing-masing negara terkait. Pergantian arah kebijakan luar negeri Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia juga terbukti membawa perubahan terhadap bentuk dan jumlah kerja sama maritim antara Amerika Serikat dan Indonesia ke tahap yang lebih maju. Kerja sama antara Amerika Serikat dan Indonesia mengalami peningkatkan dari berbagai sektor. Hal ini terbukti dengan adanya penambahan jumlah kerja sama di masa pemerintahan Presiden Joko Widodo (I) jika dibandingkan dengan masa Presiden SBY (II). Adanya nota kesepahaman maritim juga membuat kerja sama Amerika Serikat dan Indonesia lebih terstruktur dan menguntungkan kedua belah pihak.

Posisi strategis Indonesia merupakan salah satu pertimbangan yang mendorong Amerika Serikat dalam menjalin kerja sama dengan Indonesia. Amerika Serikat menganggap penting sektor kemaritiman Asia dianggap sebagai jalur vital bagi perdagangan global, dan akan menjadi bagian penting dari pertumbuhan ekonomi. Kerja sama antara Republik Rakyat Tiongkok dan Indonesia juga membuat hegemoni Amerika Serikat terancam dapat tergantikan. Posisi *balance of power* dan akses terhadap jalur perdagangan dalam kawasan Asia Tenggara dianggap sebagai solusi terbaik bagi kepentingan Amerika Serikat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

References

Babbie, E. (2012). *The basics of social research.* Toronto, Canada: Wadsworth Co Inc.

Biro Komunikasi dan Informasi Publik Departemen Perhubungan. (2018). *Empat puluh persen jalur perdagangan dunia melewati Indonesia*. Retrieved from http://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia

Bradford, J. F. (2011). The maritime strategy of the United States: Implications for Indo-Pacific sea lanes. *Contemporary Southeast Asia*, *33*(2), 183. https://doi.org/ 10.1355/cs33-2b

Chan, F. (2018, January 23). US to work with Indonesia on maritime security, counter-terrorism. Retrieved from https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/us-to-work-with-indonesia-on-maritime-security-counter-terrorism

Dharma, S. (2008). *Pendekatan, jenis, dan metode penelitian pendidikan*. Jakarta, Indonesia: Departemen Pendidikan Nasional.

Dougherty, J. E., & Pfaltzgraff, R. L. (2000) *Contending theories of international relations: A comprehensive survey* (5th ed.). Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.

Embassy of The Republic of Indonesia. (2017). *Bilateral relations*. Retrieved from https://www.embassyofindonesia.org/index.php/bilateral-relations/

Embassy of The Republic of Indonesia. (2018). *Indonesia - US relations*. https://kemlu.go.id/washington/en/pages/hubungan_bilateral/554/etc-menu

Fitriani, E. (2017). The Trump presidency and Indonesia: Challenges and opportunities. *Contemporary Southeast Asia, 39* (1), 58-64.

Gerke, S., & Evers, H. (2011). Selat Malaka: Jalur sempit perdagangan dunia. *Akademika, 81*(1), 5-14.

Graham, E. (2013). Southeast Asia in the US rebalance: Perceptions from a divided region. *Contemporary Southeast Asia, 35*(3), 305. https://doi.org/10.1355/cs35-3a

Henn, M., Weinstein, M., & Foard, N. (2006). *A short introduction to social research.* New Delhi, India: Sage Publications.

Hutchings, K. (1991). International political theory. London, UK: Sage Publications.

International Maritime Organization. (N.d.). *Brief history of IMO.* Retrieved from http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx

Jervis, R. (1978). Cooperation under the security dilemma. *World Politics, 30*(2), 167–214. https://doi.org/10.2307/2009958

Kolodziej, E. A. (2005). Security and international relations. Cambridge, UK: Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511614903

Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2017, September 1). *Maritim Indonesia, kemewahan yang luar biasa.* Retrieved from https://kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2019). *Indonesia dan Amerika Serikat sambut perayaan 70 tahun hubungan bilateral.* Retrieved from https://kemlu.go.id/portal/id/read/173/berita/indonesia-dan-amerika-serikat-sambut-perayaan-70-tahun-hubungan-bilateral

Kompas Gramedia Digital Group. (2015, January 8). *Menlu: diplomasi untuk lindungi kedaulatan wilayah Indonesia*. Retrieved from https://nasional.kompas.com/read/2015/01/08/16165451/Menlu.Diplomasi.untuk.Lindungi.Kedaulatan.Wilayah.Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Limaye, S. P. (2013). Southeast Asia in America's rebalance to the Asia-Pacific. *Southeast Asian Affairs 2013*, 40–50. https://doi.org/10.1355/9789814459563-006

Lundborg, T. (2019). The ethics of neorealism: Waltz and the time of international life, *European Journal of International Relations 25*(1), 229–249. https://doi.org/10.1177/1354066118760990

Murphy, A. M. (2010). US rapprochement with Indonesia: From problem State to partner. *Contemporary Southeast Asia, 32*(3), 362-387. https://doi.org/10.1355/cs32-3c

Nazaruddin, W. F., Kepala Sub Bidang Kajian Penanggulangan Terorisme dan Kejahatan Lintas Negara, Pusat Pengkajian Multilateral, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan. Wawancara oleh penulis, 13 November 2019, Jakarta. Perekam suara. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, Jakarta.

National Maritime Intelligence-Integration Office. (2005). *National strategy for maritime security: global maritime intelligence integration plan.*

Navari, C. (2016). Hans Morgenthau and the national interest. *Ethics & International Affairs, 30*(1), 47–54. https://doi.org/10.1017/s089267941500060x

Neuman, W. L. (2014). *Social research methods: Qualitative and quantitative approaches.* Harlow, UK: Pearson Education Limited.

Nguyen, P. (2016). Deciphering the shift in America's South China Sea policy. *Contemporary Southeast Asia, 38*(3), 389-421. https://doi.org/10.1355/cs38-3b

Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI. (2018). *Info Singkat Cooperation Afloat Readiness and Training (CARAT) dan Kemitraan Maritim Amerika Serikat-Indonesia.X(16)/II/Puslit/Agustus/2018, 7-12.*

Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional. (2016). *Diplomasi Poros Maritim; Keamanan Maritim dalam Perspektif Politik Luar Negeri.* Jakarta Pusat: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Quirk, S., & Bradford, J. (2015, October 27). The 'Global Maritime Fulcrum' and the US-Indonesia partnership. Retrieved from https://thediplomat.com/2015/10/how-the-global-maritime-fulcrum-can-elevate-the-us-indonesia-partnership/

Quirk, S., & Bradford, J. (2015). Maritime Fulcrum: A new U.S. oppportunity to engage Indonesia. I*ssue & Insights,* 1-11.

Scobell, A. (2018). The South China Sea and U.S.- China rivalry. *Political Science Quarterly, 133*(2), 199-226. https://doi.org/10.1002/polq.12772

Simoes, A. J. G., & Hidalgo, C.A. (N.d.) United States (USA) exports, imports, and trade partners. The Economic Complexity Observatory: An Analytical Tool for Understanding the Dynamics of Economic Development. Retrieved from https://oec.world/en/profile/country/usa/

Simon, S. W. (2015). The US rebalance and Southeast Asia. *Asian Survey*, 572-595.

Person. (2014, November 13). *Jokowi yakin Indonesia jadi poros maritim dunia.* Retrieved from https://dunia.tempo.co/read/621693/jokowi-yakinindonesiajadiporosmaritimdunia/full&view=ok

Thayer, C. A. (2011). The United States, China and Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs*, 16-25. https://doi.org/10.1355/9789814345040-004

Tim, G. (2017). *UUD 1945 & amandemennya untuk pelajar dan umum.* Gramedia Widiasarana Indonesia.

Tow, W. T. (2016). U.S.–Southeast Asia relations in the age of the rebalance. *Southeast Asian Affairs 2016*, 35–54. https://doi.org/10.1355/9789814695671-006
PERPUSTAKAAN NASIONAL

JURNAL LITIGASI

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

PERAN HUKUM DALAM PEMBANGUNAN BUDAYA MARITIM INDONESIA

Tuti Marwati
Magiater Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jl. Prof. Mr. Djokosoetono, Pondok Cina Depok, Email: marwati.tuti@gmail.com

ABSTRAK

Artikel ini membahas mengenai peran hukum yang menggunakan strategi budaya sebagai salah satu cara bagi transformasi jangka panjang menuju budaya maritim Indonesia. Oleh sebab itu artikel ini akan menganalisis apakah masyarakat Indonesia sudah berbudaya maritime serta bagaimana peran hukum membangun budata maritim dalam masyarakat. Identitas masyarakat Indonesia memiliki persepsi kewilayahan maritim namun kultur yang kemudian terbangun adalah sebagai bangsa agraris, sehingga paradigma masyarakat Indonesia tentang laut cenderung berbeda dengan realitas. Sehubungan dengan itu akan dijelaskan bahwa hukum seharusnya dapat berperan dan berkembang dalam masyarakat sebagai hukum progresif karena hukum bukanlah entitas yang sama sekali terpisah dengan elemen sosial yang lain. Dalam istilah ini hukum adalah sebagai alat pembaharuan dalam masyarakat, hukum dipergunakan sebagai alat oleh agen perubahan atau pelopor perubahan yang diharapkan dapat berperan mengubah nilai-nilai sosial dalam masyarakat. Masyarakat Indonesia yang masih mengidentifikasikan dirinya dalam budaya agraris, dan belum menjadi negara maritim sepenuhnya dapat berubah dengan adanya perubahan kebijakan pemerintah melalui regulasi dan program-program kemaritiman salah satunya melalui Program Gemarikan agar dapat membangun budaya maritim sepenuhnya.

Kata Kunci: Pembangunan Budaya Maritim Indonesia.

ABSTRACT

This article discusses the role of law that uses cultural strategies as one way for a long-term transformation towards Indonesian maritime culture. Therefore this article will analyze whether Indonesian society has maritime culture and how the law plays its role in developing maritime culture in society. The identity of Indonesian people has a perception of maritime territory, but the culture that is later developed is as an agrarian nation, so that the paradigm of Indonesian society about the sea tends to be different from reality. In this connection, it will be explained that law should be able to play a role and develop in society as a progressive law because law is not an entirely separate entity from other social elements. In this term law is a tool for reformation in society, law is used as a tool by agents of change or pioneers of change that are expected to play a role in changing social values in society. Indonesian people who still identify themselves in an agrarian culture, and who have not yet become a maritime country, can completely change with changes in government policy through regulation and maritime programs, one of which is through the Enthusiasm Program in order to build a full maritime culture.

Keywords: *Development of Indonesian Maritime Culture*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

I. PENDAHULUAN



Momentum pembangunan budaya maritim di Indonesia terlihat dalam pidato Presiden RI Joko Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi ke-9 East Asia Summit tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Beliau menegaskan bahwa Indonesia sebagai poros maritim dunia sehingga agenda pembangunan akan difokuskan pada lima pilar utama, yaitu membangun kembali budaya maritim Indonesia, menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama, memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim (Collins & Diansari, 2018).

Komitmen dari pemerintahan Presiden Joko Widodo untuk menempatkan lautan sebagai masa depan bangsa ini didasarkan pada sejarah Indonesia yang pernah menguasai lautan. Oleh karena itu, apabila Indonesia ingin meneguhkan kembali jati diri bangsa sebagai negara maritim, harus dapat memanfaatkan visi pemerintahan Presiden Joko Widodo tersebut dan membangkitkan kembali budaya maritim masyarakat Indonesia melalui pembangunan hukum yang baik agar dapat keluar dari paradigma agraris tradisional ke arah paradigma maritim yang rasional dan berwawasan global.

Konsep Presiden Joko Widodo ini sangat penting mengingat pada tahun 1994, PBB telah menetapkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia berdasarkan Konvensi Hukum Laut *(UNCLOS)* tahun 1982. Luas wilayah Indonesia yang memiliki 17.499 pulau dengan panjang garis pantai mencapai 81.290 km. Dari 7,73 juta km persegi luas wilayah kepulauan Indonesia, 1,93 juta km persegi merupakan wilayah daratan, sementara sisanya adalah wilayah laut dan perairan yang meliputi 2,8 juta km persegi perairan kepulauan, 0,3 juta km persegi laut territorial dan 2,7 juta km persegi zona ekonomi eksklusif (Retno, 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Negara-negara yang telah ditetapkan oleh PBB sebagai negara kepulauan, seperti Indonesia, Filipina, Maladewa, dan Seychells, dengan ketetapan UNCLOS 1982 diberikan kepastian hukum akan kedaulatan wilayah negara-negara tersebut di laut. Konvensi hukum laut tersebut memperkuat klaim satu negara kepulauan bahwa laut adalah pemersatu wilayah, bukan pemisah.

Struktur budaya di Indonesia mencerminkan luasnya kawasan kepulauan itu sendiri, yang dihuni oleh berbagai suku bangsa dengan berbagai bahasa, agama dan adat-istiadatnya. Konflik dan penyerasian dalam kehidupan masyarakat akan selalu terjadi. Proses ambil-mengambil dan pinjam-meminjam budaya karena bersentuhan dan saling berhubungan wajar jika terjadi. Oleh karena persentuhan budaya merupakan konfigurasi dari berbagai koalisi, akulturasi, dan integrasi yang terjadi dalam proses dialektika tesis, antitesis, dan sintetis sehingga kemudian muncul budaya agraris di negara kepulauan ini (Hikmah, 2018) (X, 2014).

Permasalahan tersebut di atas, dalam tulisan ini akan dibahas dengan pendekatan sosiologi hukum yang memandang bahwa hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat. Dengan demikian hukum akan mempunyai pengaruh baik secara langsung ataupun tidak langsung dalam mendorong terjadinya perubahan sosial. Perubahan dimaksukan agar budaya maritim dapat kembali muncul di tengah masyarakat Indonesia saat ini yang selalu memandang ke daratan dengan kacamata agraris. Berdasarkan uraian pada di atas, maka tulisan ini bermaksud menganalisis budaya maritim masyarakat Indonesia dan peran hukum membangun budata maritim dalam masyarakat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

II. PEMBAHASAN

Istilah hukum progresif diperkenalkan pertama kali oleh penggagasnya, Satjipto Rahardjo pada tahun 2002 lewat artikel yang ditulis di Harian Kompas berjudul "Indonesia Butuhkan Penegakan Hukum Progresif" (Rokhmad, 2012). Gagasan hukum progresif memuat kesediaan bagi ilmu hukum untuk diletakkan pada latar belakang yang berubah, maka garis depan *(frontier)* ilmu hukum juga senantiasa berubah. Ilmu hukum pun berkualitas sebagai ilmu yang senantiasa mengalami pembentukan *(legal science is always in the making)*. Ilmu hukum progresif melampaui pikiran sesaat dan karena itu juga memiliki nilai ilmiah yang dapat diproyeksikan dalam konteks keilmuan universal (Rahardjo, 2009b).

Menurut Satjipto Rahardjo, hukum tidak lagi dilihat sebagai satu-satunya alternatif dalam pengaturan masyarakat. Hal ini dilatarbelakangi oleh pemikiran yang maju dan tidak terbatas kepada apa yang tertulis dalam aturan perundang-undangan saja, maka hukum yang dibuat dapat dikatakan sebagai model "hukum progresif yang membebaskan" yang diharapkan dapat mewujudkan perubahan dalam masyarakat sebagaimana yang direncanakan oleh pemerintah (Rahardjo, 2010).

Pandangan tentang hukum progresif tersebut dipengaruhi oleh pemikiran dari Phillippe Nonet dan Philip Selznick yang mengemukakan tentang hukum responsif, dimana tercapainya suatu komunitas hukum yang berbudaya yang tidak menolak masalah-masalah kemanusiaan dalam hukum negara. Norma masyarakat dapat diartikan sebagai pernyataan hukum dari suatu etika yang menghormati manusia sebagai nilai yang paling tinggi dalam kehidupan bernegara. Pokok pemikiran Phillippe Nonet dan Philip Selznick adalah: Pertama, membedakan hukum responsif dari hukum represif dengan memaksakan adanya penampungan bagi kepentingan-kepentingan manusiawi dari mereka yang diperintah. Kedua, membedakan hukum responsif dari hukum otonom dengan memperlunak tuntutan tentang kepatuhan kepada aturan-aturan dan mengikuti saluran-saluran

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

prosedural yang telah ditetapkan dan dengan sikapnya yang lebih menyukai pendekatan integrasi kepada problem-problem penyelewengan, ketidak patuhan dan konflik. Ketiga, masyarakat dapat menuntut cara-cara partisipasi dalam pembuatan keputusan. Dengan demikian maka penilaian hukum responsif merupakan tahapan evolusi yang "lebih tinggi" dibandingkan dengan hukum otonom dan hukum represif (Nonet & Selznick, 2015).

Soerjono Soekanto berpendapat bahwa hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat, dalam arti bahwa hukum dipergunakan sebagai alat oleh *agent of change* atau pelopor perubahan, yaitu seseorang atau kelompok orang yang mendapatkan kepercayaan dari masyarakat sebagai pemimpin satu atau lebih lembaga kemasyarakatan. Pelopor ini melakukan penekanan untuk mengubah sistem sosial, mempengaruhi masyarakat dengan sistem yang direncanakan terlebih dahulu disebut *social engineering* ataupun *planning* atau sebagai alat rekayasa sosial (Soekanto, 2005).

Pandangan tersebut sejalan dengan pendapat dari Steven Vago yang berpendapat bahwa *law as an instrument of social change* dan mengatakan bahwa (Vago, 2009). *Law as a tool of sosial engineering* merupakan teori yang dikemukakan oleh Roscoe Pound, yang berarti hukum sebagai alat pembaharuan dalam masyarakat, dalam istilah ini hukum diharapkan dapat berperan mengubah nilai-nilai sosial dalam masyarakat. Dengan disesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia, konsepsi "*law as a tool of social engineering*" yang merupakan inti pemikiran dari aliran *pragmatic legal realism* itu, oleh Mochtar Kusumaatmadja kemudian dikembangkan di Indonesia. Disamping disesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia konsepsi tersebut dikaitkan pula dengan filsafat budaya dari Northrop dan *policy-oriented* dari Laswell dan Mc Dougal (Rahardjo, 2009a).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

A. Pudarnya Kebudayaan Maritim

Sejarah Indonesia mencatat bahwa Kerajaan Sriwijaya (Nusantara I) dan Kerajaan Majapahit (Nusantara II) merupakan contoh kejayaan pemerintahan maritim di Nusantara. Kejayaan Indonesia sebagai negara kepulauan di masa lalu tersebut karena paradigma masyarakatnya yang mampu menciptakan visi maritim sebagai bagian utama dari kemajuan budaya, ekonomi, politik dan sosial dan pertahanan. Mereka mempunyai ketajaman visi maritim serta kesadaran yang tinggi terhadap keunggulan strategis letak geografi wilayah bahari Nusantara. Kemampuan tersebut dilakukan dengan segenap *political will* dari seluruh pemimpin dan rakyatnya. Sriwijaya mendasarkan politik kerajaannya pada penguasaan alur pelayaran dan jalur perdagangan serta menguasai wilayah-wilayah strategis yang digunakan sebagai pangkalan lautnya. Sedangkan Kerajaan Majapahit mempunyai strategi politik menyatukan Kepulauan Nusantara sehingga memprioritaskan pembangunan armada laut yang tangguh (Marsetio, 2014).

Kejayaan maritim nusantara mulai terhapus dengan masuknya penjajajahan barat yang tidak menghendaki Indonesia tumbuh sebagai negara kepulauan yang kuat. Jaringan pelayaran di nusantara terbentuk karena perdagangan rempah-rempah yang mempunyai daerah pemasaran luas ke seluruh dunia. Namun hal ini tidak menjamin terbentuknya budaya maritim secara berkelanjutan dalam masyarakat Indonesia karena pengaruh kolonialisme di Indonesia yang tidak menghendaki sektor kelautan Indonesia tumbuh kuat. Sejak awal penjajahan Belanda, dalam rangka penguasaan nusantara diterapkan strategi yang memaksa masyarakat untuk berpaling ke darat. Indonesia lebih diperkenalkan sebagai negara agraris daripada negara maritim, akibatnya budaya maritim secara perlahan memudar dan hingga kini masyarakat Indonesia masih berorientasi ke darat (Pramono, 2005).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Pembangunan kembali budaya maritim perlu segera dilaksanakan dan harus didukung semua pihak guna mewujudkan kejayaan kelautan. Banyak hal yang mempengaruhi implementasi visi dan kebijakan maritim namun akar masalahnya berada dalam budaya agraris tradisional yang kita warisi (Soebiyanto, 2010). Di era Reformasi saat ini, dalam PJPN 2005-2025 pemerintah telah membuat kebijakan untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasis kepentingan nasional. Diantaranya dengan kembali memantapkan budaya bahari dalam RPJMN 2004-2009. Namun telah tumbuh kerancuan identitas, sebab meski mempunyai persepsi kewilayahan maritim namun kultur yang kemudian terbangun adalah sebagai bangsa agraris. Paradigma masyarakat Indonesia tentang laut cenderung berbeda dengan realitas, sehingga arah kebijakan pembangunan selanjutnya menjadi kurang tepat karena lebih condong ke pembangunan berbasis daratan, sektor kelautan manjadi sektor pinggiran/*pheripheral sector* (Kusumaatmadja, 2005).

Pandangan masyarakat pesisir di Indonesia, baik bertani maupun melaut, keduanya bukan hanya persoalan mencari nafkah, melainkan ada pemaknaan yang lebih spesifik dan cenderung kontradiktif di antara keduanya. Bertani bagi sebagian besar orang memiliki satu nilai tentang ketenteraman, sementara menjadi nelayan, bagi sebagian kalangan dinilai sebagai usaha yang terlalu berisiko meskipun keuntungannya bisa jauh lebih besar. Kelebihan dan kekurangan masing-masing dua orientasi pemanfaatan sumber daya alam inilah yang sedikit banyak memengaruhi mengapa mayoritas penduduk di pesisir Indonesia merasa nyaman berada di dalam dua aktivitas tersebut, Oleh karena itu masyarakat pesisir di Indonesia mengidentifikasikan dirinya sebagai "nelayan – tani" (Oktavian & Yulianto, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Karakter pokok masyarakat yang hidup dari sawah adalah karena dominannya peranan tanah, lokalitas sebagai modal utama produksi dan banyaknya tenaga kerja untuk menggarap tanah menjadi lahan persawahan. Implikasinya, terlatihnya budaya agraris ini mempengaruhi hukum dalam skala besar. Mau tidak mau, masyarakat agraris menjadi terbiasa, bahkan dibutuhkan. Hal ini kemudian mempengaruhi hukum yang ada dalam masyarakat, karena adanya otoritas sentral yang kuat tidak mengarah kepada kehidupan yang mengacu pada budaya maritim walaupun tinggal di negara kepulauan.

B. Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia

Pendekatan sosiologi hukum sebagai salah satu *socio-legal studies,* berangkat dari asumsi bahwa hukum sebagai sebuah gejala sosial yang terletak dalam ruang sosial dan tidak bisa dilepaskan dari konteks sosial. Oleh karena itu, berdasarkan pada landasan teori yang digunakan, maka hukum seharusnya dapat berperan dan berkembang dalam masyarakat sebagai hukum progresif karena hukum bukanlah entitas yang sama sekali terpisah dan bukan merupakan bagian dari elemen sosial yang lain. Hukum tidak akan mungkin bekerja dengan mengandalkan kemampuannya sendiri sekalipun ia dilengkapi dengan perangkat asas, norma dan institusi.

Kajian-kajian sosial yang mengidentifikasikan masyarakat Indonesia di daerah pesisir masih berbudaya agraris, mempengaruhi hukum (sebagai *socio-legal studies*) dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari gerakan pembaharuan hukum. Perspektif sosiologi hukum bisa digunakan dalam pemikiran yang bertujuan untuk merevisi rezim hukum positif agar dapat membangkitkan kembali budaya maritim, sekalipun selalu diawali dengan penolakan karena terpengaruh ajaran dari positivisme hukum.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Perubahan sosial dalam hubungannya dengan sektor hukum merupakan salah satu kajian penting dari disiplin sosiologi hukum karena hubungan antara perubahan sosial dan sektor hukum tersebut merupakan hubungan interaksi, dalam arti terdapat pengaruh perubahan sosial terhadap perubahan sektor hukum, sementara di lain pihak perubahan hukum juga berpengaruh terhadap suatu perubahan sosial. Perubahan hukum yang dapat memengaruhi perubahan sosial sejalan dengan salah satu fungsi hukum, yakni fungsi hukum sebagai sarana perubahan sosial atau sarana rekayasa masyarakat/*social engineering* (Soekanto, 1983).

Memperhatikan peranan hukum apabila dikaitkan dengan sistem kemasyarakatan, maka hukum merupakan suatu sub-sistem atau inter-sub sistem yang saling mempengaruhi dan ada hubungan timbal balik. Oleh karena itu, pemerintah yang menyadari bahwa Negara Indonesia yang kaya akan hasil laut, tetapi masyarakatnya tidak dikenal sebagai pemakan ikan, kemudian berusaha diubah dengan mewujudkan reformasi kultural, atau jika meminjam istilah Presiden Joko Widodo "*Revolusi Mental*", yang diawali dari meja makan, dimana ikan harus menjadi menu utama bangsa Indonesia. Pemerintah mencanangkan program "Gemarikan" (gemar makan ikan laut), dengan maksud agar selain mencerdaskan bangsa sebagaimana bangsa Jepang memiliki tradisi kuat mengkonsumsi ikan, akan mendorong kecintaan masyarakat akan laut sebagai salah satu cara untuk membangun budaya maritim dalam masyarakat Indonesia (Lestarini, 2016).

Tanggal 20 Februari 2017 pemerintah juga menetapkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang dijadikan sebagai pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi poros maritim dunia. Dijelaskan dalam Pasal 1 dan 2 Indonesia, *Peraturan Presiden*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, Keppers Nomor 16 Tahun 2017 bahwa poros maritim dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Adanya kebijakan pemerintah tersebut maka peranan hukum akan semakin terlihat untuk dapat mengubah masyarakat Indonesia di masa yang akan datang, yaitu mewujudkan budaya maritim dengan cara mendorong dunia pendidikan, keluarga dan lembaga terkait memiliki program makan ikan laut. Membentuk suatu budaya itu tidak bisa instan tetapi harus dididik, diajari dan diedukasi. Ini hal yang sederhana tetapi akan mengubah cara pandang bangsa Indonesia terhadap lautnya. Jika makan ikan laut menjadi tradisi, kebutuhan makan ikan meningkat, *illegal fishing* diperangi, pembangunan infrastruktur kelautan dan kekuatan keamanan dan keselamatan laut ditingkatkan, maka pada ujungnya nanti akan terbentuk identitas "nelayan" pada masyarakat Indonesia yang berbudaya maritim.

Proses di atas tidak dapat tercapai dalam waktu singkat, memerlukan waktu yang cukup panjang untuk bisa mengubah budaya agraris menjadi budaya maritim, sebagaimana memoar Admiral Cunningham yang sangat terkenal, "*It takes the navy three years to build a new ship, but it will take three hundred years to build a new tradition*" (Kemp, 1957).

Peran hukum melalui kebijakan kelautan yang ditetapkan pemerintah, dapat membuat suatu proses integrasi antara perkembangan sosial yang terjadi di tingkat masyarakat dan sistem pendidikan yang diselenggarakan oleh negara. Sisi hukum ini harus sejalan dengan sisi pembangunan, yaitu membuat infrastruktur yang memadai, terkait akses masyarakat dengan laut, menjadi penting untuk dilakukan. Infrastruktur darat berupa jalan bukan tidak penting. Namun, ketika konsentrasi pembangunan infrastruktur hanya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

menyentuh akses transportasi di darat, sementara di laut sendiri tidak dilakukan, hal itu menyebabkan jarak sosial dan kultural antara masyarakat dan laut menjadi terus-menerus tergerus walaupun jarak alamiahnya sangat dekat. Intinya pembangunan maritim dalam konteks ini harus tetap dilaksanakan dengan mengedepankan dimensi keadilan sosial bagi seluruh masyarakat pesisir agar dapat menjadi jalan bagi terbentuknya kembali identitas maritim masyarakat Indonesia.

Hal tersebut apabila dapat tercapai, maka dalam sistem hukum yang maju dengan pembuatan dan perkembangan hukum yang didesain secara profesional dan logis, tidak disangsikan lagi bahwa produk hukum dapat memengaruhi, bahkan mengubah sendi-sendi kehidupan masyarakat (Rasjidi & Rasjidi, 2002).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi
Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

III. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Dilihat dari bentuk geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, maka negara ini termasuk negara maritim. Sejarah juga mencatat bahwa Nusantara pernah menjadi negara yang besar karena menguasai lautan. Akan tetapi semenjak penjajahan Belanda, menimbul dampak jiwa bahari yang dimiliki Bangsa Indonesia mulai hilang. Bangsa Indonesia adalah bangsa yang dikelilingi lautan, namun belum memiliki budaya maritim. Masyarakat Indonesia masih mengidentifikasikan dirinya dalam budaya agraris sehingga Indonesia belum menjadi negara maritim sepenuhnya.
2. Peran hukum yang ada dalam kebijakan pemerintah melalui regulasi dan program-program salah satunya Program Gemarikan dapat dianggap sebagai sarana untuk mengubah masyarakat agar dapat membangun budaya maritim. Hukum disini dibuat untuk merespon adanya suatu identitas masyarakat yang dapat berproses bersamaan dengan peranan hukum dalam pembangunan kebudayaan maritim. Pembangunan hukum memiliki makna yang progresif karena sifatnya yang selalu aktif memperbaharui hukum menuju ke arah yang direncanakan oleh pemerintah dan usahanya untuk mengadakan perubahan-perubahan sosial sehingga dapat membangun kembali budaya maritim.

B. Saran

1. Sejarah Indonesia yang menggambarkan semangat bahari yang pernah menjadikan keunggulan bangsa, upaya membangun kejayaan negara maritim memerlukan strategi budaya untuk menyiapkan generasi muda yang akan memimpin bangsa di masa depan, agar memiliki wawasan maritim yang mendalam. Diharapkan peran hukum yang menggunakan strategi budaya ini merupakan salah satu cara bagi transformasi jangka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Available online at: http://ejournal.unpas.ac.id/index.php/litigasi

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

panjang menuju budaya Indonesia yang lebih berorientasi pada kemaritiman bagi generasi mudanya.

2. Perlu segera menggiatkan program-program kemaritiman dan segera melakukan perubahan kebijakan pemerintah melalui regulasi salah satunya Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia agar dapat membangun budaya maritim sepenuhnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

DAFTAR PUSTAKA

Collins, J. S., & Diansari, M. (2018). Optimalisasi Konektivitas Melalui Pembangunan Pelabuhan Pengumpan di Pulau-pulau Kecil di Indonesia. *Bappenas Working Papers*, *1*, *No. 2*(Oktober), 248–263. Retrieved from http://workingpapers.bappenas.go.id/index.php/bwp/article/download/24/18.

Hikmah, H. (2018). Perkembangan Masyarakat Dan Kebudayaan Maritim. Retrieved from hikmahnontonselamturki.blogspot website: http://hikmahnontonselamturki.blogspot.com/2019/01/makalah-wsbm-kebudayaan-masyarakat.html

Kemp, P. (1957). *Key to Victory: the Triumph of British Sea Power in World War II*. UK: Little Brown.

Kusumaatmadja, S. (2005). Visi Maritim Indonesia: Apa Masalahnya? Retrieved from wordpress.com website: https://imfisern.wordpress.com/2009/01/02/visi-maritim-indonesia-apa-masalahnya/

Lestarini, A. H. (2016). KKP Gencar Kampanye "Gemarikan." *Medcom.Id*, p. 1. Retrieved from https://www.medcom.id/ekonomi/mikro/eN4vePyk-kkp-gencar-kampanye-gemarikan

Marsetio, M. (2014). *Sea Power Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan.

Nonet, P., & Selznick, P. (2015). *Hukum Responsif [Law and Society in Transition: Towards Responsif Law]* (R. Muttaqien, Ed.). Jakarta: Nusa Media.

Oktavian, A., & Yulianto, B. A. (2014). *Budaya, Identitas dan Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan.

Pramono, J. (2005). *Budaya Bahari*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Rahardjo, S. (2009a). *Membangun dan Merombak Hukum Indonesia: Sebuah Pendekatan Lintas Disiplin*. Yogyakarta: Genta Publishing.

Rahardjo, S. (2009b). *Membangun dan Merombak Hukum Indonesia*. Yogyakarta: Genta Publishing.

Rahardjo, S. (2010). *Penegakan Hukum Progresif*. Jakarta: Kompas.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Litigasi, Vol. 19 (2), 2018, p.231-245
DOI: http://dx.doi.org/10.23969/litigasi.v19i2.1252

Rasjidi, L., & Rasjidi, I. T. (2002). *Pengantar Filsafat Hukum*. Bandung: Mandar Maju.

Retno, M. L. (2015). Penerapan San Remo Manual Pada Pengiriman (Satgas Mtf) Tni Dalam Misi Unifil. *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, *8*, *No. 2*(Agustus), 165–184. Retrieved from https://arenahukum.ub.ac.id/index.php/arena/article/download/200/198

Rokhmad, A. (2012). *Hukum Progresif Pemikiran Satjipto Rahardjo dalam Prespektif Teori Maslahah*. Semarang: Pustaka Rizki Putra.

Soebiyanto, S. (2010, November 18). Pembangunan Kembali Budaya Maritim Segera Dilaksanakan. *Suara Pembaruan*, p. 14.

Soekanto, S. (1983). *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat*. Bandung: Alumni.

Soekanto, S. (2005). *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Vago, S. (2009). *Law and Society* (Ninth). USA: Pearson Education.

X, H. B. (2014). Budaya Maritim Indonesia, Peluang, Tantangan, dan Strategi. *Road Map Pembangunan Kelautan Dan Kemaritiman Indonesia Serta Pencanangan Bulan Maritim UGM*, 5. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2018, LITIGASI, p-ISSN: 0853-7100; e-ISSN: 2442-2274

Jurnal BPPK Volume 12 Nomor 1 Tahun 2019 Halaman 01-19

BADAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KEUANGAN

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

JURNAL BPPK



PERAN LPDB DAN KUMKM NATUNA UNTUK MENJADI POROS MARITIM INDONESIA

REZZY EKO CARAKA [a]

[a] College of Informatics, Chaoyang University of Technology, Jifeng East Road, Wufeng District, Taichung City, 41349, Taiwan (ROC)

rezzyekocaraka@gmail.com / s10714905@gm.cyut.edu.tw

INFO ARTIKEL

SEJARAH ARTIKEL
Diterima Pertama
20 January 2019

Dinyatakan Dapat Dimuat
28 Juni 2019

KATA KUNCI:

LPDB

EKONOMI

MARITIM

PENDAPATAN DAERAH

KOMPONEN UTAMA

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh kegiatan Ekspedisi Nusantara Jaya yang diikuti oleh Peneliti yang diselenggarakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia di Natuna. Sumber daya alam yang melimpah di Natuna terutama Kekayaan laut dan perikanan yang kemudian ditargetkan oleh Pemerintah Indonesia sebagai poros maritim Indonesia sehingga perlu dilakukan analisis lebih mendalam. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui daerah mana saja yang memiliki kedekatan yang mirip dan akan mempermudah LPDB dalam melakukan pemetaan potensi daerah di Natuna. Penelitian ini melibatkan 3 *variabel dependen* yang terdiri dari laju PDRB, PBB, dan Jumlah Rumah Tangga Perikanan. Seterusnya melibatkan 12 *variabel independen* yang terdiri dari Pengeluaran Kapita, Indeks Kedalaman Kemiskinan, Jumlah Penduduk, Jumlah Usaha Mikro, Total Usaha, Jumlah Pedagang, Jumlah Koperasi, Produksi, Jumlah Rumah Tangga Perikanan Budidaya, Perahu Tanpa Motor, Perahu Motor Tempel, dan Kapal Motor. Semua tujuan analisis dapat dijawab dengan menggunakan biplot analisis komponen utama. Biplot adalah upaya membuat gambar di ruang berdimensi banyak menjadi gambar di ruang berdimensi dua. Pada Biplot pertama didapatkan 77.28 persen dari total keragaman data yang sebenarnya. Hal ini menunjukkan bahwa interpretasi biplot komponen utama yang dihasilkan mampu menerangkan dengan baik hubungan antara laju PDRB pada Kabupaten Natuna terhadap pengeluaran kapita dan Index kedalaman kemiskinan dan gini rasio di Natuna. Pada Biplot kedua didapatkan sebesar 82.17 persen dari total keragaman yang berarti mampu menerangkan 82.17 persen PBB Terhadap Jumlah Penduduk, Jumlah Usaha Mikro, Total Usaha, Jumah Pedagang, Jumlah Koperasi. Pada analisis ini juga didapatkan 4 dimensi daerah yang memiliki hubungan yang mirip sehingga mempermudah LPDB untuk memetakan potensi daerah di Natuna sebagai poros maritim Indonesia

This research was motivated by Nusantara Jaya Expedition activities which were followed by Researcher and organized by the Coordinating Ministry of Maritime Affairs of the Republic of Indonesia in Natuna. The abundant natural resources in Natuna are mainly marine wealth and fisheries, which are then targeted by the Indonesian government as Indonesia's maritime axis so that more in-depth analysis. The purpose of this study is to find out which areas have similar closeness and will make it easier for LPDB to map potential areas in Natuna. This study involved three dependent variables consisting of GRDP, UN, and Number of Fisheries Households. Then it meant 12 independent variables comprising Capita Expenditures, Poverty Index, Population, Micro Business Number, Total Business, Number of Traders, Number of Cooperatives, Production, Number of Aquaculture Households, Motorless Boats, Outboard Motorboats, and Motorboats. All analysis objectives can be answered using the principal component analysis biplot. Biplot is a method to make images in many dimensions of space into images in two-dimensional areas. The first Biplot obtained 77.28 percent of the total diversity of actual data. The interpretation of the main component of the biplot produced can explain very well the relationship between the rate of GDP in Natuna District to capita expenditure and the poverty depth index and the Gini ratio in Natuna. In the second Biplot obtain 82.17 percent of the total diversity, which means that it was able to explain 82.17 percent of the United Nations Against Population, Number of Micro Businesses, Total Businesses, Traders, Number of Cooperatives. In this analysis also found four dimensions of regions that have similar relationships, making it easier for LPDB to map the potential of the area in Natuna as Indonesia's maritime.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki potensi maritim yang besar. Indonesia terdiri dari sekelompok pulau dengan garis pantai yang mana panjangnya hingga 95.000 km. Dengan keadaan geografis yang ada, Indonesia memiliki potensi besar untuk industri kelautan. Indonesia memiliki sektor ekonomi yang tidak bergantung pada daratan, tetapi juga di bidang kelautan dan membuat ekonomi berbasis kelautan terus tumbuh di Indonesia dan meningkatkan pengembangan industri lainnya. Industri bisnis yang terkait erat dengan transportasi laut adalah bisnis pelabuhan, transportasi multi-modal, perusahaan asuransi, industri pembuatan kapal dan banyak lagi. Industri ini memiliki hubungan satu sama lain dan tumbuh bersama.

Salah satu industri yang berkembang seiring dengan perkembangan industri maritim adalah transportasi laut. Transportasi laut menjadi kekuatan utama bagi pengembangan industri maritim. Karena itu, Indonesia harus mengembangkan industri pembuatan kapal. Industri perkapalan memiliki prospek yang baik seiring dengan meningkatnya permintaan untuk transportasi massal dan logistik di tengah pertumbuhan ekonomi yang pesat di Indonesia. Dimana kapal sebagai alat transportasi yang menghubungkan kegiatan ekonomi antar pulau di Indonesia. Kapal penyedia transportasi dan fasilitas kerja pertambangan, perikanan, pariwisata, serta sistem pertahanan penyedia alat utama. Jadi kebutuhan kapal akan terus meningkat. Industri perkapalan memiliki prospek yang baik untuk mendukung kekuatan maritim Indonesia.

Galangan kapal sebagai tempat pembuatan produksi kapal di Indonesia masih terus berkembang untuk memenuhi kebutuhan pasar. Saat ini, Indonesia memiliki lebih dari 240 perusahaan galangan kapal. Berdasarkan *World Shipbuilding Statistics* pada 2007, peringkat Indonesia sebagai salah satu pembuat kapal dari 22 negara menempati peringkat dunia. Saat ini, jumlah industri pembuatan kapal di dalam negeri sebanyak 250 galangan kapal dengan kemampuan membangun 900.000 DWT baru / tahun dan kemampuan perbaikan 12.000.000 DWT / tahun. Itu artinya Indonesia memiliki kemampuan. Tingginya permintaan dari pasar lokal dan global membuat kinerja industri pelayaran nasional menunjukkan peningkatan.

Sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki 16.056 pulau bernama yang didaftarkan ke PBB mulai dari Sabang hingga Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km^2 yang terdiri dari 2,01 juta km^2 daratan, 3,25 juta km^2 lautan, dan 2,55 juta km^2. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) merupakan suatu Negara dengan luas perairan lebih besar dari pada luas daratan, maka dari itu Indonesia disebut sebagai Negara Maritim. Meningkatnya kebutuhan konsumsi perikanan di Indonesia dan juga mancanegara membuat peluang besar bagi daerah maritim untuk menjadi potensi bisnis yang akan mendapatkan pemasukan unit usaha di daerah tersebut. Potensi sumber daya pesisir dan laut di Indonesia begitu beragam baik dari segi kuantitas maupun kualitas, sehingga seharusnya memberikan kontribusi yang sangat penting terhadap pertumbuhan ekonomi Negara Indonesia. Sumber daya pesisir dan kelautan yang dimaksudkan secara garis besar dibagi kedalam tiga bagian, yaitu: sumber daya alam hayati, non hayati, energi dan mineral. Ketiga jenis sumber daya tersebut merupakan kekayaan alam yang potensial untuk dikembangkan dan dikelola sebagai sektor pembangunan andalan di masa yang akan datang.

Kekayaan laut yang dimiliki seperti ikan, udang, dan berbagai jenis hewan laut lainnya membuktikan bahwa Indonesia memiliki potensi yang luar biasa dalam sektor kelautan dan dapat menopang pendapatan asli daerah. Untuk mencapai pengelolaan yang efektif dan berkelanjutan, diperlukan identifikasi dan arahan pemanfaatan terhadap potensi sumber daya tersebut dan juga kemudahan untuk mendapatkan pinjaman dana untuk memulai bisnis.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan yang diperoleh berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan untuk mengumpulkan dana bagi keperluan daerah yang bersangkutan dalam membiayai kegiatannya (BPS, 2013). Pendapatan Asli Daerah (PAD) memiliki peran yang cukup penting dalam menentukan kemampuan daerah untuk melakukan aktivitas pemerintahan dan program-program pembangunan. Pemerintah daerah diharapkan mampu meningkatkan PAD untuk mengurangi ketergantungan terhadap pembiayaan dari pusat, sehingga daerah bisa menunjukkan tingkat kemandiriannya. Sumber pendapatan daerah antara lain pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah dan pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, lain-lain pendapatan asli daerah yang sah (BPS, 2013).

Penduduk yang tinggal di daerah pesisir umumnya bekerja atau bermata pencaharian sebagai nelayan. Nelayan sangat tergantung pada alam, tidak bisa setiap hari atau sepanjang tahun mereka dapat pergi melaut, karena tergantung dengan kondisi alam. Jika musim ombak besar otomatis para nelayan tidak ada yang pergi melaut, dan tidak akan melakukan penangkapan ikan sama sekali, mereka hanya berdiam sambil menunggu waktu yang baik untuk dapat melaut kembali. Selain pengaruh alam, sarana dan alat yang dipakai atau yang dimiliki oleh para nelayan sebagian besar masih sangat sederhana (Badan Pusat Statistik 2015).

Permasalahan yang sering muncul di desa terutama desa pesisir pada umumnya adalah kemiskinan dan pendidikan yang rendah. Kondisi tersebut dimanfaatkan oleh para tengkulak. Hampir di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

setiap wilayah pesisir di Indonesia dijumpai adanya tengkulak yang mengambil beberapa fungsi pengembangan di sektor perikanan dan kelautan secara informal. Dalam keadaan tidak melaut untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari banyak nelayan yang mengandalkan pada bantuan tengkulak/rentenir. Tidak hanya kebutuhan hidup sehari-hari saja, tetapi juga kebutuhan sekolah anak-anaknya para nelayan menggantungkan pada pinjaman dari tengkulak. Para nelayan jarang yang memanfaatkan fasilitas bank dan lembaga keuangan lainnya menurut nelayan tradisional memerlukan persyaratan yang memberatkan mereka.

Sejalan dengan peningkatan ekspornya, produksi ikan Indonesia baik dari hasil penangkapan maupun budi daya juga terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) produksi perikanan Indonesia telah meningkat mencapai 110 persen. Peningkatan yang sangat signifikan terjadi pada produksi perikanan budi daya yang meningkat lebih dari 3 kali lipat selama periode tersebut dengan peningkatan mencapai 208,28 persen. Sedangkan produksi perikanan tangkap selama periode tersebut secara total hanya meningkat sebesar 21,33 persen. Pertumbuhan produksi yang sangat cepat pada perikanan budi daya mengindikasikan adanya potensi yang besar dalam usaha pembudidayaan ikan sehingga usaha ini semakin diminati oleh masyarakat. Hal ini dibuktikan juga dengan jumlah rumah tangga usaha (RTU) perikanan budi daya yang meningkat dibandingkan RTU penangkapan ikan yang mengalami penurunan.

Pembangunan desa maritim merupakan suatu ide baru yang bertujuan untuk memberikan kesempatan bagi pengembangan dan kemajuan desa-desa di Indonesia, di wilayah pesisir/daerah pantai. Dan bila kita inginkan agar Indonesia menjadi Pusat kemaritiman di Asia Tenggara, maka pembangunan yang dilaksanakan pemerintah bukan hanya berfokus pada area pesisir/pantai tapi juga harus berorientasi kepada pesisir, laut serta daratan karena saling memiliki keterkaitan satu dengan yang lain. Pembangunan desa maritim sendiri dapat terlaksana ketika adanya pemenuhan faktor-faktor pendukung terlaksananya pembangunan desa maritim. Misalnya

a. transportasi yang memadai
b. adanya sumber daya manusia yang berkualitas
c. adanya fokus pembangunan yang dimulai dari desa ke kota, dan bukan kota barulah ke desa

Pemberdayaan dan peningkatan infrastruktur merupakan alat utama dalam pembangunan masyarakat pesisir. Masyarakat pesisir yang masuk dalam kategori tertinggal perlu penanganan serius dari pemerintah. Dibutuhkan sebuah program pembangunan yang *best practice* sebagai upaya pembangunan berkelanjutan. Begitu pula pembangunan yang tepat guna dan tepat sasaran menjadi kunci awal yang perlu dilakukan dan dikembangkan sebagai upaya peningkatan ekonomi dan kesejahteraan bagi masyarakat pesisir.

Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) adalah merupakan punggung ekonomi Indonesia. Hingga kini, jumlah UMKM di Indonesia mencapai kurang lebih sekitar 56, 5 juta unit. UMKM di Indonesia memiliki peranan penting bagi perekonomian di Indonesia, hal ini dikarenakan UMKM menyumbang 60 % dari PDB dan menampung 97% tenaga kerja. Maka dari itu, bila tidak diperhatikan dengan serius maka pertumbuhan ekonomi nasional akan rapuh (Firdamansyah 2017). Natuna memiliki potensi perekonomian yang besar dan berpotensi menjadi pusat konsentrasi maritim dan pusat pengembangan Indonesia bagian barat di masa mendatang.

Berdasarkan Undang- Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) pengertian UMKM adalah sebagai berikut (Departemen Koperasi Indonesia. 2008):

1. Usaha Mikro adalah usaha produktif milik orang perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria Usaha Mikro sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini.
2. Usaha Kecil adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari usaha menengah atau usaha besar yang memenuhi kriteria Usaha Kecil sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.
3. Usaha Menengah adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perseorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dengan usaha kecil atau usaha besar dengan jumlah kekayaan bersih atau hasil penjualan tahunan sebagaimana diatur dalam Undang Undang ini.

Berikut adalah kriteria UMKM berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM)

Tabel 1. Kriteria UMKM

Uraian	Aset	Omzet
Usaha Mikro	Max 50 Juta	Max 300 Juta
Usaha Kecil	>50 Juta – 500 Juta	>300 juta – 2.5 Miliar
Usaha Menengah	>500 juta – 10 Miliar	>2.5-50 Miliar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berdasarkan Tabel 1 dapat disimpulkan bahwa usaha yang tergolong UMKM memiliki omzet dengan rentang 0 – 50 Miliar Rupiah dan memiliki nilai aset dengan rentang 0 – 10 Miliar Rupiah.

Triyono dan Romadona (2018) mengkaji produk unggulan perikanan di Kabupaten Natuna diawali melalui penjajakan potensi sumber daya yang ada dengan mempertimbangkan sektor unggulan daerah. Pada tahapan ini diperoleh informasi bahwa sektor unggulan di Kabupaten Natuna adalah pertanian, kehutanan dan perikanan.

Melalui proses FGD dan mempertimbangkan statistik potensi daerah, diperoleh 3 produk yang nantinya akan ditetapkan sebagai Produk Unggulan Perikanan. Produk tersebut antara lain; Kerupuk Ikan/ Kerupuk atom; Kernas/Kasam ; Ikan Salai. Analisis FGD yang menghasilkan 3 produk unggulan selanjutnya ditentukan prioritas pengembangan melalui analisis daya tarik dan daya saing. Dalam analisis ini, daya tarik dan daya saing dibagi dalam beberapa faktor dengan kriteria mempertimbangkan Permendagri No.9 Tahun 2014 untuk kem udian diberi nilai secara kuantitatif. Hasil analisis berdasarkan prioritas pengem bangan yaitu: (1). Kerupuk Ikan, (2). Ikan Salai, (3) Kernas/Kasang.

Pigawati (2005) mengkaji dan mengidentifikasi potensi sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil meliputi sebaran dan kualitasnya serta memberikan arahan lokasi penambangan pasir laut di Kabupaten Natuna berdasarkan pertimbangan keberadaan kawasan konservasi. Didapatkan bahwa Kecamatan Bunguran Barat merupakan kawasan potensial sumber daya terumbu karang, klorofil dan sedimen/ pasir laut, sedangkan potensi padang lamun dan mangrove berada pada Kecamatan Bunguran Timur. Dalam melakukan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil perlu diberikan arahan kawasan yang boleh di eksplorasi dengan mempertimbangkan keberadaan kawasan konservasi dalam rangka mewujudkan pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan.

Program pemerintah yang memiliki tujuan untuk menekan angka kemiskinan dan meningkatkan potensi usaha pada daerah, antara lain yang popular di penggiat usaha di Natuna adalah PEMP (Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Pesisir) yang dilaksanakan Kementerian Kelautan Perikanan. Dalam kenyataannya, banyak pelaku KUMKM di Natuna memiliki keterbatasan kemampuan dalam mengakses pinjaman/pembiayaan dari perbankan. Hal tersebut menyebabkan potensi usaha yang memiliki prospek bagus kehilangan kesempatan memaksimalkan peluang usaha yang tersedia terutama untuk menuju Natuna sebagai poros maritim Indonesia. Untuk meningkatkan akses pembiayaan usaha bagi Koperasi dan UMKM, sekaligus meningkatkan pelayanan pemerintah kepada masyarakat dalam rangka memajukan sektor usaha produktif, peningkatan lapangan usaha dan lapangan kerja, Kementerian Koperasi dan UKM membentuk badan layanan umum yaitu Lembaga Pengelola Dana Bergulir KUMKM (LPDB-KUMKM).

Lembaga Pengelola Dana Bergulir Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (LPDB-KUMKM) merupakan Satuan Kerja dari Kementerian Koperasi dan UKM yang menerapkan pola pengelolaan Badan Layanan Umum (BLU) (LPDB 2017). Ketentuan tentang BLU diatur dalam beberapa peraturan, terakhir dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum.

Hingga saat ini telah ada 203 satuan kerja yang menerapkan pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PK-BLU). PK BLU ini berada dalam pembinaan Direktorat Pembinaan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Kementerian Keuangan. LPDB-KUMKM termasuk salah satu BLU yang memiliki status penuh berdasarkan KEP-292/MK.5/2006 tanggal 28 Desember 2006 tentang Penetapan Lembaga Pengelola Dana Bergulir Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah pada Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Sebagai Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PPK-BLU).LPDB-KUMKM memiliki tugas pokok dalam pengelolaan dana bergulir, antara

lain :

a. Melaksanakan penghimpunan, pengalihan dan pengembalian dana bergulir dari pinjaman program dana bergulir Kementerian Koperasi dan UKM, dan penyalur pinjaman/ pembiayaan yang telah dilaksanakan LPDB-KUMKM;
b. Melaksanakan pemberian pinjaman /pembiayaan kepada Koperasi, Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (KUMKM), dengan atau tanpa lembaga perantara, baik Lembaga Keuangan Bank (LKB), maupun Lembaga Keuangan Bukan Bank (LKBB)
c. Melaksanakan pemberian bentuk pembiayaan lainnya bagi KUMKM sesuai dengan kebutuhan KUMKM.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah melibatkan spasial dari masing-masing lokasi di Natuna dan juga variabel yang akan dianalisis lebih lanjut, untuk mendapatkan informasi lokasi mana yang perlu perhatian khusus oleh LPDB. Bentuk pembiayaan dan kriteria diatur oleh LPDB yang bermanfaat untuk pegiat bisnis di wilayah Natuna dan dapat membantu untuk mewujudkan Natuna sebagai poros maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, masalah yang akan dibahas dalam penulisan ini adalah potensi Natuna sebagai poros maritim Indonesia dengan menggunakan analisis biplot komponen utama.

1. Menganalisis informasi dan keragaman masing-masing variabel yang dianggap dapat mewakili informasi untuk menyiapkan Natuna sebagai poros maritim Indonesia
2. Mengetahui daerah yang memiliki kemiripan karakteristik dengan daerah lain.
3. Menyajikan posisi relatif suatu daerah terhadap potensi yang dimiliki dan korelasi variabel-variabelnya serta menentukan bagaimana peran Lembaga Pengelola Dana Bergulir (LPDB).

1.3. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif yang melibatkan 3 variabel dependen utama yaitu Laju PDRB (Y_1), Pajak Bumi dan Bangunan (Y_2) dan Jumlah Rumah Rangga Perikanan (Y_3). Penelitian ini untuk mendapatkan variabel mana yang memiliki hubungan kekerabatan paling dekat dan akan terdapat 3 analisis utama yaitu : Laju PDRB terhadap Pengeluaran Kapita, dan Index Kedalaman Kemiskinan, PBB terhadap Jumlah Penduduk di setiap wilayah di Natuna, Jumlah usaha mikro, total usaha, jumah pedagang, jumlah koperasi. Jumlah Rumah Tangga Perikanan *(Marine Fisheries),* Produksi (*Production*), Jumlah Rumah Tangga Perikanan Budidaya (*Aquaculture Fishery Households*), Perahu tanpa motor (*nonpowered boat*), Perahu motor tempel (*outboard motorboat*), dan kapal motor (*inboard motorboat*).

2. KERANGKA TEORITIS DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS.

2.1. Profil Natuna

Secara administratif Kabupaten Natuna termasuk dalam wilayah Provinsi Kepulauan Riau. Kabupaten ini baru dibentuk pada tahun 1999 sebagai hasil pemekaran Kabupaten Kepulauan Riau berdasar pada UU No. 53 Tahun 1999, yang menyebutkan Kabupaten Kepulauan Riau (Kabupaten Bintan), Kabupaten Karimun, dan Kabupaten Natuna sebagai daerah otonom. Menurut data yang diperolehdari pemerintah daerah terdapat 154 pulau di Kabupaten ini, dengan 27 pulau (17,53 persen) yang berpenghuni dan127 pulau (82,44 persen) tidak berpenghuni. Dari semua kecamatan, Kecamatan Serasan memiliki jumlah pulau terbanyak yang belum berpenghuni yaitu 30 pulau (23,62 persen dari total pulau belum berpenghuni) (Badan Pusat Statistik 2018).

2.2. Masyarakat Maritim

Negara Maritim adalah negara yang berdaulat, menguasai, mampu mengelola dan memanfaatkan secara berkelanjutan dan memperoleh kemakmuran dari laut. Dengan demikian apabila membicarakan negara maka digunakan istilah Negara Maritim karena terkait dengan kata sifat yakni mengelola dan memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya (Subagyo et al. 2017). Masyarakat maritim adalah kelompok masyarakat yang kehidupan dan perekonomian dominan pada potensi sumber daya laut dan juga perikanan. Masyarakat maritim dapat sebagai pembudidaya ikan, pengolah ikan, pedagang ikan, penambangan pasir dan transportasi laut.

2.3. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan asli daerah merupakan pendapatan daerah yang bersumber dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan pendapatan lain asli daerah yang sah, yang bertujuan untuk memberikan keleluasaan kepada daerah dalam menggali pendanaan, dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi. Pendapatan asli daerah masyarakat maritim lebih banyak terdapat pada usaha yang di bidang perikanan dan juga transportasi laut Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 disebutkan bahwa sumber pendapatan asli daerah terdiri dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah dan pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Menurut Santoso dan Rahayu (2005) faktor–faktor yang mempengaruhi pendapatan asli daerah (PAD) antara lain pengeluaran pemerintah, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan jumlah penduduk.

Berdasarkan sumber-sumber dan faktor-faktor di atas maka dalam penelitian ini digunakan variabel-variabel sebagai berikut:

1. Pajak daerah merupakan iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepala daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah (Yani, 2009). Berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 2000 tentang perubahan atas Undang-Undang No. 18 Tahun 1997 tentang pajak dan retribusi daerah, pajak dirinci menjadi (Mardiasmo, 2002):
   a. Pajak provinsi terdiri atas pajak kendaraan bermotor dan kendaraan di atas air, bea balik nama kendaraan bermotor (BBNKB) dan kendaraan di atas air, pajak bahan bakar kendaraan bermotor, dan pajak pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan.
   b. Jenis pajak kabupaten atau kota terdiri atas pajak hotel, pajak restoran, pajak hiburan, pajak reklame, pajak penerangan jalan, pajak pengambilan bahan galian golongan C dan pajak parkir.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Karena pajak daerah merupakan salah satu sumber PAD maka dengan meningkatnya pajak daerah maka PAD juga akan meningkat.

2. Retribusi daerah merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan (BPS, 2013). Berdasarkan Undang-Undang No. 34 Tahun 2000 tentang perubahan atas Undang-Undang No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak dan Retribusi Daerah, retribusi dirinci menjadi retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, retribusi perijinan tertentu (Mardiasmo, 2002). Karena retribusi daerah merupakan salah satu sumber PAD maka dengan meningkatnya retribusi daerah maka PAD juga akan meningkat.
3. PDRB atas dasar harga berlaku, perkembangan PDRB atas dasar harga berlaku dari tahun ke tahun menggambarkan perkembangan yang disebabkan oleh adanya perubahan dalam volume produksi barang dan jasa yang dihasilkan dan perubahan dalam tingkat harganya. PDRB atas dasar harga berlaku dapat dihitung dengan menggunakan dua metode yaitu metode langsung dan metode tidak langsung (BPS 2015). Dengan meningkatnya PDRB atas dasar harga berlaku maka akan menambah penerimaan pemerintah daerah untuk membiayai program-program pembangunan.
4. PDRB atas dasar harga konstan, perhitungan atas dasar harga konstan ini berguna antara lain dalam perencanaan ekonomi, proyeksi dan untuk menilai pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan maupun sektoral. Nilai atas dasar harga konstan juga mencerminkan kuantum produksi pada tahun yang berjalan yang dinilai atas dasar harga pada tahun dasar (BPS 2015). Dengan meningkatnya PDRB atas dasar harga konstan maka akan menambah penerimaan pemerintah daerah untuk membiayai program-program pembangunan.
5. Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan untuk menetap. Dengan didukung bukti empiris bahwa pertumbuhan penduduk tinggi akan dapat menaikkan output melalui penambahan tingkat dan ekspansi pasar baik pasar dalam negeri maupun luar negeri. Penambahan penduduk tinggi yang diiringi dengan perubahan teknologi akan mendorong tabungan dan juga penggunaan skala ekonomi di dalam produksi. Penambahan penduduk merupakan satu hal yang dibutuhkan dan bukan suatu masalah, melainkan sebagai unsur penting yang dapat memacu pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Jika jumlah penduduk meningkat maka pendapatannya juga bisa meningkat.
6. Belanja daerah adalah semua kewajiban daerah yang diakui sebagai pengurang nilai kekayaan bersih dalam periode tahun anggaran yang bersangkutan. Belanja daerah terdiri dari belanja tidak langsung dan belanja langsung. Belanja tidak langsung adalah bagian belanja yang dianggarkan tidak terkait langsung dengan pelaksanaan program sedangkan belanja langsung adalah bagian belanja yang dianggarkan terkait langsung dengan pelaksanaan program (BPS 2015). Peran pemerintah dalam pembangunan membutuhkan berbagai sarana dan fasilitas pendukung, termasuk anggaran belanja dalam rangka terlaksananya pembangunan yang berkesinambungan. Perbelanjaan-belanjaan tersebut akan meningkatkan pengeluaran agregat dan mempertinggi tingkat kegiatan ekonomi. Dengan meningkatnya kegiatan ekonomi, maka aliran penerimaan pemerintah melalui PAD juga akan meningkat.

2.4. Analisis Komponen Utama

Analisis Biplot Komponen Utama atau juga disebut dengan biplot klasik (Greenacre 2009) adalah salah satu teknik statistika deskriptif berupa representasi grafik yang dapat menyajikan secara simultan *n* buah objek dan *p* buah variabel dalam satu grafik berdimensi dua (Streiner 1993).

Analisis biplot adalah gambaran grafik dan matriks *nxp* dan mengacu pada dua jenis informasi yang terkandung dalam data matriks. Informasi dalam baris berkaitan dengan smpel atau unit sampling dan kolom berkaitan dengan variable (Beh 2012).

Proses analisis biplot memerlukan data dari sejumlah objek dengan atribut-atribut (kolom dari matriks data *X*), yang diukur dengan skala interval dan rasio (Pieter M 2017). Hasil akhir analisis ini akan diberikan dalam bentuk tampilan gambar dua dimensi yang berisi informasi tentang :

A. Posisi relatif objek. Berdasarkan informasi ini dua objek yang memiliki jarak terdekat dikatakan memiliki tingkat kemiripan yang tinggi berdasarkan atribut-atribut yang diamati.
B. Hubungan antar atribut, dari informasi ini akan diketahui mengenai hubungan linier (korelasi) antar atribut serta tingkat kepentingan suatu atribut yang didasarkan pada variannya.
C. Penggabungan informasi (1) dan (2) dikenal dengan istilah bi-plot, akan diketahui ciri-ciri masing-masing objek berdasarkan atribut yang diamati. Analisis biplot menggabungkan antara plot variabel asal

Dengan plot pengamatan melalui superimpose akan memberi informasi tentang hubungan antara variabel dengan pengamatan (Gower, Lubbe, and Roux 2011).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan penyajian seperti ini, ciri –ciri variabel dan objek pengamatan serta posisi relatif antara objek pengamatan dengan variabel dapat dianalisis (Pieter M 2017). Analisis Biplot pertama kali diperkenalkan oleh (Bradu and Gabriel 1978). Empat hal penting yang bisa didapatkan dari tampilan biplot adalah:

A. Kedekatan antar objek yang diamati

Informasi ini dapat dijadikan panduan untuk mengetahui objek yang memiliki kemiripan karakteristik dengan objek lain. Penafsiran ini mungkin akan berbeda untuk setiap bidang terapan, namun inti dari penafsiran ini adalah bahwa dua objek yang memiliki karakteristik sama akan digambarkan sebagai dua titik dengan posisi yang berdekatan.

B. Keragaman variabel

Informasi ini digunakan untuk melihat apakah ada variabel yang mempunyai nilai keragaman yang hampir sama untuk setiap objek. Dengan informasi ini, bisa diperkirakan pada variabel mana strategi tertentu harus ditingkatkan, dan juga sebaliknya.

C. Korelasi antar variabel

Dari informasi ini bisa diketahui bagaimana suatu variabel mempengaruhi ataupun dipengaruhi variabel yang lain.

D. Nilai variabel pada suatu objek

Informasi ini digunakan untuk melihat keunggulan dari setiap objek. Objek yang terletak searah dengan arah vektor variabel dikatakan bahwa objek tersebut mempunyai nilai di atas rata-rata.

Perlu dipahami sebelumnya bahwa biplot adalah upaya membuat gambar di ruang berdimensi banyak menjadi gambar di ruang berdimensi dua. Pereduksian dimensi ini mengakibatkan menurunnya informasi yang terkandung dalam biplot. Biplot yang mampu memberikan informasi sebesar 70% dari seluruh informasi dianggap cukup (Greenacre 2009).

Analisis komponen utama digunakan untuk menemukan suatu kombinasi linier dari kovarian yang saling tidak berkorelasi satu dengan yang lain, sehingga masalah multikolinieritas dapat dihindari. Selain itu analisis komponen utama dapat memastikan bahwa kombinasi linier yang dipilih memiliki varian maksimal. Komponen utama merupakan kombinasi linear dari variabel random k (X_1, X_2, …., X_k). Analisis komponen utama tergantung pada matriks kovarian $\boldsymbol{\Sigma}$ atau matriks korelasi $\boldsymbol{\rho}$. Misalkan vektor random $\mathbf{X}'$= [X_1, X_2, …, X_k] mempunyai matriks kovarian $\boldsymbol{\Sigma}$ dengan nilai eigen $\lambda_1 \geq \lambda_2 \geq \cdots \geq \lambda_k \geq 0$ maka bentuk kombinasi linier sebagai berikut:

$$W_1 = \mathbf{a}_1'\mathbf{X} = a_{11}X_1 + a_{12}X_2 + \cdots + a_{1k}X_k$$
$$W_2 = \mathbf{a}_2'\mathbf{X} = a_{21}X_1 + a_{22}X_2 + \cdots + a_{2k}X_k$$
$$\vdots$$
$$W_k = \mathbf{a}_k'\mathbf{X} = a_{k1}X_1 + a_{k2}X_2 + \cdots + a_{kk}X_k$$

dengan

$\text{Cov}(W_j, W_l) = \mathbf{a}_j'\boldsymbol{\Sigma}\mathbf{a}_l$ j,l = 1, 2,…,k

$\text{Var}(W_j) = \mathbf{a}_j'\boldsymbol{\Sigma}\mathbf{a}_j$ j = 1, 2,…,k

Jumlah komponen utama dapat ditentukan dengan melihat persentase total varian ketika j (j < k) buah komponen yang dipilih mampu menerangkan varian sekitar 80% sampai 90%. Komponen yang diambil tersebut sudah dapat menggantikan variabel k aslinya tanpa banyak kehilangan informasi.

Jumlah komponen utama juga dapat diketahui dengan menggunakan *scree plot*. *Scree plot* adalah plot antara λ_j dengan j, besarnya nilai eigen. Untuk menentukan jumlah komponen utama dengan melihat tikungan tajam pada *scree plot*. Jumlah komponen yang diambil adalah yang nilai eigen relatif kecil dan semua berukuran sama. Estimator bias dari Koefisien regresi dapat diperoleh dengan menggunakan prosedur yang dikenal dengan regresi komponen utama. Berdasarkan bentuk persamaan resmi dari model yaitu:

$$\mathbf{y} = \mathbf{Q}\boldsymbol{\alpha} + \boldsymbol{\varepsilon}$$

dimana $\mathbf{Q} = \mathbf{XT}$, $\boldsymbol{\alpha} = \mathbf{T}'\boldsymbol{\beta}$, $\mathbf{T}'\mathbf{X}'\mathbf{XT} = \mathbf{Q}'\mathbf{Q} = \boldsymbol{\Lambda}$

$\boldsymbol{\Lambda}$ = diag(λ_1, λ_2,…, λ_k) adalah matriks diagonal dari nilai eigen $\mathbf{X}'\mathbf{X}$
$\mathbf{T}$ adalah matriks orthogonal k x k yang memiliki vektor eigen yang berhubungan dengan λ_1, λ_2,…, λ_k.

Pada bagian ini dapat dihitung koordinat dari bagian *principal component plots.* Y = XA′ , representasi dua dimensi $c22$ dari $\boldsymbol{Y}_C$ berdasarkan komponen utama (yang merupakan representasi yang sama seperti yang didasarkan pada dekomposisi nilai tunggal).

$$\boldsymbol{Y}_{c\cong} X_2 A_2' = \begin{pmatrix} x_{11} & x_2 \\ \vdots & \vdots \\ x_{n1} & x_{n2} \end{pmatrix} \begin{pmatrix} a_{11} & \cdots & a_{p1} \\ a_{12} & \cdots & a_{p2} \end{pmatrix}$$

Oleh karena itu, diplotkan titik $(x_{i1}, x_{12})\ i = 1,2, \ldots, ni$ dan titik $(a_{j1}, a_{j2})\ j = 1,2, \ldots, p$. Untuk membedakan individu dan variabel, titik (a_{j1}, a_{j2}) dihubungkan dengan titik *origin* (0,0) oleh garis lurus membentuk sebuah panah (R.E. Caraka and Yasin 2018). Jika diperlukan, skala dari titik (a_{j1}, a_{j2}) menyesuaikan menjadi sama dengan komponen utama (x_{i1}, x_{12}). Cosinus dari sudut antara tanda panah (garis) digambarkan untuk setiap sepasang dari sumbu titik (a_{j1}, a_{j2}) dan (a_{k1}, a_{k2}) menunjukkan korelasi antara dua variabel yang sesuai (R.E. Caraka and Tahmid 2019).

Jadi sebuah sudut kecil antara dua vektor menunjukkan dua variabel atau lebih berkorelasi, dua variabel yang vektornya berbentuk sudut 90° tidak berkorelasi, dan sebuah sudut yang lebih dari 90° menujukkan jika variabel itu berkorelasi negatif. Nilai dari p variabel dalam ke-i vektor pengamatan y_i (terkoreksi untuk rata-rata) adalah terkait dengan proyeksi tegak lurus dari titik (x_{i1}, x_{12}) pada p vektor dari asal titik (a_{j1}, a_{j2}) merepresentasikan variabel. Semakin jauh dari asal proyeksi jatuh pada panah, semakin besar nilai pengamatan pada variabel

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tersebut. Oleh karena itu vektor akan berorientasi pada pengamatan yang memiliki nilai yang lebih besar pada variabel yang sesuai (Rencher, 2002).

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Jenis dan Sumber Data

Data statistik perikanan merupakan data sekunder yang bersumber dari Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap Dan Direktorat Jenderal Budidaya dan juga Badan Pusat Statistika Natuna 2018. Statistik perikanan dibedakan atas data perikanan tangkap dan perikanan budidaya. Perikanan tangkap diklasifikasikan atas penangkapan ikan di laut dan di perairan umum. Perikanan budidaya diklasifikasikan atas jenis budidaya yaitu budidaya laut, tambak, kolam, karamba, jaring apung, dan sawah. Pada penelitian ini akan fokus pada 3 permasalahan yang terdiri dari:

A. Laju PDRB terhadap Pengeluaran Kapita, dan Index Kedalaman Kemiskinan
B. PBB terhadap Jumlah Penduduk, Jumlah Usaha Mikro, Total Usaha,Jumah Pedagang, dan Jumlah Koperasi
C. *Variabel independent* yang terdiri dari Jumlah Rumah Tangga Perikanan (*Marine Fisheries*), Produksi *(Production*), Jumlah Rumah Tangga Perikanan Budidaya (*Aquaculture Fishery Households*), Perahu Tanpa Motor (*Nonpowered Boat*), Perahu Motor Tempel (*Outboard Motorboat*), dan Kapal Motor (*Inboard Motorboat*).

3.2. Langkah-langkah analisis data

Langkah-langkah analisis data yang dilakukan untuk mencapai tujuan penelitian dapat dilihat pada gambar 9 dibagian lampiran dan juga dapat diuraikan sebagai berikut:

Regresi komponen utama

1. Melakukan analisis komponen utama sebagai berikut:
   a. Mencari nilai eigen dan vektor eigen dengan menggunakan matriks kovarian atau matriks korelasi dengan bantuan *software* R
   b. Menghitung skor komponen utama
   c. Menentukan jumlah komponen utama yang akan digunakan
2. Melakukan regresi komponen utama dengan meregresikan antara skor komponen yang diperoleh dengan variabel terikat
3. Mengembalikan persamaan regresi ke bentuk variabel standar
4. Menghitung standar *error* untuk masing-masing koefisien regresi dan menguji koefisien regresi secara individu
5. Mengembalikan persamaan regresi ke bentuk variabel asli.

Secara teknis metode ini akan mereduksi data multivariat (banyak data) yang mengubah (mentransformasi) suatu matrik data awal atau asli menjadi satu suatu set kombinasi linier yang lebih sedikit akan tetapi menyerap sebagian besar jumlah variansi dari data awal (Rezzy Eko Caraka and Yasin 2017). Tujuan utama adalah menggunakan seminimal mungkin komponen utama namun menjelaskan sebanyak mungkin jumlah variansi data asli. Jumlah peubah (p) dari data awal yang dapat diekstrak menjadi komponen utama (k*)* adalah sama banyak, dengan kata lain $p=k$, hal ini berkebalikan dengan tujuan utama. Komponen yang digunakan hanya yang memiliki proporsi besar, maka k harus lebih kecil dibanding p($k<p$). Hal ini menjelaskan harus sedikit mungkin komponen yang dipertahankan namun cukup memberikan sebagian besar informasi yang terdapat dalam data asli.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Statistika Deskriptif Potensi Perikanan

Keadaan wilayah geografis yang sebagian besarnya merupakan laut menjadikan potensi perikanan Kabupaten Natuna memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan. Perikanan tangkap lebih mendominasi baik dari segi jumlah rumah tangga usaha maupun produksi dibanding perikanan budidaya. Jumlah rumah tangga perikanan tangkap laut di Natuna berjumlah 5.221 rumah tangga. Kondisi ini mengalami kenaikan dibanding tahun 2017. Seiring dengan itu, jumlah produksi perikanan laut juga meningkat yaitu dari 65.180,34 ton menjadi 86.141,74 ton pada 2017 atau naik 32 persen.

Produksi dari setiap kecamatannya terutama Kecamatan Bunguran Utara dan Midai yang naik hampir 2 (dua) kali lipat dibanding tahun sebelumnya. Hal ini sejalan juga dengan kenaikan jumlah rumah tangga perikanan tangkap yaitu di Bunguran Utara sebesar 28,7 persen dan Midai 10,2 persen. Namun, satu satunya kecamatan yang mengalami penurunan produksi yaitu Bunguran Tengah yaitu 12 persen dapat dilihat pada Gambar 1 (lampiran).

4.2 Potensi Natuna

Menurut Undang-Undang No 45 Tahun 2009 tentang perubahan atas Undang-undang No.31 Tahun 2004 tentang Perikanan, perikanan budi daya adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan sampai dengan pemasaran yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan.

Lebih lanjut lagi disebutkan bahwa pembudidayaan ikan adalah kegiatan untuk memelihara, membesarkan, dan/atau membiakkan ikan serta memanen hasilnya dalam lingkungan yang terkontrol, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah, dan/atau mengawetkannya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sehingga, dapat dikatakan bahwa perikanan budi daya merupakan suatu subbagian kegiatan perikanan yang memproduksi sumber daya ikan dan lingkungannya, mulai dari pemeliharaan, pembesaran, dan pembiakkan serta pemanenan ikan di lingkungan yang masih terkontrol oleh pembudidaya dengan bantuan *input* yang ada. Terdapat beberapa faktor yang sangat menentukan keberhasilan kegiatan budi daya ikan yang dilaksanakan yaitu faktor independen dan faktor dependen. Faktor independen adalah faktor-faktor yang umumnya tidak dipengaruhi oleh faktor-faktor lain. Faktor-faktor tersebut adalah:

1. Lingkungan

Ciri-ciri fisik lingkungan (Kamargo and Simbolon 2018) yang penting bagi pengembangan budidaya perikanan sangat bergantung kepada ketersediaan dan kecocokan fisik dari areal

untuk pengembangan budidaya perikanan yaitu:

a. tersedianya lahan,
b. topografi dan elevasi lahan,
c. sifat-sifat tanah, teristimewa komposisi, tekstur dan kemampuan menahan air, sifat oseanografi perairan,
d. frekuensi, jumlah dan disfiibusi hujan,
e. mutu, kuantitas, ketersediaan dan aksesibilitas air,
f. kondisi cuaca, seperti suhu, laju penguapan, perubahan musim, frekuensi topan dan lamanya,
g. kualitas dan kuantitas populasi,
h. akses ke *supply* dan pasar.

2. Faktor Manusia

Faktor manusia meliputi sikap, adat istiadat dan gaya hidup dari warga, stabilitas dan kekuatan ekonomi serta politik dari pemerintah. Faktor-faktor ini beragam dan kompleks, contohnya:

a. Sikap dan keterampilan produsen relatif terhadap mengadopsi teknologi dan modal untuk ditanamkan dalam produksi,
b. Permintaan pasar, sikap konsumen, daya beli,
c. Kemauan dan kemampuan pemerintah melengkapi prasarana, kredit dan sebagainya, kemampuan Lembaga Pemerintah melengkapi sistem dukungan pelayanan bagi pengembangan budidaya perikanan antara lain pelatihan bagi profesional, penelitian guna mengembangkan teknologi baru, dan penyuluhan.

Sedangkan faktor dependen adalah faktor-faktor yang dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya. Faktor-faktor tersebut ialah wadah budi daya ikan, *input* hara, spesies ikan, dan teknologi. Wadah budi daya ikan seperti tambak, kolam, keramba, dan sebagainya sangat dipengaruhi oleh faktor lingkungan fisik dan manusia misalnya:

a. Kolam lebih cocok di daerah lahan pegunungan.
b. Keramba jaring apung dikembangkan di perairan waduk dan laut.

Input hara berupa pupuk dan pakan tergantung kualitas dan kuantitasnya pada faktor lingkungan fisik, misalnya unsur ramuan pakan tidak dapat diproduksi dimana lingkungan fisik tidak cocok bagi produksinya. Spesies ikan yang dibudidayakan sangat tergantung dari faktor-faktor spesifik tiap spesies misalnya Tilapia tidak cocok dibudidayakan pada saat suhu rendah di bawah 200°C .Teknologi yang menggunakan karamba jaring apung menuntut pemberian pakan yang intensif

4.2.1 Laju PDRB terhadap Pengeluaran Kapita, Index Kedalaman Kemiskinan, dan Gini Rasio

Pada tahap ini akan dianalisis mengenai laju PDRB pada Kabupaten Natuna terhadap pengeluaran kapita dan index kedalaman kemiskinan dan gini rasio. Angka pertumbuhan ekonomi (PDRB riil) Kabupaten Natuna tahun 2017 mencapai 5.68 persen, angka ini mengalami penurunan dari pertumbuhan 2016 yang sebesar 6.06 persen. Hal ini menunjukkan ekonomi Kabupaten Natuna sepanjang 2017 mengalami perlambatan. Pengeluaran rata-rata per kapita atau biaya yang dikeluarkan untuk konsumsi semua anggota rumah tangga selama sebulan baik yang berasal dari pembelian, pemberian maupun produksi sendiri dibagi dengan banyaknya anggota rumah tangga dalam rumah tangga tersebut memiliki vektor yang sangat jauh dengan index kedalaman kemiskinan dan ketimpangan pengeluaran penduduk Indonesia yang diukur oleh gini rasio.

Kedekatan antara variabel dapat dilihat pada Gambar 2. Pada biplot, variabel akan digambarkan sebagai garis berarah. Dua variabel yang memiliki nilai korelasi positif akan digambarkan sebagai dua buah garis dengan arah yang sama atau membentuk sudut sempit. Sementara itu, dua variabel yang memiliki nilai korelasi negatif akan digambarkan dalam bentuk dua garis dengan arah yang berlawanan atau membentuk sudut lebar (tumpul).

Sedangkan dua variabel yang tidak berkorelasi akan digambarkan dalam bentuk dua garis dengan sudut yang mendekati 90^0 (siku-siku). Keragaman yang dapat diterangkan oleh biplot komponen Gambar 2 dimensi adalah sebesar 77,28% yang berarti Gambar 2 mampu menerangkan 77,28% dari total keragaman data yang sebenarnya. Hal ini menunjukkan bahwa interpretasi biplot komponen utama yang dihasilkan mampu menerangkan dengan baik hubungan antara laju PDRB pada Kabupaten Natuna terhadap pengeluaran kapita dan index kedalaman kemiskinan dan gini rasio di Natuna.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4.2.2 PBB Terhadap Jumlah Penduduk, Jumlah Usaha Mikro, Total Usaha,Jumah Pedagang, dan Jumlah Koperasi

Pada tahap ini disajikan dendogram untuk melihat kedekatan antara masing-masing daerah di Natuna dengan melibatkan variabel Pajak Bumi Bangunan terhadap Jumlah Penduduk, Jumlah Usaha Mikro, Total Usaha, Jumlah Pedagang dan Jumlah Koperasi.

Berdasarkan Gambar 5 sumbu horizontal dendrogram mewakili jarak atau ketidaksamaan antar klaster. Sumbu *vertical* mewakili objek dan *cluster*. Dendrogram cukup mudah diinterpretasikan. Setiap gabungan atau fusi dari dua *cluster* diwakili pada grafik dengan pemisahan garis horizontal menjadi dua garis horizontal. Posisi horizontal perpecahan, ditunjukkan oleh bilah vertikal pendek, memberi perbedaan antara kedua kelompok. Ada dua cara untuk menafsirkan dendrogram: dalam hal kelompok skala besar atau dalam hal kesamaan di antara potongan individu. Untuk mengidentifikasi kelompok skala besar, dapat dimulai membaca dari atas ke bawah, menemukan titik cabang yang paling tinggi level dalam struktur.

Seterusnya, Gambar 5 dapat dilihat bahwa tahap pertama kekerabatan terdekat pada daerah Pulau Tiga dengan Serasan, Bunguran Batubi, Bunguran Timur Laut dan Bunguran Tengah. Seterusnya yang paling berbeda adalah bunguran utara. Selama tahun 2017, luas lahan yang dikenakan pajak adalah 255,78 km sedangkan luas bangunan sebesar 1,07 km^2 . Penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan sebesar 256,8 juta rupiah. Kecamatan dengan penerimaan PBB terbesar adalah Kecamatan Bunguran Utara yaitu sebesar 18,28 persen. Jumlah koperasi terbanyak terdapat pada daerah Bunguran Timur dan perlu perhatian terhadap daerah Suak Midai, Bunguran Batubi, Subi, dan Bunguran Tengah.

Total usaha mempunyai jarak *Euclidian* terpanjang sehingga dapat disimpulkan bahwa setiap daerah di Natuna memiliki perbedaan yang signifikan terhadap banyaknya total usaha jika dibandingkan dengan jumlah penduduk. Hal ini akan berdampak pada jumlah koperasi, jumlah pedagang dan juga jumlah usaha mikro pada daerah tersebut. Keragaman yang dapat diterangkan oleh biplot komponen Gambar 3 dimensi adalah sebesar 82,17% yang berarti Gambar 3 mampu menerangkan 82,17% dari total keragaman data yang sebenarnya.

4.2.3 Jumlah Rumah Tangga Perikanan terhadap Produksi Jumlah Rumah Tangga Perikanan Budidaya, dan Fasilitas Perikanan

Pada tahap ini kemudian dilakukan analisis menggunakan variabel Jumlah Rumah Tangga Perikanan (*Marine Fisheries*), Produksi (*Production*), Jumlah Rumah Tangga Perikanan Budidaya (*Aquaculture Fishery Households*), Perahu tanpa motor (*nonpowered boat*), Perahu motor tempel (*outboard motorboat*), dan kapal motor (*inboard motorboat*). Analisis biplot komponen utama dapat digunakan untuk mengetahui nilai keragaman variabel yang digunakan. Dari nilai keragaman variabel dapat diperoleh informasi untuk melihat apakah ada variabel yang hampir semua objek nilainya hampir sama atau sebaliknya ada yang besar dan ada juga yang kecil. Sehingga dapat digunakan sebagai strategi untuk menentukan variabel mana yang harus ditingkatkan performanya.

Variabel yang memiliki keragaman kecil akan digambarkan oleh vektor garis yang pendek. Sedangkan variabel yang memiliki keragaman besar akan digambarkan oleh vektor garis yang panjang. Berdasarkan Gambar 4 *surface* kendaraan tangkap ikan daerah Serasan memiliki potensi yang sangat banyak dibandingkan daerah lain dan terdapat *gap* pada daerah Burguran Timur Laut, Burguran Tengah dan Pulau Tiga dimana jumlah kendaraan tangkap ikan sedikit dibandingkan daerah lain. Berdasarkan Gambar 5 pada lampiran dapat digunakan untuk melihat kedekatan antar objek yang diamati. Objek-objek yang memiliki kemiripan karakteristik digambarkan sebagai titik yang saling berdekatan.

Selain melalui Gambar 6 kedekatan antar objek dapat diketahui dengan menghitung jarak *Euclidian* antara objek yang satu dengan yang lain. Semakin kecil nilai jarak *Euclidian* menunjukkan semakin dekat kedua objek tersebut. Dimensi fasilitas untuk menangkap ikan yang terdiri dari Perahu tanpa motor (nonpowered boat), Perahu motor tempel (outboard motorboat), dan kapal motor (*inboard motorboat*) memiliki garis *vector* yang sama setiap daerah di Natuna dan dapat diliihat bahwa garis vektor paling pendek adalah kapal motor (*inboard motorboat*) sehingga pemerintah daerah perlu membantu penggiat usaha tangkap ikan dimasing masing daerah dengan memperhatikan kapal motor (*inboard motorboat*).

Analisis biplot komponen utama dapat digunakan untuk mengetahui korelasi diantara variabel yang digunakan. Korelasi dapat diketahui dari besar sudut yang terbentuk antar vektor variabel. Jika sudut yang terbentuk dari kedua vektor variabel mendekati 0^0 dan semakin sempit serta mempunyai arah yang sama atau nilai cos θ yang terbentuk mendekati 1 maka variabel tersebut memiliki korelasi yang positif. Jika kedua vektor variabel berlawanan arah dan membentuk sudut yang lebar atau nilai cos θ yang terbentuk mendekati 0 maka variabel tersebut korelasi yang negatif.

Sedangkan untuk variabel yang tidak berkorelasi digambarkan dengan dua garis membentuk sudut mendekati 90^0. Untuk melihat korelasi antara variabel dapat dilihat pada *corrplor* di Gambar 7 bahwa terdapat hubungan yang kuat dan signifikan antara produksi dengan variabel fasilitas untuk menangkap.

Dari semua variabel dapat dilihat pengelompokan spasial pada gambar 8. Untuk pemetaan potensi secara spasial dapat dikelompokan berdasarkan 4 dimensi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dimensi 1 : Midai, Serasan Timur, Bunguran Timur Laut, Serasan, Bunguran selatan

Dimensi 2: Bunguran Utara, Pulau Laut

Dimensi 3 : Subi, Bunguran Tengah, Pulau Tiga, Pulau Tiga Barat

Dimensi 4: Bunguran Timur

4.3 Karakteristik Sosial Rumah Tangga Usaha Budi Daya Maritim

Karakteristik sosial rumah tangga usaha budi daya dapat dijelaskan pada butir berikut:

1. Banyak anggota rumah tangga (ART) atau tanggungan

Banyak anggota rumah tangga (ART) merupakan banyaknya orang yang berada dalam manajemen rumah tangga termasuk kepala keluarga. Hal ini akan berpengaruh terhadap pola produksi dan konsumsi petani serta mengakibatkan perbedaan produksi dan pendapatan (Sahara et al., 2004). Banyaknya ART merupakan salah satu sumber daya manusia yang dimiliki, terutama yang berusia produktif dan ikut membantu dalam usahanya. Banyaknya ART juga dapat menjadi beban hidup bagi keluarganya apabila tidak aktif bekerja (Syafruddin, 2003 dalam Zulkarnain, 2011).

Banyaknya ART akan mendorong petani untuk melakukan banyak kegiatan atau aktivitas terutama dalam upaya mencari dan menambah pendapatan keluarga (Ginting, 2002 dalam Sirait, 2009). Hal ini dipertegas dengan pernyataan dari Soekartawi (1990) yang mengungkapkan bahwa semakin banyak ART akan sangat memengaruhi keputusan petani dalam berusahatani. Kegagalan petani dalam berusahatani akan sangat berpengaruh terhadap pemenuhan kebutuhan keluarga. Banyak ART yang besar seharusnya memberikan dorongan yang kuat untuk berusahatani intensif dengan menerapkan teknologi baru, sehingga akan meningkatkan usahatani (Sirait, 2009).

2. Jenis kelamin pembudidaya

Jenis kelamin dapat memengaruhi tingkat produktivitas seseorang. Secara universal, tingkat produktivitas laki-laki lebih tinggi daripada perempuan. Hal tersebut dipengaruhi oleh faktor-faktor yang dimiliki oleh perempuan seperti: fisik yang kurang kuat, dalam bekerja cenderung menggunakan perasaan, atau faktor biologis seperti harus cuti ketika haid atau sedang melahirkan (Amron dan Taufik, 2003).

Perempuan di masyarakat terkenal lemah, cantik, emosional, dan keibuan. Adapun laki-laki dikenal kuat, jantan, rasional, dan perkasa. Perbedaan ciri-ciri dan sifat-sifat ini dapat terjadi dari waktu ke waktu, dari satu tempat ke tempat lain. Perempuan memiliki sikap kehati-hatian yang sangat tinggi, cenderung menghindari resiko, dan lebih teliti dibandingkan laki-laki. Sisi inilah yang membuat wanita tidak terburu-buru dalam mengambil keputusan.

3. Umur pembudidaya

Semakin muda umur seseorang, semakin tinggi juga semangat untuk ingin tahu apa yang belum mereka ketahui, sehingga dengan demikian mereka berusaha untuk lebih cepat melakukan anjuran dari kegiatan penyuluhan (Ginting, 2002 dalam Sirait, 2009). Soeharjo dan Patong (1973:51) mengatakan bahwa umur seseorang akan memengaruhi kemampuan fisik bekerja dan cara berpikir. Orang yang lebih muda biasanya cenderung lebih agresif dan lebih dinamis dalam berusaha bila dibandingkan dengan yang lebih tua. Di samping itu, umur juga memengaruhi seseorang dalam mengelola usahanya. Kartasapoetra (1994) mengungkapkan bahwa petani yang berusia lanjut sekitar 50 tahun keatas biasanya fanatik terhadap tradisi dan sulit untuk diberikan pengertian yang dapat mengubah cara berpikir, cara kerja, dan cara hidupnya. Mereka lebih bersifat apatis terhadap adanya teknologi baru.

Umur juga dapat digunakan sebagai pendekatan untuk pengalaman. Pengalaman merupakan suatu pengetahuan yang diperoleh melalui rutinitas kegiatannya sehari-hari atau peristiwa yang pernah dialaminya.

Pada penelitiannya (Anwar and Utpalasari 2017) menggunakan analisis regresi linear sederhana untuk mengetahui pengaruh jumlah anggota, umur pembudidaya, tingkat pendidikan, dan luas lahan yang digunakan terhadap jumlah produksi ikan didapatkan hanya umur yang berpengaruh nyata terhadap jumlah produksi ikan pada taraf 5%, sementara yang lain tidak berpengaruh nyata.

Pengalaman yang dimiliki merupakan salah satu faktor yang dapat membantu memecahkan masalah yang dihadapi dalam usahanya. Pembudidaya dengan umur yang lebih tua akan memiliki pengalaman yang lebih banyak tentang usaha budi daya dibandingkan pembudidaya yang lebih muda. Semakin lama pengalaman yang dimiliki oleh pembudidaya maka pembudidaya tersebut akan cenderung memiliki tingkat keterampilan yang tinggi sehingga akan mendukung keberhasilan dalam usahanya.

4. Tingkat pendidikan pembudidaya

Slamet (2003) menyatakan bahwa perilaku petani dipengaruhi oleh pengetahuan, kecakapan, dan sikap mental petani itu sendiri. Digiatkannya penyuluhan pertanian diharapkan akan terjadi perubahan-perubahan, terutama pada perilaku dan bentuk-bentuk kegiatannya seiring dengan terjadinya perubahan cara berpikir, cara kerja, cara hidup, pengetahuan, dan sikap mental yang lebih terarah dan lebih menguntungkan, baik bagi dirinya beserta keluarganya maupun lingkungannya. Menurut Ginting (2002), pendidikan merupakan sarana belajar yang selanjutnya akan menanamkan sikap yang menguntungkan menuju penggunaan praktik pertanian yang lebih modern.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mereka yang berpendidikan tinggi relatif lebih cepat dalam melakukan anjuran penyuluh. Tingkat pendidikan yang rendah umumnya kurang menyenangi inovasi sehingga sikap mental untuk menambah ilmu pengetahuan khususnya ilmu pertanian kurang (Sirait, 2009). Pendidikan dapat berasal dari pendidikan formal dan nonformal. Pendidikan formal merupakan suatu usaha mengadakan perubahan perilaku berdasarkan ilmu dan pengetahuan yang diperoleh masyarakat dari sekolah dasar sampai perguruan tinggi. Sedangkan pendidikan nonformal biasanya diperoleh melalui pendidikan luar di sekolah, misalnya penyuluhan, kursus, dan pelatihan.

Faktor pendidikan akan memengaruhi cara berpikir pembudidaya dalam mengelola usaha budi dayanya. Pendidikan umumnya membuat seseorang berpikir ilmiah sehingga mampu untuk membuat keputusan dari berbagai alternatif dalam mengelola usahanya. Pembudidaya dengan tingkat pendidikan yang lebih tinggi diduga memiliki kemampuan yang lebih baik dalam memahami dan menerapkan teknologi produktif sehingga penggunaan inputnya menjadi lebih efisien dan produktivitasnya lebih tinggi. Selain itu, pendidikan akan memberikan atau menambah kemampuan dari pembudidaya dalam mengambil keputusan dan mengatasi masalah-masalah yang terjadi.

5. Sumber modal utama

Wirausaha umumnya mempunyai tenaga, keinginan untuk berinovatif, kemauan menerima tanggung jawab pribadi mewujudkan suatu peristiwa dengan cara yang mereka pilih, dan keinginan untuk berprestasi yang sangat tinggi (Purwanti 2012). Selain itu, sikap optimis dan kepercayaan terhadap masa depan. Meskipun imbalan dalam kewirausahaan menggiurkan, tapi ada juga biaya yang berhubungan dengan kepemilikan bisnis tersebut. Memulai dan mengoperasikan bisnisnya sendiri, memerlukan kerja keras, menyita banyak waktu dan membutuhkan kekuatan emosi. Wirausaha mengalami tekanan pribadi yang tidak menyenangkan seperti kebutuhan untuk menginvestasikan lebih banyak waktu dan tenaganya . Banyak wirausaha menggambarkan kariernya menyenangkan, tetapi sangat menyita segalanya. Kemungkinan gagal dalam bisnis adalah ancaman yang selalu ada bagi wirausaha, tidak ada jaminan kesuksesan, tantangan yang berupa kerja keras, tekanan emosional, dan resiko meminta tingkat komitmen dan pengorbanan .

Salah satu faktor produksi yang penting yaitu modal. Semua kegiatan usaha dalam mendapatkan hasil diperlukan sejumlah modal untuk membiayai aktivitas usahanya. Karena tanpa adanya modal, aktivitas tersebut tidak dapat berjalan sesuai dengan apa yang diinginkan. Modal ada yang bersumber dari modal sendiri dan bukan modal sendiri atau modal pinjaman. Modal sendiri merupakan modal yang berasal dari perusahaan itu sendiri (cadangan atau laba), atau berasal dari pengambil bagian, peserta, atau pemilik (modal saham, modal peserta, dll). Kemudian, menurut pedoman pencacah Survei Rumah Tangga Usaha Budidaya Ikan 2014, modal sendiri adalah modal yang berasal bukan dari pinjaman, tetapi milik sendiri (simpanan sendiri, dsb).

Sedangkan modal pinjaman merupakan modal yang diperoleh berasal dari pinjaman, seperti pinjaman bank, koperasi, pegadaian, perorangan, dan sebagainya. Modal sendiri adalah modal yang menanggung resiko atau ekuitas, sehingga apabila dalam suatu tahun usaha menderita kerugian maka yang menanggung kerugian tersebut adalah pembudidaya sendiri. Namun, dengan menggunakan modal sendiri, pembudidaya tidak menanggung beban harus mengembalikan sejumlah modal kepada pihak lain, sehingga diduga pembudidaya kurang termotivasi untuk meningkatkan usahanya yang dapat berpengaruh pula terhadap produktivitas usahanya. Sedangkan ketika menggunakan modal pinjaman, pembudidaya mempunyai tanggungan untuk mengembalikan sejumlah modal yang dipinjam tersebut kepada pihak lain, sehingga motivasi pembudidaya dalam berusaha akan semakin tinggi.

Pemilik usaha harus memahami kondisi Pasar. Pasar sebagai kelompok pembeli atau pihak yang menjadi sasaran dalam penjualan, dapat pula mempengaruhi kegiatan penjualan (Sartika 2018). Adapun faktor kondisi pasar yang perlu diperhatikan adalah jenis pasar, kelompok pembeli, daya belinya, frekuensi pembeliannya, dan keinginan serta kebutuhannya dan juga besar biasanya masalah penjualan ini ditangani oleh bagian tersendiri. Yang dipegang oleh orang-orang tertentu atau ahli dalm bidang penjualan, sedangkan dalam perusahaan kecil biasanya masalah penjualan masih ditangani oleh orang yang juga melaksanakan fungsi-fungsi lainnya.

4.4 Peran LPDB

Setelah dianalisis daerah yang paling potensial adalah yang terkelompok pada Dimensi 1 yaitu Midai, Serasan Timur, Bunguran Timur Laut, Serasan, Bunguran selatan. Pada analisis sebelumnya yaitu laju PDRB terhadap Pengeluaran Kapita, Index Kedalaman Kemiskinan, Gini Rasio didapatkan hasil yang signifikan. LPDB-KUMKM apabila hendak fokus terhadap menurunkan tingkat kemisikinan dapat fokus terhadap daerah Serasan yang memiliki pendapatan PBB terkecil. Untuk meningkatkan potensi Koperasi, Total Usaha, Jumlah Pedagang dan Jumlah Usaha Mikro perlu perhatian khusus pada daerah Suak Midai, Banguran Batubi. Darerah yang dapat dikategorikan paling siap dan cukup matang untuk dikembangkan lagi adalah Bunguran Timur dimana memiliki pedagang terbanyak yaitu berjumlah 216, 24 koperasi dan 450 total usaha.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5. KESIMPULAN

Pemanfaatan sumber daya laut yang melimpah secara optimal merupakan modal strategis untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang berorientasi maritim. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM) juga berperan penting dalam keberhasilan pembangunan. SDM merupakan pelaku sekaligus pemanfaat pembangunan. Peningkatan keterampilan SDM berkaitan erat dengan peningkatan kemampuan individu untuk mandiri, mengenali potensi diri, kendala yang dihadapi berikut solusinya.

Sektor kelautan dan perikanan merupakan dua sektor yang berhubungan langsung dengan desa maritim. Melalui peningkatan mutu SDM, terutama penduduk di desa Maritim, diharapkan dapat mengelola pemanfaatan laut sebagai aset pembangunan ekonomi berkelanjutan di masa depan.

Berdasarkan analisis yang didapatkan telah terbentuk daerah yang memiliki kekerabatan yang sama yaitu:

Dimensi 1 : Midai, Serasan Timur, Bunguran Timur Laut, Serasan, Bunguran selatan
Dimensi 2 : Bunguran Utara, Pulau Laut
Dimensi 3 : Subi, Bunguran Tengah, Pulau Tiga, Pulau Tiga Barat
Dimensi 4 : Bunguran Timur

LPDB sebagai wadah untuk mengembangkan potensi bisnis di daerah terpencil dan potensial, perlu melakukan pengelompokan provinsi lainnya yang dapat di *approach* dan dikembangkan dalam waktu yang cepat dan tepat dan berbasis ekonomi kerakyatan.

Pembangunan berpusat pada rakyat adalah proses dimana anggota-anggota suatu masyarakat meningkatkan kapasitas perorangan dan institusional mereka untuk memobilisasi dan mengelola sumber daya untuk menghasilkan perbaikan-perbaikan yang berkelanjutan dan merata dalam kualitas hidup sesuai dengan aspirasi mereka sendiri. Definisi tersebut mencakup asas keadilan, berkelanjutan, dan ketercakupan. Ekonomi kerakyatan adalah sistem ekonomi yang berbasis pada kekuatan ekonomi rakyat, dimana ekonomi rakyat sendiri adalah kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh rakyat kebanyakan yang secara swadaya mengelola sumber daya ekonomi apa saja yang dapat diusahakan. Landasan hukum ekonomi kerakyatan dijelaskan di dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 25 Tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional. Ekonomi kerakyatan dinilai mampu menjadi penopang utama pertumbuhan ekonomi nasional.

Rusli (2016) menyatakan bahwa konsep pengembangan wilayah pesisir dapat dikembangkan oleh masyarakat dengan apa yang mereka miliki, guna meningkatkan kualitas hidupnya. Peningkatan kualitas manusia ini, harus diartikan sebagai motivasi untuk menyatukan secara harmonis antara sumber daya alam, manusia, dan teknologi, dengan mempertimbangkan daya tampung lingkungan itu.

SIlas (1993) menyatakan bahwa konsep pengembangan ruang permukiman produktif merupakan pendekatan integrasi dari rumah, dengan peluang menggalang berbagai sumber daya alam, manusia, dan buatan untuk dapat meningkatkan produktivitas masyarakat.

6. IMPLIKASI DAN KETERBATASAN

Segala aktivitas yang di dalamnya dapat menciptakan dan menambah pendapatan penduduk juga perlu kombinasi dan koordinasi material dan kekuatan (*input*, faktor, sumber daya, atau jasa produksi). Untuk mencerdaskan masyarakat maritim untuk memproduksi ikan yang baik perlu dua aspek penting:

a) Komposisi faktor produksi yang digunakan untuk menciptakan tingkat produksi yang tinggi
b) Komposisi faktor poduksi yang meminimumkan biaya produksi untuk mencapai satu tingkat produksi tertentu.

Pada permasalahan lain juga perlu menimbangkan faktor produksi terdiri atas alam (*natural resources*), tenaga kerja (*labor*), modal (*capital*), dan keahlian (*skill*) atau sumber daya pengusaha (*enterpreneurship*) dan juga faktor masyarakat maritim yang meliputi sikap, adat istiadat dan gaya hidup dari warga, stabilitas dan kekuatan ekonomi serta politik dari pemerintah. Lebih spesifik pada Sikap dan keterampilan produsen relatif terhadap mengadopsi teknologi dan modal untuk ditanamkan dalam produksi, permintaan pasar, sikap konsumen, daya beli, kemauan dan kemampuan pemerintah melengkapi prasarana, kredit.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia yang telah menyelenggarakan kegiatan Ekspedisi Nusantara Jaya (ENJ). Terkhusus Dr. Ir. Safri Burhanuddin, DEA Deputi IV Bidang Koordinasi SDM, IPTEK dan Budaya Maritim.

Kegiatan ini tidak akan berhasil tanpa bantuan dari Pemerintah Daerah Midai, Natuna. Peneliti mengucapkan terima kasih kepada tim ENJ Natuna yang terlibat Aryo, Solihin, Zulham, Vita, Agi, Wicak, Alwi, Yuni, Yudi, Fuad, Ine, Rahmat, Bagus, Mulyadi, M.Ridwan, Qistina, Bagus, Atarik, Akbar, Fatwa Arief.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Anwar, Syaeful, and Rih Laksmi Utpalasari. 2017. "Analisa Produksi Budidaya Ikan Konsumsi Kelompok Budidaya Ikan (POKDAKAN) Kecamatan Gandus Kota Palembang." *Jurnal Ilmu-ilmu Perikanan dan Budidaya Perairan* 12(2): 17–23.

Badan Pusat Statistik. 2015. *KAJIAN DESA MARITIM 2015*. Jakarta.

———. 2018. BPS *Kabupaten Natuna Dalam Angka 2018*. NATUNA.

Beh, Eric J. 2012. "Biplots in Practice." *Journal of the Royal Statistical Society: Series A (Statistics in Society)*.

BPS. 2015. "Hasil Sensus Pertanian 2013 (Angka Tetap)." In *Berita Resmi Statistik*, , 1–13.

Bradu, Dan, and K. Ruben Gabriel. 1978. "The Biplot as a Diagnostic Tool for Models of Two- Way Tables." *Technometrics* 20(1): 47–68.

Caraka, R.E., and M. Tahmid. 2019. *Statistika Klimatologi*. 1st ed. Yogyakarta: Mobius Graha Ilmu.

Caraka, R.E., and Hasbi Yasin. 2018. *Spatial Data Panel*. 1st ed. Wade Group. http://rezzyekocaraka.com/book.

Caraka, Rezzy Eko, and Hasbi Yasin. 2017. *Geographically Weighted Regression (GWR) Sebuah Pendekatan Regresi Geografis*. 1st ed. Yogyakarta: MOBIUS GRAHA ILMU. www.rezzyekocaraka.com/book.

Departemen Koperasi Indonesia. 2008. *Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008*. Jakarta.

Firdamansyah, Agung. 2017. "DYNAMIC SYSTEM MODEL FOR IMPROVED PERFORMANCE OF SMALL MEDIUM ENTERPRISE THROUGH THE USE OF E-COMMERCE (CASE STUDY: CRAFT BUSINESS IN LAMONGAN)." ITS.

Gower, John, Sugnet Lubbe, and Niël le Roux. 2011. "Principal Component Analysis Biplots." In *Understanding Biplots*,.

Greenacre, Michael. 2009. SSRN *The Standard Biplot*.

Kamargo, Gogo, and Domu Simbolon. 2018. "Strategi Pengelolaan Perikanan Tangkap Di Kawasan Konservasi Perairan Daerah (KKPD) Lingga Di Kabupaten Lingga." *ALBACORE* 2(3).

LPDB. 2017. *LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA PEMERINTAH TAHUN 2017*. Jakarta.

Pieter M, Kroonenberg. 2017. "Biplot Analysis." *Crop Science*.

Pigawati, Bitta. 2005. "Identifikasi Potensi Dan Pemetaan Sumberdaya Pesisir Pulau-Pulau Kecil Dan Laut Kabupaten Natuna - Provinsi Kepulauan Riau." *Ilmu Kelautan*.

Purwanti, Endang. 2012. "Pengaruh Karakteristik Wirausaha, Modal Usaha, Strategi Pemasaran Terhadap Perkembangan Umkm Di Desa Dayaan Dan Kalilondo Salatiga." *Jurnal Ilmiah Among Makarti* 5(9): 14–28.

Rusli. 2016. "INTEGRASI RUANG PERMUKIMAN NELAYAN DENGAN EKOWISATA PESISIR DI DONGGALA SULAWESI TENGAH." ITS.

Sartika, Dewi. 2018. "Pengaruh Modal Terhadap Omset Pada Pelaku UMKM Di Seluruh Kecamatan Pekanbaru." *Kompetif* 4(2).

SIlas, J. 1993. *Perumahan: Hunian Dan Fungsi Lebihnya Dari Aspek Sumberdaya Dan Eksistensinya*.

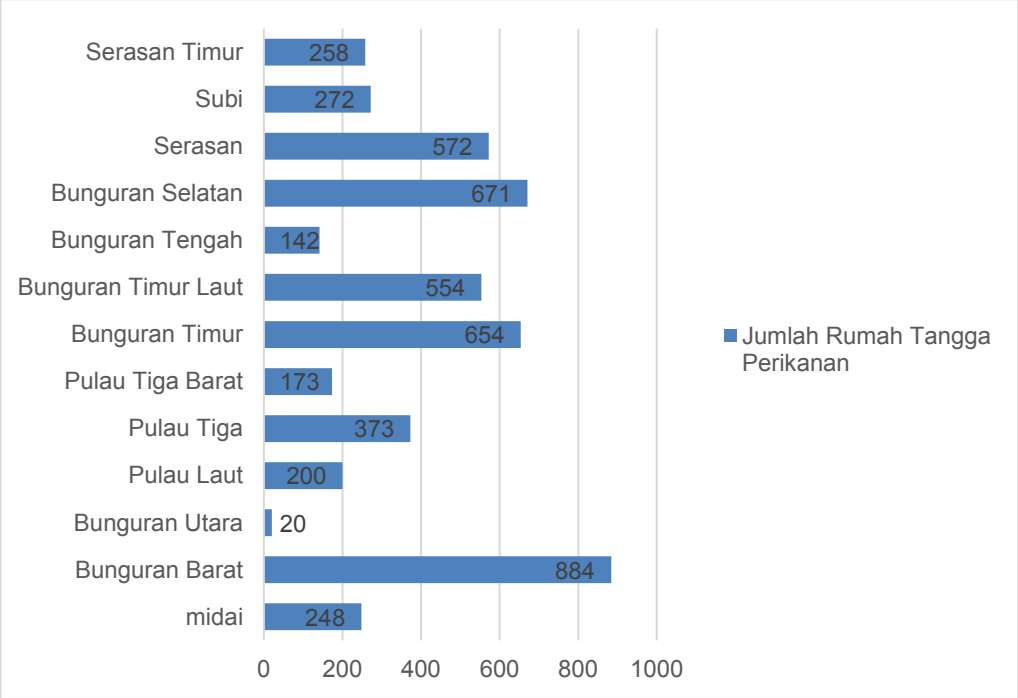
Streiner, D. L. 1993. "An Introduction to Multivariate Statistics." *Canadian Journal of Psychiatry* 38(1): 9–13.

Subagyo, Agus et al. 2017. "KESIAPAN DAERAH DALAM MEWUJUDKAN VISI INDONESIA POROS MARITIM DUNIA." *Poros Maritim Dunia* (April 2015).

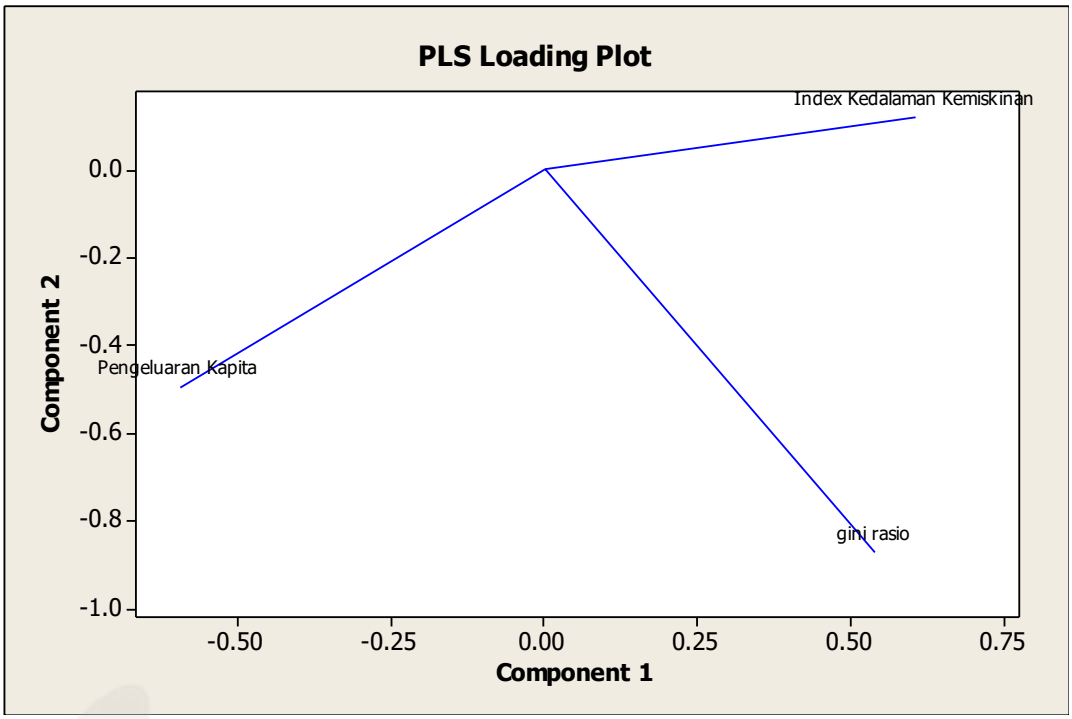
Triyono., and Toni. Romadona. 2018. "Penentuan Produk Unggulan Perikanan Dan Pengembangannya Di Pulau Terdepan Indonesia (Kasus Di Kabupaten Natuna)." *TECHNO-FISH* 2(2).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

LAMPIRAN

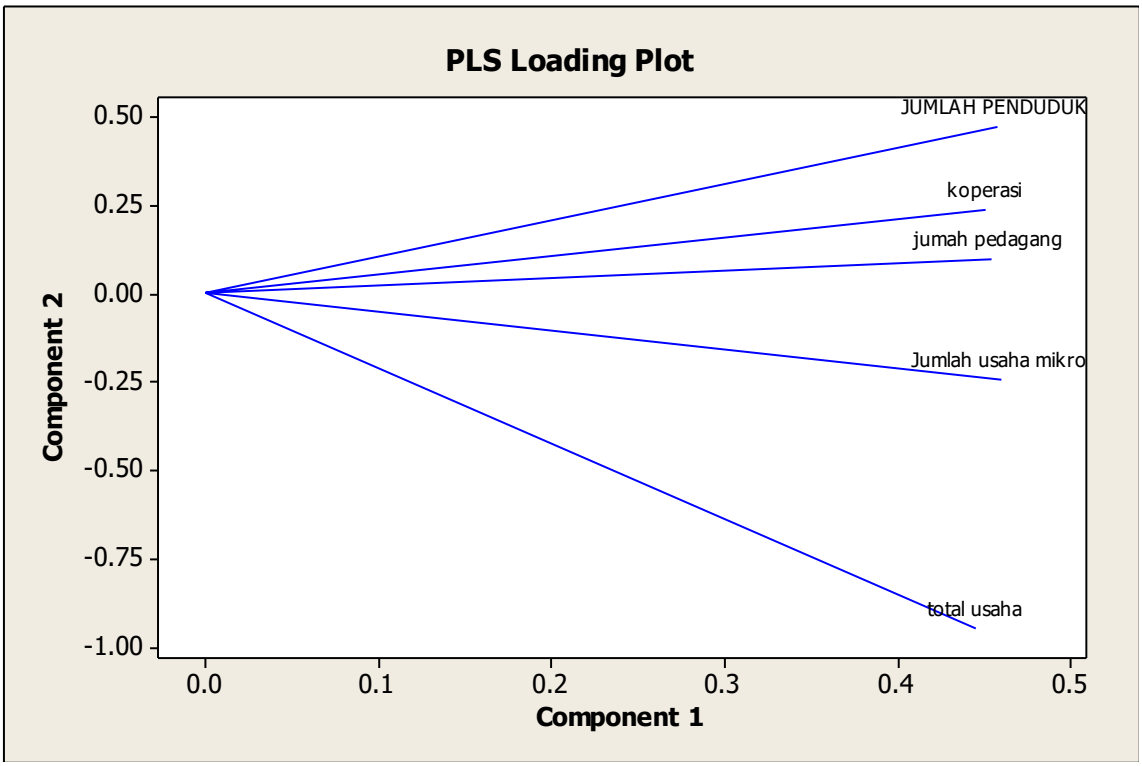


Gambar 1. Jumlah Rumah Tangga Perikanan

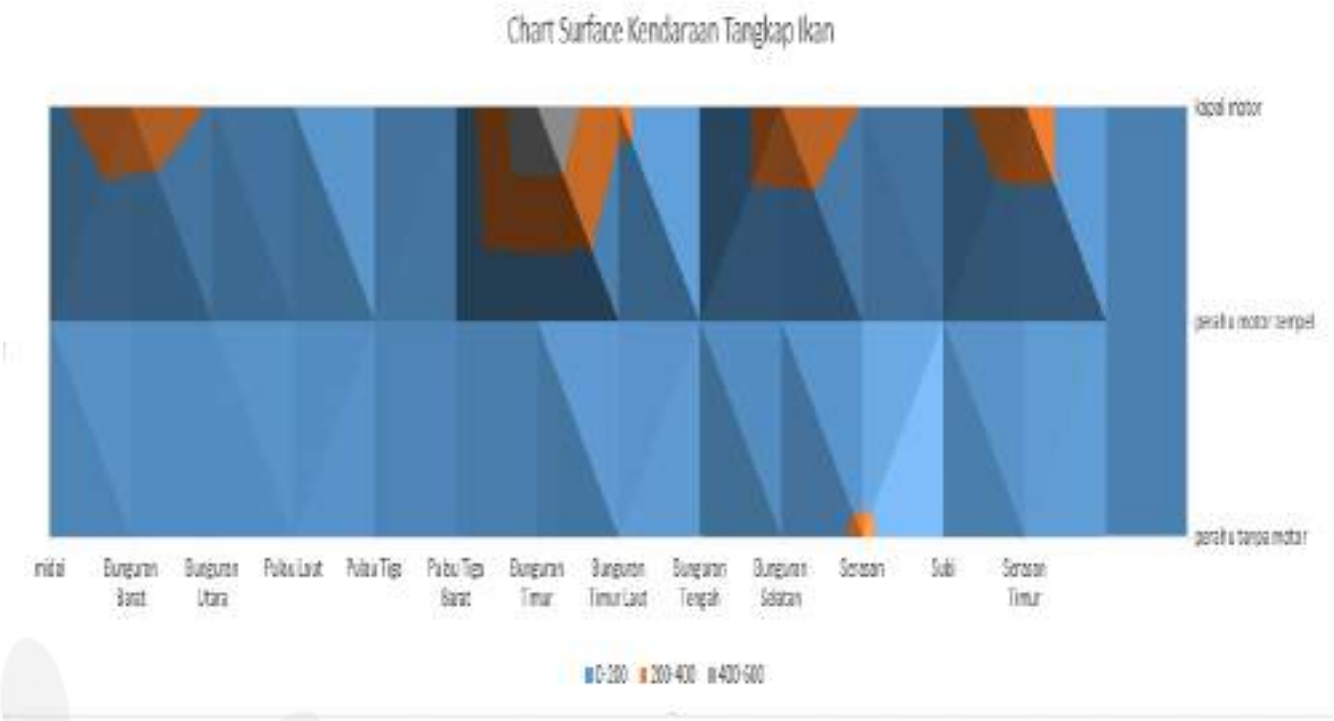


Gambar 2. Plot Variabel PCA Permasalahan 1

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

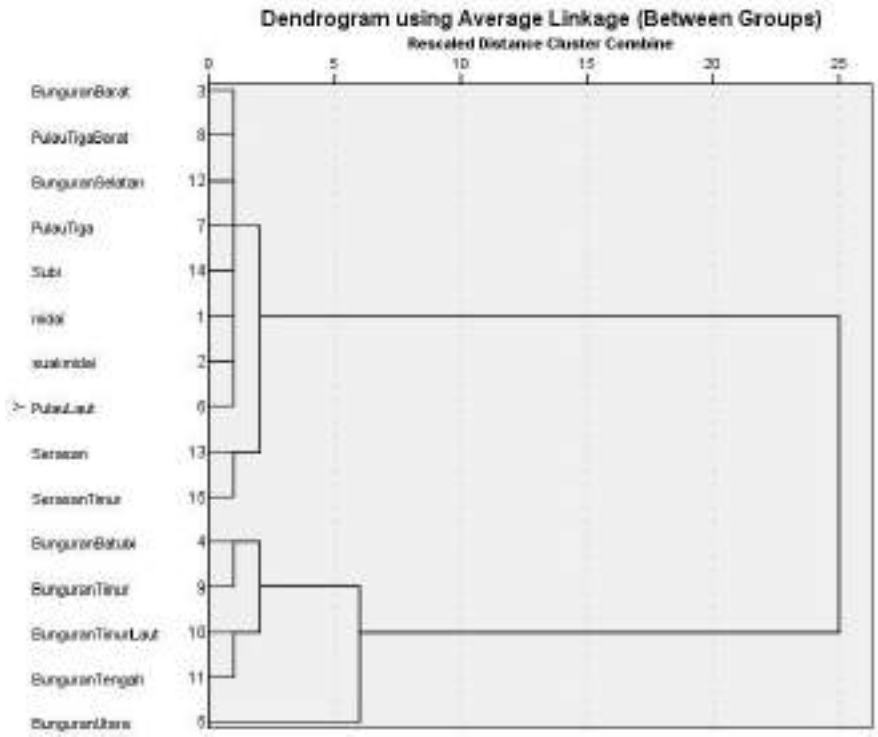


Gambar 3. Plot Variabel PCA Permasalahan 2

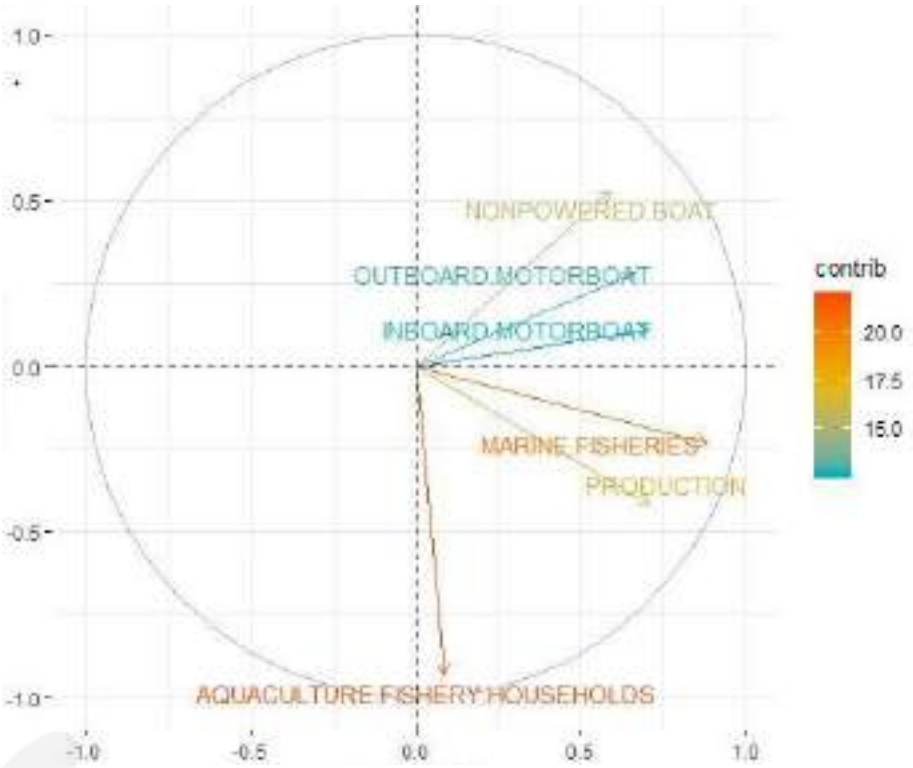


Gambar 4. Surface Kendaraan Tangkap Ikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

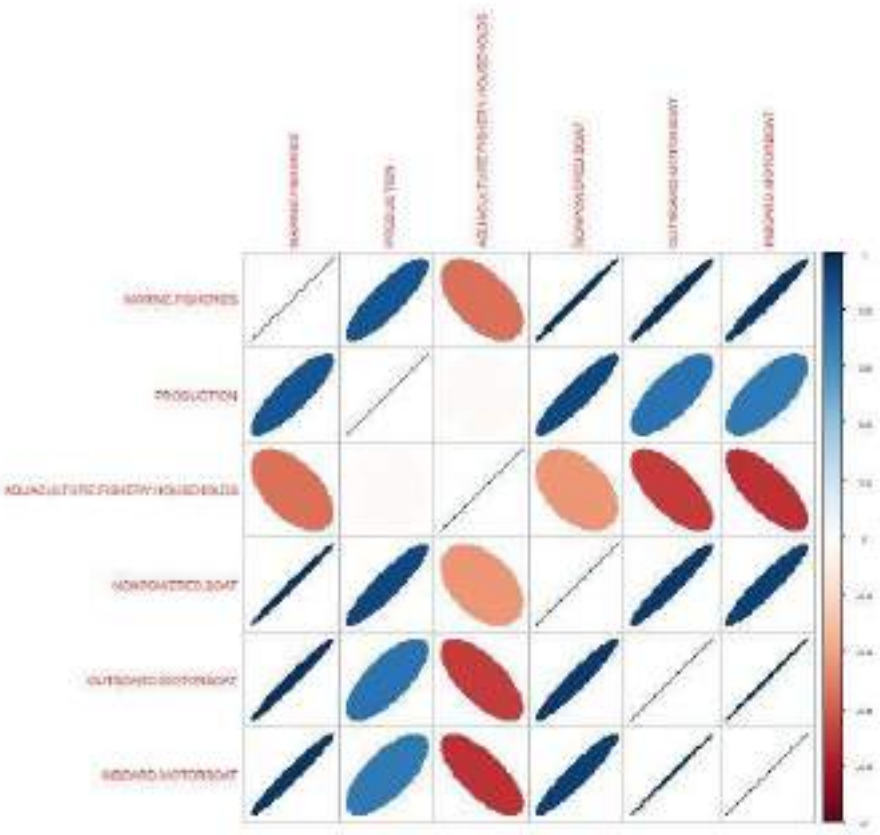


Gambar 5. Dendogram

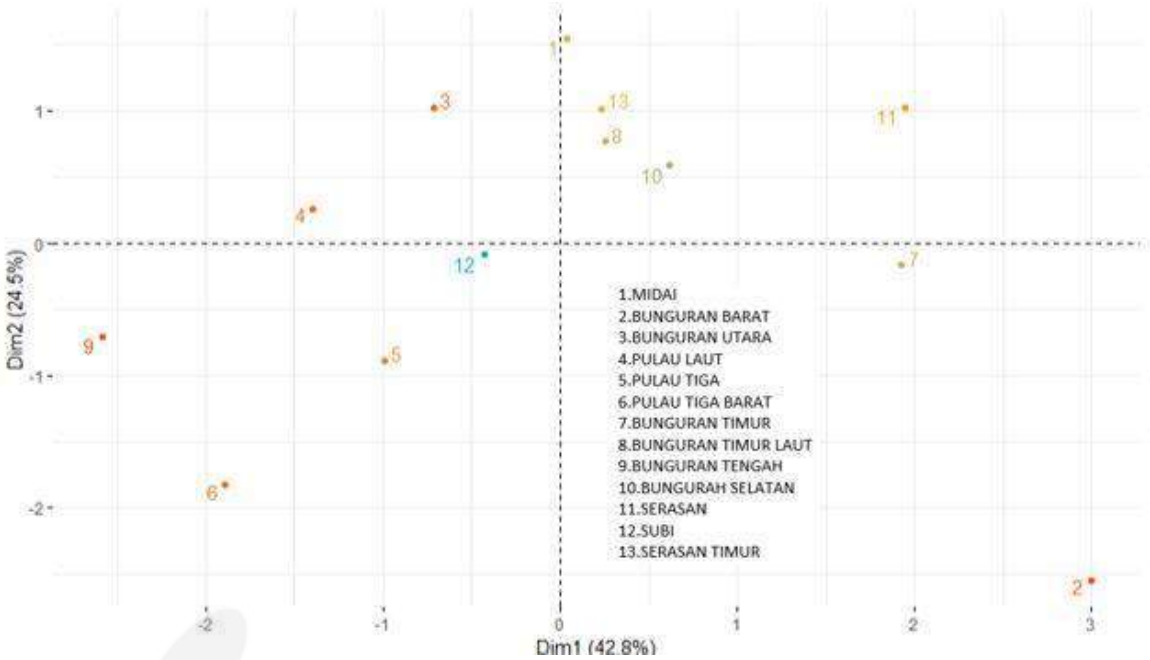


Gambar 6. Plot Variabel PCA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

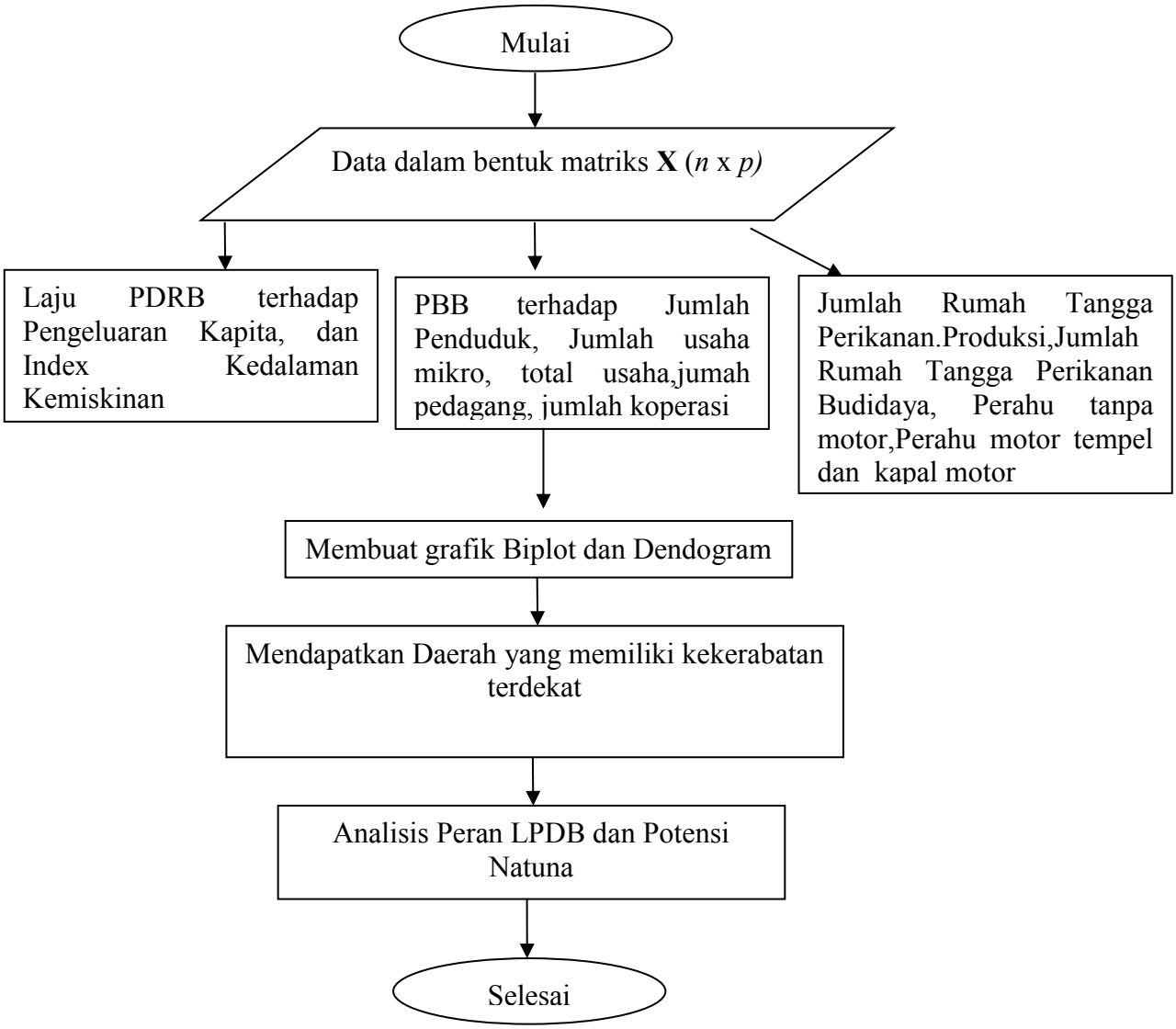


Gambar 7. Korelasi Plot



Gambar 8. Spasial Potensi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 9. Diagram Alir

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Journal of Maritime and Education
Vol. 3 No.2 , Bulan Agustus Tahun 2021, hlm. 284-291
Available 0nline at
https://ejournal poltek-.amimedan.ac.id/index.php/ime

Journal of Maritime and Education
p-ISSN : 2656-0658
e-ISSN : 2656-0666

PERANAN BAGIAN OPERASIONAL DALAM MENANGANI KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL ASING PADA PT. ALTA MARITIM INDONESIA CABANG MEDAN BELAWAN

[1]Dirhamsyah,SE.,M.Si,[2] Dina Rispianti, SE., M.Si, [3]Ayu Damaianti Situmeang

[1,2,3] KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Medan
email: dirhamsyahami@gmail.com

Abstrak. Pada dasarnya peranan bagian operasional dalam menangani kedatangan dan keberangkatan kapal asing tidak terlepas dari batas-batas dan tanggung jawab dari perusahaan pelayaran karena pentingnya peranan operasioanl pada perusahaan pelayaran PT. Alta Maritim Indoneia Medan menerapkan fungsi dan proses manajemen dalam kegiatan sehari-hari. Dimana penerapan fungsi manajemen tersebut berasal dari perencanaan perusahaan mempunyai tujuan tertentu, dimana tujuan merupakan suatu tantangan dalam mencapai tujuan, dalam mencapai tersebut adalah perencaan manajer dapat menangani masalah atau kegiatan yang telah digariskan dalam perencanaan PT. Alta Maritim Indoneia Medan. Dalam melaksanakan clearance yang perlu agar dapat dimengerti dan diikuti dengan baik, maka yang perlu diamati misalnya proses pengurusan clearance dilaksanakan oleh agen dengan instansi – instansi yang berwenang, seperti kantor Otoritas Pelabuhan, Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina lancarnya proses penanganan clearance berarti lancarnya masuk dan keluarnya kapal dari pelabuhan sesuai dengan rencana pelayaran. Sebaliknya terjadinya hambatan karena terkendalanya pengurus dokumen muatan, habisnya masa berlaku dokumen atau kurang harmonisnya komunikasi pendekatan antara agen dengan salah satu atau beberapa instansi yang berwewenang.Tidak lancarnya efisien proses pengurusan clearanceakan menimbulkan resiko antara lain meningkatnya biaya operasi kapal yang dipelabuhan dengan hilang nya hari layar kapal yang telah direncanakan dalam commintion days kapal.

Kata Kunci: *Crew Asing, Imigrasi,* dan PT.Eka Nusantara Cabang Belawan.

Abstract. Basically the role of the operational department in handling the arrival and departure of foreign ships cannot be separated from the boundaries and responsibilities of the shipping company because of the important operational role of the shipping company PT. Alta Maritim Indonesia Medan implements management functions and processes in daily activities. Where the implementation of the management function comes from the company's planning has a specific goal, where the goal is a challenge in achieving the goal, in achieving this is planning managers can handle problems or activities that have been outlined in the planning of PT. Alta Maritim Indonesia Medan. In carrying out the necessary clearances so that they can be understood and followed properly, it is necessary to observe for example the clearance process is carried out by agents with authorized agencies, such as the Port Authority, Customs and Excise offices, Immigration, Quarantine, the smooth handling of the clearance process means smooth entry. and the discharge of the ship from the port in accordance with the shipping plan. On the other hand, obstacles occur due to problems with cargo document management, expiration of document validity periods or lack of harmonious approach communication between agents and one or

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Journal of Maritime and Education
p-ISSN : 2656-0658
e-ISSN : 2656-0666

more authorized agencies. The non-efficient process of managing clearance will cause risks, among others, increasing operating costs of ships in port with the loss of sailing days. ships that have been planned in the ship's commission days.

Keywords: *Crew Foreign, Imigrasi,* PT.Eka Nusantara Cabang Belawan

PENDAHULUAN

Perusahaan pelayaran adalah suatu komponen yang mempunyai handling yang besar di dunia pelayaran untuk pengelolaan terhadap pelayanan kapal dan barang. Peranan dan fungsi bagian operasional perusahaan pelayaran haruslah menguntungkan, kualitas profesionalisme yang tinggi. Sebab kwalitas dalam melayani kapal dan membawa dampak terhadap perushaan pelayaran itu sendiri maupun pelabuhan tempatnya melakukan kegiatan.

Salah satu dampaknya terhadap perusahaan pelayaran PT. Alta Maritim Indonesia Cabang Medan Belawan bila pelayanan yang diberikan sebaik mungkin akan menjamin mereka untuk tetap mempercayai perusahaan yang ditunjuk oleh ship owner untuk menangani kapal dan muatannya. Akan tetapi jika pelayanan kapal dan peranan fungsi operasional perusahaan pelayaran tidak sesuai yang di harapkan oleh ship owner maka mereka tidak akan memakai jasa perusahaan tersebut dan akan mencari lagi perusahaan pelayaran yang lain untuk menangani kapal mereka.

Berdasarkan kenyataan di atas bahwa baik buruknya pelayanan yang diberikan perusahaan terhadap kapal tergantung dari pengelolaan perusahaan secara operasional. Melihat tata kerja atau peranan dan fungsi bagian operasional merupakan suatu dari perusahaaan yang memegang peranan penting dalam perusahaan pelayaran. Penulis merasa tertarik mencoba mendalami serta mempelajari sejauh mana nama peranan dan fungsi bagian operasional pada PT. Alta Maritim Indonesia Cabang Medan Belawan.

Dalam melaksanakan clearance yang perlu agar dapat dimengerti dan diikuti dengan baik, maka yang perlu diamati misalnya proses pengurusan clearance dilaksanakan oleh agen dengan instansi – instansi yang berwenang, seperti kantor Otoritas Pelabuhan, Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina lancarnya proses penanganan clearance berarti lancarnya masuk dan keluarnya kapal dari pelabuhan sesuai dengan rencana pelayaran. Sebaliknya terjadinya hambatan karena terkendalanya pengurus dokumen muatan, habisnya masa berlaku dokumen atau kurang harmonisnya komunikasi pendekatan antara agen dengan salah satu atau beberapa instansi yang berwewenang.

METODE PENELITIAN

Dalam menyusun makalah tentunya membutuhkan bahan – bahan dan fakta yang dapat mendukung penulisan sehingga dimengerti dan dipahami oleh pembaca. Dalam hal ini dibutuhkan beberapa kumpulan baik yang di ambil dari buku – buku maupun hasil pengamatan yang dilakukan ada beberapa metode yang dipergunakan dalam penyusunan sebuah makalah atau tulisan ilmiah antara lain:

1).Metode Penelitan Lapangan (Field Research)

Dalam metode ini penulis mengamati langsung bagaimana cara kerja perusahaan dalam melayani kedatangan kapal dan kerberangkatan kapal serta mengamati langsung bagaimana aktifitas kegiatan dipelabuhan baik pada saat kapal berada di labuh maupun pada saat kapal sandar dipelabuhan.

2). Metode Penelitian Kepustakaan (Library Research)

Dalam metode ini penulis memperoleh data dari buku – buku dan majalah tentang kepelabuhan serta dokumen yang telah dipelajari yang menjadi pedoman bagi penulis dalam menyusun makalah ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A.Sejarah Singkat Perusahaan

PT. Alta Maritim Indonesia Medan adalah perusahaan pelayaran yang berdiri sejak 03 Desember 1999 di Medan Belawan. PT. Alta Maritim Indonesia beralamat di JL.Raya Pelabuhan Gabion no 1C. PT. Alta Maritim Indonesia melayani jasa seperti: trip charter, time charter. PT. Alta Maritim Indonesia mendukung kapal dengan muatan container, Tug & Barge, LCT dan kapal Tanker.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan konsentrasi usaha dibidang jasa keagenan angkutan pelayaran, pengurusan Crew dan kelengkapan dokumen kapal.pengurusan dan hubungan relasi angkutan kapal serta kemampuan yang handal dalam pelayanan serta kesigapan dalam penyediaan dalam segala hal yang berkaitan dengan hubungan pelayaran modal perusahaan dalam melayani kebutuhan pengguna jasa.

B.Peranan Bagian Operasional Dalam Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Asing.

Pada dasarnya peranan bagian operasional dalam menangani kedatangan dan keberangkatan kapal asing tidak terlepas dari batas-batas dan tanggung jawab dari perusahaan pelayaran karena pentingnya peranan operasioanl pada perusahaan pelayaran PT. Alta Maritim Indoneia Medan menerapkan fungsi dan proses manajemen dalam kegiatan sehari-hari. Dimana penerapan fungsi manajemen tersebut berasal dari perencanaan perusahaan mempunyai tujuan tertentu, dimana tujuan merupakan suatu tantangan dalam mencapai tujuan, dalam mencapai tersebut adalah perencaan manajer dapat menangani masalah atau kegiatan yang telah digariskan dalam perencanaan PT. Alta Maritim Indoneia Medan.

Perencanaan sumber daya manusia merupakan salah satu fungsi dari manajemen sumber daya manusia yang mengorientasikan bagaimana menyusun langkah-langkah strategi dan menyiapkan sumber daya manusia atau karyawan dalam proses seleksi terdapat penyemputan bidang calon pekerja yang dibutuhkan dan akhirnya mengarah kepada penawaran pekerjaan satu orang atau sekelompok calon pekerja.

Pada hakikatnya perencanaan mengandung perbuatan melihat ke depan , memikirkan jauh sebelumnya dan menggambarkan lebih dahulu sebagai dasar untuk proses penyelenggaraan mencapai tujuan karena perencanaan adalah penentuan serangkaian kegiatan tindakan untuk mencapai suatu hasil yang diinginkan .

C.Jenis Dokumen dan Sertikat Yang Terkait Pada Pelayanan Kapal

Dalam pengurus dokumen yang ditangani oleh PT. Alta Maritim Indoneia Medan untuk prosedur pelayanan dokumen kapal adalah:

1).Sertifikat Kapal

Sertifikat kapal adalah syarat atau sistem managemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan operasional dengan aman serta legalitas yang akan berlayar dan mengerjakan sebuah proyek. Sertifikat kapal tersebut adalah salah satu persyaratan untuk pengurusan dokumen clearance, adapun jenis sertifikat untuk kapal local adalah:

a).Certificate Nationality/Surat Laut
b).Internatuonal Tonnage Certificate/Surat Ukur internasional
c).Minimum Safe Manning Document/Dokumen keselamatan pengawakan minimum.
d).Cargo Ship Safety Contruction Certificate/sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang
e).Cargo ship safety Contrukstion Equitment Certificate/sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang.
f).Cargo Ship Safety Radio Certificate/Sertifikat keselamatan radio kapal
g).Safety Management Certificate/Sertifikat management keselamatan
h).Internal oil Population Certificate/sertifikat nasional pencegahan pencemaran oleh minyak
i).Document of complicate/dokumen penyesuaian manajemen
j).Safety management certificate/sertifikat manjemen keselamatan
k)Document of classification for manchinery/sertifkat kalsifikasi mesin.

2).Certificate of classification for hull/sertifikat klasifikasi lambung
m).International load line certificate/sertifikat garis muat internasioanal
n)..Life raft/alat keselamatan
o).CO2 Certificate/Sertifikat CO2
p).Indonesian healt Book/ Buku Kesehatan Indonesia

3).Dokumen Crew
a).Ijazah Pelaut
b).Endorsment, Sertifikat Tanda Pengukuhan
c).Sertifikat Keahlian Pelaut
d).Buku Pelaut
e).Pasport

3).Dokumen Pendukung
a).Penunjukan keagenan

Dokumen ini dikeluarkan oleh principal yang akan di serahkan kepada perusahan pelayaran yang akan menangani semua kebutuhan kapal selama berada di pelabuhan yang di singgahinya.

b).Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)

Surat persetujuan bagi perusahaan angkutan laut nasional/penyelenggaraan kegiatan angkutan laut khusus untuk mengageni kapal-kapal asing yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menyinggahi pelabuhan-pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri.

4).Dokumen Barang

a).Manifest

Manifest dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang berisikan keterangan barang yang dimuat di kapal yang terperici mengenai:

1).Jenis barang
2).Jumlah barang
3).Nama pengirim

5).Nama penerima.

b).Bill Of Lading

Bill Of Lading dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan mempunyai fungsi sebagai berikut:

1).Bukti bahwa barang telah di muat di kapal
2).Dokumen hak milik dari pemilik barang
3).Dokumen jual/beli

D.Peranan Pelayanan Dokumen Kapal

1).Sebelum Kapal Tiba.

Sebelum kapal tiba, Prinsipal (pemilik kapal) mengadakan kontak atau komunikasi dengan pihak perusahaan atau agen yang di tunjuk, untuk pemberitahuan ini dilaksanakan 1-2 hari sebelum kapal tiba agar pihak perusahaan pelayaran dapat mempersiapkan segala sesuau yang di butuhkan. Prinsipal sebelum membuat Letter of Appoitment (surat persetujuan) yang di tunjuk kepada perusahaan pelayaran. Surat ini dibuat dengan maksud apabila kapal membutuhkan sesuatu maka kapal dapat meminta pada agen yang ditunjuk oleh prinsipal.

Ketika sudah terjadi persetujuan antara agen dan pihak owner maka agen akan meminta sebagian dokumen kapal diantaranya:

a.Surat Laut
b.Surat Ukur
c.Penjukan Keagenan
d.Ship Particular
e.Rencana Pola Trayek (RPT)
f. B/L atau Manifest

Dokumen diatas dapat di e-mailkan dengan tujuan untuk membuat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang akan diurus di Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

Setelah mengetahui kapal yang akan datang maka perusahaan pelayaran membuat rencana operasi kedatangan kapal yang diajukan pada Instansi-intansi yang terkait didalam lingkungan kerja Pelabuhan, antara lain:

1).Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
2).Vessel Trafic Services (VTS)
3).Karantina Kesehatan.

Pengurusan dokumen yang pertama dikalukan oleh pihak agen adalah pihak agen akan mengajukan Permohonan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang akan diserahkan kepada Kantor Syabandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) panjang sebagai pemberitahuan atas kapal yang akan tiba.

Persyaratan Permohonan Kedatangan Kapal (PKK) yaitu:

a).Formulir checklist persyaratan PKK
b).Permohonan PKK
c).Bill Of Lading (B/L)
d).Penunjukan Keagenan
e).Ship Particular
f).Rencana Pola Trayek (RPT)
g).Surat Ukur

2).Setelah Kapal Tiba

Setelah kapal tiba di wilayah pelabuhan yang di singgahi, maka kapal akan melakukan penurunan jangkat di wilayah Anchorage Area yang sudah ditentukan oleh agen. Sebelum agen memastikan dimana tempat dermaga yang akan digunakan, kapal akan tetap berada di Anchorage Area. Saat kapal masih berada di wilayah area labuh, agen akan pergi ke kapal menggunakan boat service guna mengambil dokumen kapal. Dan pada saat agen sudah berada di atas kapal, agen akan memimta ijin kepada kapten kapal untuk mengecek dan membawa dokumen kapal tersebut yang meliputi:

Selain mengambil dokumen kapal, agen juga mengambil dokumen Crew kapal (anak buah kapal) yaitu:

a.Sertifikat kapal
b.Buku kesehatan kapal
c.Ijazah crew
d.Buku pelaut

Setelah dokumen tersebut sudah dibawa oleh agen, maka dokumen tersebut akan serahkan ke kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan untuk di memorandum. Apabila ada sertifikat yang sudah habis masa berlakunya maka agen segera akan melaporkan ke owner untuk memberi tahukan bahwa sertifikat tersebut harus diperpanjang.

3).Pengurusan Clearence In

Saat proses clearence in agen akan mengurus berkas di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) diantaranya:

a).Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)

Laporan yang disampaikan oleh perusahan pelayaran kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar/muat).
Persyaratan permohonan LK3 Yaitu:
1).Formulir chacklist Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)
2).Permohonan Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)
3).Penunjukan Keagenan
4).Rencana Pola Trayek (RPT)

b).Memorandum dokumen kapal pengecekan dokumen kapal oleh petugas Kantor Syabandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Dimana di dalam memorandum tersebut disertakan:
1).Klasifikasi dokumen kapal tersebut
2).Jenis dokumen kapal tersebut
3).Tempat dimana diterbitkan dokumen tersebut, lengkap dengan masa diterbitkan dan masala berkakunya
4).Identitas kapal dan nama nahkoda serta perusahan agen yang mengageni.
5).Warta kapal.
6).Tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat
7).Nama pelabuhan asal dan pelabuhan berikutnya

c).Permohonan barang berbahaya berisikan izin memuat muatan barang berbahaya yang disetujui oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Persyratan permohonan barang berbahaya untuk batubara:
1).Formulir chacklist persyaratan ijin barang berbahaya
2).Permhonan ijin barang berbahaya
3).Bil Of Lading (B/L)
4). Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang sudah ditandatangani oleh petugas Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

d).Permohonan Olah Gerak , surat yang berisikan tenteng izin gerak kapal yang di setujui oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
Persyaratan permohonan olah gerak yaitu:
1).Formulir Chacklist persyaratan penerbitan surat persetujuan olah gerak kapal
2).Permohonan persetujuan kegiatan olah gerak
3).Polis asuransi
4).Rencana Pola Trayek (RPT)
5).Surat Penunjukan keagenan
6).Surat Persetujuan Kegiatan Bongkar Muat (SPKBM).

Setelah mengajukan permohonan tersebut yang sudah ditandatangan dan disetujui oleh pihak Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan, agen akan mengirimkan surat ijin gerak kapal, surat ijin barang berbahaya ke pada pihak PT. Alta Maritim Indonesia sebagai bukti jika kita sudah melaksanakan kegiatan persyaratan untuk kapal sandar.

Adapun dokumen yang akan dikirimkan oleh agen adalah:
a).Pemperitahuan Kedatangan Kapal (PKK)
b).Surat Laut
c).Surat Ukur
d).Ijin gerak kapal

Setelah sudah disetujui, oleh pihak PT. Alta Maritim Indonesia akan menerbitkan Uang Perkapalan (UPER) untuk pandu tunda yang akan digunakan di area pelabuhan PT. Alta Maritim Indonesia, biaya UPER tersebut biasanya ada perhitungan tersendiri antara pengelola pandu dan pihak agen kapal, setelah biaya tersebut sudah disepakatidan sudah melakukan pembayaran Uang Perkapalan (UPER) tersebut kapal pandu tunda siap untuk digerakkan.

e).Pembayaran labuh, rambu Vessel Trafic Services (VTS), Penerimaan Uang Perkapalan (PUP) barang berbahaya saat pengurusan surat seperti Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK), Permohonan Barang berbahaya agen akan sekaligus meminta nota untuk pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari Kantor Syabandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan Kantor Vessel Trafic Services (VTS).
1).Labuh dikenakan saat kapal melakukan penurunan jangkar di wilayah labuh perhitungan biaya yaitu jumlah GT dikalikan dengan 87 Rupiah (Lazimnya kapal dalam Negeri)
2).Rambu dikenakan saat kapal menggunakan peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efesieni bernavigasi kapal dan/atau lintas kapal perhitungannya yaitu jumlah GT dikalikan dengan 250 Rupiah (Lazimnya kapal dalam negeri)
3).Vessel Trafic Services (VTS) biaya telekomunikasi khusus untuk kepentingan diatas pelayaran yang merupakan setiap pemancar, mengirimkan dan penerimaan setiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam pelayaran. Biaya yang dikenakan digunakan di Vessel Trafic Services (VTS) yang mana untuk GT 1.000 sampai GT 3.000

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

biaya yang harus dibayar sebesar Rp. 125.000 (untuk kapal lokal)

4).Penerimaan Uang Perkapalan (PUP) Barang berbahaya biaya khusus untuk muatan barang berbahaya, contohnya: batubara. Perhitungan biayanya untuk batubara yaitu dikalikan 25 Rupiah (untuk muatan curah padat) dari volume atau muatan kapal tersebut, contoh: (Rp.25 x 10.000 M/T= Rp.250.000,00).

Setelah mendapatkan semua nota tersebut agen akan melakukan pembayaran semua nota tagihan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) melalui SIMPONI (Sistem Informasi PNBP Online) kemudian billing beserta bukti pembayaran jasa labuh, jasa Vessel Trafic Services (VTS), jasa rambu, dan jasa PUP barang berbahaya dari bank dan doserahkan kepada bendahara kantor Kesyabandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk menerbitkan kwitansi lunas.

4).Pengurusan Clearence Out

Semua kapal yang melaksanakan bongkar atau muat pihak dari PT. Alta Maritim Indonesia sebagai agen akan memonitoring kegiatan tersebut , agar dapat mengetahui waktu selesainya bongkar atau muat.

Berdasarkan pantauan dilapangan maka PT. Alta Maritim Indonesia akan melaksanakan proses keberangkatan kapal yaitu dengan mengajukan kepada:

a).Karantina Kesehatan

Pertama agen akan melakukan pengajuan permohonan surat persetujuan berlayar ke kantor kesehatan pelabuhan melalui sistem intormasi kesehatan pelabuhan (SIMKESPEL) dengan mengisi data kapal seperti Gross Tonage, pelabuhan sebelum dan pelabuhan selanjutnya, kemudian agen akan membayar jasa pemeriksaan kapal dimana biaya yang dikenakan pada kapal kapal local

Setelah pihak agen melaksanakan pendaftaran dan pembayaran tersebut pihak karantina melakukan pemeriksaan terhadap dokumen-dokumen dan kesehatan kapal yang apabila tidak ada menyimpang kapal akan diijinkan berlayar.

Adapun dokumen kelengkapan yang akan dibawa ke kantor kesehatan pada saat pengambilan surat persetujuan berlayar yang akan di tandatangani oleh petugas tersebut adalah: Laporan kedatangan Keberangkatan, Billing pembayaran yang di lakukan dari Sistem Informasi PNBP online (SIMPONI).

b).Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Selanjutnya agen akan mengrus berkas-berkas di syabandar guna melaksanakan proses clearence out. adapun yang diajukan oleh agen yaitu:

1). Permohonan Surat Persetujuan Berlayar

Surat persetujuan berlayar yang akan dikeluarkan oleh Syahbandar adalah surat yang paling penting untuk kapal bias keluar dari daerah pelabuhan dan dan memasuki daerah pelabuhan berikutnya.

Syarat untuk permohonan surat persetujuan berlayar adalah:

a).Formulir Chacklist Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

b).Permohonan Surat Persetujuan Berlayar

c).Bukti data Memorandum Dokumen kapal

d).Last port clearence

e).Crew list

f).Manifest

g).Laporan Kedatangan dan Keberangkatan kalapal (LK3)

h).Bukti foto copy kwitansi lunas (Labuh, Rambu, VTS dan PUP Barang berbahaya)

2).Permohonan crew list

crew list awak kapal, permohonan crew list buat oleh agen kapal dan diajukan ke kantor syabandar dan otaritas pelabuhan guna untuk meminta persetujuan bahwa data nama-nama yang tertera di crew list tersebut berada di atas kapal.

Syarat-syarat untuk membuat permohonan crewlist adalah:

a)..Formulir chacklist pengesahan crew kapal

b)..Permohonan pengesahan crew kapal

c).Crewlist

Setelah mengajukan permohonan tersebut, agen akan membawa dokumen kapal, lamiran lainnya seperti: Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3), Olah Gerak Kapal, Ijin Barang Berbahaya, kwitansi lunas PNBP serta membawa buku kesehatan kapal yang sudah mendapatkan ijin berlayar oleh kesehatan pelabuhan ke kantor syahbandar di seksi penjagaan dan keselamatan. Setelah semua persyaratan terpenuhi petugas syahbandar akan memprosesnya sesuai antrian oleh agen lain.

Setelah agen selesai melakukan clearance Out kemudian pihak agen pelayaran akan membawa dokumen kapal ke kantor untuk melakukan pemeriksaan, setelah di periksa dan tidak ada kekurangan dan kesalahan dalam mengetikan Surat Persetujuan Berlayar kemudian dokumen tersebut baru ke atas kapal menemui Nahkoda dan menyerahkan dokumen yang di ambil oleh agen dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapal setelah berada di area labuh untuk melakukan clearance in dan clearance Out pada kapal dan biasanya Nahkoda selalu memeriksa kembali dokumen yang telah terima dari agen kapal untuk memastikan tidak ada kehilangan dan kerusakan pada dokumen kapal tersebut.

E.Kendala Yang Dihadapi Pada Saat Penanganan Pelayanan Dokumen Kapal

Dalam masalah kegiatan Prosedur Pelayanan Dokumen Kapal Oleh PT. Alta Maritim Indonesia masih sering ditemui kendala. Dalam kendala ini yang sering terjadi dalam prosedur penyandaran kapal oleh PT. Alta Maritim Indonesia adalah sebagai berikut:

1).Saat pengurusan dokumen clearance terkadang agen sering memeriksa dokumen kapal ditemukan adanya sertifikat yang habis masa berlakunya. Maka agen harus memperpanjang dokumen tersebut terlebih dahulu. Perpanjangan dokumen tersebut memakan waktu sehingga memperlambat proses pengurusan dokumen kapal.

2).Terlambatnya biaya untuk perpanjangan sertifikat-sertifikat kapal dari pemilik kapal sehingga kapal tidak diboleh sandar dan clearance out tidak dapat dilaksanakan karena sertifat yang mati belum di perpanjang masa berlakunya

F.Instansi-Intansi Yang Terkait Dalam Pelayanan Dokumen Kapal

1).Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Syahbandar adalah instansi yang melaksanakan port clearance, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban Bandar dan pengawas keselamatan pelayaran kapal- kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

2).Kantor Kesehatan Pelabuhan

Kantor kesehatan pelabuhan di bentuk sebagai unit pelaksana teknis departemen kesehatan yang berperan sangat penting dan stategis dalam melakasakan fungsi cegah dan tanggal penyakit karantina dan penyakit menular potensi wadah, meminalisasi resiko yang timbul dengan melaksanakan kegiatan ke karantina , kantor ksehatan pelabuhan adalah bagian dari kantor kesehatan yang bertugas melayani dan bertaggung jawab atas kesehatan kapal dan crew kapal, selain itu juga bertugas memeriksa kesehatan kapal dan crew kapal pada saat tiba dan berangkat ke pelabuhan selanjutnya.

3).Vessel Trafic Services (VTS)

Sistem monitoring lalu lintas pelayaran yang diterapkan oleh pelabuhan atau suatu menejemen armada perkapalan. Prinsipnya yang digunakan sama seperti sistem yang dipakai oleh Air Trafic Control (ATC) pada dunia penerbangan. Biasanya secara sederhana VTS menggunakan radar, Closed Circuit Television (CCTV), Frekuensi radia VHF, dan automatic Indentification System (AIS) untuk mengetahui cuaca didalam suatu daerah pelayaran tertentu dan terbatas.

e).Bea dan Cukai

Dalam melakukan pemeriksaan, pihak bea dan cukai harus menerimah laporan dari pihak agen supaya mendapatkan pelayanan seperti : Petugas Bea dan Cukai akan memeriksa dokumen - dokumen yaitu :

1). Crew List

2).Last port (Voyage Memo) pelabuhan yang terakhir disinggahi

3).Ship store (Daftar Perlengkapan Kapal)

4).Bonded Store (Daftar perbekalan kapal)

f.Imigrasi.

Dalam hal ini pihak Imigrasi juga mendapatkan laporan dari agen bila akan kedatangan kapal seperti.

1).Pemeriksaan Pasport

2).Pemeriksaan crew list, daftar awak kapal

KESIMPULAN

Peranan bagian operasional dalam menangani kedatangan dan keberangkatan kapal asing PT. Alta Maritim Indonesia Cabang Medan Belawan sudah efektif tetapi kurang efisien.

DAFTAR PUSTAKA

Bambang Triadmodjo, Jenis Kapal Dan Muatannya, Jakarta : Gramedia Pustaka, 2015.

Edy Hidayat, Manajemen Perusahaan Pelayaran. Jakarta: Rajawali Pers, 2015.

Engkos Kosasih, Keagenan, Jakarta : Gramedia Pustaka, 2015.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (Edisi Lux), Widya Karya, Semarang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Moenir, Kegiatan Pelayanan, Jakarta : Rajawali Pers, 2015.
Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERCEPATAN PEMBANGUNAN PERTAHANAN DALAM UPAYA MEWUJUDKAN NEGARA MARITIM INDONESIA YANG KUAT: SUATU TINJAUAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

ACCELERATION OF DEFENSE DEVELOPMENT TO BUILD A STRONG MARITIME COUNTRY OF INDONESIA: AN OVERVIEW OF LAWS AND REGULATIONS

Sugeng Berantas[1]

Ditajenad
(sugeng_berantas@yahoo.com)

Abstrak – Percepatan pembangunan pertahanan, sebagaimana pembangunan nasional lainya yang cakupannya banyak. Diantaranya, menyoal peningkatan profesionalisme Tentara Nasional Indonesia (TNI), komponen cadangan (komcad), dan komponen pendukung (komduk) pertahanan diarahkan pada upaya terusmenerus untuk mewujudkan kemampuan pertahanan yang melampaui kekuatan pertahanan minimal. Kemampuan pertahanan tersebut, terus ditingkatkan agar memiliki efek penggetar yang disegani untuk mendukung posisi tawar dalam ajang diplomasi (Undang Undang-UU 17/2007-UU 37/1999). Namun, ketika memasuki tahapan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2015 atau pada jabaran lanjutan tahapan ke 3 dengan acuan Peraturan Presiden (Perpres) 2/2015. Peningkatan kemampuan pertahanan dengan dukungan kelengkapan komponen pertahanan lainnya. Misalnya, komponen cadangan (komcad) dan komponen pendukung (komduk) yang strategis untuk mendukung TNI sebagai komponen utama (komput) seharusnya dipercepat/diregulasi perwujudannya. Justru, seakan terkunci. Jika tidak tertunda, akibat menguatnya orientasi perubahan pembangunan menjadi Negara maritime yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional dengan berbagai variasi misi pendukungnya.

Analogi ideologis Pancasila, dengan Tri Sakti, Nawa Cita, dan mengambil dukungan makna misi RPJPN atau peraturan perundang-undangan yang terkait ciri khas nusantara/kelautan/kepulauan/ maritim. Dimunculkan dan dijadikan acuan dasar dalam penerapan semua pembangunan nasional. Tanpa mengabaikan, kepemimpinan, tuntutan nasional, dan mengatasi ancaman/tantangan global akibat dimungkinkannya masalah: (i) infrastruktur yang terbatas; (ii) penguatan infrastruktur yang lambat; (iii) beberapa peraturan perundang undangan yang tumpang tindih dan kontradiktif; (iv) penerapan dan penggunaan teknologi yang terbatas; (v) kemampuan untuk membiayai pembangunan terbatas. Oleh karena itu, mengurangi resiko dan mencari solusi dalam suksesnya pembangunan pertahanan yang cakupannya banyak dengan memperhatikan konteks pandangan bangsa Indonesia tentang perang dan damai (Penjelasan UU 3/2002) menjadi bagian wajib. Khususnya, dalam kerangka memposisikan kebijakan dan strategi jika menuju keadaan bahaya bereskalasi tinggi (perang). Apalagi, dalam penerapan kebijakan dan keputusan politik yang dituangkan dalam lembaran/berita negara (peraturan perundang-

[1] Kol Caj Sugeng Berantas, adalah lulusan S2 Pengkajian Ketahanan Nasional UI, staf khusus Dirajenad, dan dosen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

undangan) mengenai penguatan sektor pertahanan. Masih mefokuskan, diantaranya TNI yang profesional tanpa memaknai pentingnya dukungan nyata berbagai manfaat strategis dari peran, fungsi, dan tugas SDM pertahanan yang berupa komponen cadangan (komcad) dan komponen pendukung (komduk). Lalu, dalam kerangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia mengutamakan badan keamanan laut (Bakamla) sebagai bagian unsur utama (lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan).

Kata Kunci: sumber daya manusia (SDM) pertahanan, visi negara maritim, pembangunan pertahanan negara

Abstract *– Acceleration of defense development, as well as other national development, whose scope is much. Among them, questioning increased professionalism of the Indonesian National Army (TNI), reserve components (komcad), and support components (komduk) of defense is directed at the continuous efforts to realize the defense capabilities that go beyond minimal defense force. The defense capability, to be increased in order to have a deterrent effect respected to support the bargaining power in the event of diplomasi (Law-UU 17/2007-UU 37/1999). However, when entering the stage of the National Medium Term Development Plan (RPJMN) 2015-2019 or at an advanced stage of elaboration of three with reference to Perpres 2/2015. Increased defense capabilities with support fittings other defense components. For example, komcad and komduk strategic to support the military (TNI) as the main component (komput) should be accelerated/deregulated its menifestations. Precisely, as if locked. If not delayed, due to the strengthening of the orientation of the construction changes into maritime country independent, strong, and based on national interests with a variety of mission support.*

Analogy ideological Pancasila, with Tri Sakti, Nawa Cita, and take support mission RPJPN meaning or legislation related characteristic archipelago/marine/island/maritime. Raised and used as a basic reference in the implementation of all national development. Without neglecting, leadership, national demands, and address the threat/global challenges possibility of problems due to : (i) the limited infrastructure; (ii) strengthening of infrastructure is slow; (iii) some legislations are overlapping and contradictory; (iv) the application and use of limited technology; (v) the limited ability to finance development. Therefore, reducing the risk and seek solutions in the successful construction of defense, whose scope is much to consider the context of the Indonesian nation views on war and peace (explanation of law 3/2002) be came a mandatory part. In particular, within the framework of the policy position and strategies towards danger escalate if high (war). Moreover, in the implementation of the policy and political decisions as outlined in the sheet/new country (legislation) on strengthening the defense sector. They are focus, including professional military without real meaning of the importance of the support of a wide range of strategic benefits from the role, fungctions, and duties of the Defense of Human resources in the form of komcad and komduk. Then, within the framefork of law enforcement in the territorial waters and jurisdiction, especialy in carrying out security and safety patrols in the territorial waters and the territorial jurisdiction of Indonesia prioritize maritime security agency (Bakamla) as part of the main element (government agencies outside the field of defense).

Keywords*: human resources defense, vision of maritime country, the development of national defense*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Percepatan pembangunan pertahanan, dalam konteks tertib sipil atau damai dengan intensitas konflik relatif rendah menuju kejayaan NKRI yang disebut negara kepulauan berciri nusantara (UUD Negara RI-UUD tahun 1945, ps 25 A). Jabarannya dalam RPJMN 2015-2019 tahap ke-3 dipopulerkan menjadinegara maritim[2]. Meskipun, cakupannya banyak. Tidak sekedar menyoal prioritas komponen pertahanan negara (Hanneg) yang disebut TNI sebagai komponen utama (komput) dengan didukung oleh komponen cadangan (komcad) dan komponen pendukung (komduk) saja. Namun, yang mengemuka termasuk adanya peran, fungsi, dan tugas lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama yang sesuai eskalasi ancaman didukung oleh unsur lain sebagai kekuatan bangsa. Tentunya, tetap menjadi komitmen padaorientasi kesetiaan pandangan bangsa Indonesia tentang paham perang dan damai berikut berbagai kepentingannya.

Pada saat yang bersamaan, tanpa mengabaikan pentingnya koordinasi dan sinergitas yang menjadi keharusan diantara komponen pertahanan dan unsur utama yang bersifat simetris dan/atau asimetris akibat resiko adanya ancaman. Khususnya, ancaman nonmiliter dengan keterlibatan unsur utama yang didukung oleh unsur-unsur lain dari kekuatan bangsa. Dinamika kenegaraan terus berjalan. Diisi dengan kesinambungan pembangunan nasional (UU 17/2007-pengganti Garis-Garis Besar Haluan Negara-GBHN) yang mantap dan visioner. Pembangunan nasional tersebut, karena dituangkan dalam UU. Memberikan arah sekaligus menjadi acuan bagi seluruh komponen bangsa. Termasuk penyelenggara/pengelola negara, suprastruktur, infrastruktur, pemerintah, masyarakat, dunia usaha, dan/atau sumber daya manusia (SDM) pertahanan di dalam mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional.

[2] Cermati Perpres 2/2015 tentang RPJMN 2015-2019 tanggal 8 Januari 2015, mengingatnya berurutan UU 17/2003; UU 25/2004; dan UU 17/2007. Sementara itu, UU 32/2014 tentang kelautan,pasal 20, 22 D (1), 25A, 33 (3) UUD 1945.Dengan kata lain, menjadi kesinambungan menyoal negara kepulauan bercirikan nusantara (pasal 25 A UUD Negara RI tahun 1945; Keppres 126/2001 tentang hari nusantara), Kelautan (UU 32/2014), dan maritime (Perpres 2/2015). Apalagi, sebelumnya ada UU 17/2008 tentang pelayaran yang mengingatkan pentingnya *sea and coast guard* (lembaga penjaga laut dan pantai) dihadapkan kekinian dengan adanya badan keamanan laut (Bakamla/UU 32/2014) sebagai pengganti badan koordinasi keamanan laut (Bakorkamla/Perpres 81/2005). Lalu, nantinya sebutan apalagi yang cocok agar tidak terdengar lagi seperti dulu. Kita mempunyai Sriwijaya dan Majaphit. Tetapi, bekasnya kurang terpelihara.Apakah nantinya, konteks kesejarahan terulang bahwa kita pernah punya NKRI.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam popularitasnya, UU tersebut diantaranya termuat visi "Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional-RPJPN 2005-2025)". Jabaran visi lima tahunan tahapan ke-3 "terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong" (Perpres 2/2015). Dulunya, sebagai pembanding pada tahapan ke-2 "terwujudnya Indonesia yang sejahtera, demokratis, dan berkeadilan (Perpres 5/2010)".

Tataran kenegaraan dalam pembangunan nasional, memang begitulah pengaturannya. Tidak kecuali di bidang Hankam-Hanneg. UU tersebut, diarahkan dalam bagian misi pembangunannya (UU 17/2007) untuk "mewujudkan Indonesia aman, damai, dan bersatu."[3] Jabaran terkaitnya, "terwujudnya Hanneg yang tangguh (Kepmenhan : 268/2009)" dan "terwujudnya TNI sebagai Komponen Utama Hanneg yang tangguh (Perpang TNI : 11/2010). Dengan kata lain, adanya prioritas pembangunan Hanneg yang tidak pernah diabaikan untuk: (i) peningkatan kekuatan, kemampuan, gelar atau postur Hanneg yang diarahkan untuk meningkatkan profesionalisme TNI. Profesionalisme TNI yang terdiri atas TNI Angkatan Darat/AD, TNI Angkatan Laut/AL, dan TNI Angkatan Udara (AU) yang melaksanakan tugasnya secara matra atau gabungan dibawah pimpinan Panglima (UU 34/2004, ps 4); (ii) memodernisasi peralatan/alutsista Hanneg (Keppres 41-42/2010; UU 16/2012) dan mereposisi peran TNI dalam kehidupan sosial politik; (iii) mengembangkan secara bertahap dukungan pertahanan serta meningkatkan kesejahteraan prajurit.

Tanpa melepas adanya sistem pertahanan negara yang akan diselenggarakan, dikelola, dibina, dan aktivitas sejenisnya sebagaimana amanah peraturan perundang-undangan yang telah ada. Perpres 2/2015, sebagai jabaran kewajiban UU 17/2007 bagi presiden dan wakil presiden terpilih hasil mekanisme Pemilihan Umum (Pemilu) dalam penguatan sektor pertahanan terus disesuaikan dan dibarukan. Namun, apapun resikonya. Sebagai produk kebijakan dan keputusan politik Negara harus menjadi bagian acuan dan arah yang mendasar. Penekanan berulang, TNI yang diprioritaskan dalam pembangunan pertahanan dengan dukungan peningkatan anggaran 1,5 persen dari PDB.

[3] Orientasi kelautan/maritim muncul akibat dimungkinkannya UU 32/2014 tentang kelautan dan perwujudan penjabaran UUD Negara RI tahun 1945 pasal 25 A serta alasan nyata strategis lainnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tidak hanya memenuhi *Minimum Essential Force* (MEF)[4], tetapi juga untuk membangun TNI sebagai kekuatan maritim regional yang disegani dikawasan Asia Timur. Dalam hal ini, visinya (Perpres 2/2015) yang dijabarkan melalui 7 misinya. Diantaranya, yang paling mengemuka adalah poin ke-6, yakni "mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Meskipun, salah satu bagian misi penting ini jika dicermati, hampir sama maknanya dengan yang tertuang pada UU 32/2014 tentang Kelautan, pasal 13 yang diinisiasi oleh Dewan Perwakilan rakyat/DPR (UUD Tahun 1945, pasal 20-UU 12/2011). Isinya, menyoal pembangunan kelautan sebagai bagian dari pembangunan nasional untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Namun, penerapan dan implikasi tetap mendukung dan memperkuat adanya eksistensi peraturan perundang undangan satu dengan lainnya.

Dengan keterkaitan UU itu,tidak berlebihan dalam Perpres tahapan ke 3 dikemukakan pentingnya menyoal negara maritim yang punya berbagai sasaran. Lalu, menggelorakan penerapan geloof[5] terhadap visi maritim dan kelautan yang esensinya : (i) memperkuat jati diri sebagai negara maritim; (ii) pemberantasan tindak perikanan liar; (iii) membangun konektivitas maritim; (iv) pembangunan ekonomi maritim dan kelautan. Pada gilirannya, dimunculkannya suatu antisipasi dan penindakan dalam penerapan UU 32/2014 pasal 59 yang menyatakan bahwa dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia dibutuhkan/

[4] Alur kepentingannya terfokus pada pertahanan militer dengan memperhatikan ancaman/konflik actual, *MEF* (bagian setengahnya Postur), industri pertahanan yang mendukung Alutsista, dan pemeran tiga pilar pelaku Iptek. Dalam konteks fungsi pemerintahan di bidang pertahanan, misalnya Kemhan.TNI yang merupakan pertahanan militer, jika terkait dalam penugasan ke Kemhan (UU 34/2004, pasal 47) atau keadaan bahaya (darurat militer dan perang) dapat memainkan peran, fungsi dan tugas yang sifatnya asimetris terhadap pelaku tiga pilar Iptek. Oleh karena itu, TNI bisa saja suatu saat bersifat simetris. Saat lain, bersifat asimetris dalam konteks di bidang pertahanan. Belum lagi, kalau mau memperhatikan analogi Perpres 179 tahun 1965 terkait untuk melaksanakan tugas-tugas khusus dapat dibentuk staf khusus, sesuai dengan kebutuhan yang dapat disusun dari tenaga-tenaga ahli dari Kementerian/Lembaga lainnya. Semua itu, disinergikan sesuai Perpres 2/2015 terkait nawa cita, visi dan misi sebagai acuan.

[5] Lihat, Dahlan R, dkk, *Bung Karno-Wacana Konstitusi dan Demokrasi*, (Jakarta: PT Grasindo, 2001), hlm.150. Dalam konteks kekiniannya, di era reformasi sudah seharusnya dengan *geloof* atau pikiran, sikap, tatalaku yang menggelora sehingga dapat dijadikan suatu obsesi yang mendorong makna gotong royong. Adanya berbagai amanah yang ada dalam UU terkait prioritas visi reformasi di bidang pertahanan sudah sepantasnya diterbitkan. Misalnya, dalam konteks UU 3/2002 pasal 8 dan 9 atau UU 34/ 2004 pasal 24 dan 60.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikedepankan badan keamanan laut (Bakamla). Suatu badan yang akan mengganti Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla-Perpres 81/2005)[6] dan merupakan lembaga pemerintah nonkementerian. Kedudukannya langsung di bawah presiden melalui menteri yang mengkoordinasikannya.

Di saat yang bersamaan, pembangunan pertahanan masih saja mengemuka untukmemodernisasi peralatan Hanneg yang sesuai kebutuhan MEF. Prioritas alutsista TNI, diarahkan pada kebutuhan yang bersifat mendesak untuk mengatasi ancaman dengan tetap mempertimbangkan kepentingan untuk kemampuan berperang dan tujuan penangkalan. Selain itu, mampu menangani ancaman ragam ilegal, perbatasan wilayah negara dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan serta tanggap darurat bencana alam/non alam/sosial (tanggap darurat-status keadaan konflik-UU 24/2007-7/2012) dan operasi kemanusiaan lainnya (Perpres 41/2010).

Dengan demikian, adanya penyelesaian tidak hanya bertumpu pada kementerian/lembaga/badan yang menangani pertahanan saja. Melainkan menjadi tanggung jawab seluruh instansi terkait. Dengan kata lain, suksesnya pembangunan nasional, termasuk diantaranya pembangunan Hanneg sangat ditentukan adanya : (i) komitmen dan kepemimpinan nasional yang kuat dan demokratis; (ii) konsistensi kebijaksanaan pemerintah; (iii) keberpihakan pada rakyat; (iv) peran serta masyarakat dan dunia usaha secara aktif; (v) sistem demokratis pemerintah yang kuat, transparan, akuntabel, cepat, dan efisien.

Terbitnya berbagai peraturan perundang-undangan (UU 12/2011) yang sifatnya simetris. Hendaknya, tetap dijadikan semacam model analogi adanya suatu perubahan dan penyesuaian. Sebagaimana memaknai komitmen kepemimpinan nasional tentang pentingnya empat pilar landasan negara dan paradigma nasional. Selain itu, kebutuhan akan konsistensi kebijakan dari amanah UU 3/2002 serta peraturan perundang-undangan lainnya. Terlebih dengan adanya komitmen mendasar lima tahunan perwujudan RPJMN yang simetris dengan pembangunan dibidang pertahanan. Meskipun, kebijakannya pernah menyentuh pertahanan integratif dan keharusan adanya instansi

[6] Kaitkan dengan UU 17/2008 tentang Pelayaran yang menyebut pentingnya *Sea and Coast Guard* atau Lembaga Penjaga Laut dan Pantai berikut berbagai Kementerian/Lembaga terkait kemaritiman dengan berbagai persoalannya di bidang kemaritiman yang terbarukan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

vertikal (UU 39/2008-Perpres 47/2009-91/2011) yang penerapannya belum sepenuhnya sempurna[7]. Koordinasi dan integrasi/sinergi antara pertahanan militer dengan pertahanan nirmiliter guna mendorong berbagai percepatan regulasiperaturan perundang-undangan layak terus diupayakan. Apalagi dengan dukungan visi Indonesia Maritim, yakni "mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai negara maritim yang disegani di dunia".

Oleh karena itu, prioritas pembangunan pertahanan yang ditujukan mulanya (Perpres 7/2005) pada profesionalsme TNI. Berikutnya, dengan komponen Hanneg lainnya (komcad dan komduk) dan unsur-unsur di luar komponen Hanneg. Dukungan dan perkuatan terhadap pertahanan militer, termasuk TNI sebagai komput masih perlu dicermati lagi dengan sangat serius. Mengingat pemaknaan terdalam dari pasal 7 UU 3/2002 menyoal intinya sishanneg yang diselenggarakan oleh pemerintah dan dipersiapkan secara dini. Sesungguhnya sudah dianggap final dalam suksesnya visi reformasi. Meskipun, kesinambungan Perpres 2/2015 agak berbeda ketika harus mengorientasikan pentingnya makna visi negara maritimdalam pembangunan nasional yang kurangmenerapkan kemungkinan terjadinya ancaman dan/atau keadaan bahaya. Pada akhirnya dilakukan pertahanan integratif akibat upaya-upaya pertahanan nirmiliter tidak membawa hasil sehingga terpaksa dikedepankan pertahanan militer dengan strategi total perang berlarut didaratan.

Mentransformasi Komponen Hanneg dan Unsur Utama

Dalam UU 3/2002, UU 34/2004, dan UU terkait lainnya menyebutkan Komput adalah TNI yang siap digunakan untuk melaksanakan tugas-tugas pertahanan. Penekanannya : (i) memiliki jati diri TNI; (ii) solidalitas; (iii) memiliki kekuatan yang cukup dan mampu menghadapi ancaman. Baik yang bersifat faktual maupun potensial serta berdaya tangkal tinggi; (iv) menjadi kebanggaan bangsa Indonesia. Pemahaman TNI ini, diartikan juga sebagai prajurit. Anggota TNI bisa saja disebut sebagai prajurit. Pada saat yang

[7] Instansi vertikal dibidang pertahanan ini sangat penting, sebagai konsekuensi dihapusnya Dwi Fungsi ABRI dan Kodam yang ditetapkan sebagai penyelenggara tugas dan fungsi (PTF) Dephankam di daerah (Kep menhankam Kep/012/VII/1988). Munculnya kantor pertahanan di daerah sebagai bagian penggantinya. Tidak akan menuju optimalisasi, manakala masih berupa embrio yang seharusnya diperankan sebagai fungsi pemerintahan di bidang pertahanan atau dulunya diistilahkan dalam konteks pembinaan teritorial (Binter).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bersamaan, menurut pandangan bangsa Indonesia tentang perang dan damai, analisanya sebagai berikut: (i) dalam perang ada operasi militer/OM-operasi militer untuk perang/OMP, aktor utama yang terlibat adalah TNI/komput-komcad-komduk; (ii) dalam damai ada OM-operasi militer selain perang/OMSP/tugas pokok dan bukan/Non OM/Non OMSP/tugas bukan pokok, status keadaan: darurat militer, darurat sipil, tertib sipil/ keadaan biasa/tanggap darurat-status keadaan konflik, aktor utama yang terlibat Polri-TNI/komput/unsur utama/unsur lain sebagai kekuatan bangsa[8].

Sementara itu, TNI dalam konteks sebagai prajuritdibedakan menjadi prajurit sukarela dan prajurit wajib (UU 34/2004-PP 39/2010). Dalam hal ini, prajurit sukarela dimaksudkan sebagai warga negara yang atas kemauan sendiri mengabdikan diri dalam dinas keprajuritan. Prajurit wajib[9] yang belum ada UU-nya diartikan sebagai warga negara yang mengabdikan diri dalam dinas keprajuritan karena diwajibkan berdasarkan peraturan perundang-undangan. Menyoal kekuatan TNI atau anggap saja komput dan sebaliknya yang bersifat simetris. Berarti juga menyoal TNI, prajurit (sukarela dan/atau wajib). Sesungguhnya, tidak lepas menyoal peningkatan subyekkualitas/profesional sumber daya manusia (SDM) bagian dari sumber daya nasional (SDN).

Analogi dari TNI sebagai komput, bagian dari pertahanan militer, tidak lepas dari peran (anggota) komcad dan komduk sebagai aktor/subyek. Komcad diartikan sebagai SDM yang telah disiapkan untuk dikerahkan melalui mobilisasi guna memperbesar dan memperkuat kekuatan dan kemampuan komput. Menyoal komcad, bisa saja dianalogikan diantaranya sebagai anggota komcad atau sebagai padanannya komput. Artinya, tanpa mengabaikan maknanya dalam konteks SDM. Memaknai komcad seperti halnya memaknai komput dalam lingkup peningkatan/profesionalisme SDM dimaksud sebagaimana UU yang diberlakukan. Demikian halnya, komduk yang dalam UU diartikan sebagai SDN yang dapat digunakan untuk meningkatkan kemampuan komput dan komcad. Namun, keduanya dalam konteks sistem Hanneg sama-sama untuk mendukung TNI sebagai komput dalam menghadapi ancaman militer/perang-bersenjata.

[8] Terkait dengan itu, baca "Analisis Konflik" dalam *Jurnal Pertahanan*, Agustus 2014, Volume 4, Nomor 2, hlm.175; *Majalah Satria*, Badiklat, Vol. 10, No. 2, April Juni 2014, hlm. 191.

[9] Meskipun prajurit wajib diamanahkan dalam UU untuk dibuatkan UU. Namun, sampai saat ini atau sejak tahun 2002 masih saja belum tuntas. Padahal, menurut artinya dalam UU.Prajurit wajib itu sangat strategis manakala prajurit sukarela kurang memperhatikan kepentingan nasional dan kepemimpinan nasional belum mengalami menjadi prajurit sebagaimana yang dimaknai dalam peraturan perundang-undangan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Peran, fungsi, dan tugas terkait komput ini, karena sistem dan pembangunan pertahanan negara mengharuskan disiapkan secara dini dengan berbagai penyelenggaraannya. Menjadikan anggota komcad sangat penting dan sifatnya menjadi simetris dengan TNI ketika harus mengadapi ancaman militer (perang). Begitupun analoginya sebagai komduk. Masalahnya, bagaimana peraturan perundang-undangan seperti adanya UU dan berbagai peraturan jabarannya atau pendukungnya komcad dan komduk yang diamanatkan. Diantaranya dalam kebijakan dan strategi pengerahan serta mobilisasi harus mendukung dan memperkuat. Inilah yang harus menjadi etika politik dan pemerintahan dari penyelenggara negara (Setneg, 1989-UU 28/199, UU 20/2001, 30/2002)[10] maupun kesungguhan komitmen, konsistensi, militansi, dan kecerdasan dari otoritas politik atau supremasi sipil-kepemimpinan nasional dan perwujudan bersama para elit politik. Utamanya, yang digulirkan dengan kuatnya berdasarkan semangat reformasi oleh seluruh komponen pertahanan.

Mengingat sulitnya membentuk komcadduk walaupun UU telah mengamanatkan. Namun, dapat dirinci siapakah sesungguhnya yang dapat diprioritaskan sebagai anggota komcadduk. Kisarannya, diantaranyatidak jauh dari: (i) unsur dari lembaga (lembaga eksekutif, lembaga legislatif, lembaga yudikatif); (ii) Badan lain yang fungsi dan tugas pokoknya berkaitan dengan penyelenggaraan negara yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari APBN/APBD, seperti: Komisi Yudisial-UU 22/2004, Dewan Pendidikan-UU 20/2003, Komite Nasional Keselamatan Transportasi-UU 41/1999, Badan Nasional Penanggulangan Bencana-UU 24/2007, Lembaga Perlindungan Saksi dan Korban-UU 13/2006, Lembaga Pendidikan Negeri, Badan Hukum Milik Negara UI-PP 152/2000, Bentuk Lain-Pusat pelaporan dan Analisis Transaksi Keuangan-UU 25/2003; (iii) Organisasi non pemerintah sesuai dengan UU keterbukaan informasi publik, seperti: NU-Muhammadiyah; (iv) Partai Politik di Tingkat Nasional dan Daerah, seperti : Demokrat-PDI-P; (v) Badan Usaha Milik Negara, seperti: dok dan perkapalan Surabaya-Garuda Indonesia. Dengan kata lain, butir (i) disebut lembaga dan butir (ii sampai v) disebut plus sehingga butir i sampai v bisa disebut sebagai lembaga plus (UU 14/2008).

[10] *Risalah sidang BPUPKI dan PPKI*, (Jakarta: Segneg, 1998),hlm. iii-iiv, terkait empat amanah pendiri negara yang menghendaki agar UUD 1945 yang mereka hasilkan dipahami dalam konteks filsafati, konteks kesejarahan, konteks moral/etika politik dan etika pemerintahan, dan dinamika kenegaraan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Oleh karena itu, sesuai uraian yang ada agar visi-visi nasional berikut visi tataran hirarki bawahnya. Termasuk visi K/L, Kemhan, TNI dalam mengorientasikan ke negara maritim maupun adanya istilah yang dipahami memelihara kondisi damai, dengan membangun kemampuan pertahanan yang tangguh dan berdaya tangkal tinggi.[11] Hal ini bisa terwujud sebagai cerminan kesadaran dari warga negara dalam upaya bela negara dan/atau percepatan pembangunan Hanneg. Peran, fungsi, dan tugas lembaga sangat diharapkan secara optimal untuk saling berkoordinasi dan bersinergi.

Adanya RPJMN 2015-2019 tahapan ke-3 atau Perpres 2/2015, menjadikan semua komponen hanneg dan unsur utamayang telah terurai. Sudah sepantasnya, mentransformasi diri dalam berbagai kegiatan pokoknya ke dalam visi "terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berdasarkan gotong royong". Lalu, sesuai misinya "mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional". Terkait dengan itu, adanya prioritas sumber daya manusia (SDM) pertahanan. Khususnya, yang terlekati dengan sumber daya maritim dan tiga pilar pelaku Iptek menjadi pilihan utama. Artinya, dalam konteks pertahanan militer, militer adalah prajurit/anggota TNI,dukungannya sebagai anggota komcad dan anggota komduk.

Sementara itu, akibat belum adanya UU diabaikan. Sejalan dengan itu, dalam konteks pertahanan nirmiliter (nonmiliter) adalah unsur utama diambil dari makna lembaga plus atau terkait istilah Aparatur Sipil Negara (ASN/UU 5/2014), Polri (anggota kepolisian), dan pejabat negara/penyelenggara negara.[12] Mentransformasi komponen pertahanan dan/atau unsur utama, yang telah berubah ke dalam SDM pertahanan dengan berbagai variasinya menuju visi maritim merupakan analogi ideologis (moral Pancasila

[11] Baca visi Pertahanan yang adasesungguhnya seanalogi dengan makna adagium *si vis pacem para bellum* (RUU Komduk 2012) maupun Sayidiman S, *Si Vis Pacem Para Bellum : Membangun Pertahanan Negara yang Modern dan Efektif*, (Jakarta : Gramedia, 2005).

[12] Arya Maheka , (Penulis), Eko ST, dkk (Editor), *Mengenali dan Memberantas Korupsi*, (Jakarta : Komisi Pemberantasan Korupsi Republik Indonesia), (tanpa tahun), hlm. 33. Penyelenggara negara adalah pejabat negara. Dengan kata lain, penyelenggara negara adalah pejabat negara yang menjalankan fungsi eksekutif, legislatif, atau yudikatif (pejabat negara pada lembaga tertinggi negara dan lembaga tinggi negara, menteri, gubernur, dan hakim) atau pejabat lain (kepala perwakilan RI di luar negeri, duta besar, wakil gubernur, bupati/walikota, direksi dan komisaris BUMN dan BUMD, pimpinan BI, pimpinan PTN, pejabat eselon I, jaksa, penyidik, panitera pengadilan, pimpinan dan bendahara proyek) terkait penyelenggaraan Negara (UU 14/2008). Ingat, penyelenggara negara mempunyai hak dan kewajiban. Termasuk tentunya dalam kewajiban upaya bela negara dan menyukseskan visi dan misi Perpres 2/2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan Tri Sakti) yang berpenerapan jamak tidaklah mudah. Khususnya, dalam tertib sipil untuk melaksanakan pembangunan ekonomi/kelautan/maritim dan pertahanan yang merupakan bagian dari pembangunan nasional. Dihadapkan dalam merespons tuntutan nasional dan tantangan global yang serba berubah dan sifatnya asimetris.

Kepemimpinan yang Bervisi Maritim

Konteks kesejarahan, filosofi, dan dinamika kenegaraan dalam visi maritim sebagai arah pembangunan ekonomi negara. Sesungguhnya pernah dikemukakan oleh pemimpin nasional Ir. Soekarno pada National Maritime Convention I (NMC) 1963, bahwa "untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, dan merupakan *national building* bagi negara Indonesia", maka negara menjadi kuat jika menguasai lautan. Untuk menguasai lautan kita harus menguasai armada yang seimbang.[13] Hal itu setidaknya pernah dilakukan pada zaman Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, dan peristiwa heroik lainnya dengan munculnya hari Nusantara (Keppres 126/2001) maupun ketika prosesi peristiwa merebut kembali Irian Jaya (Papua) dari Belandayang dilakukan oleh berbagai armada laut pimpinan Yos Sudarso. Sampai pada gilirannya terbit Penetapan Presiden (Penpres) No. 4/1962 sebagai simbolik tertib sipil untuk kembali membangun.

Kini, dengan semangat Perpres 2/2015 dicoba untuk diwujudkan kembali dalam RPJMN. Mengingat, kondisi riil konstelasi geografis Indonesia sesuai Deklarasi Djuanda merupakannegara kepulauan.[14] Dengan posisi pokok berada di khatulistiwa (Kota Pontianak, Kalimantan Barat). Membentang ke Barat sampai Sabang, ke timur sampai

[13] Hal ini terkait pada, fungsi laut bagi bangsa Indonesia dihadapkan dengan arus globalisasi yang memaksa dunia memanfaatkan jalur pelayaran Indonesia. Dengan laut, menjadikan transportasi laut ongkos (pengiriman kapal) angkut barang menjadi murah, jika dibandingkan melalui darat apalagi udara. Sementara itu, menurut Ir Soekarno, kepulauan Indonesia merupakan satu kesatuan. Mendirikan satu nationale staat diatas kesatuan bumi Indonesia dari ujung Sumatra sampai ke Papua. DR Ir Soekarno, *Sarinah : Kewajiban Wanita Dalam Perjuangan RI*, (Jakarta: Panitia Penerbit Buku-Buku Karangan Presiden Sukarno,1963), hlm 272.

[14] "Visi Maritim", https//cenya 95. Wordpress.com/2015/01/visi maritime, 20 Januari 2015, diunduh pada 6 Agustus 2015, Prof. Dr. Tridoyo K, "Membangun Visi Maritim Nusantara", www. slidehare.net/zuhair 1410/visi maritime-nusantara, 26 Juli 2010, diunduh pada 6 Agustus 2015; "Potensi Indonesia Sebagai Negara Maritim", dalam http://metrotvnews.com/read/2014/308561/potensi Indonesia sebagai Negara maritime, 22 Oktober 2014, diunduh pada 6 Agustus 2015, "Saran-saran Pengembangan Maritim Indonesia Menuju Milenium Development Goals (MDGs)", https//masyarakat maritime.wordpres.com, 7 Maret 2008, diunduh pada 6 Agustus 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Merauke, ke utara pulau Miangas, ke selatan pulau Rote. Posisi silang di antara dua samudera dan benua yang terbentang luas dan terbuka. Berbagai alur lalu lintas kepulauan Indonesia (ALKI), diantaranya 3/5 merupakan wilayah perairan atau 70% laut dan 30% daratan dengan dikelilingi kisaran 17.508 pulau.

Bagian terpanjang garis pantainya, yakni sekitar 95.181 km garis pantai dengan 5,8 juta km persegi luas laut. Hampir 75 % kota besarnya terletak diwilayah pesisir, mempunyai kekayaan laut berupa 555 spesies rumput laut, 950 spesies terumbu karang, dan potensi perekonomian laut 6,5 juta ton per tahun. Dengan kata lain, sebagai negara kepulauan atau maritim dengan filosofi, laut bukan merupakan bagian pemisah melainkan sebagai penghubung dalam konteks kesatuan yang komprehensif antara masukan gatra alamiah (geografi, demografi/SDM, dan SDA/SKA) dan interaksi gatra sosial (Ideologi, Politik, Ekonomi, Sosial Budaya, dan Pertahanan Keamanan/Ipoleksosbudhankam) yang bercirikan nusantara.

Perpres 2/2015, berupaya menerapkan pembangunannnya dengan membangun 5 pilar poros maritim dunia melalui pilar budaya maritim; pilar infrastruktur maritim; pilar diplomasi maritim; pilar pertahanan maritim; dan pilar SDM. Dukungannya berupa Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi (MP3EI) 2011-2025 dan Kawasan Ekonomi Khusus yang melibatkan kekhususan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan cakupan diantaranya Kementerian ESDM, Kementerian Kelautan dan Perikanan; Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif; Kementerian Perhubungan; dan Dewan Kelautan Indonesia.

Akan tetapi, tanpa mengabaikan UU maupun peraturan perundang-undangan yang telah ada, sejak UU 3/2002 dan rangkaian peraturan perundang-undangannya diterbitkan, akibat kuatnya lanjutan tuntutan visi reformasi di sektor/bidang hankam-Hanneg yang mencabut UU 20/1982-UU 1-2/1988. Berbagai terbitan UU, yang diamanahkan dalam UU dimaksud dan seharusnya konsisten dijadikan prioritas wajib (UU 17/2007). Nyatanya, sampai terbitnya UU lain yang tidak menjadi prioritas, tetap saja masih menjadi prioritas penyelesaian. Padahal konteks kesejarahan dan konteks filosofi, misalnya, terbitnya UU 23/1959-UU 52 Prp 1960 begitu cepat perubahan dibuat[15].

[15] Dahlan R, dkk, *op.cit.*,hlm.150. Dalam konteks kekiniannya, di era reformasi sudah seharusnya dengan geloof yang mendorong makna gotong royong. Adanya berbagai amanah yang ada dalam UU terkait reformasi di bidang pertahanan sudah seharusnya diterbitkan dan sudah diterapkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Hal ini dilakukan akibat adanya konsekuensi "Dekrit Presiden 1959" yang mengharuskan kembali ke UUD 1945 sehingga semua UU yang tidak mengacu dan melandasi UUD 1945 dimaksud harus ditinjau kembali. Analogi seperti hal tersebut, dalam reformasi seakan tidak lagi berkembang. Meskipun UUD 1945 sudah diamandemen dan menguatnya penegakan hukum. Dengan kata lain, UU terkait reformasi yang dituntut seharusnya sudah dibuatnya. Namun, amanah-amanah formal lanjutan berikutnya masih saja ada yang belum direspons dan diapresiasi dengan cerdas (Pembukaan UUD 1945). Meskipun, dalam upaya bela negara, Hanneg, nasionalisme, geloof/gotong royong, dan aktivitas sejenisnya senantiasa digelorakan dengan intensnya. Meningkatkan profesionalisme TNI dalam *MEF*, modernisasi peralatan pertahanan negara (Perpres 7/2005-5/2010) direspons sekaligus untuk membangun TNI sebagai kekuatan maritim regional yang disegani di kawasan Asia Timur[16].

Hal-hal tersebut harus menjadi perhatian serius. Kecuali ada kebijakan yang sangat strategis terkait prioritas pembangunan nasional dan bisa dipertanggung jawabkan. Mengingat praktek politik masih saja adanya persepsi strategis dan singkat bahwa adanya ancaman militer cukup dihadapi dengan mengedepankan/menempatkan TNI dan/atau pertahanan militer (postur TNI) saja. Menghadapi ancaman nonmiliter mengedepankan/menempatkan lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama, dan sesuai dengan ancamannya dibantu oleh unsur-unsur dari kekuatan bangsa.

Termasuk diantaranya dari bantuan (pengerahan dan/atau penggunaan) komput sendiri. Sinergi diantara keduanya, pada akhirnya dianggap paling rasional, efektif, dan efisien. Dengan demikian, seperlunya dilibatkan/dikerahkan/digunakan kekuatan TNI dalam konteks operasi militer-tugas pokok-operasi militer selain perang membantu dan/atau berdiri sendiri dan/atau terkait nonoperasi militer. Bagaimana argumentasi filosofis, sosiologis, dan yuridis apakah sudah cukup dimungkinkan dengan dukungan adanya UU 7/2012 atau harus berproses lagi agar tidak tumpang tindih dan kontradiktif.

[16] Kemampuan pertahanan terus ditingkatkan agar memiliki efek penggentar yang disegani untuk mendukung posisi tawar dalam ajang diplomasi. Termasuk diplomasi total yang harus disegani sebagai kekuatan maritim regional di kawasan Asia Timur sebagaimana konsekuensi ciri khasnya sebagai negara maritim yang berciri Nusantara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Saat ini dan kedepan sepertinya dipersepsikan sudah sangat tidak mungkin. Meskipun visi "terwujudnya Hanneg yang tangguh atau terwujudnya Hanneg yang tangguh, modern, dinamis, dan mandiri (Skep Menhan 559/2008)" masih diberlakukan. Disinilah pentingnya soal kepemimpinan nasional dari supremasi sipil hasil pemilu lima tahunan yang seharusnya diawali dengan keikutsertaan dalam upaya bela negara (UU 3/2002, pasal 9). Hukum navigasi diantaranya menyatakan bahwa siapapun dapat mengemudikan kapal, tetapi hanya seorang pemimpinlah yang dapat menentukan arahnya. Begitupun soal hukum kepercayaan bahwa orang percaya dahulu kepada sang pemimpin baru visinya.[17]

Bagaimana menyoal kepemimpinan yang telah didelegasikan oleh Presiden. Misalnya melalui kepemimpinan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan dukungannya Kementerian ESDM; Kementerian Kelautan dan Perikanan; Kementerian Pariwisata dan ekonomi Kreatif; Kementerian Perhubungan; Dewan kelautan Indonesia; dan Badan Keamanan Laut. Khususnyapada asumsi tertib sipil dengan dukungan dan perkuatanpenyelenggaraan intelijen negaranya. Misalnya, peran, fungsi, dan tugas TNI dalam intelijen pertahanan/militer maupun pertahanan militer dan menjalankan fungsi pemerintahan di bidang pertahanan (Kemhan) serta penerapan UU 34/2004 pasal 47 dikaitkan dengan UU 5/2014 berikut sesuaian Peraturan Pemerintah (PP) yang akan diterbitkan.

Di sisi lain, adanya pelepasan Ekspedisi Nusantara Jaya (ENJ) yangdiikuti oleh TNI AL, kementerian perhubungan, K/L, BUMN, yayasan, LSM, mahasiswa. Setidaknya, telah mendorong terwujudnya tol laut dan memperkuat konektivitas antara pulau besar dan pulau kecil di wilayah NKRI. Begitupun, tujuan untuk membuka akses bagi distribusi barang/jasa dan aksi sosial lainnya kedaerah terpencil, pulau pulau kecil/terluar dan wilayah perbatasan. Dukungan alat angkut KRI 593 Banda Aceh,86 kapal perintis, dan2 kapal rumah sakit (Doktor Share). Melalui perencanaan540 pelabuhan dari 22 provinsi dengan rute diantaranya Jakarta, Makasar, Sorong, Saumlaki, Jakarta. Semua itu, merupakan rangkaian awal kegiatan yang nyata dan harus didukung dan digelorakan.

[17] Baca, John C. Maxwell, (Penerjemah Pdt. Soerono),*21 Hukum Kepemimpinan Sejati*, (Jakarta: Manuel, 2002), hlm.41-53; 197-2006; Kolonel Art Sukardi (alih bahasa), *Krisis Dalam Komando : Salah Urus Dalam Angkatan Darat*, (Jakarta: Sekolah Staf dan Manajemen Hankam Pusdiklat Dephankam, 1977), hlm.85.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sejalan dengan itu, dalam konteks pembangunan ekonomi/kelautan atau menjawab tantangan global. Pelabuhan sudah dianggap merupakan simpul penggerak orang, barang, dan jasa. Dalam hal ini, ketentuan izin yang berlaku harus dipotong atau dipersingkat akibat adanya transportasi laut dengan memanfaatkan jalur laut maupun ALKI-ALKI supaya ongkos angkut barang menjadi murah. Bandingkan ongkos pengiriman dengan kapal laut dari Jakarta ke Surabaya kisaran 350 dolar; Jakarta ke Medan 400 dolar; Jakarta ke Singapura 200 dolar. Lalu, sesuai sasaran dan strategi diharapkan mendorong eksploitasi migas di Timur Indonesia. Khususnya di kawasan/blok Selaru-Masella serta adanya sinkronisasi batas laut dengan negara tetangga yang saat ini diperkirakan ada 10 batas laut masih bermasalah.[18]

Strategisnya SDM Pertahanan yang Berkualitas

RPJMN tahapan ke-3, diarahkan untuk lebih memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pada pencapaian daya saing kompetitif perekonomian berdasarkan keunggulan SDA dan SDM berkualitas serta kemampuan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) yang terus meningkat. Orientasi arah pembangunan lima tahunan ini, pantas menjadi catatan. Mengingat masih adanya masalah pokok bangsa yang penting, yakni : (i) merosotnya kewibawaan negara; (ii) melemahnya sendi-sendi perekonomian nasional; (iii) dan merebaknya intoleransi dan krisis kepribadian bangsa. Masalah pokok bangsa itu, seakan menjadikan pencapaian pembangunan nasional yang pernah sukses. Namun, hal ini masih saja mendapat catatan, termasuk ketika harus membicarakan kelengkapan cakupan pembangunan pertahanan berikut berbagai resiko dan konsekuensinya. Jika terjadi status keadaan bahaya/darurat yang memaksa menggunakan kekuatan TNI sebagai komput maupun terjadinya prosesi pengungsian akibat konflik yang intensitasnya makin meninggi.

[18] UU 43/2008 tentang Wilayah Negara yang didalamnya terkait UU 2/1971 tentang perjanjian RI dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua Negara di Selat Malaka; UU 1/1973 tentang Landas Kontinen Indonesia; UU 6/1973 tentang Perjanjian antara Indonesia dan Australia mengenai garis-garis batas tertentu antara Indonesia dan PNG, UU 7/1973 tentang perjanjian antara RI dan Singapura mengenai garis batas laut wilayah kedua negara di Selat Malaka; UU 5/1983 tentang ZEE; UU 17/1985 tentang pengesahan UNCLOS; UU 6/1996 tentang perairan Indonesia; dan sebagainya siapa-siapa saja dari 10 negara itu.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Masih tercatat, komput dapat diistilahkan sebagai anggota TNI dengan tujuan pertahanan. Lalu, dalam menghadapi keadaan darurat militer dan keadaan perang, setiap prajurit sukarela dan prajurit wajib yang telah berakhir menjalani dinas keprajuritan dapat diwajibkan aktif kembali (UU 34/2004 pasal 60). Analogi ini, bisa untuk anggota/SDM pertahanan selain anggota TNI/prajurit. Artinya, dimungkinkan adanya asumsi tertib sipil (damai dengan intensitas konflik rendah). Sesungguhnya, konsepsi anggota komcadduk yang diperankan sementara oleh lembaga plus atau ASN, POLRI, dan pejabat negara/penyelenggara negara dalam konteks perlindungan masyarakat (Linmas) yang dulunya dinamakan pertahanan sipil (Hansip)[19] sangat strategis dan merupakan bagian dari SDM pertahanan yang diharapkan. Bagaimana sebagai anggotabisa diorganisir dan ditata sesuai dengan tingkat kemampuannya. Apalagi dengan asumsi menjadi anggota komcadduk pasti sudah pernah diantaranyamelakukan pelatihan dasar kemiliteran secara wajib dan/atau pengabdian sesuai dengan profesi (UU 3/2002, pasal 9).

Sambil menunggu terbitnya UU Komcad dan Komduk atau komcaddukyang nantinya juga merupakan bagian dari SDM pertahanan. SDM pertahanan yang ada sekarang, baik sebagai kekuatan, kemampuan, dan gelar harus terus ditingkatkan kualitasnya. Terlebih, setelah adanya persepsi untuk dapat ditransformasikan dalam konteks peran, fungsi, dan tugasmenuju negara maritim, negara kepulauan, dan negara kelautan yang berciri nusantara. Supremasi sipil (eksekutif/presiden), pernahmenyatakan bahwa kita terlalu lama memunggungi laut; memunggungi samudera; dan memunggungi selat. Oleh karena itu, sudah saatnya untuk mengubah semuanya. Dengan Perpres 2/2015 dan dukungan UUD Negara RI Tahun 1945, UU 32/2014, UU 34/2004, UU 3/2002, dan

[19] Baca, konteks kesejarahan Keppres 56/1972 mengenai pelimpahan pembinaan organisasi pertahanan sipil (hansip) yang bersifat nonkombatan dari Dephankam ke Depdagri. Lalu, SKB Menhan dan Mendagri Kep/37/IX/1975 dan No 240/1975 yang menggariskan tupoksi hansip adalah membantu dan memperkuat pelaksanaan Hankamnas di bidang perlindungan masyarakat. Akhirnya, Kepmendagri 40/2001 tentang organisasi dan tata kerja Depdagri mengenai perubahan nomenklatur Hansip menjadi Linmas pada Ditjen Kesbang dan Linmas. Melalui Linmas ini, sesungguhnya pembinaannya tetap pada Kemhan yang nantinya disinergikan dan didukung pelatihannya oleh alat Negara di bidang pertahanan. Tidak sebaliknya, jika Linmas melepas dari konteks utama dalam lingkup Kemhan pasti muaranya akan ke POLRI. Maknanya, Linmas bisa menjadi berubah akibat kekuarang pahaman tentang upaya bela negara dan menumbuhkan geloof untuk mendorong terjadinya gotong royong (Pancasila, Trisila, Ekasila/gotong royong).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbagai peraturan perundang-undangan terkait lainnya, kepentingan dimaksud pantas untuk diwujudkan[20].

Tanpa mengabaikan pembangunan pertahanan yang telah dihasilkan, diawali dari penerapan SDM pertahanan yang berkualitas. Misalnya, dari prajurit, ASN, Polri, penyelenggara negara/pejabat negara. Baik secara proporsional, profesional dan/atau khususnya melalui tiga pelaku utama Iptek (UU 16/2012), yakni dari perguruan tinggi/penelitian dan pengembangan; industri pertahanan; dan *user* (pengguna TNI/Polri) terkait dengan sumber daya maritim untuk ditingkatkan kualitasnya maupun kemampuannya. Dari segi peningkatan kemampuan utama pertahanan militer (militer) dan/atau pertahanan nirmiliter (nonmiliter). Khususnya dalamkerangka penerapan UU 17/2011 terkait kemampuan intelijen/lini pertama. Baik dari Badan Intelijen Negara (BIN), Badan Intelijen Militer/Pertahanan (BAIS TNI), Badan Intelijen Kepolisian, Badan Intelijen Kejaksaan, maupun Badan Intelijen kementerian/lembaga (K/L). Apalagi, jika mencermati visi dan misi yang berbeda sebelumnya. Kini, visi maupun misi yangada harus mengarah dalam konteks pembangunan nasional yang memungkinkan dalam statusnya biasa/tertibsipil diorientasikan pada visi kemaritiman.

Tanpa mengabaikan tugas pokoknya atau tfp (tugas, fungsi, dan peran) TNI, mengedepankan intelijen/penangkal/pencegah harus lebih mengemuka dihadapkan pada pola/model penindakan yang konteksnya keadaan bahaya/darurat. Begitupun keterkaitannya, yang terhimpun dalam konteks Bakamla atau unsur utama lainnya. Misalnya, Bea cukai; fiskal; dan imigrasi maupun penyelenggara kelautan Indonesia yang meliputi : (i) Wilayah laut; (ii) Pembangunan kelautan; (iii) Pengelolaan kelautan; (iv) Pengembangan kelautan; (v) Pengelolaan ruang laut (UU 32/2014 pasal 4 (2))[21]. Semua

[20] Perwujudan misi serta penekanan pokok dalam Perpres 2/1015.Meskipun mengingatnya tidak memfokus pada UU 32/2014.Namun, esensi pokoknya terdapat berbagai kemiripan dan/atau gubahan.

[21] Bagi SDM pertahanan, khususnya terkait dengan peran, fungsi, dan tugas kemaritiman. Menyoal Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 yang menginginkan kesatuan kewilayahan Indonesia darat, laut, dan udara maupun aspek kesatuan, kesejahteraan, keamanan, dan *rule of law* berikut delimitasi/demarkasi untuk batas laut internasional, sampai setidaknya istilah *Territoriate Zee Maritiem Kringen Ordonante* patut dipahami. Begitupun, menyoal UU 1/1973 tentang landas kontinental Indonesia, UU 6/1973, UU 7/1973, UU 5/1983 tentang ZEE, UU 17/1985 tentang pengesahan UNCLOS, UU 5/1990, UU 9/1992, UU 6/1996 tentang perairan Indonesia, UU 24/2000 tentang perjanjian internasional, UU 31/2004 tentang perikanan, UU 27/2007 tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, UU 17/2008 tentang pelayaran, dan UU 43/2008 tentang wilayah negara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

itu, menjadi keharusan untuk saling berkoordinasi dan bersinergi satu sama lainnya dalam satu visi.

Menuju Negara Maritim

Eksistensi anggota komcadduk yang sementara ditransformasi menjadi bagian himpunan SDM pertahanan tidaklah lepas dengan konsepsi pandangan bangsa Indonesia tentang perang dan damai. Dengan demikian, adanya pengorganisasian dan penataan anggota komcad diperlukan adanya komando pengendalian. Pada masa damai yang dimungkinkan sekali lagi dengan status tertib sipil-keadaan biasa- status keadaan konflik-darurat sipil-darurat militer. Komando (kekuatan) kewilayahan selaku fungsi pemerintah bersama Pemerintah daerah setempat yang sangat bertanggung jawab.

Di sisi lain, pada keadaan perang,kekuatan (anggota) komcad yang dikerahkan setelah dimobilisasi ditetapkan oleh Presiden sesuai kebutuhan, yang selanjutnya diserahkan kepada Panglima TNI untuk digunakan bersama-sama dengan TNI (komput) melakukan operasi militer yang sesuai dengan kebijakan dan keputusan poltik negara. Oleh karena itu, meskipun peran (anggota/SDM) komcadduk sebagai pendukung TNI untuk mengatasi ancaman militer sebagaimana sesuaian UU. Komcadduk sebagai bagian tak terpisahkan dalam kerangka Hanneg terkait pengerahan untuk mobilisasi dan sejenisnya tidak boleh lagi diabaikan. Penyelenggaraan pertahanan negara secara dini, adanya sistem semesta, dan diberlakukannya keadaan bahaya (perang) tidaklah etis jika hanya mengandalkan dan memprioritaskan komput/TNI saja dengan konsepsi melebihi MEF agar mempunyai efek penggentar (d*eterrence*).

Komponen pertahanan lainnya, sebagai komplemen dan bagian tak terpisahkan dari sistem itu sendiri juga menjadi keharusan untuk ada dan menjadi prioritas dibentuk (diorganisir dan dikelola). Meskipun melalui prioritas lainnya. Komcadduk merupakan juga bagian tak terpisahkan dari istilahpertahanan militer maupun pertahanan nirmiliter yang mampu mendukung terpeliharanya kondisi damai, dengan membangun kemampuan pertahanan yang kuat dan berdaya tangkal tinggi. Kecuali, jika ada unsur pimpinan lembaga-kepemimpinan nasional yang belum memahami sehingga kebutuhan UU dimaksud selalu dalam koridor janji diprioritaskan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mengingat UU Komcadduk belum ada,apalagijika dicermati orientasi pembangunan nasional umumnya pada tertib sipil/keadaan biasa. Maka, sebagaimana pernah dikemukakan, sebagai ganti penguatan anggota komcadduk adalah SDM pertahanan dalam konteks pertahanan nirmiliter. SDM pertahanan itu, disamping menjadi keniscayaan untuk memahami dan menerapkan UU 3/2002, UU 34/2004, UU 17/2007, UU 17/2008, UU 43/2008, UU 5/2014, UU 32/2014, dan terkaitnya. Juga menjadi keharusan untuk mampu memahami jabaran lainnya. Demikian halnya, kekhususan mengenai UU 32/2014 tentang kelautan yang didasarkan mengingat Pasal 20, 22 D (1), 25A, 33 (3) UUD 1945 untuk memberikan kepastian hukum dan manfaat bagi seluruh masyarakat sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara. Pengalaman, pernah kuat dalam konteks kesejarahan kemaritiman layak untuk di bangkitkan dengan ciri wawasannya yang serba nusantara menjadi bagian tak terpisahkan dari paradigma nasional[22].

Sejalan dengan itu, SDM pertahanan yang diorientasikan pada sumber daya kemaritiman maupun tiga pilar pelaku Iptek layak memahami makna UUdimaksud. Beberapa diantaranya, akibat adanya istilah penting mengenai : (i) kelautan adalah hal yang berhubungan dengan laut dan/atau kegiatan di wilayah laut yang meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, kolam air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau kecil; (ii) negara kepulauan adalah negara yang seluruhnya tergelar atas satu atau lebih kepulauan dan dapat menatap pulau pulau lain; (iii) kepulauan adalah suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau dan perairan diantara pulau pulau tersebut, dan lain lain wujud alamiah yang berhubungan satu sama lain demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah karena itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan dan keamanan, serta politik; (iv) pembangunan kelautan adalah pembangunan yang memberi arah dalam pendayagunaan sumberdaya kelautan untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan kesejahteraan, dan keterpeliharaan dengan dukungan ekosistem pesisir dan laut.

[22] Goerge MT Kahin, (Alih bahasa : Nin Bakdi S), *Nasionalisme dan Revolusi di Indonesia*, (Solo: UNS Pres, 1995). Bagaimana memaknai percaturan politik yang berbasiskan kepentingan nasional. Khususnya dalam masa pergerakan nasional terkait revolusi Indonesia. Baca pula, Setneg, *Risalah BPUPKI dan PPKI*, (Jakarta: Setneg, 1998). Khususnya dalam menentukan batas wilayah negara dan memahami UUD dalam konteks apa dibuat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Apabila SDM pertahanan diberi peran, fungsi, dan tugas sebagai penyelenggarakelautan harus memahami pula tujuan bagaimana menegakkan Indonesia sebagai negara kepulauan berciri nusantara dan maritim. Oleh karena itu, SDM pertahanan dalam mengembangkan SDM di bidang kelautan selayaknya profesional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung pembangunan kelautan secara optimal dan terpadu. Lalu mampu membangun peran NKRI dalam percaturan kebutuhan global sesuai hukum laut internasional untuk kepentingan bangsa dan negara. Sejalan dengan itu, sesuai sasaran, arah, dan strategi yang ada (Perpres 2/2015-UU 32/2014). SDM pertahanan dalam fungsi pemerintahan. Jika di laut bebas, wajib : (i) memberantas kejahatan internasional; (ii) memberantas siaran gelap; (iii) melindungi kepentingan nasional, baik di bidang teknis, administratif, sosial; (iv) Melaksanakan pengejaran seketika; (v) mencegah dan melindungi pencemaran laut dengan bekerjasama dengannegara atau lembaga internasional terkait.

Strategi yang Komprehensif

Sebelum menyoal pembangunan kelautan dilakukan sebagai bagian dari pembangunan nasional untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Lalu, menjadikan kebijakan ekonomi kelautan bertujuan untuk mewujudkan kelautan sebagai basis pembangunan ekonomi.Dalam hal ini, pemerintah wajib mencantumkan luas wilayah negara secara terinci. Khususnya wilayah laut yang masih ada masalah sebagai dasar pengelolaan anggaran pembangunan kelautan. Ada baiknya, dipahami dulu konteks kesejarahan atau strategi pertahanan yang tepat dibangun dan dikembangkan yaitu: (i) Apa yang dipertahankan; (ii) dengan apa mempertahankannya; (iii) serta bagaimana mempertahankannya. Indikator dari keberhasilan strategi Hanneg itu, harus tercermin dalam daya tangkal bangsa terhadap setiap ancaman yang membahayakan. Selanjutnya, agar dapat menjamin kepentingan pertahanan yang mampu merespons tantangan kini dan ke depan. Strategi pertahanan negara, yang perlu dikembangkan dan ditingkatkan diantaranya adalah dengan memperhatikan kondisi/gatra geografi Indonesia sebagai negara kepulauan (UU 43/2008, Setneg 1989, UU 32/2014, Perpres 2/2015) yang bervisi maritim. Dalam konteks tersebut,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

strategi pertahanan negara sepantasnya dikembangkan dalam wujud strategi pertahanan berlapis yang mensinergikan pertahanan militer dengan pertahanan nirmiliter sebagai satu kesatuan yang utuh (komprehensif). Strategi pertahanan berlapis itu, merupakan manifestasi dari keikutsertaan seluruh warga negara (SDM-WNI-UU 12/2006) Indonesia dalam kerangka upaya (bela negara)[23] pertahanan negara dengan mendayagunakan segenap sumber daya nasional secara maksimal.

Kekhususan peran pertahanan nirmiliter diwujudkan dalam peran diplomasi, yang diperkuat oleh peran rakyat (masyarakat dan dunia usaha) sebagai kekuatan tidak bersenjata dalam memerankan diri melalui gatra sosial (ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, psikologi, informasi, dan teknologi). Selanjutnya,jika dalam perang. Penyelenggaraan pertahanan dilakukan dengan perang berlarut, sebagai kelanjutan dari upaya pertahanan negara ketika pelaksanaan operasi militer untuk perang (operasi militer) tidak dapat secepatnya mengatasi ancaman militer dengan melibatkan seluruh bangsa Indonesia baik secara militer maupun nonmiliter. Dalam konteks ini, perang berlarut diletakkan di atas kesadaran akan hak dan kewajiban setiap warga negara Indonesia untuk membela kemerdekaan dan kedaulatan NKRI (UUD 1945, UU 39/1999, UU 3/2002).

Sebagai suatu konsep strategi[24], tentunya adanya jabaran strategis menjadi sangat penting dan dianjur-anjurkan. Dalam konteks itu, menjabarkan strategi dimaksud diperlukan adanya jabaran sasaran strategis yang terdiri atas beberapa sasaran strategis yang satu sama lain harus saling terkait, mendukung, dan memperkuat, yakni mencakup diantaranya : (i) sasaran di bidang penangkalan; (ii) sasaran untuk mengatasi ancaman nirmiliter. Sejalan dengan itu, dalam pembinaan kemampuan di strategi tersebut

[23] Kaitkan hal ini dengan Hukum Kepemimpinan Sejati dalam buku John C. M,*op.cit.* Khususnya terkait hukum keteladanan. Dennis FT, *Etika Politik Pejabat Negara,* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2002), hlm. xvii-46. Pentingnya contoh bahwa penilaian tentang etika politik harus berfungsi dalam lingkungan yang tidak ideal.Dilakukan bukan untuk kepentingan pribadi, melainkan demi melayani kebaikan publik. Selain itu, buku Ir. Sukarno, *Sarinah : Kewajiban Wanita dalam Perdjoangan Republik Indonesia*, (Jakarta: Panitia Penerbit Buku-Buku Karangan Presiden Sukarno, 1963), menyoal makna wanita. Dari dia, seorang pemimpin mendapat inspirasi, ilham tentang etika/keluhuran/kebaikan. Sekaligus, banyak menerima pelajaran rasa cinta, rasa kasih sehingga mendapat pemahaman mencintai orang kecil. Orang kecil tetapi budinya selalu besar dan banyak memberi arti nilai tambah.

[24] Menyoal strategi, baca terbitnya Permenhan tentang Strategi Hanneg dan Dennis, dkk,*op.cit*,hlm. 14-39, terkait proses strategi dan strategi raya nasional. Begitupun, di hlm.181-185, mengenai kepentingan, risiko, dan strategi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terwujud jika melalui suatu usaha pembinaan yang diselenggarakan dengan pola pembinaan yang disertai dengan prinsip-prinsip atau pokok-pokok dan sasaran pembinaan.

Dalam konteks Pembinaan Kemampuan Pertahanan nirmiliter dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga atau lembaga/badan (kecuali Kemhan) melalui penyusunan kebijakan dan pelaksanaan di lingkungan masing-masing dan dikoordinasikan dengan Kementerian Pertahanan. Lingkup pembinaan yang dikoordinasikan, mencakup diantaranya aspek (upaya) bela negara, penyiapan (transformasi) sumber daya nasional untuk pertahanan, serta kebijakan penyelenggaraan pertahanan negara di bidangnya. Keikutsertaan warga negara dalam upaya penyelenggaraan pertahanan negara. Kementerian/Lembaga, dapat menyelenggarakan fungsi UU 3/2002, pasal 9. Dalam bidang pertahanan sipil-perlindungan masyarakat, K/L menyelenggarakan fungsi-fungsi untuk mengatasi ancaman nonmiliter sesuai dengan lingkup fungsinya. Tanggung jawab Kementerian/Lembaga di luar bidang pertahanan teraktualisasi dalam perumusan kebijakan di bidangnya yang berdimensi pertahanan baik untuk menghadapi ancaman militer maupun dalam kerangka ancaman nonmiliter.

Strategi yang disiapkan secara komprehensif, walaupun orientasinya kedalam atau bukan menuju negara maritim.Tapi esensinya dapat diambil dalam pokok-pokoknya.Misalnya bagaimana pertahanan militer atau pertahanan nirmiliter dan/atau pertahanan integratif dapat dimanfaatkan. Sebagai NKRI yang menuju negara maritim yang bercirikan nusantara, sasarannya sebagaimana diketahui adalah menguatnya keamanan laut dan daerah perbatasan dalam rangka menjamin kedaulatan dan integritas wilayah NKRI serta mengamankan SDA dan ZEE.

Dari sasaran itu, tentunya dicermati dalam status keadaan membangun/keadaan biasa/tertib sipil arah kebijakannya adalah: (i) meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum di laut dan daerah perbatasan; (ii) peningkatan sarpras pengamanan daerah perbatasan; (iii) peningkatan sinergitas antar instansi pengamanan laut; (iv) menyelesaikan penetapan garis batas wilayah perairan Indonesia dan ZEE; (v) melaksanakan pengaturan, penetapan, dan pengendalian ALKI dan menghubungkan dengan alur pelayaran dan titik titik perdagangan struktur maritim; (vi) mengembalikan dan menetapkan tata kelola kelembagaan kelautan untuk mendukung menjadi negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim; (vii) meningkatkan keamanan laut dan pengawasan pemanfaatan sumber daya (SD) kelautan.

Lalu berdasarkan sasaran dan arah dibuat berbagai strategilanjutan diantaranya : (i) meningkatkan operasi pengamanan dan keselamatan di laut dan wilayah perbatasan; (ii) menambah dan meningkatkan personel pengamanan perbatasan dan pulau terluar; (iii) memperkuat kelembagaan keamanan laut; (iv) menyukseskan penataan batas maritim (laut territorial), zona tambahan, dan ZEE dengan negara tetangga; (v) menyelesaikan batas landasan kontinental di luar 200 mil laut; (vi) melaporkan data geografis sumber daya kelautan ke PBB dan penamaan pulau; (vii) pembentukan badan keamanan laut untuk menghasilkan koordinasi dan penegakan pengawas wilayah laut[25].

Mengingat, menuju negara maritim dalam konteks pembangunannya diorientasikan pada titik berat melemahnya sendi-sendi perekonomian nasional. Dihadapkan pada ekonomi global terkait pada; (i) berlakunya ASEAN Community tahun 2015. Meskipun ada peluang, tetapi menuntut daya saing yang lebih; (ii) pengaruh eksternal perekonomian nasional dengan AS, Eropa, dan indisutri maju. Demikian halnya, perekonomian Asia yang umumnya didominasi oleh penggerak dari negara Cina. Lalu terjadinya perkembangan global dengan persepsi terjadinyakrisis kawasan Eropa yang memungkinkan menyulitkan ekspor, harga komoditas dunia yang trennya menurun, dan proses normalisasi kebijakan moneter AS tahun 2014 yang belum tentu menguntungkan akibat nilai dolar kecenderungan terus naik.

Semua itu jika kurang dicermati dengan cerdas dan serius akanmengarah pada resiko ancaman nonmiliter atau pertahanan nirmiliter yang mengedepankan unsur utama dan/atau SDM pertahanan. Apalagi, jika senyatanya peningkatan SDM pertahanan dan/atau kualitas SDM yang ada kurang dapat bersaing dalam konektivitas terjadinya interaksi global. Oleh karena itu, analogi strategi yang komprehensif harus dikedepankan dengan mengorientasikan peningkatan kualitas kekuatan, kemampuan, dan gelar (postur) nonmiliter atau pertahanan nirmiliter. Di sisi lain, SDM pertahanan dalam konteks Bakamla dan/atau TNI (khususnya TNI AL) sertaKementerian/Lembaga terkait yang dikedepankan dalam konteks kemampuan intelijennya. Demikian seterusnya, peran,

[25] Baca selengkapnya, UU 32/2014 dan Perpres 2/2015, khususnya terkait soal kelautan/maritim dihadapkan dengan prioritas visi, misi, dan pembangunan pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

fungsi, dan tugas SDM pertahanan. Khususnya, terkait pada SDM maritim yang dikedepankan sangat tergantung oleh status keadannya.

Kesimpulan

RPJMN 2015-2019 tahapan ke-3 ini, memang sangat berbeda dengan pembangunan nasional sebelumnya. Meskipun, acuan UU nya sama (UU 17/2007-RPJPN 2005-2025), namun esensinya lain. Mengingat adanya : (i)penguatan, pada percepatan pembangunan kelautan dengan mewujudkan poros maritim dunia; (ii) tantangan, perlunya penegakan kedaulatan dan yurisdiksi nasional makin diperkuat sesuai konvensi PBB; (iii) perhatian serius pada industri kelautan, industri perikanan, perniagaan laut, potensi laut didasar laut. Perbedaan yang demikian, tentunya menyangkut pula pembangunan di bidang pertahanan. Seakan pembangunan pertahanan yang akan dibangun sulit dipercepat. Apalagi terhadap kelengkapan komponen pertahanannya. Seperti, pentingnya komcadduk dan amanah yang perlu diwujudkan dengan berbagai formulasi transformasinya sebagai regulasi sampai memungkinkan strategisnya peningkatan kemampuan dan kualitas SDM pertahanan. Begitupun orientasinya yang bervisi maritim menjadikan suatu transformasi makin menguat dengan kondisi yang ada untuk terus disesuaikan.

Banyak UU yang penerapannya harusdiwujudkan, apalagimengenai jabaran sesuai hirarki berturutan bawahnya. Namun, Perpres 2/2015 sepertinya lain akibat jabaran pokoknya UU 17/2007. Apalagi menyangkut RPJMN lima tahunan dari Presiden dan Wakil Presiden yang wajib kepemimpinan nasionalnya didukung dan diperkuat. Kenyataan ini, sepertinya menjadikan peraturan perundang-undangan terkait kurang mendapat dukungan atau kemungkinan terjadi sebaliknya dengan berbagai pengayaannya. Misalnya, NKRI disebut negara kepulauan berciri nusantara (UUD 1945-UU 32/2014) dan Indonesia menjadi negara maritim (Perpres 2/2015). Oleh karena itu, dengan memaknai pemimpin (nasional) dapat dipercaya dan visi dapat dipercaya maka dukung pemimpin itu. Mempunyai konsekuensi semua yang tertera dalam lembaran/berita negara menjadi wajib hukumnya untuk didukung dan diperkuat. Walaupun hal itu perlu banyak penyesuaian akibat kesinambungan awalnya yang berbeda.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Dennis, dkk. 2005. (Terjemahan Badiklat Dephan). *Menyusun Strategi*. Jakarta: Dephan.

Goerge MT, Kahin. 1995. (Alih bahasa : Nin Bakdi S). *Nasionalisme dan Revolusi di Indonesia.* Solo: UNS Pres.

Maheka, Arya (Penulis), Eko ST, dkk (editor). (tanpa tahun). *Mengenali dan Memberantas Korupsi,* Jakarta : Komisi Pemberantasan Korupsi Republik Indonesia.

Maxwell, John C. (Penerjemah Pdt. Soerono). 2002. *21 Hukum Kepemimpinan Sejati*. Jakarta: Imanuel.

Richard, AG and Paul LS. Kolonel Act Sukardi (alih bahasa). 1977. *Krisis Dalam Komando, Amherest, New Hampshire Winter 1977.* Jakarta: Sekolah Staf dan Manajemen Hankam Pusdiklat Dephankam.

Sayidiman, S. 2005. *Si Vis Pacem Para Bellum : Membangun Pertahanan Negara yang Modern dan Efektif*. Jakarta: Gramedia.

Setneg. 1998. *Risalah BPUPKI dan PPKI*. Jakarta: Setneg.

Soekarno, Ir. 1963. *Sarinah : Kewajiban Wanita dalam Perdjoangan Republik Indonesia*. Jakarta: Panitia Penerbit Buku-Buku Karangan Presiden Soekarno.

Tomson, Dennis F. (Terjemahan: Benyamin Molan). 2002. *Etika Politik Pejabat Negara*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Jurnal

Prasetyo, Triyoga Budi dan Sugeng Berantas. 2014."Diplomasi Pertahanan Sebagai Bagian Dari Diplomasi Total RI". *Jurnal Pertahanan*. Vol. 4. No. 2. Agustus.

Berantas, Sugeng. 2014."Strategic Defence Reviev (SDR) : Membangun Pertahanan yang Melampaui Kekuatan Pertahanan Minimal (Minimum Essential Force-MEF)". *Majalah Satri Badiklat*.Vol 10, No 2, April-Juni.

Website

"Visi Maritim", https//cenya 95. Wordpress.com/2015/01/visi maritime, 20 Januari 2015, diunduh pada 6 Agustus 2015.

K, Tridoyo, "Membangun Visi Maritim Nusantara", www. slidehare.net/zuhair 1410/visi maritime-nusantara, 26 Juli 2010, diunduh pada 6 Agustus 2015.

"Potensi Indonesia Sebagai Negara Maritim", dalam http://metrotvnews.com/read/2014/308561/potensi Indonesia sebagai Negara maritime, 22 Oktober 2014, diunduh pada 6 Agustus 2015.

"Saran-saran Pengembangan Maritim Indonesia Menuju Milenium Development Goals (MDGs)", https//masyarakat maritime.wordpres.com, 7 Maret 2008, diunduh pada 6 Agustus 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Undang-Undang

Undang Undang Dasar RI 1945.

UU 2/1971 tentang perjanjian RI dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua Negara di selat Malaka.

UU 1/1973 tentang Landas Kontinen Indonesia.

UU 6/1973 tentang Perjanjian antara Indonesia dan Australia mengenai garis-garis batas tertentu antara Indonesia dan PNG.

UU 7/1973 tentang perjanjian antara RI dan Singapura mengenai garis batas laut wilayah kedua Negara di Selat Malaka.

UU 5/1983 tentang Zone Ekonomi Ekslusif (ZEE).

UU 17/1985 tentang Pengesahan UNCLOS.

UU 5/1990 tentang Konservasi SDA Hayati dan Ekosistemnya.

UU 9/1992 tentang Keimigrasian.

UU 6/1996 tentang Perairan Indonesia.

UU 24/2000 tentang Perjanjian Internasional.

UU 3/2002 tentang Pertahanan Negara.

UU 31/2004 tentang Perikanan.

UU 34/2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

UU 17/2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2015.

UU 27/2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

UU 17/2008 tentang Pelayaran.

UU 43/2008 tentang Wilayah Negara.

UU 14/2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik.

UU 17/2011 tentang Intelijen Negara.

UU 12/2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

UU 5/2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN).

UU 32/2014 tentang Kelautan.

UU 43/2008 tentang Wilayah Negara.

Lain-lain

Peraturan Presiden 5/2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2010-2014.

Peraturan Presiden 2/2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2015-2019.

Permenhan 22/2007-26/2014 tentang Strategi Pertahanan Negara.

Permenhan 24/2007-27/2014 tentang Postur Pertahanan Negara.

Permenhan 23/2007- 25/2014 tentang Doktrin hanneg.

Permenhan 19/2012 tentang Penyesuaian MEF.

Keppres 56/1972 mengenai pelimpahan pembinaan organisasi pertahanan sipil (hansip) yang bersifat nonkombatan dari Dephankam ke Depdagri.

SKB Menhan dan Mendagri Kep/37/IX/1975 dan No 240/1975.

Kepmendagri 40/2001 tentang organisasi dan tata kerja Depdagri mengenai perubahan nomenklatur Hansip menjadi Linmas pada Ditjen Kesbang dan Linmas.

Kep Menhankam Kep/012/VII/1988 tetang Penetapan Kodam sebagai PTF Dephankam di daerah.

PERENCANAAN PEMBANGUNAN KEKUATAN MARITIM INDONESIA UNTUK MENGHADAPI TANTANGAN TAHUN 2020

Dadang Sobar Wirasuta[1]

Abstract - *Problems of Indonesian maritime force development planning is inseparable from the role of government to support the development of maritime forces. In accordance with geography constellation as the largest archipelago in the world according to UNCLOS 1982, Indonesian economic development currently the largest in Southeast Asia and number 16 in the world with 6.4% gross domestic product (year on year). In this sense, it is time for implementing maritime force development based on maritime perspective and state defense as a whole integrated. Regardless of budget required by the military to implement its vision and mission of defense, the state has to be able to fulfill it and is able to offset foreign policy of the so-called Indo-pacific region in 2020.*

Keywords: *Defense, Maritime Defense, Military Reformation, Military Innovation.*

Sesungguhnya ada 3 (tiga) faktor utama yang mempengaruhi keamanan laut di Asia Tenggara pada umumnya maupun Laut Cina Selatan pada khususnya, yaitu :

1. Kepentingan atas kekayaan sumber daya laut dan ZEE (zone ekonomi eksklusif) sebagai konsekuensi hasil dari konvensi hukum laut UNCLOS (*United Nation's Convention on the Law of the Sea*), Tahun 1982.[2]
2. Ada beberapa negara-negara yang belum mengetahui/mengakui atau meratifikasi UNCLOS,
3. Perubahan lingkungan keamanan regional maritim terkait permukaan dan isi dasar lautan yang menjadi perhatian utama.

Laut Cina Selatan adalah kawasan maritim yang merupakan jalur pelayaran paling sibuk di dunia sekaligus menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Sejak awal peradaban, Laut Cina Selatan telah berfungsi sebagai jalur pelayaran dan perdagangan terpenting di kawasan. Saat ini, signifikansi geostrategis Laut Cina Selatan semakin kuat

[1]Penulis adalah Laksamana Pertama TNI, dengan gelar akademik, Dr.SH.S.Sos.S.Pi.SE.MM.MBA, Doktor Ekonomi 2008 dan jabatan sekarang adalah Sekretaris lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Pertahanan Indonesia.

[2] Kresno Buntoro dan Rajab Silitonga, "Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala, (Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL, 2012).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dengan nilai estimasi perdagangan maritim yang bergantung pada keamanan jalur ini sebesar US$ 5 triliun setiap tahunnya, tiga kali lebih besar dari Terusan Suez. Tidak hanya negara-negara sekitar yang berkepentingan pada jaminan keamanan dan keselamatan pelayaran di kawasan ini, melainkan juga negara-negara besar seperti Cina, India, Jepang, Korea Selatan, AS, dan lainnya. Kawasan maritim ini juga kaya akan sumber daya alam baik perikanan maupun migas. Setidaknya kawasan ini mengandung 7,5 milyar barel minyak bumi dan 20 triliun kubik gas alam,[3] yang mendorong tingginya intensitas perebutan eksploitasi dan eksplorasi sumber daya yang ada.

Di sisi lain, kawasan ini diwarnai sengketa kewilayahan yang melibatkan enam negara pengklaim *(claimant states)*, yaitu Brunei, Cina, Malaysia, Filipina, Taiwan, dan Vietnam dengan dasar klaim yang berbeda satu dengan lainnya. Sengketa di Laut Cina Selatan tidak hanya terbatas pada masalah kedaulatan atas kepemilikan pulau-pulau yang secara garis besar terbagi atas empat kelompok kepulauan besar, yaitu Dongsha (Kepulauan Prata), Xisa (Kepulauan Paracels), Zongsha *(Macclesfield Bank)*, Nansha (Kepulauan *Spratly)*, serta pulau Huangyan *(Scarborough Reef/Shoal)*, tetapi juga bercampur dengan masalah hak-hak berdaulat dan yurisdiksi atas landas kontinen dan ZEE.



Gambar 1. Sengketa Wilayah Laut Cina Selatan

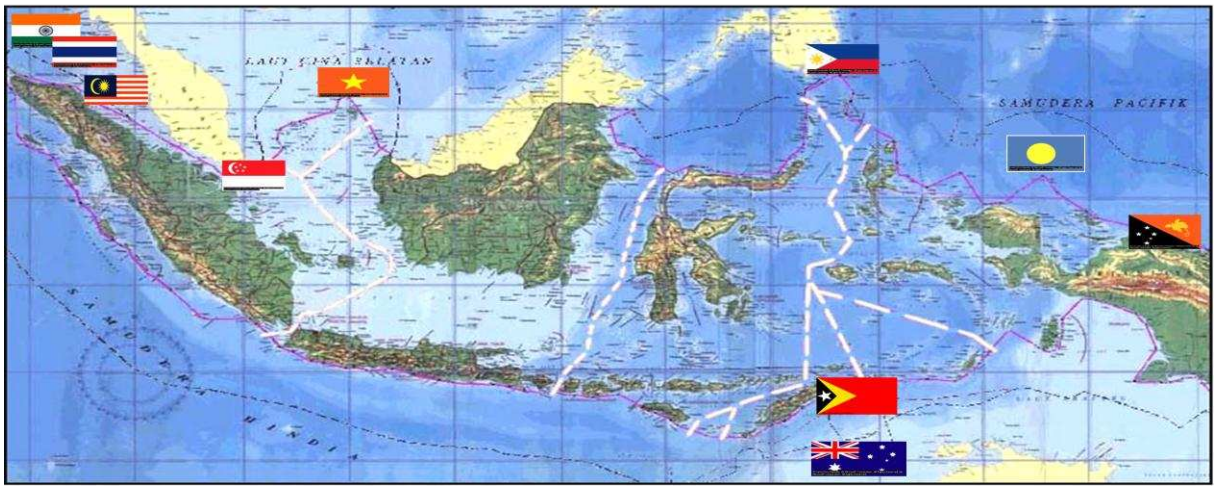
Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

[3] Rokhmin Dahuri, *Kebijakan Kelautan dan Perikanan*, (Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2005).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tanpa dapat dihindari akan berdampak bagi Indonesia karena lokasi konflik yang berbatasan dengan wilayah Indonesia. Terutama perbatasan Laut Indonesia dengan 10 negara tetangga, yaitu : India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Fiilipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste, dan Australia.

PERBATASAN LAUT INDONESIA DENGAN 10 NEGARA TETANGGA



Gambar 2. Perbatasan Laut Indonesia Dengan 10Negara Tetangga

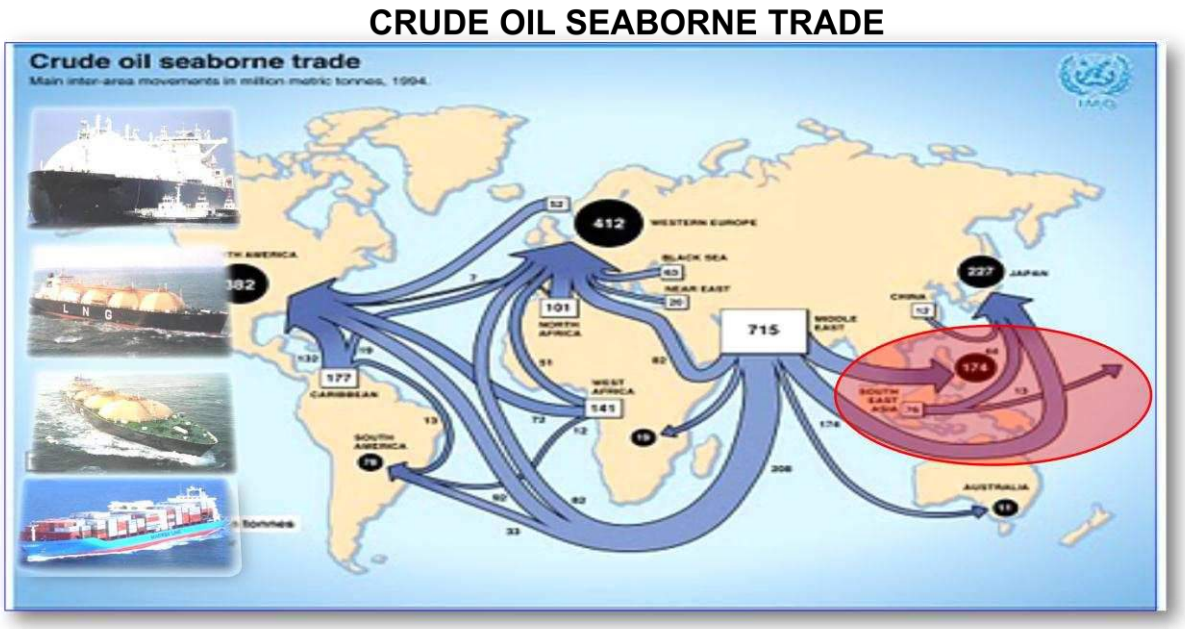
Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Dampak nyata dari kondisi atas wilayah laut dan batas negara maritim ini, akan mendorong negara-negara kawasan yang berkepentingan untuk mengembangkan kemampuan persenjataan dan mengubah strategi penggelaran kekuatan militernya. Pada kawasannya sendiri, tentunya suatu negara akan menunjukkan kekuatan militer yang utama untuk kemungkinan meramaikan situasi dan kondisi melalui kemampuannya menetapkan visi dan misi pertahanannya dengan negara lain melalui penguasaan teknologi pertahanan laut dan udara yang tinggi.

Pada saat ini, kita tergiring untuk melihat masih adanya kekurangan keamanan maritim di Asia Tenggara atau wilayah regional sekitarnya, sehingga banyak usaha yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kerja sama maritim kawasan Asia Tenggara maupun sekitarnya sebagai proses peningkatan kerjasama keamanan maritim. Indonesia dengan konfigurasi geografi lautan dan pulau-pulaunya dengan luas wilayah total sekitar 7,7 juta km^2, dimana dua per tiga dari luas wilayah tersebut adalah lautan menjadikan ekonomi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jasa perhubungan laut Indonesia diperkirakan mencapai 12 miliar USD/tahun selain 70% produksi minyak dan gas bumi yang berasal dari kawan pesisir dan laut.



Gambar 3. Crude Oil Seaborne Trade

Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Pada saat ini, Indonesia akan mengembangkan visi dan kemampuan untuk memodernisasi Alutsista angkatan laut dan udaranya untuk memaksimalkan pengamanan, penjagaan, dan pengelolaan potensi yang dimiliki. basis pembentukan keamanan di kawasan Asia Tenggara adalah deklarasi "Zona Damai, Kebebasan dan Netralitas di Asia Tenggara (ZOPFAN)" dan "Perjanjian Persahabatan dan Kerja sama di Asia Tenggara (TAC)". Keduanya mengungkapkan bahwa anggota ASEAN akan menyelesaikan perselisihan antara satu sama lain secara damai.[4]

Pertanyaannya adalah seberapa jauh basis ZOPFAN dan TAC ini, jika dihadapkan pada masalah sengketa nyata perairan di kawasan, terutama terkait dengan faktor strategis penyebab perang di muka bumi sejak zaman prasejarah sangat terkait erat pada masalah sumber daya & perdagangan (termasuk jalur perdagangan) ?

[4] Mya Than & Carolyn Gates (eds), *ASEAN Enlargement: Impacts and Implications*, (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), 2001).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Fakta bahwa hingga saat ini hanya 20% masalah klaim maritim kawasan ini terselesaikan, berarti masih menyisakan 80% yang bermasalah menjadi pekerjaan rumah sendiri. Sesungguhnya Indonesia bersama ASEAN harus mampu menyelesaikan segera klaim perairan wilayah laut tersebut, mengingat wilayah laut kawasan ini juga menjadi daerah persaingan tajam dan strategis bagi negara lain di luar ASEAN, seperti Cina, India, atau AS.[5]

Untuk mengatasi campur tangan global dan menghindari intervensi eksternal di wilayah ini, jelaslah Indonesia dan negara-negara ASEAN harus bertindak kolektif dalam membangun kekuatan gabungan dan posisi tawar yang lebih kuat dalam masalah-masalah politik, pertahanan, dan keamanan. Hal ini sangat dibutuhkan kekuatan diplomasi.

Kekuatan diplomasi harus dapat menjamin kepentingan pembangunan pertahanan yang tidak hanya mendorong upaya untuk penguatan kemampuan tentara yang dipadukan dengan peningkatan kualitas maupun kuantitas bela negara dari warga negaranya. Hal ini harus dapat menjamin keselamatan dan kehormatan bangsa melalui perwujudan kesepahaman antar negara tetangga.

ASEAN seringkali dipandang semata-mata sebagai 'wadah diskusi' atas berbagai isu di kawasan. Artinya, potensi ASEAN Power yang sesungguhnya besar, dianggap belum optimal digunakan untuk menyelesaikan berbagai sengketa nyata di antara negara-negara anggotanya sendiri, termasuk sengketa klaim wilayah perbatasan laut. Untuk mempertahankan sentralitas di kawasan dan menjadikan organisasi ini semakin penting dalam panggung global, ASEAN jelas perlu lebih terintegrasi, lebih terlibat dalam aspek ekonomi, pertahanan, dan keamanan dengan lebih pro-aktif merespon perubahan lingkungan internasional yang semakin terkait antara satu dengan yang lainnya.

Pemantapan dokumen ASEAN 2015 telah menetapkan berbagai tujuan atas kerja sama ASEAN dan menjadikan kawasan ASEAN pada dekade kedua Millenium (2015) sebagai kawasan yang mampu menjadi wadah kerja sama negara-negara di kawasan untuk hidup dalam perdamaian dan kemakmuran, menyatu dalam kemitraan yang

[5] Daniel Kliman & Abe Denmark, "How to Get South Asia Right", *Diplomat*, dalam http://thediplomat.com/2011/02/02/how-to-get-southeast-asia-right/, 2 Februari 2011.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dinamis dan menjadi komunitas yang saling peduli serta terintegrasi dalam pergaulan bangsa-bangsa di dunia.[8]

Stabilitas dan keamanan kawasan sebagai integrasi kelautan ASEAN dapat diciptakan dengan cara mendorong terciptanya integrasi politik, keamanan dan pertahanan di kawasan. Dengan demikian APSC (*ASEAN Political Security Community), ADMM (ASEAN Defense Ministerial Meeting)* dan ADMM Plus dapat digunakan sebagai pilar yang *legitimate* untuk membangun sebuah komunitas keamanan dan pertahanan regional dalam tiap jenjang dan tahapan yang dibutuhkannya. Khususnya dalam 3 pilar utama mencakup : *maritime security*, *energy security* dan *food security* serta berbagai isu terkait keamanan dan pertahanan kawasan.

ADMM ke-6 tahun 2012 di Kamboja, mengambil tema *"Enhancing ASEAN Unity for Harmonized and Secure Community"* dengan isu yang dibahas antara lain Industri Pertahanan, *Peace Keeping Center Network Counter Terorism* dan Laut Cina Selatan.[6]



Gambar 4. Regional Strategic Partnership

Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Karenanya, ASEAN perlu menetapkan upaya-upaya pendalaman *(deepening)* dan perluasan *(widening)*. Upaya pendalaman harus lebih difokuskan pada perbaikan internal,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[6] Menhan RI, "Pertemuan ADMM ke 6 di Kamboja", *Majalah Wira*, Volume 36, No.20, Mei – Juni 2012.

seperti penguatan mekanisme penyelesaian sengketa yang lebih *"workable"* dan upaya perluasan menuntut ASEAN untuk memaksimalkan potensi APSC bersama mitra bersamanya berdasarkan orientasi *outward-looking security*. Di sisi lain, Indonesia harus mampu menetapkan keinginnya untuk memiliterkan militer-nya *(militerizing the military)* terkait pada prioritas kebijakan keamanan dan pertahanan regional dan dari aspek kebijakan luar negeri dengan cara menghapus keengganan-keengganan dengan alasan tradisional dalam perspektif domestiknya.

Integrasi regional harus lebih difokuskan pada apa yang sebenarnya dibutuhkan oleh Indonesia sendiri dengan mengingat kepentingan nasionalnya, dimana salah satu aspek penting adalah isu ketiga di atas dalam konteks regional. Karenanya, transformasi pola pemikir pemimpin dalam merumuskan strategi demi kepentingan masa depan bangsa dengan kemampuan menggiring pandangan *"national interest to regional action"* sekaligus *"regional interest to national action"* jelas sangat dibutuhkan !

Fakta dalam perjalanan 14 tahun terakhir ini, menuntut Indonesia harus mampu memperbaiki rancangan strategi pertahanannya, utamanya untuk membius para prajurit dan perwira TNI untuk cukup berbangga diri dengan digiring menjadi tentara-tentara yang berkonsentrasi pada misi yang diusung SSR *(security sector reform)* 1998. Menjadi tentara yang berkonsentrasi lebih banyak pada misi-misi rekonstruksi (bencana) dan stabilisasi (pasca bencana), tetapi tidak cukup dibangun untuk berkonsentrasi pada misi dan tugas utamanya sebagai militer profesional untuk menghadapi "bencana pertahanan" dihadapan matanya yang mampu untuk mengusir dan meminimalkan ancaman sejak di batas ZEE Indonesia.

Pengembangan strategi pertahanan dapat berawal dari koreksi terhadap 3 hal yaitu: Pertama, persepsi bahwa tidak ada ancaman tradisional dalam kurun waktu ke depan. Kedua, landasan berfikir dan strategi pertahanan yang selalu dibangun di luar konteks isu regional dan internasional. Ketiga, penetapan anggaran pertahanan yang hanya berkiblat pada perbandingan terhadap kekuatan PDB. Padahal, terdapat pendekatan lain dalam memproyeksikan anggaran pertahanan. Misalnya, keinginan untuk melihat dari perspektif keamanan dan pertahanan negara secara utuh terpadu, dimana itu berarti berapapun anggaran yang diperlukan oleh militer untuk visi dan misi pertahanannya, harus mampu diberikan oleh negara. Sehingga pelaksanaanya bukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

budget oriented, tetapi *program oriented.* Sesuai dengan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia yang meningkat dan mendapat apresiasi dari Pengamat Ekonomi David Samual. Menurutnya, pada kwartal dua 2012, Produk Domestik Bruto (PDB) Cina tumbuh 7,6% dan Indonesia 6,4% *(Year one Year),* sedangkan India menempati posisi kedua dari tumbuh dibawah 6% ke level 5,4%. Ekonomi Indonesia telah tumbuh dengan baik dan menjadi negara dengan perekonomian terbesar di Asia Tenggara, dan bahkan nomor 16 di dunia.

Isu-isu maritim di perairan Indonesia utamanya terkait pada SLOCs (Sea Lines of Communicatios) dimana selain Selat Malaka, fungsi strategis Selat Sunda, Selat Lombok dan terutama Selat Wetar dan Letti (ada istilah lain : *"the 2nd Mallacca"*) mungkin malah membutuhkan perhatian lebih serius baik dari kita sendiri maupun negara-negara kawasan. Karena, bagaimanapun dalam perkembangan politik regional, gagasan SLOCs strategis yang tersebar di perairan Indonesia memerlukan strategi yang mencakup keamanan maritim kawasan secara kolektif.

Menurut John Robert Beishline, perencanaan merupakan turunan dari tinjauan yang telah ditetapkan, karena itu dalam membuat perencanaan dibutuhkan pemikiran reflektif *(Reflective Thinking)* yang melibatkan banyak *Stake Holder* dan proses penyusunan harus dengan teliti dan cermat serta menggunakan tahapan-tahapan tertentu.[7]

Kekuatan armada maritim dengan orientasi baru dan jauh melampaui visi dan misi sebatas Armada Barat (Armabar) dan Armada Timur (Armatim) harus segera dibangun untuk menghadapi tantangan 8 tahun mendatang dan mengantisipasi secara serius rencana pergeseran 60% kapal-kapal perang modern militer AS dari seluruh dunia ke kawasan. Pergeseran ini mengikuti orientasi kebijakan politik luar negeri Presiden Obama dan pernyataan tegas Panetta untuk kembalinya AS berkonsentrasi penuh ke kawasan yang disebutnya sebagai *Indo-Pacific* pada 2020.[8]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[7] John Robert Beishline, *Military Management for National Defense,* (USA : Prentice Hall, 1950).

[8] Obama, Kebijakan Luar Negeri USA, 2012.



Gambar 5. Balancing Without Alliance

*Sumber :*Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Artinya, kita harus mampu membaca ancaman konstalasi pertahanan dan keamanan dalam perspektif dinamika politik global dan menyimak bagaimana kekaisaran militer AS semakin tumbuh menuju wujudnya kelak di 8 tahun mendatang. Data resmiaz dari *US Departement of Defense (DoD)* pada laporan struktur tahun fiskal 2003 menyebut, Pentagon memiliki 702 pangkalan di 130 negara dan mengklaim, pangkalannya mencakup 44.870 barak, hanggar, rumah sakit, dan bangunan lain sebanyak lebih dari 4.844 bangunan. Angkatan Lautnya memiliki 11 kapal induk modern, 286 kapal perang berikut kapal selam. Gambaran tersebut membawa kita pada kesadaran bahwa sebenarnya hanya sedikit sekali ruang yang ditinggalkan di planet bumi ini yang tidak terisi oleh kekuatan militer AS. Dan ruang kosong itu adalah wilayah Indonesia terus menuju arah selatan melalui Samudera Hindia ke arah Antartika. Karenanya, kekuatan TNI khususnya TNI AL dan TNI AU ke depan harus bertumpu pada pembangunan kekuatan angkatan laut dan udara yang harus mampu mendukung dua armada AL baru yang harus segera terbentuk. Oleh karena itu, sudah saatnya Indonesia membentuk dua armada baru untuk mendukung dua armada yang sudah ada, Armabar dan Armatim. Sebagai ilustrasi, maka armada pertama adalah armada yang berkonsentrasi pada pembangunan kemampuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

pertahanan laut dan udara di sepanjang sisi ZEE Selatan Indonesia, yaitu Armada Samudera Hindia, sementara armada kedua harus mampu berkonsentrasi pada pembangunan kekuatan laut dan udara di sepanjang sisi ZEE Utara Indonesia yakni kawasan Samudera Pasifik.

Untuk itu, Indonesia harus mau berkaca dan belajar secara jujur mengukur bagaimana strategi pembangunan kekuatan pertahanan semasa Soekarno yang mampu memainkan peranan sebagai *'non alignment'* dengan konsekuen dan menjadikan kekuatan militer Indonesia menjadi yang terbesar di bumi bagian selatan dengan kekuatan Angkatan Laut Indonesia yang terdiri dari komposisi 234 kapal perang terdiri dari sebuah kapal penjelajah *(Cruiser)*, 12 kapal selam, 7 kapal perusak *(Destroyer)*, 7 *fregat* dan beberapa jenis Kapal Perang lain. Kedepan, Indonesia memang tidak boleh lagi lengah dengan selalu mengusung mantera-mantera perdamaian : *"1.000 friends o enemy"*. Sementara di saat yang sama negara-negara lain di depan mata berlomba membangun kekuatan pertahanannya. Sebab secara logika jika pertahanan negara kuat, perdamaian dalam konteks keberadaan serta kedaulatan nasionalpun akan tercipta. Dampak efek penangkal akan lebih besar apabila kita memiliki armada yang kuat yang memiliki persenjataan yang modern dengan menguasai dan memiliki nuklir.[9]

Sebagai negara maritim terbesar di kawasan, jelaslah Indonesia harus dapat memaksimalkan perannya. Titik awal dapat dilakukan dengan menyepakati bahwa sejarah perang akan sumber daya perdagangan di kawasan ini beserta jalur-jalur laut strategisnya bukanlah cerita indah dongeng anak-anak, tetapi cerita tentang bagaimana kedaulatan dan kehormatan negara harus dijaga dengan segenap tenaga, darah dan airmata. Titik kedua, adalah dengan membalikkan pengertian MEF[10] yang telah dijadikan landasan pembangunan kekuatan postur pertahanan Indonesia selama 14 tahun terakhir ini menjadi MEF dalam pengertian *maximum essential forces* yang dibutuhkan Indonesia untuk dapat mencapai titik ketiga, yaitu TNI AL dan TNI AU yang mampu mandiri dan juga terlibat dalam keturut sertaannya membangun kerja sama keamanan maritim dan udara kawasan dengan kekuatan yang dapat memberikan dampak magnitudinal pada

[9] Herman Kahn, *On Thermonuclear War,* (Princeton: Princeton University Press, 1960).

[10] *Minimum Essential Force,* Komponen Utama, (Jakarta: Kemhan, 2010).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terwujudnya sebuah arsitektur keseimbangan regional yang sesungguhnya. Mengingat luas perairan Indonesia yang meliputi 3 juta km perairan Zona Ekonomi Ekslusif dan 3 juta km perairan wilayah dan kepulauan, maka setiap saat diperlukan 15 kapal *fregat* untuk berpatroli di ZEE dan 60 ksapal patroli lepas pantai untuk berpatroli di perairan wilayah dan kepulauan. Secara teori, berdasarkan aksi radiusnya dan jangkauan peralatan deteksinya satu Kapal *Fregat* dapat mengawasi laut seluas 200.000 km^2, sedangkan satu kapal patroli lepas pantai milik TNI AL saat ini tidak memerlukan persenjataan yang canggih, juga tidak memerlukan standar militer yang tinggi, karena yang diperlukan adalah kuantitas agar setiap saat mampu hadir di seluruh perairan nusantara, agar kekayaan laut kita dan kedaulatan wilayah kita aman. Hadir di laut *(Presence at Sea)* adalah kemampuan minimal yang diperlukan suatu Angkatan Laut.

Sebagaimana Horat pernah berkata : *Nil Volentibus Arduum,* bagi yang berusaha tidak ada sesuatu yang sulit, maka jika mau berusaha, Indonesia jelas mampu memaksimalkan perannya dalam langkah membangun stabilitas keamanan kawasan dengan kekuatan maritim dan dirgantara yang mampu menaklukan segala bentuk ancaman terhadap NKRI tercinta.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Budiono. 2012. "Pertumbuhan Ekonomi Meningkat, Saatnya Modernisasi Alutsista TNI". *Wira Magazine.* Vol. 39.

Bakrie, C.R. 2012. "2020 *Maritime War Theater and Force Development for Indonesia New Fleets". Wira Magazine,* Ministry of Defense RI.

Buntoro, Kresno dan Rajab Silitonga. 2012. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala. Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL.

Beishline, John Robert. 1950. *Military Management for National Defense.* USA : Prentice Hall.

Dahuri, Rokhmin. 2005. *Kebijakan Kelautan dan Perikanan*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Kliman, Daniel & Abe Denmark. *2011.* "How to Get South Asia Right", *Diplomat,* dalam http://thediplomat.com/2011/02/02/how-to-get-southeast-asia-right/, 2 Februari 2011.

Kemhan RI. 2007. *Strategi Pertahanan Negara*. Jakarta : Kemhan.

Kahn, Herman. 1960. *On Thermonuclear War.* Princeton: Princeton University Press.

Menhan RI. 2012. "Pertemuan ADMM ke 6 di Kamboja, *Majalah Wira*, Vol.36 No. 20, Mei – Juni.

Santoso, P. *2012."South China Sea Dispute in the Middle of Strategic Competition between the United States and China". Wira Magazine.* Ministry of Defense RI.

Than Mya & Carolyn Gates. 2001. (eds). *ASEAN Enlargement: Impacts and Implications*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS).

United Nation Convention on The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan atau Kesinambungan Strategi?

Probo Darono Yakti & Joko Susanto

Departemen Hubungan Internasional, Universitas Airlangga

ABSTRAK

Sebagai negara yang terletak pada cross-position*, Indonesia menawarkan pendekatan strategi kemaritiman berupa doktrin Poros Maritim Dunia (PMD). Dalam batasan tertentu PMD memperkenalkan konsep lebih lanjut tentang pendekatan strategi maritim yang pernah diusung RI sebelumnya. Untuk itu, penelitian eksplanatif ini mengeksplorasi lebih jauh tentang konsep-konsep terkait dengan perubahan atau kesinambungan, yang berkenaan dengan strategi maritim RI dalam periode-periode pra PMD. Berdasarkan data-data di lapangan, penelitian ini menemukan sejumlah fakta bahwa PMD merupakan perubahan dari strategi maritim sebelumnya. Selain itu, perbedaan pandangan terhadap posisi geografis RI dapat diartikan sebagai respons terhadap ancaman yang telah ada yang mana dalam kondisi ini mengalami pergeseran akibat dinamika politik internasional. Penelitian yang bersifat kualitatif ini menemukan bahwa PMD dalam beberapa aspek merupakan nilai yang diwariskan secara kontinu dari era pemerintahan sebelumnya untuk secara lebih lanjut dilakukan penyesuaian terhadap kondisi kontemporer. Dengan demikian secara umum temuan-temuan tersebut menujukkan bahwa PMD merupakan perubahan dari strategi kemaritiman sebelumnya.*

Kata-kata kunci: *Indonesia, poros maritim dunia, strategi maritim, perubahan, kesinambungan, keamanan, geoekonomi*

As a nation-state located in a cross-position, Indonesia proposes a maritime strategy approach in the form of the Global Maritime Fulcrum (GMF). To some extent, GMF introduces an advanced concept from the previous maritime strategy. Therefore this explanative research will explore further about concepts related to change or continuity, related to the maritime strategy of Indonesia in the previous periods before GMF. Based on field data, this research found a number of facts that concludes GMF to some extent is a change from previous maritime strategy. Moreover, the debate of Indonesia's geographical position could be interpreted as a response against threats which already exists. Thus this condition experienced a shift due to the dynamics of international politics. This qualitative research also conducts that GMF is a value which inherited from previous administration to further adapt on contemporary situations. Thus in general these findings indicate that GMF is a change from the previous maritime strategy.

Keywords: *Indonesia, global maritime fulcrum, maritime strategy, change, continuity, security, geoeconomy*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia merupakan negara yang terletak di *cross-position* antara dua benua dan dua samudra. Sebagaimana diperkenalkan dalam Wawasan Nusantara yang diperkenalkan pada era Suharto, masyarakat secara umum memahaminya NKRI sebagai sebaran pulau saja yang disebut 'zamrud khatulistiwa'. Tanpa kemudian melihat laut yang terdapat di tengah-tengah antara satu pulau dengan pulau yang lain merupakan penghubung. Terlebih dalam posisi ini Indonesia dipandang sebagai arsipelago atau kepulauan, sehingga memiliki posisi yang berbeda di antara negara-negara dengan kriteria geografis berdasarkan perairan lainnya: negara pantai, kontinental, dan *landlocked* (Susanto dalam Susilo 2015, 7). Oleh karena itu diperlukan sebuah strategi maritim komprehensif yang luwes di hadapan paradoks perubahan zaman yang semakin dinamis dengan isu-isu kemaritiman yang terus berkembang setiap zamannya. Sebagaimana Dave Sloggett (2013, 37-8) dalam bukunya "The Anarchic Sea" mengatakan bahwa terdapat tujuh dimensi atau perspektif pada strategi maritim kontemporer: *state-to-state*, perlindungan dagang, manajemen sumber daya laut, penyelundupan, terorisme, bencana alam, dan oseanografi. Alih-alih pakem strategi maritim Indonesia mirip dengan konsepsi yang diajukan Mahan dan Corbett yang menghendaki penguasaan total atas laut sekaligus mengontrol dalam bentuk *command of the sea*; Indonesia justru sedang lepas landas dari paradigma daratan dan mencari batu pijakan selanjutnya setelah Deklarasi Kepulauan 1957 oleh Perdana Menteri Juanda serta perjuangan di UNCLOS melalui diplomasi maritim yang dirintis Mochtar Kusumaatmaja dan Hasyim Djalal.

Enam Variabel Strategi Maritim

Sebelumnya, terdapat enam variabel strategi maritim yang dapat digunakan untuk menelaah strategi kemaritiman yang digunakan Indonesia, antara lain: (1) latar belakang situasi, menggambarkan konstelasi politik internasional pada saat strategi maritim diimplementasikan dalam kebijakan nasional, (2) citra diri nasional, yang mendeskripsikan persepsi negara dalam memandang dirinya sendiri melalui persepsi sejarah positif dan negatif, (3) peran negara, menunjukkan inisiatif negara dalam eksekusi kebijakan strategi maritim negaranya di tingkatan domestik maupun internasional secara holistis, (4) trajektori, yang hendak dituju sebuah negara dengan menerapkan strategi tersebut, (5) tonggak-tonggak, peristiwa-peristiwa penting yang menjadi fondasi negara dalam strategi maritim, dan (6) prioritas isu, kebijakan-kebijakan turunan dan isu-isu yang sedang dibahas pada negara tersebut. Enam poin ini dipilih berdasarkan aspek yang dapat digali dari pengalaman-pengalaman historis dan isu-isu yang sedang *in* pada jangka waktu tertentu (5 dan 6). Sedangkan empat yang lainnya meliputi latar belakang situasi, dengan melakukan elaborasi dimensi keamanan milik Dave Sloggett (2013, 37-8) dan lingkungan strategis. Citra diri nasional merupakan konsiderasi strategis bagaimana suatu strategi digunakan, peran negara berarti sejauh mana pengaruh negara terhadap strategi maritim, sedangkan trajektori diambil dari visi negara terhadap strategi kemaritiman. Sehingga pada batasan-batasan ini wilayah strategi maritim yang akan dikaji dapat dikatakan berubah atau sinambung sesuai dengan variabel masing-masing.

Sedangkan konsep perubahan dan kesinambungan meliputi wacana mengenai suatu konsep, kemudian mengalami distingsi dari apa yang telah ada maupun hanya bergeser dengan tetap mengikuti koridor yang sama. Strategi dapat dikatakan mengalami perubahan apabila ada hal fundamental yang berganti sehingga menyentuh akar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan menampakkan distingsi dari strategi sebelumnya (Cambridge Dictionary 2017). Sedangkan suatu strategi dapat dikatakan mengalami kesinambungan apabila tidak ada satu pun perubahan mayor menyangkut hal yang fundamental, namun hanya bagian perifer saja yang bersifat minor sehingga tetap berjalan di landasan yang sama (Cambridge Dictionary 2017). Sehingga di akhir akan terlihat indikator-indikator yang diberikan oleh variabel strategi maritim mana saja yang dapat dipandang sebagai perubahan maupun kesinambungan, sehingga poin terbanyak antara keduanya yang dapat dijadikan sebuah pilihan simpulan setelah membandingkan antara era pra PMD dengan era PMD.

Evolusi Strategi Maritim Indonesia

Sejarah kemaritiman Indonesia mebuktikan bahwa NKRI merupakan legasi dari negara-bangsa maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit yang hidup pada abad ke-5 hingga pertengahan abad ke-14. Kesuksesan dari Sriwijaya dalam membagun *hub-ports* terkemuka di kawasan Asia Tenggara dan Majapahit dengan lima armada kapal perang terkuat pada zamannya menjadi sebuah titik balik sejarah akan kejayaan Indonesia di masa lampau akan strategi kemaritiman yang kaya. Sekaligus menunjukkan bahwa khayalak masih belum mengeksplorasi 100% tentang wawasan kebahariannya (Yunus dalam Susilo 2015, 67; Supriyanto 2016). Kedua hal ini yang menjadi citra diri nasional positif di era jauh sebelum PMD diluncurkan sebagai wacana publik yang mengundang perhatian. Sedangkan pengalaman kelam di era penjajahan Belanda dengan pembatasan masyarakat terhadap laut dengan salah satunya menganggap nelayan sebagai kasta terbawah dalam masyarakat (Toer 2015). Dengan demikian trajektori strategi yang akan dicapai adalah mencapai negara bahari sebagaimana Sriwijaya dan Majapahit sebagai kekuatan regional terkemuka. Misalkan pada akhir era Orla, pengadaan KRI Irian menjadi salah satu senjata utama untuk mewujudkan trajektori tersebut (Naval History via Flix t.t.; Miller 2001). Sebagaimana di era Orba pada tahun 1980-an mengimpor persenjataan dari negara-negara blok barat yang tergabung NATO seperti Amerika Serikat (AS) dan Jerman Barat. Situasi internasional pada masa itu dapat dikatakan didominasi oleh persaingan antar negara dengan konstelasi Perang Dingin yang berkecamuk antara AS dan Uni Soviet. Sehingga bentrok secara fisik menjadi sebuah hal yang tak terhindarkan.



Gambar 1: Salah satu meriam *turret* utama KRI Irian-201, kapal jenis *cruiser* yang berhasil didapatkan Sukarno dari Uni Soviet dengan harga yang cukup terjangkau.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Negara berperan cukup besar dalam strategi maritim, namun cenderung bersikap *inward-looking* melihat dari persepsi ancaman pada era pra PMD. Dibuktikan dengan berbagai macam pemberontakan yang terjadi di dalam negeri seperti DI/TII, PRRI/ Permesta, Kahar Muzakar, Andi Azis, Westerling, APRA, dan ancaman-ancaman dari luar untuk membentengi pengaruh ideologi asing. Ideologi yang dimaksud dalam batasan tertentu juga mengalami pergeseran dari Orba ke Orla, yakni menempatkan kekuatan nekolim seperti AS, Inggris, dan Belanda sebagai ancaman utama pada era Orla dan tak lama berubah menjadi Tiongkok dengan komunismenya. Belum lagi Pembangunan Lima Tahun yang dicanangkan Suharto juga membuat strategi maritim sebagai subordinasi dari strategi daratan pada sebuah administrasi junta militer yang dipimpinnya (Booth 1992; Yunus dalam Susilo 2015, 69-71). Laut dianggap sebagai parit untuk membentengi ancaman-ancaman tersebut, militer menempatkan AL pada lapisan pertahanan terdepan pada doktrin CADEK dan Tri Ubaya Cakti dengan menempatkan kapal-kapal perang sebagai 'benteng' pertama ancaman dari luar yang dimaksud (Widjajanto 2005; Supriyanto 2016). Karena pada dasarnya di era pra PMD, ada kecenderungan isu-isu kemaritiman seperti yang disinggung Sloggett (2013) cenderung pada *state-to-state*. Contoh lain adalah menghadapi tiga peristiwa besar seperti: (1) Dwikora, konfrontasi dengan Malaysia dan hendak menganeksasi Kalimantan Utara, (2) Trikora, konfrontasi dengan Belanda dan merebut Irian Barat meskipun diselesaikan dengan diplomasi, dan (3) Integrasi Timor Timur melalui Operasi Seroja.

Selama hampir tujuh dekade Indonesia merdeka, terdapat beberapa tonggak-tonggak sejarah yang menandakan komitmen dalam menerapkan strategi maritim di era pra PMD. Beberapa di antaranya adalah: (1) Konsep Indonesia tanah air tumpah darah, (2) Sejarah perang laut dan amfibi, (3) Deklarasi Juanda, (4) UNCLOS, (5) Pembentukan DEL dan DMI, dan (6) 'Negara Kepulauan' versi RPJPN SBY. Yang pertama mencakup bagaimana Indonesia meneguhkan posisinya sebagai negara yang baru saja merdeka. Selama masa pergerakan konsep 'tanah air' diperkenalkan untuk menggambarkan dua elemen yang tidak bisa dipisahkan dari manusia yang mana keduanya saling memiliki keterkaitan. Tanah dan air melambangkan kesuburan, dan sebaliknya secara lebih luas menganggap perairan yang ada di tengah kepulauan Indonesia merupakan pemersatu dari beragam suku, agama, ras, dan golongan (Malaka 2007, 1; Anwar 1996, 10). Yang kedua adalah mtengenai sejarah panjang perang yang melibatkan TNI-AL di atas perairan Indonesia. Setidaknya ada lima perang laut yang tercatat sebagai tonggak sejarah strategi maritim yang dalam hal ini dipandang sebagai *naval strategy*: Pertempuran Selat Bali, Pertempuran Laut Cirebon, Pertempuran Laut Sibolga, Perlawanan Pasukan ALRI 0032, dan Operasi Anti-Blokade John Lie (Santosa & Wanhar 2012, 81; Merdeka.com 2015; Okezone News 2015a; Okezone News 2015b; Suwardi & Sukarno 2011, 20-3; Merdeka.com 2014a). Kelima perang peristiwa pertempuran dan operasi blokade ini menginspirasi pembentukan AL yang jauh lebih superior. Puncaknya pada masa demokrasi terpimpin, ketika tampuk kepemimpinan dan kendali ABRI dipegang langsung oleh Presiden Sukarno. Batu pijak ini dilanjutkan untuk setidaknya era 80-an pada masa kepemimpinan Suharto.

Yang ketiga adalah Deklarasi Kepulauan Indonesia oleh PM Juanda yang menjadi inisiator dari langkah Indonesia selanjutnya di dalam UNCLOS. Ada dua aspek utama yang diperjuangkan pada deklarasi Juanda: perluasan laut teritorial yang semulanya 3 mil menjadi 12 mil dan menetapkan aturan perairan kepulauan yang membatasi pelayaran di luar izin yang dilakukan negara lain, sehingga luas wilayah Republik

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia 2,5 kali lipat lebih besar dari yang semula 2.027.087 km² menjadi 5.193.250 km² (Disinfolahtal 2012; Beritasatu.com 2015). Pada masa ini muncul tokoh diplomat muda yang menjadi inspirator dari munculnya ide untuk menunjukkan pentingnya posisi Indonesia di samping negara-negara lain yang memiliki ciri berbeda seperti bentuk kontinental dan negara pantai. Dialah Mochtar Kusumaatmaja, yang pada masa Suharto menjabat menjadi Menteri Luar Negeri yang mewakili Indonesia bersama dengan Hasyim Djalal pada tonggak keempat yakni perjuangan pada UNCLOS. Selama tiga kali pelaksanaan konvensi hukum laut internasional, ide Indonesia untuk mengukuhkan posisi sebagai negara arsipelago sempat mendapatkan banyak kecaman. Bahkan di antaranya berasal dari negara adidaya AS, yang mana selama masa Orba berlangsung menjadi sekutu Indonesia dalam kerangka *quiet alignment* (Smith 2003, 2). Namun di akhir perjuangan diplomat-diplomat muda dengan didukung oleh negara yang merasa memiliki posisi sama dengan Indonesia seperti Filipina diterima sebagai salah satu poin penting dalam hukum laut internasional, yakni aturan tentang ZEE yang meregulasi 200 mil laut sebagai perairan yang merupakan hak berdaulat dari suatu negara sekaligus jalur laut arsipelago yang dimiliki Indonesia melalui ALKI I, II, dan III sebagai bagian dari SLOC (DOALOS 1992, 52).

Strategi maritim sempat mandek pada era Suharto. Alasannya adalah pemerintahan junta militer yang terpusat pada supremasi matra AD, yang diikuti dengan alur pembangunan nasional yang sentralistik terhadap daratan. Kendati di akhir kepemimpinannya Suharto mencoba memperkenalkan doktrin yang disebut sebagai Benua Maritim Indonesia (BMI), namun nyatanya tidak ada program konkret yang dijalankan untuk melaksanakan kebijakan strategis di bidang kemaritiman. Meskipun kerap merangkul Hasyim Djalal sebagai tokoh penting Indonesia di bidang kemaritiman, pada akhirnya Djalal juga melontarkan otokritiknya pada pemerintah yang tidak segera membentuk Departemen Pengembangan Samudra. Selangkah di belakang India yang merupakan negara kontinental namun sudah lebih dahulu membentuk institusi tersebut untuk setidaknya mempermudah tangan pemerintah dalam mengelola kekayaan Lautan Hindia (Djalal 1996). Kegagalan tersebut yang menjadi evaluasi pada era pemerintahan setelahnya untuk berbenah dalam menaikkan kembali signifikansi isu maritim melalui kerangka *Maritime Domain Awareness* (MDA). Langkah awalnya, pada masa reformasi di tangan Presiden Abdurrahman Wahid atau Gus Dur ditunjuklah Sarwono Kusumaatmaja sebagai Menteri Eksplorasi Laut. Sebagai catatan kecil, Sarwono adalah adik dari Mochtar yang berjasa mengukuhkan posisi negara arsipelago Indonesia di tengah-tengah negara lainnya. Tidak lama setelah pelantikannya pada tanggal 26 Oktober 1999, tanggal 10 November 1999 dibentuklah Departemen Eksplorasi Laut yang menjadi cikal bakal Kementerian Perikanan dan Kelautan. Tugas berat diemban oleh departemen ini mengingat urusan perikanan dan kelautan sempat dipegang sebagai salah satu direktorat jenderal di bawah kementerian perikanan pada masa Orba, utamanya dalam mengelola sumber daya laut dan berkenaan dengan oseanografi (Khudori 2010; Susanto 2015, 32). Pembentukan ini juga mengingatkan kita pada Kementerian Kompartemen Maritim di akhir Orla yang membawahi Kementerian Perikanan dan Pengolahan Laut (Kemaritiman 2016).

Prioritas-prioritas isu kemaritiman meliputi isu-isu yang menyangkut kepentingan internal perairan Indonesia sebagaimana telah disinggung sebelumnya. Misalnya menyatukan Indonesia dalam kerangka negara-bangsa dan menghadapi klaim dunia internasional atas perairan kepulauan Indonesia. Untuk itu pada periode ini dilaksanakan setidaknnya tiga kali modernisasi pada AL, mencetuskan Doktrin

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hankam pada tahun 1991 serta menggarisbawahi isu-isu strategis perbatasan dan Asas *Cabotage*. Secara lebih lanjut modernisasi berlangsung pada periode Orla dengan mengadakan alutsista dari Uni Soviet akibat kedekatan Indonesia dengan blok Timur pada masa itu. Pembelian paling diingat adalah kapal penjelajah KRI-Irian 201 berserta dengan kapal perusak dan fregat-fregatnya yang menjadikan Indonesia sebagai pemilik AL terkuat kedua di Asia pada media 1960an (RBTH Indonesia 2015; TNI Angkatan Laut 2015). Modernisasi kedua dilaksanakan pada tahun 1980an dengan melakukan impor alutsista dari blok Barat dan NATO atas pertimbangan kedekatan Indonesia dengan blok Barat yang menempatkan RI sebagai benteng dari pengaruh komunisme di Asia Tenggara sekaligus memegang peran 'pemimpin regional ASEAN'. Misalnya fregat kelas Ahmad Yani dan kapal selam U-209/1300 buatan Jerman Barat (Marsetio 2014, 23-4). Modernisasi ketiga adalah periode Kekuatan Pokok Minimum (*Minimum Essential Force*) MEF yang ditargetkan tercapai pada tahun 2024 meliputi tiga tahap sejak tahun 2004. Ketentuan pokok yang akan dicapai adalah pengadaan alutsista 151 KRI, 43 pesawat udara, dan 333 kendaraan tempur yang sudah memiliki teknologi mutakhir. Termasuk di dalamnya memprioritaskan pengadaan dari industri strategi dalam negeri mencakup dari PT Pindad, PT PAL Indonesia, dan PT Dirgantara Indonesia (Marsetio 2013, 6).



Gambar 2.5: Pulau Sipadan yang dipersengketakan Indonesia dengan Malaysia

Selain itu strategi maritim pada era pra PMD menyoroti isu-isu perbatasan laut dengan negara lain seperti Malaysia dan Singapura. Sipadan dan Ligitan menjadi contoh isu kemaritiman yang tidak direncanakan secara matang. Dengan terburu-buru membawanya ke meja Mahkamah Internasional, membawa hasil yang tidak maksimal bagi Indonesia yakni jatuh di tangan Malaysia dengan alasan pemanfaatan efektif yang dilakukan oleh sang negeri jiran (Djalal 2013, 10). Seakan tidak belajar dari pengalaman, Pulau Semakau, Pulau Berhala dan Pulau Sebatik akhirnya menjadi sengketa-sengketa setelah Pulau Sipadan-Ligitan (Arsana 2013, 26, 33-4). Menggunakan alasan damai, Suharto menganggap penyelesaian sengketa melalui Mahkamah Internasional dapat menjadi jalan terbaik karena skema damai selalu diutamakan berdasarkan Treaty of Amity and Cooperation yang ditandatangani negara-negara ASEAN pada tahun 1976, kendati kemudian mematikan langkah Indonesia sendiri (Djalal 2013, 12). Selain itu di era SBY, kehadiran asas *cabotage* di satu sisi membawa sinyal positif bagi kemajuan pelayaran Indonesia pada strategi kemaritiman pada umumnya. Melalui Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2006 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, kemudian diundangkan dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penerapan asas *cabotage* ini bertujuan untuk melindungi kedaulatan negara serta memberikan kesempatan berusaha bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan (Republik Indonesia 2008). Kebijakan ini berhasil menambah sejumlah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5.500 kapal berbendera Indonesia atau melipatgandakan jumlah kapal nasional, dengan kapasitas angkut yang naik hingga tiga kali lipat. Di tahun 2014, jumlah ini tercatat meningkat menjadi 14 ribu unit kapal berbendera Indonesia (Metrotvnews.com 2015).

Poros Maritim Dunia

Berbeda dengan strategi maritim yang digunakan pada era pra PMD, Indonesia pada batasan tertentu mengalami peralihan dalam menggunakan kemaritiman sebagai fundamental konsep pembangunan. Diperkenalkan pada saat kontestasi pemilihan presiden (Pilpres) 2014, PMD merupakan salah satu 'senjata' andalan yang digunakan oleh pasangan Joko Widodo (Jokowi) dan Jusuf Kalla (JK). Mulanya ide mengenai PMD diutarakan oleh dua akademisi di balik tim pemenangan Jokowi-JK pada 2014 lalu. Adalah Rizal Sukma, direktur CSIS dan pengamat pertahanan Andi Widjajanto yang memperkenalkan gagasan kemaritiman sebagai distingsi yang tidak ditawarkan oleh pasangan calon (paslon) nomor satu. Sudah barang tentu visi dan doktrin ini masuk pada salah satu program utama pada Nawacita (Sukma 2014). Gagasan ini setelah menjadi perbincangan publik ditingkatkan legitimasinya melalui pidato pemenangan Jokowi di atas perahu pinisi "Buana Setia", Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta. Menurut para ahli hubungan internasional dan kemaritiman "kebangkitan Indonesia sebagai negara kepulauan," "harapan baru untuk kebangkitan maritim nasional," dan "panggilan untuk Persatuan Indonesia" adalah tujuan utama yang ingin dicapai dari PMD (Laksmana 2014; Antara News 2014; Tempo 2014). Namun perlu diingat bahwa kemunculan PMD, baik sebagai doktrin maupun visi bukan sesuatu yang benar-benar baru. Jika diamati bahwa sebelumnya Tiongkok telah lebih dahulu memperkenalkan konsep Jalur Sutra Maritim melalui pidato Xi Jinping di Sidang Paripurna DPR-RI pada tahun 2013 (Jinping 2013). Bukan sebuah kebetulan apabila penulis mengatakan PMD menjadi respons atas latar belakang situasi internasional yang menunjukkan signifikansi percaturan geoekonomi melalui *raising*-nya Tiongkok dengan mengajak mitra-mitra kerja samanya di ASEAN untuk bergabung pada megaproyek yang diusungnya sendiri.

Alih-alih hanya dianggap manuver politik semata, cita-cita pemerintahan Jokowi ini justru dijelaskan lebih lanjut pada KTT Asia Timur ke-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Menurutnya PMD terdiri atas lima pilar meliputi: (1) budaya maritim, (2) ekonomi maritim, (3) konektivitas maritim, (4) diplomasi maritim, dan (5) keamanan maritim (RMOL 2015). Dari kelima pilar tersebut, Jokowi menegaskan komitmennya untuk menyinergikan doktrin PMD di antara negara-negara Asia Timur termasuk dengan JSM yang digagas Tiongkok. Beberapa media menyatakan pernyataan yang dilontarkan Jokowi pada KTT Asia Timur ini disebut sebagai Doktrin Jokowi (TribunNews 2014). Sehingga selanjutnya di level akademisi terjadi perbedaan pandangan terkait pemaknaan PMD. Ada yang memahami 'poros' sebagai *axis* sebagaimana yang dilakukan Indonesia dalam mendekatkan diri dengan Tiongkok, Korea Utara, Vietnam, dan Kamboja; ada pula yang memaknai sebagai *fulcrum* yakni kecenderungan kebijakan luar negeri Indonesia untuk menjadi poros penyeimbang antara kedua samudra yang didiami oleh kekuatan-kekuatan regional dengan bertransformasi menjadi kekuatan menengah; atau dipahami sebagai *nexus* dengan menyoroti alur pelayaran SLOC dan ALKI yang menjadi prioritas utama Indonesia untuk mengamankan dan mengontrol

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ketat perairan yang telah dibuka sebagai gerbang ekonomi Indonesia (Sulaiman 2017). Ada pula yang memaknai PMD sebagai *global hotspot* atau *pivot* meskipun jumlahnya tidak terlalu signifikan dibandingkan perbincangan mengenai *axis, fulcrum,* dan *nexus* (Netherland Maritiem Land 2015). Dari kelima pilar yang telah ada, Jokowi memprioritaskan program Tol Laut untuk menguatkan konektivitas serta kebijakan penenggelaman kapal untuk menegaskan komitmen Indonesia terhadap hukum laut internasional yang berlaku serta mengejar kerugian negara dari pencurian ikan yang kerap dilakukan kapal nelayan asing sebesar Rp304 triliun (Merdeka.com 2014b). Misalnya penenggelaman kapal modern pencuri ikan yang telah diburu oleh beberapa negara di dunia, MV Viking di pantai Pangandaran (BBC Indonesia 2016a).



Gambar 4: Pidato Kemenangan Jokowi-JK di atas sebuah kapal pinisi "Hati Buana Setia", Pelabuhan Sunda Kelapa, Jakarta, 22 Juli 2014.

Perbedaan latar belakang diikuti pula dengan peran negara yang semakin aktif dalam mengeksekusi strategi kemaritiman. Mengingat PMD berarti membuka laut selebar-lebarnya untuk meningkatkan keunggulan ekonomi dan menandingi Tiongkok yang menegaskan upayanya untuk merangkul Indonesia. Untuk itu pemerintah membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang bertugas melakukan koordinasi pada isu-isu prioritas strategis seperti pengelolaan sumber daya migas hingga mineral, pengembangan destinasi pariwisata, penyelenggaraan program tol laut, dan juga regulasi perikanan yang di dalamnya menegaskan untuk kembali menegakkan peraturan hukum laut internasional (Kompas.com 2014). Kementerian ini mengkoordinasi kerja dari Kementerian ESDM, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata, dan juga Kementerian Kelautan dan Perikanan (Republik Indonesia 2015). Tentu kehadiran kementerian ini mengingatkan lagi pada akhir masa demokrasi terpimpin yakni kementerian kompartemen maritim. Persepsi ancaman juga dapat dikatakan mengalami pergeseran dari yang semulanya merupakan geopolitik Perang Dingin yang diiringi dengan bumbu konfrontasi, kemudian bergeser menjadi geoekonomi. Sehingga dalam batasan ini peran pemerintah menjadi lebih *outward-looking* dalam menjalankan strategi kemaritiman untuk mewujudkan visi PMD. Visi Indonesia juga mengalami pergeseran yang semulanya mematok diri dengan klaim bahwa sebagai pemimpin ASEAN, RI menjadi garda terdepan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati posisi istimewa dalam forum regional tersebut. Justru di era ini RI memformulasikan suatu kebijakan luar negeri epan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

posisi istimewa dalam forum regional tersebut. Justru di era ini RI memformulasikan suatu kebijakan luar negeri yang *outward-looking* pula dengan memperkenalkan konsep *middle-power* atau kekuatan menengah terkemuka di Indo-Pasifik (Kurlantzick 2014). Dengan demikian Indonesia sedang berusaha menempatkan diri sebagai penyeimbang dan *hub* di antara kekuatan-kekuatan besar lain di Samudra Hindia dan Pasifik seperti RRT, India, dan AS. Misalnya ditunjukkan dengan intensitas keaktifan pada forum kerja sama maritim seperti Indian Ocean Rim Association (IORA) dan yang baru saja terbentuk diinisiasi Tiongkok, Belt and Road Forum.

Kendati mengalami perbedaan latar belakang, citra diri nasional relatif tidak ada yang berubah. Misalnya, tetap menggunakan legasi kejayaan maritim Sriwijaya dan Majapahit untuk menunjukkan khazanah budaya bangsa bahari terhadap khalayak luas. Misalnya dibuktikan dengan pernyataan Jokowi pada saat diwawancarai, ia mengatakan bahwa PMD harus diyakini mengingat Sriwijaya dan Majapahit yang pernah menguasai lautan pada zamannya (Pikiran Rakyat 2015; DetikNews 2015). Selain itu kutipan-kutipan Presiden Sukarno juga diklaim memberikan inspirasi pada era pemerintahannya untuk kembali mewujudkan visi lama yang tenggelam pada masa Orba (Viva.co.id 2009). Persepsi sejarah positif tersebut juga diwarnai persepsi sejarah negatif dalam citra diri nasional Indonesia yang mana di era pemerintahan dahulu dinilai kurang berhasil dalam melakukan eksekusi strategi maritim, hal ini juga ditandai oleh pidato Jokowi pada pelantikannya 20 Oktober 2014. Menurutnya, Indonesia sudah lama memunggungi laut dan samudra (DetikNews 2014). Kutipan dalam pidato ini dapat diartikan bahwa dalam medio hampir setengah abad, strategi kemaritiman seolah dilupakan dengan menempatkannya pada subordinasi daratan. Pandangan negara terhadap posisinya juga mengalami pergeseran cukup signifikan. Ditandai dengan komitmen pemerintah untuk membangun *hubports* terlebih memahami posisi *chokepoint* Indonesia di antara dua samudra dan dua benua untuk dimanfaatkan semaksimal mungkin dala meningkatkan kapabilitas ekonomi. Salah satunya dengan membangung sarana prasarana untuk memperlancar alur rute pelayaran yang telah ada dengan meningkatkan frekuensi dan juga membangun serta memaksimalkan infrastruktur yang ada. *Hub* maritim ini ditegaskan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2015-2019 dan dioperasionalisasikan melalui program Tol Laut (Republik Indonesia 2014).



Gambar 3: Salah satu kapal yang ditenggelamkan oleh Satgas 115

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Strategi maritim pada era PMD meliputi tonggak-tonggak sejarah yang mencakup: (1) Penunjukan Menteri Susi dan Pembentukan Satgas 115, (2) Insiden Natuna, (3) Pendekatan Indonesia-Sentris, dan (4) Tol Laut.Yang pertama adalah penunjukan Menteri Susi Pudjiastuti sebagai pimpinan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Penunjukan ini sempat menjadi perbincangan publik mengingat latar belakang pribadi Susi seperti pendidikan yang hanya seorang lulusan SMP, maupun pengalamannya dalam mendirikan usaha aviasi dengan mendirikan Susi Air (Tribunpekanbaru.com 2014). Tak mengambil waktu lama setelah penunjukannya, Susi tampil percaya diri dengan mengedepankan program pemberantasan *Illegal, Unreported, Unregulated* (IUU) Fishing yang sarat kontroversi. Kendati sudah diatur dalam UU No. 45 tahun 2009, namun implementasi hukum dari undang-undang yang telah ada belum dilaksanakan secara tegas (Antara News 2017). Untuk itu pilihan akhir yang harus ditempuh adalah dengan cara menenggelamkan kapal setelah lebih dahulu menyita barang bukti berupa kapal dan hasil tangkapannya serta mengevakuasi awak-awak kapal di atasnya. Per 22 Februari 2016, tercatat ada 151 kapal berbendera asing yang ditenggelamkan sejak Oktober 2014 (Bisnis.com 2016). Atas pencapaian ini beberapa media mencatatnya sebagai menteri berprestasi selama tiga tahun belakangan. Penguatan kebijakan kelautan dan perikanan juga didukung dengan pembentukan Satuan Tugas (Satgas) 115 melalui Peraturan Presiden 115 tahun 2015 tentang Satgas Pemberantasan *Illegal Fishing* (Republik Indonesia 2015). Di dalamnya merupakan kerja sama multiinstansi antara Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI-AL, Kepolisian Republik Indonesia (Polri), Badan Keamanan Laut (Bakamla), dan Kejaksaan Agung RI. Kebijakan *multidoor* ini dapat meningkatkan lagi kesadaran nasional akan pengelolaan sumber daya laut sebagaimana per 1 April 2017 ada 317 kapal yang berhasil ditenggelamkan Satgas 115 yang dikomandani oleh Susi Pujiastuti.

Tonggak kedua adalah Insiden Natuna yang memaksa Indonesia harus bersikap tegas di atas konflik Laut Tiongkok Selatan (LTS). Insiden Natuna berawal dari peristiwa pengejaran kapal nelayan Tiongkok yang hendak mencuri ikan di perairan Natuna. Setelah tertangkap, kapal nelayan tersebut diderek dan justru ditarik oleh kapal penjaga pantai Tiongkok. Dalam kondisi terjepit Indonesia akhirnya melepaskan tali kapal pencuri ikan tadi. RRT mengeluarkan nota diplomatik dengan memrotes keputusan Indonesia untuk menangkap kapal nelayan RRT yang tidak dalam posisi salah dengan mencari ikan di *traditional fishing rights* sesuai sembilan garis putus yang telah ditentukan Tiongkok sejak tahun 1949 (BBC Indonesia 2016b, 2016c). Peristiwa ini sontak mengejutkan pihak Indonesia, dan akhirnya pada tanggal 23 Juni 2016 Presiden Jokowi memutuskan untuk mengadakan rapat terbatas kabinet di atas KRI Imam Bonjol yang dianggap media sebagai sinyal keras untuk menyindir keberadaan Tiongkok di LTS yang mencampuri urusan perairan ZEE Indonesia (Soeriaatmadja 2016). Belakangan Tiongkok mengklaim memiliki tumpang tindih wilayah laut antara Indonesia dengan RRT pada perairan Natuna yang mana isunya sudah tereskalasi sejak 2008. Atas peristiwa ini Indonesia memutuskan untuk memperkuat Natuna dengan membangun pangkalan udara dan laut di Ranai selayaknya *Pearl Harbor* sekaligus menempatkan masing-masing satu batalion Marinir dan zeni tempur AD dan menegaskan bahwa perairan tempat Tiongkok memiliki *overlapping* diklaim sebagai Laut Natuna Utara (Kompas.com 2015). Untuk itu kemudian diperkenalkan tonggak ketiga yakni konsep pembangunan Indonesia sentris, yakni memandang bahwa pulau-pulau dan daerah yang terletak pada posisi ujung Indonesia bukan lagi sebagai pulau atau daerah terluar. Namun sebagai daerah/pulau terdepan. Persepsi ini memandang daerah terdepan sebagai pintu gerbang perekonomian Indonesia yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menghadap langsung pada negara lain, meninggalkan stigma lama yang memusatkan perekonomian di Jawa saja tanpa memperhatikan potensi pertumbuhan yang dimiliki pulau-pulau lainnya.

Untuk itu diperlukan konsep pendukung untuk mewujudkan pembangunan Indonesia sentris. Salah satunya adalah menggunakan kebijakan Tol Laut. Tol Laut pada awal kemunculannya dipahami oleh khalayak sebagai jalan tol yang berdiri atau melayang di atas laut. Namun yang dimaksud dengan 'Tol' adalah jalur bebas hambatan, artinya jalur distribusi logistik yang lancar merupakan salah satu target utama yang akan dicapai melalui program ini dengan harapan bahwa kelancaran logistik menjadi jalan untuk menekan biaya logistik yang terus meningkat sebesar 15 persen setiap terjadinya transaksi sebagaimana negara lain berhasil menekan angka tersebut pada level 7 persen (Piesse 2015, 5). Selain itu pemerintah pada saat ini juga sedang dalam proses untuk terus memangkas *dwelling time* atau waktu tunggu barang di pelabuhan yang mencapai satu minggu. Pada akhirnya proses perizinan yang ada di pelabuhan dapat dipangkas hingga 3 hari. Sebagai perbandingannya Singapura hanya menghabiskan waktu 1,5 hari untuk *dwelling time* pada pelabuhan-pelabuhan besarnya. Hal ini dalam batasan tertentu dapat menjadi penghambat seperti contoh konkretnya biaya pengiriman dari Jakarta ke Padang tiga kali lipat lebih mahal daripada biaya pengiriman Jakarta ke Singapura (Sandee t.t). Untuk itu beragam persiapan dilakukan termasuk pembangunan infrastruktur berupa peningkatan kapasitas sekaligus pembangunan 24 pelabuhan yang terdiri atas 19 pelabuhan perairan sedang dan 5 pelabuhan perairan dalam, dilengkapi dengan pengadaan 500 kapal melalui impor dari RRT untuk menghubungkan pulau-pulau besar dengan pulau-pulau kecil (The Jakarta Post 2014; Tribunjambi.com 2017; Liputan6.com 2016).

Dari tonggak-tonggak atas terdapat beberapa prioritas isu kemaritiman yang ditangani oleh pihak pemerintah dalam strategi maritim. Yang pertama adalah koordinasi kebijakan kemaritiman dengan AD. Sebagaimana pengalaman sejarah menunjukkan bahwa AD dalam batasan tertentu memiliki pengalaman kemiliteran yang cukup kuat untuk memegang tampuk kekuasaan negara, maka pembagian jatah kursi sebagai bentuk dari *bargaining* di dalam perpolitikan dalam negeri harus tetap diperhatikan (Calistro 2015). Kendati AL diproyeksikan untuk diserahi tugas-tugas berat untuk melihat aspek pertahanan dalam PMD, para perwira dan purnawirawan AD tetap menjadi prioritas Jokowi untuk mengisi pos-pos strategis pada kabinetnya atau jika dalam perhitungan Calistro (2015) Jokowi akan menghadapi AD yang kurang kooperatif dan merasa termarjinalkan. Sehingga dalam aspek ini, keseimbangan dicapai misalnya dengan menempatkan Wiranto sebagai Menko Polhukam, Luhut Binsar Panjaitan diserahi Kemenko Maritim, dan Menteri Pertahanan yang dijabat Ryamizard Ryacudu. Selain itu pada era PMD, modernisasi AL ke-IV dilakukan dengan menempatkan doktrin World Class Navy yang digagas oleh mantan Kepala Staf AL Marsetio sebagai bentuk lebih lanjut dari MEF yang sudah ada. Untuk itu proyeksi 2024 dengan merealisasikan pengadaan 247 buah kapal perang akan terbantu dengan adanya kenaikan anggaran pertahanan sebesar 1,5 persen dari GDP. Selain itu pemerintah juga menarik investasi luar negeri untuk pengembangan infrastruktur maritim serta industri pertahanan (Purnamasari 2014; PresidenRI.go.id 2015; Republik Indonesia 2014). Selain berkomitmen untuk fokus pada matra AL sebagai penopang utama strategi kemaritiman, pemerintah juga melakukan pengadaan basis pangkalan TNI di Natuna sebagai titik sentral di garis terdepan Indonesia sebagai tanda kehadiran konkret negara di perbatasan sekaligus memperhatikan aspek pertahanan dari ancaman luarnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Prioritas isu yang terakhir berkenaan dengan regionalisme maritim. Dengan mengambil posisi Ketua di IORA dari Australia pada tahun 2015, Indonesia yang menjabat selama dua tahun hingga 2017 dapat memanfaatkan kesempatan tersebut untuk menjajaki kerja sama maritim yang lebih komprehensif sebagai wujud komitmennya untuk menjadi negara mengenah terkemuka yang menjadi kekuatan penyeimbang antara dua samudra: Hindia dan Pasifik. Meskipun telah menjadi anggota regionalisme tersebut sejak 1997 tepatnya pada saat keanggotaan diterima oleh Indonesia, namun baru akhir-akhir ini Indonesia merasakan manfaat IORA. Selama dua tahun berselang, Indonesia berhasil menyelenggarakan KTT IORA yang pertama di Jakarta bulan April 2017 IORA Concord kemudian disepakati dengan inti bahwa isu lintas sektoral dan penguatan institusi harus dilanjutkan (Kemlu RI 2015). Selain itu dengan mengikuti BRF yang diinisiatori oleh Tiongkok, Indonesia secara tidak tertulis maupun tidak akan mendapatkan posisi strategis, mengingat PMD sudah diproyeksikan untuk mendapat tempat dalam proyek JSM. Untuk itu Indonesia ditawarkan beragam opsi pinjaman oleh Asian Infastructure Investment Bank dan Silk Road Fund. Indonesia mendapatkan 10 persen atau US$ 5 miliar dari keseluruhan proyek. Sedangkan pemerintah baru dapat mencapai US$ 680 juta saja yang baru terealisasi di sektor eksplorasi sumber daya alam (Quirk & Bradford; Wicaksana 2016).

Simpulan: Perubahan atau Kontinuitas?

No.	Variabel	Pra PMD	PMD	Perubahan/ keinambungan
1.	Latar Belakang Situasi	Ancaman Geopolitik Perang Dingin: AS, Rusia, RRT dan menghalau kembalinya Belanda dan tentara sekutu.	Ancaman Geoekonomi Kawasan: RRT, dan inisiatif pemerintah untuk membangun kembali MDA	Perubahan
2.	Citra Diri Nasional	Menggunakan legasi kerajaan Sriwijaya dan Majapahit sebagai persepsi sejarah positif, dan menjadikan masa penjajahan Belanda sebagai persepsi sejarah negatif.	Menggunakan legasi kerajaan Sriwijaya dan Majapahit sebagai persepsi sejarah positif, dan menjadikan pengalaman era sebelumnya, 'memunggungi laut' sebagai persepsi negatif.	Kesinambungan
3.	Peran Negara dalam Strategi Maritim	*Inward-looking*. Negara menyiapkan strategi maritim untuk mengatasi ancaman-ancaman dari dalam negeri.	*Outward-looking*. Negara berperan aktif untuk mencegah kemungkinan ancaman geoekonomi negara lain.	Perubahan
4.	Trajektori Strategi Maritim	Menjadi kekuatan regional yang memiliki angkatan laut dominan pada kawasan Asia Tenggara.	Menjadi kekuatan penengah sekaligus sebagai penyeimbang di kawasan Asia-Pasifik.	Kesinambungan
5.	Tonggak Strategi Maritim	Peristiwa fundamental seperti perang-perang laut, konfrontasi dengan negara lain, dan pengukuhan distingsi posisi sebagai *archipelagic state*	Peristiwa *up-to-date* seperti persoalan IUU Fishing, perbatasan, logistik dan pemerataan, ketimpangan ekonomi serta regionalisme maritim	Perubahan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

6.	Prioritas Strategi Maritim	Prioritas pada isu-isu menyangkut idealisme negara dalam menghadapi sengketa di atas laut: antara diplomasi atau perang	Prioritas pada isu-isu yang lebih pragmatis menyangkut perekonomian dan hubungan untung rugi di atas laut	Perubahan

Tabel Analisis Perubahan atau Kesinambungan dalam Strategi Maritim Indonesia (Sumber: Analisis penulis).

Penulis mengukur strategi maritim dari pilihan perubahan atau kesinambungan dengan menelaah tiap variabel sebagaimana telah dijelaskan di awal. Dari segi latar belakang situasi terjadi perubahan yang signifikan ketika melihat konteks persaingan perang dingin seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, dengan persaingan pada era globalisasi yakni berlomba-lombanya negara-negara di kawasan Asia untuk menempati posisi puncak dalam konstelasi politik internasional dalam hal ekonomi. Persaingan geoekonomi inilah yang menjadi kunci penulis dapat mengatakan terjadi perubahan. Setelah itu ditinjau dari citra diri nasional, pemerintah memiliki pandangan yang sama terhadap sejarah nasional. Dipahami sebagai positif ketika melihat legasi dari kerajaan-kerajaan yang ada pada zaman Nusantara, dan menempatkan pengalaman kelam masa lampau sebagai persepsi negatif terhadap sejarah yakni penjajahan Belanda kemudian pengalaman dari era-era pemerintahan sebelumnya dalam menempatkan strategi maritim. Sehingga dalam batasan ini dapat dikatakan bahwa terjadi kesinambungan antara kedua citra diri nasional. Sedangkan peran negara dalam strategi maritim, di era pra PMD terjadi perubahan yang mendasar dalam menggunakan strategi maritim sebagai naval strategy yakni diterapkan dalam praktik-praktik di bidang pertahanan untuk menghalau ancaman dari luar serta mengatasi ancaman dari dalam negeri. Sebaliknya, strategi maritim digunakan pada era PMD untuk menanggulangi hegemoni ekonomi RRT dan ancaman geoekonomi lainnya. Sehingga dalam batasan ini dapat dikatakan terjadi perubahan.

Dalam trajektori strategi maritim, pemerintah mematok visi sebagai ekuatan regional. Hal ini terbukti pada era Sukarno dengan memperkuat armada Alnya menjadi kekuatan terbesar nomor dua di Asia sehingga disegani di kawasan Asia Tenggara. Setelah itu konteks kekuatan regional semakin terlegitimasi dengan dijadikannya Indonesia sebagai 'pemimpin' daripada ASEAN dalam istilah Perang Dingin untuk menanggulangi kekuatan komunisme masuk di kasawan Asia Tenggara. Peran ini terus dimainkan hingga akhir tahun 90-an. Di era PMD, terjadi kontinuitas visi menjadi kekuatan menengah untuk mengejar cakupan yang jauh lebih luas. Untuk trajektori strategi maritim dapat dikatakan terjadi kesinambungan. Dalam tonggak dan prioritas strategi maritim terjadi perubahan mengingat isu-isu yang muncul pada strategi maritim adalah yang berbentuk lebih praktis, hal ini dibuktikan dengan kebijakan-kebijakan pemerintah yang lebih responsif pada isu-isu yang berkaitan dengan IUU Fishing dan regionalisme maritim. Berbeda dengan era pra PMD yang mana ancaman dari luar negeri memaksa negara untuk melakukan perang dan konfrontasi dengan pihak musuh. Karena pada dasarnya perbedaan latar belakang menjadi titik akhir penentuan. Sehingga di akhir penulis dapat menyimpulkan bahwa dari enam variabel yang disediakan, pada umumnya terjadi perubahan strategi maritim dari era pra PMD ke era PMD mengingat Indonesia memiliki pilihan strategis untuk merespons perubahan yang terjadi dalam latar belakang situasi yang berbeda.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam kaitan ini, penulis memandang bahwa perubahan strategi maritim yang telah terjadi dapat disikapi oleh Indonesia dengan membuat suatu cetak biru yang dapat bermanfaat untuk mengoperasikan strategi maritim PMD dalam kerangka yang lebih praktis. Selain itu perlu ada dukungan yang tegas dari pemerintah untuk menyadarkan masyarakat akan khazanah sejarah kebaharian Indonesia yang menjadi salah satu prioritas pemerintah dalam pilar pertama PMD yakni budaya maritim. Mengingat sejauh ini upaya yang sedang dilakukan pemerintah hanya terlihat dalam wujud fisik saja, tanpa memperhatikan fundamental yang harus terbangun dari kesadaran masyarakat mengenai MDA sebagai salah satu alat untuk membumikan lagi strategi maritim.

Referensi

Buku

Booth, A. (ed.), 1992. *The Oil Boom and After: Indonesian Economic Policy and Performance in the Suharto Era*. Singapore, Oxford University Press.

Djalal, Dino Patti, 1996. *The Geopolitics of Indonesia's Maritime Territorial Policy*. Jakarta, Centre for Strategic and International Studies (CSIS).

Malaka, Tan, 2007. *Menuju Republik Indonesia* (terj.) *Naar de Republiek Indonesia*. Jakarta, Yayasan Massa.

Marsetio, 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta, Universitas Pertahanan.

Miller, David, 2001. *The Illustrated Directory of Warships from 1860 to the Present*. Wisconsin, Motorbooks International.

Santosa, Iwan & Wenri Wanhar, 2014. *Pasukan-M: Menang Tak Dibilang Gugur Tak Dikenang*. Jakarta.

Sloggett, Dave, 2013. *The Anarchic Sea*. London, C. Hurst & Co.

Susilo, I. Basis (ed.), *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia*. Surabaya: CSGS, 2015.

Toer, Pramoedya Ananta, 2015. *Gadis Pantai*. Jakarta, Lentera Dipantara.

Brief Report dan Jurnal Ilmiah

Anwar, Dewi Fortuna, 1996. "Indonesia's Strategic Culture: Ketahanan Nasional, Wawasan Nusantara, and Hankamrata", *Australia-Asia Papers*, no. 75, Queensland: Centre for Study of Australia-Asia Relations Griffith University, (May 1996), h. 10.

Djalal, Hasjim, 2013. "Dispute Between Indonesia and Malaysia On The Sovereignty Over Sipadan and Ligitan Islands", *Jurnal Opinio Juris*, Vol. 12, (Januari-April 2013).

Marsetio, 2013. "Strategi TNI Angkatan Laut dalam Pengamanan Batas Maritim NKRI: Kajian Historis-Strategis", *Jurnal Sejarah*, Citra Lekha, Vol. XVII, No. 1 (Februari 2013).

Netherland Maritiem Land, 2015. *Indonesia Maritime Hotspot: Final Report*. Maritime by Holland.

Piesse, Mervyn, "The Indonesian Maritime Doctrine: Realising the Potential of the Ocean", *Strategic Analysis Paper*, Future Directions & Independent Strategic Analysis of Australia's Global Interests, 22 Januari 2015.

Quirk, Sean & John Bradford, "The Global Maritime Fulcrum: A New U.S. Opportunity to Engage Indonesia", *Issues & Insights*, Vol. 15, No. 9, Pacific Forum CSIS,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Oktober 2015).
Widjajanto, Andi, 2005. Evolusi Doktrin Pertahanan Indonesia.
Smith, Antholy L., 2003. "From Latent Threat to Possible Partner: Indonesia's China Debate", *Special Assessment*, Asia's China Debate Asia-Pacific Center for Security Studies (Desember 2003), h. 2.

Artikel Koran dan Majalah

Khudori, 2010. "Gus Dur dan Amnesia Kelautan", *Kolom*, Jakarta: Tempo Interaktif, 9 Januari 2010.
Suwardi, Gatot & Nono Sukarno, 2011. "Pasukan ALRI Melawan Pendaratan Belanda di Banyuwangi", *Veteran*, Vol I, No. 6, (Desember 2011, Jakarta: LVRI), h. 20-23.
Sulaiman, Yohanes, "Global Maritime Nexus, Toward a Grand Strategy of Indonesia?", The Jakarta Post, 4 April 2017.

Internet

Antara News, "Jokowi-JK brings new hope for maritime awakening: academician", 20 Agustus 2014. [Daring]. dalam http://www.antaranews.com/en/news/95371/jokowi-jk-brings-new-hope-for-maritime-awakening-academician (diakses 3 Juli 2017)
_____, ""Satgas 115" lakukan terobosan penegakan hukum", *Hukum*, 17 Januari 2017. [Daring]. dalam http://www.antaranews.com/berita/607252/satgas-115-lakukan-terobosan-penegakan-hukum (diakses 3 Juli 2017).
Arsana, I Made Andi, 2013. "Are we losing more islands after Sipadan-Ligitan dispute?", The Jakarta Post, 30 Januari 2013 [Daring]. dalam http://www.thejakartapost.com/news/2013/01/30/are-we-losing-more-islands-after-sipadan-ligitan-dispute.html (diakses 3 Juli 2017).
BBC Indonesia, 2016. "Kapal modern pencuri ikan, Viking, ditenggelamkan", Berita Indonesia, 14 Maret 2016. [Daring]. dalam http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160314_indonesia_viking_sudah_ditenggelamkan (diakses 3 Juli 2017).
_____. "Cina protes penangkapan delapan ABK di perairan Natuna", Dunia, 31 Mei 2016. [Online]. dalam http://www.bbc.com/indonesia/dunia/2016/05/160530_dunia_kapal_cina_natuna_protes (diakses 3 Juli 2017).
_____. "Cina protes penembakan kapal nelayan, TNI AL: "Kami tidak brutal"", 20 Juni 2016. [Daring]. dalam http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/06/160620_indonesia_tnial_bantah_kapalcina (diakses 3 Juli 2017).
Beritasatu.com, 2015. "Mendagri: Banyak yang Lupa Deklarasi Juanda", Nasional, 14 Desember 2015. [Daring]. dalam http://www.beritasatu.com/nasional/331167-mendagri-banyak-yang-lupa-deklarasi-juanda.html (diakses 3 Juli 2017).
Bisnis.com, 2014. "Sejak 2014, 151 Kapal Penangkap Ikan Secara Ilegal Ditenggelamkan", Agribisnis, 22 Februari 2016. [Daring]. dalam http://industri.bisnis.com/read/20160222/99/521423/sejak-2014-151-kapal-penangkap-ikan-secara-ilegal-ditenggelamkan (diakses 3 Juli 2017).
Calistro, Michael R., 2015. "PacNet #66A - Indonesia's maritime strategy: Jokowi's gamble", CSIS. [Daring]. dalam https://www.csis.org/analysis/pacnet-66a-indonesia%E2%80%99s-maritime-strategy-jokowi%E2%80%99s-gamble (diakses 3 Juli 2017).
Cambridge Dictionary, 2017. "Meaning of "change" in the English Dictionary". [Daring].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/change (Diakses pada 3 Juli 2017).

_____. "Meaning of "continuity" in the English Dictionary". [Daring]. dalam http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/continuity (diakses 3 Juli 2017).

Detiknews, 2015. "Jokowi: Sejak Zaman Sriwijaya dan Majapahit, Bangsa Ini Maju Karena Laut", Berita, 11 Desember 2015. [Daring]. dalam https://news.detik.com/berita/3093653/jokowi-sejak-zaman-sriwijaya-dan-majapahit-bangsa-ini-maju-karena-laut (diakses 3 Juli 2017).

Disinfolahtal, 2012. "Apa Itu....? Deklarasi Djuanda", *Penpas*, 21 November 2012. [Daring]. dalam http://koarmabar.tnial.mil.id/PENPAS/tabid/66/articleType/ArticleView/articleId/433/APA-ITU-DEKLARASI-DJUANDA.aspx (diakses 3 Juli 2017).

Jinping, Xi, "Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament", *Regulations*, ASEAN-China Centre, 2 Oktober 2013. [Daring]. dalam http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm (diakses 3 Juli 2017).

Kemenko Kemaritiman, 2016. "Serah Terima Jabatan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Jakarta, 28 Juli 2016", *Siaran Pers*, 30 Juli 2016. [Daring]. dalam https://maritim.go.id/serah-terima-jabatan-menteri-koordinator-bidang-kemaritiman-jakarta-28-juli-2016/ (diakses 3 Juli 2017).

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (Kemlu RI), 2015. "Indian Ocean Rim Association", *Kerjasama Regional*. [Daring]. http://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/IORA.aspx (diakses 3 Juli 2017).

Kompas.com, 2014. "Jokowi: Tenggelamkan Kapal Pencuri Ikan!", Nasional, 18 November 2014. [Daring]. dalam http://nasional.kompas.com/read/2014/11/18/13004411/Jokowi.Tenggelamkan.Kapal.Pencuri.Ikan. (diakses 3 Juli 2017).

_____, 2015. "KSAU: Lanud Pulau Natuna Dicita-citakan Jadi Pearl Harbor Indonesia", Nasional, 20 November 2015. [Daring]. dalam http://nasional.kompas.com/read/2015/11/20/15195941/KSAU.Lanud.Pulau.Natuna.Dicita-citakan.Jadi.Pearl.Harbor.Indonesia (diakses 3 Juli 2017).

Kurlantzick, Joshua, "Jokowi's Maritime Doctrine and What It Means", *ASEAN Beat*, The Diplomat, 29 November 2014. [Daring]. http://thediplomat.com/2014/11/jokowis-maritime-doctrine-and-what-it-means/ (diakses 3 Juli 2017).

Laksmana, Evan A., 2014. "Indonesia's New President Can Deepen Cooperation with Europe and the United States", German Marshall Fund Blog, 15 Agustus 2014. [Daring]. dalam http://www.gmfus.org/blog/2014/08/15/indonesia%E2%80%99s-new-president-can-deepen-cooperation-europe-and-united-states (Diakses 3 Juli 2017).

Liputan6.com, 2016. "Mandek 4 Tahun, Jalur Kapal RoRo Bitung-Davao Siap Beroperasi", Ekonomi, 8 November 2016. [Daring]. dalam http://bisnis.liputan6.com/read/2646988/mandek-4-tahun-jalur-kapal-roro-bitung-davao-siap-beroperasi [diakses 3 Juli 2017].

Merdeka.com, 2014. "John Lie, kapten kapal heroik penembus blokade Belanda", Peristiwa, 30 Januari 2014. [Daring]. dalam https://www.merdeka.com/peristiwa/john-lie-kapten-kapal-heroik-penembus-blokade-belanda.html (diakses 3 Juli 2017).

_____. "Ratusan nelayan mereka ditangkap patroli RI, Malaysia panik", Dunia, 21 November 2014. [Daring]. dalam https://www.merdeka.com/dunia/

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ratusan-nelayan-mereka-ditangkap-patroli-ri-malaysia-panik.html (diakses 3 Juli 2017).

_____, 2015. "Kisah heroik Letnan Samadikun dan tenggelamnya KRI Gajah Mada", *Peristiwa*, 25 Juli 2015. [Daring]. dalam https://www.merdeka.com/peristiwa/kisah-heroik-letnan-samadikun-dan-tenggelamnya-kri-gajah-mada.html (diakses 3 Juli 2017).

Metrotvnews.com, 2015. "Menperin Pacu Industri Galangan Kapal Perkuat Poros Maritim", *Mikro*, 26 September 2015. [Daring]. dalam http://news.metrotvnews.com/read/2013/08/08/173882/perumahan-cirendeu-permai-terendam-air-1-5-meter (diakses 3 Juli 2017).

Naval History via Flix, t.t. "RUS Ordzhonikidze." [Daring]. dalam http://navalhistory.flixco.info/H/127851/8330/a0.htm (diakses 3 Juli 2017).

Okezone News, 2015. "ALRI "Gunung" Turun Tangan Perkuat Perlawanan Ngurah Rai", Nasional, 13 April 2015. [Daring]. dalam http://news.okezone.com/read/2015/04/13/337/1133003/alri-gunung-turun-tangan-perkuat-perlawanan-ngurah-rai (diakses 3 Juli 2017).

_____, 2015. "Cederai Perjanjian Linggarjati, Belanda Provokasi Pertempuran Sibolga", Nusantara, 9 Mei 2015. [Daring]. dalam http://news.okezone.com/read/2015/05/08/340/1146936/cederai-perjanjian-linggarjati-belanda-provokasi-pertempuran-sibolga (diakses 3 Juli 2017).

Pikiran Rakyat, 2015. "Kejayaan Ada di Laut Seperti Sriwijaya dan Majapahit", Ekonomi, 11 Desember 2015. [Daring]. dalam http://www.pikiran-rakyat.com/ekonomi/2015/12/11/353353/kejayaan-ada-di-laut-seperti-sriwijaya-dan-majapahit (diakses 3 Juli 2017).

Purnamasari, Deti, 2014. "Jokowi Asks for Japan's Help on Infrastructure Projects", The Jakarta Globe, 12 Agustus 2014. [Daring]. dalam http://www.thejakartaglobe.com/business/jokowi-asks-japans-help-infrastructure-projects/ (diakses 3 Juli 2017).

PresidenRI.go.id, "Kunjungan Kenegaraan Presiden Jokowi Ke Jepang dan Cina Menurut Media Asing", 25 Mei 2015. [Daring]. dalam http://presidenri.go.id/internasional/liputan-media-lokal-jepang-dan-cina-tentang-kunjungan-kenegaraan-presiden-jokowi.html (diakses 3 Juli 2017).

RBTH Indonesia, 2015. "KRI Irian 201, Simbol Persahabatan Soviet dan Indonesia di Tahun 60-an", *Tekno & Sains*, 14 Agustus 2015. [Daring]. dalam https://indonesia.rbth.com/technology/2015/08/14/kri-irian-201-simbol-persahabatan-soviet-dan-indonesia-di-tahun-60-an_390313 (diakses 3 Juli 2017).

RMOL, 2015. "Ini Lima Pilar Poros Maritim Indonesia", 19 November 2015. [Daring]. dalam http://www.rmol.co/read/2015/12/19/228772/Ini-Lima-Pilar-Poros-Maritim-Indonesia- (diakses 3 Juli 2017).

Sandee, Henry, t.t. "Promoting Regional Development in Indonesia through Better Connectivity", *The World Bank News and Broadcast*. [Daring]. dalam http://go.worldbank.org/Z6VE3IDAF0 (diakses 3 Juli 2017).

Soeriaatmadja, Wahyudi, 2016. "Indonesian President Joko Widodo's Trip to South China Sea Islands a Message to Beijing, Says Minister", The Straits Times, 23 Juni 2016. [Daring]. dalam http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesian-president-sails-to-southchina-sea-islands-in-message-to-beijing (diakses 3 Juli 2017).

Sukma, Rizal, 2014. "Gagasan Poros Maritim", *Makro*, Kompas.com, 21 Agustus 2014. [Daring]. dalam http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim (diakses 3 Juli 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Supriyanto, Ristian Atriandi, 2016. "Developing Indonesia's Maritime Strategy under President Jokowi", *Special Forum*, 22 Februari 2016. [Daring]. Tersedia dalam: http://www.theasanforum.org/developing-indonesias-maritime-strategy-under-president-jokowi-1/ (diakses 3 Juli 2017).

Tempo, 2014. "President-Elect Jokowi Calls for United Indonesia", 23 Juli 2014. [Daring]. dalam http://en.tempo.co/read/news/2014/07/23/055595130/President-Elect-Jokowi-Calls-for-United-Indonesia (diakses 3 Juli 2017).

The Jakarta Post, 2014. "Archipelago Belt Aims to Connect Nation", 30 Mei 2014. [Daring]. dalam http://www.thejakartapost.com/news/2014/05/30/archipelago-belt-aims-connect-nation.html (diakses 3 Juli 2017).

TNI Angkatan Laut, 2015. "Sejarah TNI Angkatan Laut", 14 Januari 2015. [Daring]. dalam http://www.tnial.mil.id/Picture/PROF/sejarah.JPG (diakses 3 Juli 2017).

Tribunjambi.com, 2017. "Pelabuhan RoRo Kuala Tungkal Diharap Menjadi Jalur Perdagangan Asean", Tanjabbar, 2 Februari 2017. [Daring]. dalam http://jambi.tribunnews.com/2017/02/02/pelabuhan-roro-kuala-tungkal-diharap-menjadi-jalur-perdagangan-asean [diakses 3 Juli 2017].

Tribunnews.com, 2014. "Hikmahanto tentang Makna Doktrin Jokowi", *Hukum*, 14 November 2014. [Daring]. dalam http://www.tribunnews.com/nasional/2014/11/14/hikmahanto-tentang-makna-doktrin-jokowi (diakses 3 Juli 2017).

Tribunpekanbaru.com, 2014. "Pro dan Kontra Dianggap "Lulusan SMP", Ini Komentar Menteri Susi", *Nasional*, 28 Oktober 2014. [Daring]. dalam http://pekanbaru.tribunnews.com/2014/10/28/pro-dan-kontra-dianggap-lulusan-smp-ini-komentar-menteri-susi (Diakses 3 Juli 2017).

Undang-Undang

Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), 1992. *The Law of the Sea Practice of Archipelagic States*. New York, United Nations.

Republik Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008.

_____, Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015.

_____, Peraturan Presiden No. 115 Tahun 2015.

_____, Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, Buku I: Agenda Pembangunan Nasional, 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara

Muhammad Yamin[1]

Abstract

The shift of Indonesian government regime in 2014 had led to a seachange in development approach. Joko Widodo prioritises iridentism based on maritime sector. Maritime is essentially one of potentials that had not been optimalised by the previous government. As a country with around half of its territory consists of ocean, realising the dream of welfare state for Indonesia is a challenge and opprtunity of the maritime axis. Indonesia is a country with the second longest coastal line in the world, and need to be used as potency for the welfare of Indonesian citizens. Pursuing strong economy and stability in security is the key for the nation's welfare. Presenting this hope through maritime axis is a real work of this government and may be a constructive and productive discourse for the future Indonesia.

Keywords: Economy, security, welfare, maritime.

Abstrak

Pergantian rezim pemerintahan di Indonesia pada tahun 2014 dari Susilo Bambang Yudhoyono ke Joko Widodo membawa angin perubahan pada pendekatan pembangunan. Joko Widodo mengedepankan iridentisme kejayaan masa lalu Indonesia yang berbasis pada sektor maritim. Kemaritiman sejatinya merupakan salah satu potensi yang belum atau bahkan tidak terlalu diberdayakan pada masa pemerintahan yang lalu. Sebagai wilayah yang sebagian besar wilayahnya adalah laut, mewujudkan cita-cita negara kesejahteraan bagi Indonesia merupakan sebuah tantangan dan potensi yang coba diwujudkan melalui konseptual poros maritim. Indonesia yang tercatat memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia harus dimanfaatkan sebagai potensi bagi kesejahteraan rakyat Indonesia seluas-luasnya. Kemaritiman yang kembali dipromosikan pada saat ini sebenarnya memiliki konsekuensi terhadap pembangunan, ekonomi dan keamanan bagi Indonesia. Menciptakan bangsa dengan ekonomi yang kuat dan stabilitas keamanan yang baik merupakan kunci dari terwujudnya kesejahteraan bangsa dan negara. Menghadirkan kembali harapan kejayaan bangsa melalui kemaritiman merupakan impian dan kerja nyata dari pemerintahan baru ini yang sekiranya dapat menjadi wacana yang konstruktif dan produktif bagi kemajuan Indonesia di masa yang akan datang.

Kata-Kata Kunci : Ekonomi, Keamanan, Kesejahteraan, Maritim

Pendahuluan

Istilah 'Poros Maritim' semakin mengemuka dewasa ini, banyak kalangan yang menggunakan istilah ini sebagai visi dan misi baru Indonesia di bawah Pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Istilah ini menjadi semakin politis dan diplomatis ketika disampaikan pada pidato pelantikan Presiden ke Tujuh Republik Indonesia di gedung MPR-DPR pada tanggal 20 Oktober 2014 (Tribunnews, 2014). Pada kesempatan tersebut Presiden Joko Widodo menyampaikan pentingnya kita memperhatikan kembali arti penting Nusantara dalam kemaritiman, *"sudah terlalu lama kita memunggungi lautan..."* menjadi poin utama dalam pidato tersebut.

[1] Penulis adalah Ketua Jurusan HI, FISIP Universitas Jenderal Soedirman. Email:yamin.unsoed@gmail.com

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penggunaan istilah maritim atau kemaritiman dalam konsep politik dan keamanan sebenarnya merupakan hal yang sudah biasa. Dalam istilah umum maritim adalah berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut (KBBI, 2015). Lebih dari itu beberapa kalangan dan masyarakat umum senantiasa mengartikan maritim sebagai laut atau kelautan, tidak salah memang pernyataan tersebut diartikan bebas seperti itu, tapi catatan pentingnya maritim atau kemaritiman merupakan sebuah konseptual dari kepentingan keamanan, politik, sosial, budaya, ekonomi, ekologi bahkan ideologi bangsa yang telah dituliskan oleh sejarah jauh sebelum kata 'Indonesia' menjadi nama resmi negara kepulauan di Asia Tenggara ini.

Bangsa-bangsa di dunia telah banyak mengakui keunggulan para pelaut dan pelayar Indonesia, pelaut 'Bugis' yang terkenal menggunakan kapal "Pinisi" telah membuat masyarakat dunia kagum dengan ketangguhan serta kegigihan kapal kayu dalam mengarungi samudera. Lagu 'nenek moyangku seorang pelaut' tidak serta merta diciptakan jika bangsa ini tidak pernah memiliki kejayaannya di masa lalu. Wawasan nusantara menekankan bahwa Indonesia suatu bangsa yang bertanah air satu, yang memiliki kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan nasional.

Wawasan nusantara adalah pengejawantahan dan prinsip Bhineka Tunggal Ika, dalam arti bahwa walaupun Indonesia terdiri dari berbagai ragam, tapi adalah satu dan bersatu. Wawasan nusantara telah tumbuh dan dari sejarah dan dan pengalaman-pengalaman bangsa kita sendiri di masa lalu dan merupakan hal yang mutlak diperlukan untuk melanjutkan kehidupan kebangsaan, terutama di negara kepualauan seperti Indonesia ini (Dr.Chandra Motik Yusuf, 2009).

Istilah maritim atau kemaritiman menjadi spesial saat ini ketika Kepala Negara menjadikannya sebagai sebuah visi dan misi dalam upaya mensejahterakan rakyatnya melalui konsep yang otentik yang telah diwariskan oleh nenek moyang kita. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai nomor 2 di dunia (Mindtalk), tetapi sangat minim sekali memaksimalkan potensi yang ada selama ini. Sektor kelautan memiliki potensi lebih dari 900 Triliun Rupiah (Jateng, 2015),dalam kajian ekonomi jika hal ini dimaksimalkan dan dapat diserap oleh pendapatan negara. Sebagai gambaran umum, meskipun tidak 100 % akurat secara geografis Indonesia memiliki wilayah berupa tanah atau daratan sekitar 1.937 juta km^2, luas kedaulatan 3,1 juta km^2, dan laut luas ZEE (Zona Ekonomi Ekslusif) 2,7 km^2. Dengan luas seperti itu Indonesia merupakan kawasan kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari sekitar 17.504 pulau besar dan kecil. Rangkaian pulau-pulau itu terbentang dari Timur ke Barat sejauh 6.400 km dan sekitar 2.500 km dari Utara dan Selatan. Garis terluar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang mengelilingi wilayah Indonesia sepanjang kurang lebih 81.000 km dan sekitar 70 persennya adalah laut (Purwaka, 2012).

Merujuk kepada tulisan Andrinof A. Chaniago dalam bukunya yang berjudul]*'Gagalnya Pembangunan: Kajian Ekonomi Politik terhadap Akar Krisis Indonesia'* dikatakan secara substantif, Indonesia menghadapi dilema pilihan model pembangunan sejak awal 1980-an. Sayangnya, gemerlap pembangunan kawasan-kawasan perkotaan yang sekaligus menjadi pusat orientasi budaya sejak dimulainya program penyesuaian struktural telah membuat orang terhipnotis dan lupa bahwa cita-cita pembangunan yang telah dipromosikan sejak 1970-an, mulai dikesampingkan (A.Chaniago, 2001). Sekalipun dalam tulisan tersebut tidak dijelaskan lebih lanjut mengenai konsep pembangunan yang dipromosikan itu seperti apa bentuknya, kita bisa melihat catatan-catatan sejarah bahwa Presiden Soekarno memiliki konseptual pembangunan dan keamanan negara dengan konsep kemaritiman. Hal tersebut dapat kita buktikan dengan pendirian industri Strategis di sektor baja (PT Krakatau Steel di Cilegon, Banten), disektor kelautan (PT PAL di Surabaya, Jawa Timur) dan sektor penerbangan (IPTN di Bandung, Jawa Barat), meskipun untuk sektor penerbangan baru tereaslisasikan pada jaman Presiden Soeharto (Academia, Sejarah Presiden Indonesia).

Konseptual Negara Kesejahteraan

Negara kesejahteraan (*welfare state*) pada intinya merupakan suatu strategi pembangunan di mana negara berperan aktif dalam pengelolaan dan pengorganisasi ekonomi yang mencakup tanggung jawab negara untuk menjamin ketersediaan pelayanan kesejahteraan dasar dalam tingkat tertentu bagi warganya (Espin-Andersen, 1990:18). Secara umum Espin-Andersen (1990:7-8) memberikan empat pilar utama negara untuk bisa digolongkan menjadi negara kesejahteraan antara lain : (a) *social citizenship;* (b) *full to democracy;* (c) modern industrial relation system; (d) *right to education and the expanxion of modernmass eduaction system*. Melalui kebijakan sosial, keempat pilar ini merupakan hak-hak sosial warganya yang tidak dapat dilanggar (*unviolable*) dan diberikan atas dasar kewarganegaraan dan bukan strata sosial, kelas atau berdasarkan kerja (Triwibowo dan Bahagijo, 2006:9). Menurut Godin (1988), fungsi utama negara kesejahteraan adalah tidak untuk mengeliminasi pasar sebagai penyedia kesejahteraan, tetapi, sebaliknya, negara memodifikasi mekanisme pasar itu sendiri. Modifikasi kinerja pasar dengan membatasi mekanisme, dipandang perlu karena bertujuan memenuhi tanggung jawab distribusi yang tidak bisa dipenuhi oleh pasar sendiri. Negara kesejahteraan tidak anti terhadap kapitalisme, tetapi justru tumbuh dan berkembang di dalam sistem kapitalisme itu sendiri. Negara kesejahteraan meyakini bahwa kapitalisme

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laissez faire tidak mampu menjamin terpenuhinya distribusi sosial secara merata (Prof.Dr.Budi Winarno, 2013).

Paham kesejahteraan (*welfare*) pada dasarnya terkait dengan proporsi keadilan bagi semua orang. John Rawls (1995) menyatakan bahwa keadilan terkait erat dengan skema distribusi yang Ia sebut sebagai skema yang *different* atau andil distributif. Keadilan andil distributif ini mengacu pada alokasi barang dan jasa (*material good*) dan pengaturan ketimpangan ekonomi sedemikian rupa sehingga menguntungkan semua orang, terutama bagi kelompok yang paling miskin (*the least disadvantaged*). Gagasan ini pada dasarnya berkait dengan peran negara untuk menjamin distribusi kesejahteraan bagi warga negaranya. Bagi Rawls, negara berperan menyusun dan membiayai barang publik dan distribusi pendapatan. Jaminan ketersediaan dan distribusi pendaatan terkait serta dengan jaminan kesempatan dan kebebasan bagi warganya. Misalnya, kesamaan kesempatan untuk meraih pendidikan setara ataupun kesamaan kesempatan untuk bisa hidup sehat. Oleh karenanya, distribusi barang publik ini terwujud melalui program kesejahteraan sosial di mana setiap warga berhak mendapatkan jaminan sosial dari negara (Prof.Dr.Budi Winarno, 2013).

Menetapkan sebuah visi yang jelas dalam membangun negara yang berbasis pada kesejahteraan merupakan sebuah hak azasi warga negara karena telah "tunduk" pada mekanisme serta aturan pemimpin (pemerintah). Kepatuhan tersebut menjadi modal utama bagi Indonesia untuk terus memberikan kesejahteraan bagi seluruh masyarakatnya. Seperti yang diketahui tahun 2014 Indonesia telah mencapai rekor tersendiri dalam hal merumuskan APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) yang bernilai lebih dari 2000 Triliun Rupiah. Hal ini merupakan sebuah capaian tersendiri bagi pemerintah untuk terus membangun Indonesia jauh lebih baik kedepannya.

Poros Maritim dan Pembangunan Nusantara

Indonesia pernah mencatat dalam sejarah masa lalunya sebagai bangsa yang sangat disegani. Bisa dilihat dalam berbagai sumber sejarah bagaimana Mahapatih Gadjah Mada yang terkenal dengan sumpah *amukti palapa* yang menginginkan terwujudnya konsep nusantara. Bergerak kemasa yang lebih kini Djoanda atau Juanda berjuang untuk kedaulatan Indonesia melalui sebuah komitmen yang dikenal dengan "Deklarasi Juanda" yang dicanangkan pada tanggal 13 Desember 1957 (Dr.Chandra Motik Yusuf S. M., 2009). Keinginan besar para pejuang dan pendiri bangsa adalah sumber inspirasi kekuatan Indonesia dalam mewujudkan negara yang kuat, sejahtera dan berdaulat. (Theresia , Andini, S.Pd, M.Si, Nugraha, S.T., M.M, & Mardikanto, M.S, 2014).

Menetapkan 'poros maritim' sebagai visi bagi kejayaan nusantara merupakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebuah cita-cita pembangunan yang patut di apresiasi. Mengembalikan kejayaan maritim berdasarkan rasionalitas sederhana bahwa bangsa ini bangsa yang hidup dan tinggal di wilayah yang terdiri dari pulau-pulau dan saling terhubung melalui sektor kelautan. Wajar kiranya jika kita kembali menggali warisan leluhur yang pernah berhasil membuat nusantara menjadi salah satu kiblat / poros perdagangan dunia.

Merujuk pada tulisan Herman Khaeron tentang konsep "Laut Tengah" Indonesia pada bukunya *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat,* di Selatan Eropa terletak Laut Tengah (*Mediterranean Sea*) karena kedudukannya ditengah sekaligus menjadi titik temu dan pangkal sejumlah aktivitas perdagangan, ekonomi, budaya dan politik. Karena kedudukannya yang strategis, laut tengah menjadi jalur pusat perekonomian dan perdagangan. Ia seperti jalan tol yang berperan sebagai urat nadi kawasan. Sejak dahulu, khusus di era kejayaan majapahit hingga massa kolonial dan sekarang, kedudukan laut jawa diibaratkan "laut tengah" bagi Indonesia yang memiliki peran penting dalam berbagai kegiatan ekonomi, budaya dan politik (Ir. Khaeron, 2012).

Menurut Singgih, dari berbagai sumber, sebagai kawasan bahari (*insular region*) Indonesia tidak hanya memiliki satu laut utama (*heartsea*) dan setidaknya tiga laut utama lain yang menjadikan Indonesia sebagai *Sea System,* yaitu laut jawa, laut flores dan laut banda. Diantara kawasan laut yang disebutkan tadi, laut jawa merupakan jantung perdagangan laut dikepulauan Indonesia. Laut Jawa telah terintegrasi jalur pelayaran dan perdagangan dunia, bahkan jauh sebelum datangnya bangsa Barat. Sementara itu menurut Houben, laut Jawa tidak sebagai laut utama bagi Indonesia, tetapi juga laut inti bagi Asia Tenggara. Peranan dan jalur laut Jawa masih terlihat hingga kini (Ir. Khaeron, 2012, hal. 12).

Jadi, tidak berlebihan jika dikatakan bahwa laut Jawa merupakan *Mediterranean Sea* bagi Indonesia sejak dulu hingga sekarang. Sebagai "Laut Tengah" bagi kepulauan dan Asia Tenggara, tentu Laut Jawa menjadi jembatan penghubung berbagai komunitas yang berada disekitarnya dalam bidang budaya, politik atau ekonomi. Bukan kebetulan jika Majapahit berada di pesisir Laut Jawa, termasuk sejumlah pelabuhan penting pada masa setelahnya di pesisir Utara Jawa, sampai sekarang peran strategisnya masih sama. Laut Jawa masih menjadi jalur utama arus pelayaran di Indonesia. Perbedaannya, orientasinya tidak lagi seperti dulu karena telah terjadi pergeseran cara pandang tentang wilayah kelautan. Laut Jawa dan laut lainnya kini hanya sebagai alat kedekatan dengan daratan (Ir. Khaeron, 2012, hal. 12).

Sebagai Laut Jawa yang ada di tengah kepulauan besar Indonesia, bukanlah sesuatu yang istimewa jika aktivitas di Laut Jawa sangat padat. Meski demikian, konsep tentang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laut tengah dalam konteks negara kepulauan bukan sekedar perannya sebagai jalur ekonomi, konsep laut tengah bukan sekedar untuk tujuan efisiensi dan efektifitas, melainkan lebih luas lagi dimensinya. Konsep laut tengah memiliki peran ideologi juga bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Lebih dari itu, laut merupakan basis ekonomi dan budaya bangsa Indonesia yang sejak dulu sebagai bangsa pelaut yang tidak membedakan lautan dan daratan. Keduanya adalah satu kesatuan meskipun berbeda bentuk dan wujudnya secara fisik (Ir. Khaeron, 2012, hal. 13).

Kemaritiman dan Potensi Ekonomi

Pengelolaan perikanan saat ini menjadi penting tidak saja karena potensinya yang besar untuk perbaikan kesejahteraan rakyat tetapi juga maraknya pencurian ikan dilaut (*illegal fishing*) serta cara penangkapannya yang tidak berkelanjutan (*sustainable*). Walaupun Indonesia telah menargetkan eksport mencapai US$5 milyar menjelang 2004, namun ekspor Ikan Indonesia dalam tahun 2001 mengalami penurunan 6% dibanding tahun 2000, yaitu dari US$ 1,68 milyar dalam tahun 2000 menjadi US$ 1,63 milyar dalam tahun 2001 (Djalal, M.A, 2009).

Gambaran kerugian dari sektor perikanan dari laut Indonesia hanya sebagian kecil fakta bahwa potensi laut Indonesia begitu luar biasa. Perkiraan Kementrian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (KKP) bahwa Indonesia menyimpan potensi Rp 900 Trilyun Rupiah per tahun (Jateng, *Ekonomi Update* 2015). Besar nya potensi laut Indonesia ternyata tidak dapat dimaksimalkan oleh pemerintahan Indonesia selama ini, justru kerugian dari pencurian atau *illegal fishing* tahun ke tahun semakin meningkat (Glienmourinsie, 2015).

Potensi nyata dari sektor kelautan yang dapat dirangkum dari buku Herman Khaeron, *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat*, diantaranya antara lain adalah penyedia sumber daya ikan. Sebagai sumber daya alam yang dapat diperbaharui (*renewable*), tingkat penangkapan ikan berhubungan erat dengan tingkat keberlanjutannya (*sustainable*). Secara keseluruhan potensi produksi lestari perikanan di perairan Indonesia mencapai 6,4 juta ton per tahun atau 8 persen dari potensi lestari ikan laut dunia. Saat ini tingkat pemanfaatannya baru mencapai 4,5 juts ton. Potensi produksi budi daya laut diperkirakan mencapai 45 juta ton/tahun dan budi daya perairan payau (tambak) sekitar 5 juta ton per tahun. Sementara itu total produksi budi daya laut dan tambak baru sebesar 2,5 juta ton (5% potensi produksi) pada 2007 (Ir. Khaeron, 2012, hal. 38).

Menurut perhitungan PKSPL-IPB (1998), nilai ekonomi sumber perikanan saja (tangkap, budi daya dan industri bioteknologi perairan) dapat menghasilkan US$ 82 milyar pertahun. Pada 1998, total produksi perikanan Indonesia mencapai 4 juta ton dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menempatkan Indonesia sebagai produsen ikan terbesar ke tujuh di dunia. Pada 2002, produksi telah mencapai 5,6 juta ton dan menjadikan Indonesia produsen ikan terbesar keenam di dunia (FAO, 2002). Dari total produksi itu, sebanyak 5 ton produksi untuk memenuhi kebutuhan konsumsi dalam negeri, sedangkan sisanya 0,6 juta ton untuk ekspor dengan perolehan devisa sekitar US$ 2,1 miliyar yang berarti meningkat US$ 500 juta dibandingkan nilai devisa perikanan tahun 1998 yang hanya US$ 1.6 juta. Sumbangan sub sector perikanan dari produk primer terhadap PDB pada tahun 2001 sekitar 2% (Rp 25 triliyun) jika dihitung dengan produk sekunder (olahannya), kontribusinya terhadap PDB pada tahun 2002 hampir 10 % (Ir. Khaeron, 2012, hal. 40).

Menurut sejumlah survey, hampir 70 persen produksi minyak dan gas bumi Indonesia berasal dari kawasan pesisir dan laut. Indonesia memiliki 60 cekungan yang mengandung minyak dan gas bumi. Dari 60 cekungan itu, 40 cekungan di lepas pantai, 14 cekungan di pesisir, dan hanya 6 cekungan berada didaratan. Dari seluruh cekungan itu diperkirakan ada potensi sebesar 11,5 miliar barel minyak bumi yang terdiri atas 5,5 miliar cadangan potensial dan 5,8 miliar barel berupa cadangan terbukti. Selain itu cadangan gas bumi Indonesia sebesar 101,7 triliun kaki kubik yang terdiri atas cadanagn terbukti 64,4 triliun dan cadangan potensial sebesar 37,3 triliun kaki kubik. Kawasan pesisir dan lautan juga kaya akan berbagai jenis bahan tambang dan mineral, seperti emas, perak, timah, biji besi dan mineral berat. Belum lama ditemukan pula jenis energi baru pengganti BBM berupa gas hidrat dan gas biogenic dilepas pantai Barat Sumatera dan Selatan Jawa Barat serta Utara selat Makassar dengan potensi yang sangat besar melebihi seluruh potensi minyak dan gas bumi (Ir. Khaeron, 2012, hal. 45).

Menurut laporan Kementrian Kelautan dan Perikanan, sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki wilayah seluas 7,7 juta km^2. Potensi wisata bahari Indonesia sangat besar dengan 2/3 wilayah nusantara terdiri atas perairan dan memiliki kurang dari 17.480 pulau dan berjuta hektar taman laut sehingga prospek pengembangan wisata bahari di kemudian hari sangat cerah. Nilai ekonomi yang belum mencapai angka Rp 1 triliun menunjukan potensi ini belum menjadi perhatian oleh pemerintah Indonesia selama ini, dimana *potensi loss* pariwisata Indonesia masih tinggi. Sektor pariwisata bahari merupakan sektor paling efisien dalam bidang kelautan sehingga banyak Negara yang memiliki potensi kelautan tidak sebesar Indonesia, tetapi pengembangan pariwisatanya jauh melebihi Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia dengan segala keunikan potensi laut yang ada di dalamnya (Ir. Khaeron, 2012, hal. 52).

Ketidakmerataan pembangunan transportasi kelautan mengakibatkan kesenjangan distribusi, produksi dan kesejahteraan yang sangat luas diantara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

provinsi-provinsi di Indonesia.[2] Sebagai perbandingan harga kebutuhan pokok di Jawa jauh lebih murah dibandingkan dengan di Kalimantan, Sulawesi dan Papua, contoh lainnya adalah perbedaan yang begitu tajam pada harga semen (salah satu material utama dalam pembangunan), di Pulau jawa dan Sumatera harga semen saat ini berkisar Rp 50 ribu hingga Rp 65 Ribu Rupiah per sak, sementara di Papua dan Indonesia Timur harga semen berkisar di antara Rp 500 ribu hingga Rp 1,5 juta Rupiah per sak (Suhendra, 2014). Kebutuhan akan armada laut dalam hal transportasi laut menjadi sangat penting jika dikaitkan dengan potensi maritime yang dibutuhkan Indonesia.

Keberadaan armada pelayaran nasional yang kuat adalah kebutuhan pokok bagi sebuah Negara kepulauan yang sebesar dan seluas Indonesia. Hal tersebut adalah infrastruktur yang tidak hanya penting secara ekonomi, tetapi juga secara politik, sosial dan budaya. Keberadaan dan fungsi pelabuhan adalah gerbang ekonomi yang menghubungkan antara aktifitas di darat dan di laut. Sebagai konsekuensi dari besarnya armada pelayaran dan tingginya aktifitas pelayaran, aktifitas pelabuhan pun akan semakin meningkat. Begitu pula sejalan dengan peningkatan jumlah produksi barang dan jasa yang harus dikirim melalui laut, otomatis kita membutuhkan sarana bongkar muat melalui pelabuhan (Suhendra, 2014).

Pertumbuhan sektor maritim yang pesat sebenarnya cukup membuat pihak pemerintah maupun swasta menaruh perhatian terhadap industri yang terkait. Sebagai contoh misalnya PT kalla Lines yang melayani angkutan penumpang di kawasan Timur, dari kawasan Timur ke kawasan Barat. Secara bisnis, sebenarnya langkah Jusuf Kalla (Wakil Presiden RI saat ini) mendirikan perusahaan pelayaran untuk angkutan penumpang itu tidak menguntungkan. Betapa tidak, PT Pelni saja yang mendapat subsidi sangat besar dari pemerintah masih terus merugi, sementara armada Kalla Lines tidak disubsidi alias harus menghidupi dirinya sendiri. Pada saat itu Jusuf Kalla mengatakan bahwa ‘hal tersebut adalah konsekuensi dari sebuah perjuangan, komitmen harus disertai langkah konkrit, tidak bisa hanya dilantunkan di atas podium atau diceramahkan diruang seminar (Suruji, 2009).

Pengadaaan infrastruktur transportasi memiliki peran besar dalam perkembangan perekonomian bangsa Indonesia. Perhubungan laut berperan dalam memperlancar perpindahan barang dan jasa dari satu pulau ke pulau yang lain, mempercepat transaksi perdagangan dan proses ekspor dan impor dari suatu wilayah, baik dalam maupun luar negeri. Hampir 80 % lebih proses perpindahan barang

[2] Terjadinya dikotomi antara Indonesia bagian Barat dan Indonesia bagian Timur, dimana Indonesia bagian Barat (didominasi oleh Jawa dan Sumatera) sementara Indonesia Timur (didominasi oleh Kalimantan, Sulawesi dan Papua)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan jasa antar pulau menggunakan jasa perhubungan laut. Berdasarkan hal tersebut dapat kita bayangkan bahwa sektor kegiatan perhubungan laut merupakan salah satu penunjang utama dalam pergerakan ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan suatu kawasan (Dahuri).

Satu istilah yang mungkin tepat untuk menjadikan Indonesia lebih berjaya di masa yang akan datang adalah konsep 'ekonomi biru'(*blue economy*). Istilah ekonomi biru pertama kali diperkenalkan pada tahun 2010 oleh Gunter Pauli melalui bukunya yang berjudul *The Blue Economy: 10 years-100 innovations-100 million jobs*. Ekonomi biru menerapkan logika ekosistem, yaitu ekosistem selalu bekerja menuju tingkat efisiensi lebih tinggi untuk mengalirkan nutrien dan energi tanpa limbah untuk memenuhi kebutuhan dasar bagi semua kontributor dalam suatu sistem. Selanjutnya, ekonomi biru menitikberatkan pada inovasi dan kreativitas yang meliputi variasi produk, efisiensi sistem produksi, dan penataan sistem manajemen sumber daya (Rakhmindyarto, 2015).

Sekitar 75 persen dari total wilayah kedaulatan Indonesia merupakan wilayah perairan yang terdiri dari laut teritorial, *Zona Ekonomi Eksklusif* (ZEE), dan laut 12 mil. Berdasarkan Statistik Perikanan dan Akuakultur Tahun 2012 dari *Food and Agriculture Organization* (FAO), Indonesia menduduki peringkat kedua dalam produksi perikanan tangkap dan peringkat keempat dalam produksi perikanan budidaya. Indonesia juga tercatat sebagai negara kedua terbanyak dalam hal jumlah kapal yang dimiliki setelah Tiongkok. Dari sisi penyerapan tenaga kerja, sektor perikanan tercatat menampung 2.748.908 tenaga kerja pada tahun 2012, menduduki peringkat keempat dunia. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa sektor perikanan, walaupun hanya menyumbang sekitar 2 persen dari total PDB Indonesia pada tahun 2013 namun memiliki laju pertumbuhan yang lebih tinggi dari laju pertumbuhan PDB secara keseluruhan, yaitu sebesar 6,86 persen. Laju pertumbuhan sektor perikanan ini lebih tinggi dibandingkan sektor pertambangan, industri manufaktur, konstruksi, dan jasa. Hal ini menunjukkan potensi yang dapat dikembangkan di masa yang akan datang. Kementerian Kelautan dan Perikanan mencatat terdapat 108 kawasan konservasi perairan dengan luas 15,78 juta ha, yang diharapkan dapat meningkat menjadi 20 juta ha pada tahun 2020. Keindahan bawah laut di beberapa provinsi di Indonesia juga sudah sangat mendunia dan menjadi spot menyelam yang wajib dikunjungi para divers, seperti Bunaken (Sulawesi Utara), Raja Ampat (Papua Barat), dan Wakatobi (Sulawesi Tenggara) (Rakhmindyarto, 2015).

Banyak nelayan yang hidup di bawah garis kemiskinan dengan kondisi lingkungan yang mengkhawatirkan. Terbatasnya kemampuan dan akses menuju

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pekerjaan yang lebih baik merupakan beberapa alasan para nelayan tetap bertahan. Ditambah lagi, bantuan pemerintah berupa kapal Inka Mina, misalnya, banyak mengalami kendala dalam operasionalisasinya (Kompas 26 November 2014). Hasil tangkapan para nelayan tradisional juga sangat terbatas mengingat minimnya peralatan yang digunakan jika dibandingkan dengan perusahaan penangkap ikan yang memiliki kapal dan peralatan lebih canggih. Kalah bersaing, beberapa nelayan kemudian memutuskan untuk (Rakhmindyarto, 2015).

Pendekatan ekonomi biru menitikberatkan pada investasi kreatif dan inovatif yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan. Jenis usaha dan lapangan kerja baru sebenarnya dapat diterapkan di sekitar daerah pesisir. Bisnis daur ulang sampah, misalnya, dapat menjadi alternatif solusi membersihkan lingkungan sekitar pantai, menciptakan lapangan kerja baru, dan mengurangi sampah (*zero waste*). Untuk dapat mendukung implementasi ekonomi biru yang berorientasi pada kreativitas dan inovasi, pemerintah perlu meningkatkan pengetahuan dan keterampilan masyarakat pesisir sehingga mampu "bereksperimen" dengan limbah, by-product, dan produk ikutan hasil laut. Dengan peningkatan inovasi dan sosialisasi iptek pertanian dan kelautan diharapkan dapat meningkatkan efisiensi penangkapan dan budidaya hasil laut. Infrastruktur yang mendukung efisiensi kegiatan maritim, seperti pelabuhan, aspek pengolahan dan pemasaran hasil perikanan juga perlu mendapat perhatian lebih. Dengan memelihara kualitas keanekaragaman hayati laut, ekonomi biru diharapkan dapat mendukung pembangunan berkelanjutan (Rakhmindyarto, 2015).

Kemaritiman dan Keamanan Nasional

Menarik membaca awal tulisan Wibawanto Nugroho pada Jurnal Verity HI Universitas Pelita Harapan, dikatakan bahwa penentu kekuatan nasional suatu negara terdiri dari faktor-faktor yang bersifat natural/laten/ terus menerus (demografi,potensi agrikultural, geografi dan SDA) dan sosial/aplikatif (militer, ekonomi, diplomasi, informasi, intelijen, teknologi, psikologi, penegakan hukum dan sosial budaya). Untuk menghasilkan kekuatan nasional yang riil, kekuatan nasional yang bersifat natural ini harus dapat ditransformasikan menjadi kekuatan nasional yang bersifat sosial/aplikatif. Tingkat keberhasilan suatu negara dalam mentranformasikan kekuatan yang bersifat natural menjadi kekuatan yang bersifat sosial/ aplikatif secara dominan ditentukan oleh berbagai faktor yang secara umum mencakup akkumulasi interaksi politik, sosial dan organisasional dalam suatu negara. Interaksi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ini antara lain dijabarkan dalam bentuk sistem pengelolaan negara (termasuk sistem ideologi, ekonomi, politik, kultural dan penegakan hukum), stabilitas dan efektifitas dari institusi-institusi yang berwenang, performa ekonomi, sikap inovatif dari penduduknya, tingkat pendidikan, struktur sosial, serta kualitas organisasi yang dimiliki oleh birokrasi pemerintah juga sektor non-pemerintah (Nugroho, 2009).

Kekuatan nasional selalu berjalan seiring dengan keamanan nasional. Mengaitkannya dengan konsep kemaritiman, sudah sewajarnya Indonesia lebih mengedepankan konsep keamanan yang lebih holistik. Selama ini kita selalu mempersandingkan dua konsep : 1. Pertahanan (*defence/defense*) dan keamanan (*security*). "Pertahanan" adalah kata benda yang menggambarkan upaya atau proses, sedangkan "keamanan" adalah kata benda yang menggambarkan keadaan atau kondisi dan merupakan hasil atau *out come* (dari suatu proses). Istilah "pertahanan" biasanya dikaitkan dengan bidang politik dan pemerintahan (negara) sementara istilah "keamanan" mencakup bidang yang lebih luas, yaitu keamanan negara dan keamanan kehidupan dalam negara, baik yang bersifat umum (publik) maupun individu. Upaya pertahanan akan menentukan kondisi keamanan (negara), tetapi keamanan tidak hanya bergantung kepada upaya pertahanan karena banyak faktor yang menentukannya. Jika dirumuskan dalam teoritis, pertahanan (jika ditranformasikan kedalam item yang terukur) bukan satu-satunya "*independent variable*' yang menerangkan keamanan (*dependent variable*) (Muhammad, 2003). Secara tradisional pemikiran tentang keamanan seringkali dikaitkan dengan tujuan dan pengendalian kapabilitas militer dalam menghadapi ancaman penggunaan kekerasan bersenjata. Dengan kata lain pendekatan keamanan secara konvensional lebih didominasi oleh pemikiran-pemikiran yang berdimensi milliter. Namun dewasa ini pendekatan tentang masalah keamanan lebih diperluas kepada isu-isu yang bersifat multidimensional terutama dimensi non-militer, seperti degradasi lingkungan, masalah kemiskinan, perdagangan obat-obatan terlarang, perdagangan perempuan dan anak, pekerja ilegal, terorisme dan penyebaran penyakit menular. Perluasan pemikiran ini muncul sejalan dengan perubahan kondisi keamanan internasional dari masa perang dingin ke pasca perang dingin (Chandrawati, 2001).

Mencermati kondisi dewasa ini, lebih tepat Indonesia mengedepankan konsep keamanan maritim yang berlandaskan isu multidimensional. Dimana tantangan terbesar Indonesia kedepan justru hadir dari permasalahan yang bersifat *low politics. Ilegal fishing, ilegal logging, trafficking, drugs* lebih mendominasi dari isu *terorism* atau konflik horisontal. Wilayah Indonesia yang mayoritas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

didominasi oleh laut sangat rentan "dimasuki" isu-isu multidimensi seperti di atas. Oleh karenanya pendekatan *holistic security* kiranya menjadi fokus utama pemerintah untuk mengamankan wilayah Indonesia yang sangat luas ini.

Saran dan pendapat yang cukup penting tentang keamanan Indonesia di sektor maritim disampaikan oleh Robert Mangindaan yang mengedepankan konsep *Maritime Awarness*. *Maritime Awarness* adalah kesadaran bahwa kita adalah bangsa maritim yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan. Menurut beliau apabila *maritime awarness* berkembang subur pada segenap lapisan masyarakat, tentunya akan melahirkan *common understanding* mengenai arti laut bagi bangsa. Pemahaman tersebut, sangat diperlukan untuk merancang peta kepentingan nasional (di laut). Benar bahwa ada banyak pandangan mengenai arti laut bagi kepentingan nasional, tetapi intinya akan berkisar pada tiga spektrum besar. *Pertama,* laut sebagai sumber nafkah bagi bangsa Indonesia, ada kekayaan fauna flora pada kibangan pertemuan dua samudera, kekayaan berbagai mineral strategis, arti pentingnya lokasi strategis (dari perekonomian dan militer), dan seterusnya sampai pada industri Pariwisata. *Kedua,* sebagai *life line* domestik, yang menghubungkan 17.508 pulau. Tidak bisa dihindari suatu kenyataan bahwa Indonesia memiliki *life line* terpanjang di dunia, sehingga kebutuhan armada samudera, armada nusantara dan armada "semut" yang berkategori vital. Prinsip *cabotage* tidak dapat dipatahkan oleh prinsip ekonomi (yang menganggap berbenturan dengan WTO) oleh karena menyangkut tegaknya kedaulatan NKRI sebagai negara kepulauan. *Ketiga,* sebagai medium pertahanan, situasi geografik memperlihatkan bahwa, hanya tiga perbatasan di darat, yaitu di Papua, Timor Leste dan Kalimantan. Selebihnya – tepatnya ada sepuluh perbatasan laut. Artinya untuk mencapai daratan Indonesia, hampir pasti (70%) akan dilakukan melalui laut yang aksesnya terbuka 360 derajat.

Kesimpulan

Menjadikan Indonesia bangsa yang besar dan bermartabat merupakan sebuah tantangan besar bagi pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Bukan berarti tantangan itu tidak menghadirkan peluang dan potensi yang sama besarnya, mengembalikan kejayaan Indonesia melalui Kemaritiman merupakan langkah berani yang layak untuk diapresisasi setelah sekian dekade Indonesia hanya berkutat pada potensi konsumsi sebagai negara dengan jumlah penduduk terbanyak ke empat di dunia.

Maritim juga merupakan langkah strategis dalam mengedepankan arti kedaulatan yang sebenarnya, karena bagaimanapun dunia mengetahui bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai salah satu terpanjang di dunia. Keamanan dan pertahanan dengan basis maritim merupakan karakteristik Indonesia yang harus terus dijaga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan diperjuangkan. Kombinasi antara ekonomi yang kuat dan keamanan yang solid dalam konsep kemaritiman diharapkan menjadi salah satu unsur terwujudnya konsep negara kesejahteraan bagi Indonesia yang berdaulat dan bermartabat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

A.Chaniago, A. (2001). *Gagalnya Pembangunan: Kajian Ekonomi Politik terhadap Akar Krisis di Indonesia.* Jakarta: LP3ES.

Academia. (t.thn.). *Sejarah Presiden Indonesia.* https://www.academia.edu/9143526/sejarah_presiden_indonesia.

Academia. (t.thn.). *Sejarah Presiden Indonesia* . https://www.academia.edu/9143526/sejarah_presiden_indonesia.

Chandrawati, N. (2001, Juni 8). Perkembangan Konsep-konsep Keamanan dan Relevansinya terhadap Dinamika Keamanan Negara-negara Berkembang. *Jurnal Global, Jurnal Politik Internasional, II*, 40.

Dahuri, R. (t.thn.). *Mengabdi untuk rakyat*. Diambil kembali dari Wordpress: Wordpress

Djalal, M.A, P. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim.* Jakarta: IND Hill Co dan Lembaga Laut.

Dr.Chandra Motik Yusuf, S. M. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim.* Jakarta : Lembaga Laut Indonesia .

Dr.Chandra Motik Yusuf, S. M. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim.* Jakarta: Lembaga Laut Indonesia.

Glienmourinsie, D. (2015, Februari Selasa). *Sindo News*. Diambil kembali dari Sindo News: http://ekbis.sindonews.com/read/968419/34/berantas-illegal-fishing-produksi-ikan-ri-meroket-1424767920

Indonesia, K. B. (2015). *Arti kata maritim.*

Ir. Khaeron, H. H. (2012). *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat.* Jakarta: Pustaka Cidesindo.

Jateng, B. (2015). *Ekonomi Update* .

Jateng, B. (t.thn.). *Ekonomi Update*. Diambil kembali dari Bank Jateng : http://www.bankjateng.co.id/content.php?query=news&kat=content&id_content=540

Mindtalk. (t.thn.). *5 Negara dengan Garis Pantai Terpanjang di Dunia* .

Muhammad, P. (2003). Keamanan Domestik. *Seminar Pembangunan Nasional VIII tema Penegakkan Hukum dalam Era Pembangunan Berkelanjutan* (hal. 5). Denpasar: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia.

News, T. (2014). *Isi Lengkap Pidato Joko Widodo usai Pelantikan Presiden di MPR.* Jakarta: http://www.tribunnews.com/nasional/2014/10/20/isi-lengkap-pidato-joko-widodo-usai-pelantikan-presiden-di-mpr.

Nugroho , W. (2009). Pertahanan Negara dikaitkan dengan Kemampuan Negara. *Verity Jurnal Hubungan Internasional*, 69-70.

Prof.Dr.Budi Winarno, M. (2013). *Etika Pembangunan.* Yogyakarta: CPAS.

Purwaka, T. (2012). Indonesian Interisland Shipping: An Assessment of the Relationship of Government policies and Quality of Shipping Services . Dalam M. Ir.H.E.Herman Khaeron, *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat* (hal. 3-4). Jakarta : Pustaka Cidesindo.

Rakhmindyarto. (2015). *Ekonomi Biru untuk Maritim Indonesia yang Berkelanjutan*. Diambil kembali dari kemenkeu.go.id: www.kemenkeu.go.id%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2FEkonomi%2520Biru%2520Maritim%2520Indonesia%2520Berkelanjutan.pdf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Suhendra, Z. (2014, November Sabtu). *Detik Finance*. Diambil kembali dari Detik Finance: http://finance.detik.com/read/2014/11/15/165609/2749344/1036/semen-di-papua-dijual-rp-1-juta-per-sak-ini-kata-bos-semen-kupang

Suruji, A. (2009). *Jusuf Kalla The Real President.* Jakarta.

Theresia , d., Andini, S.Pd, M.Si, K. S., Nugraha, S.T., M.M, & Mardikanto, M.S, P. (2014). *Pembangunan Berbasis Masyarakat.* Bandung: Alfabeta.

web, P. (t.thn.). *apbn pertama jokowi batal tembus 200 triliun.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL KETAHANAN NASIONAL
Vol. 27, No. 1, April 2021, Hal 65-89
DOI:http://dx.doi.org/ 10.22146/jkn.62028
ISSN:0853-9340(Print), ISSN:2527-9688(Online)
Online sejak 28 Desember 2015 di :http://jurnal.ugm.ac.id/JKN

VOLUME 27 | No. 1, April 2021 | Halaman 65-89

Rekonstruksi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Wilayah (Studi Di Kabupaten Natuna Periode Tahun 2019-2020)

Panji Suwarno
Universitas Pertahanan, Indonesia
email: panji.suwarno@idu.ac.id

Siswo Hadi Sumantri
Universitas Pertahanan, Indonesia
email: siswo.hs@idu.ac.id

Fauzi Bahar
Universitas Pertahanan, Indonesia
email: fauzi.bahar@idu.ac.id

Dikirim: 22-12-2020; Direvisi: 25-04-2021; Diterima; 11-06-2021

ABSTRACT

There were several things that were important points for Indonesia by paying attention to several things, firstly, Indonesia must be aware of the security situation in the North Natuna Sea, which was often disputed by several regional countries. Conflicts in regional areas would affect security because geographically, Indonesia was very close to this area and even directly in contact with the North Natuna Sea. The conflict would also have an impact on economic conditions, because the Natuna sea area was the crossing area of international ships that were going to industrial areas, including Indonesia. The purpose of this article was to analyzed the threats and reconstruct Indonesia's maritime security in the context of realizing national resilience.

The case study of this research was on the Natuna sea conflict. This research used descriptive qualitative data analysis techniques.

Based on the analysis, the threat analysis had been seen through response management against the form of violation in the Natuna sea area, by Bakamla RI, Lanal, Lantamal, and the Regional Government, also the Central Government through the Ministry of Foreign Affairs. This could be used as a form of development (reconstruction) for Indonesian Maritime Resilience in order to provided support for national resilience to strengthened national defense.

Keywords: Threat; Maritime Security; National Resilience.

ABSTRAK

Terdapat beberapa hal yang menjadi poin penting bagi Indonesia dengan memperhatikan beberapa hal yaitu pertama, Indonesia harus mewaspadai situasi keamanan di Laut Natuna Utara yang sering terjadi sengketa oleh beberapa negara kawasan. Konflik di daerah kawasan akan mempengaruhi keamanan karena secara geografis wilayah Indonesia sangat berdekatan dengan wilayah tersebut dan bahkan bersinggungan langsung dengan wilayah Laut Natuna Utara. Konflik juga akan berimbas dengan kondisi ekonomi, dikarenakan wilayah laut Natuna merupakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perlintasan internasional kapal-kapal yang hendak berlayar menuju wilayah industrial termasuk Indonesia. Artikel ini bertujuan menganalisis ancaman dan rekontruksi kemanan maritim Indonesia dalam rangka mewujudkan ketahanan nasional.

Studi kasus penelitian ini pada konflik perairan Natuna. Penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif deskriptif.

Berdasarkan analisis, analisis ancaman sudah terlihat melalui manajemen respon terhadap bentuk pelanggaran di wilayah periaran Natuna, oleh Bakamla RI, Lanal, Lantamal dan Pemerintah Daerah, serta Pemerintah Pusat Melalui Kementerian Luar Negeri. Hal inilah yang dapat dijadikan sebagai bentuk bangunan (rekonstruksi) terhadap Ketahanan Maritim Indonesia guna memberikan dukungan terhadap ketahanan nasional untuk memperkuat pertahanan negara.

Kata Kunci: Ancaman; Keamanan Maritim; Keamanan Nasional.

PENGANTAR

Kegiatan Militer Cina di wilayah Natuna Utara dan Zona Ekonomi Eksklusif Republik Indonesia adalah sebuah ancaman nyata. Bukan hanya terjadi sekarang, namun sudah beberapa kali seolah-olah memancing sikap Republik Indonesia. Perilaku Cina tersebut banyak disebut negara barat sebagai aktor peperangan *hybrid,* peperangan abu-abu (*gray zone*) bukan hanya terhadap Republik Indonesia tetapi hampir semua negara penuntut (*claiment*). Dalam aksinya, kapal kapal *Coast Guard* dan kapal Cina selalu dengan cepat muncul. berani bertindak keras dan tidak segan menenggelamkan kapal nelayan negara lain.

Zona abu-abu atau *gray zone* merupakan ruang operasional yang memiliki situasi antara perdamaian dan perang, atau memaksakan mengubah *status quo* yang telah di ambang batas. Kondisi ini akan mendorong respon militer konvensional dan seringkali mengaburkan batas antara tindakan militer dan non-militer. Jenis kategori di zona abu-abu yaitu intimidasi militer, kegiatan paramiliter, mengkooptasi bisnis yang berafiliasi dengan negara, manipulasi perbatasan, operasi informasi, *lawfare* dan *diplomacy*, dan paksaan ekonomi (Arifin, dkk., 2018). Nelayan Cina semakin berani menantang *Coast Guard* negara di Asia Tenggara hingga beberapa kasus menyebabkan kematian di laut. Pada kasus yang diangkat dalam penelitian ini adalah ancaman berupa *illegal fishing, illegal entry* oleh negara seperti Vietnam, Thailnad, Filipina, dan Malaysia, serta aksi kapal nelayan dan penjaga pantai Cina (*Coast Guard Cina*) yang mengitari perairan Natuna, Kepulauan Riau, pada akhir tahun 2019 memicu ketegangan hubungan Indonesia dan Cina.

Aktivitas tersebut terpantau ada di perbatasan dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia, berdasarkan konvensi *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS). Dalam hal ini, Indonesia meresponnya melalui Kementerian Luar Negeri RI. Dalam rilis Kemenlu pada 30 Desember 2019 menilai pelayaran tersebut termasuk kegiatan *ilegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* dan kedaulatan oleh *coast guard* atau penjaga pantai Cina di perairan Natuna. Protes Kemenlu disambut oleh pemerintah Cina. Juru Bicara Menteri Luar Negeri Cina, Geng Shuang berdalih bahwa negaranya mematuhi hukum internasional, termasuk UNCLOS. Dalam hal ini pihak Cina mengungkapkan bahwa Cina memiliki hak dan kepentingan atas perairan yang relevan (*relevant waters*).

Fakta bahwa adanya karakter masing-masing wilayah di Indonesia membawa keuntungan tersendiri bagi Indonesia dalam memanfaatkan dan mengelola dengan benar sumber daya alam yang tersedia untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mencukupi kemakmuran rakyat. Sedangkan pelabuhan yang dimiliki Indonesia bermanfaat sebagai gerbang transit dan jalur kapal-kapal dagang domestik maupun negara lain, namun kurang lebih 60 persen pelabuhan yang belum optimal fasilitas, transportasi, infrastruktur dan layanan tidak memadai. Luas wilayah, Indonesia memiliki garis pantai terpanjang keempat di dunia dengan panjang mencapai lebih dari 95.181 km ini telah diumumkan Perserikatan Bangsa Bangsa tahun 2008. Hal tersebut turut serta membawa dampak yang menimbulkan kerentanan bagi wilayah perairan Indonesia yang terbuka, sehingga bagi negara kepulauan yang berdaulat membutuhkan perhatian khusus di bidang kelautan.

Untuk itu peneliti berupaya menjawabnya dengan pendekatan teori yang tersedia untuk isu *illegal fishing* tersebut, di antaranya dalam penulisan ini peneliti menyisipkan teori yang mendominasi karakter Angkatan Laut sebagai institusi pertahanan negara matra laut, dijelaskan oleh A.T Mahan dan Julian S. Corbett. Mahan menyatakan bahwa jaminan keamanan laut melalui penguasaan jalur transportasi atau komunikasi laut oleh kekuatan maritim merupakan syarat bagi tercapainya suatu tingkat penguasaan terhadap lawan serta pengendalian keadaan konflik, serta kekuatan laut akan menjamin kesejahteraan bangsa dari suatu negara jika didukung oleh 6 komponen yang mempengaruhi kekuatan laut, yaitu posisi geografi, bentuk geografi, luas wilayah, jumlah penduduk, watak rakyat, dan sikap pemerintah. Isi pokok dari strategi laut A.T Mahan adalah kuasai laut, Angkatan Laut superior, menghancurkan lawan, serta penguasaan laut melalui perdagangan dan keunggulan geografi (Mahan, 1987). Hal ini juga yang bisa jadi digunakan oleh Cina dalam klaim wilayah perairan termasuk mengiris wilayah Laut Natuna.

Laut Natuna memiliki sumber-sumber kekayaan alam yang cukup beragam seperti mineral dan ikan, dan menjadi lintasan laut internasional bagi kapal-kapal yang datang dari Samudera Hindia memasuki negara-negara industri di sekitar laut tersebut dan juga yang menuju Samudera Pasifik. Permasalahan demi permasalahan soal wilayah Laut Natuna sudah cukup lama. Pengecapan secara sepihak yang dilakukan Cina terhadap Laut Natuna Utara inilah yang menimbulkan konflik yang berkepanjangan di berbagai negara khususnya di wilayah ASEAN dan salah satu yang kena imbasnya adalah Indonesia. Bahkan, konflik tersebut kian hari semakin tidak terselesaikan. Hal semacam ini ke depannya harus dihindari karena menghargai kedaulatan dan yuridiksi adalah prinsip dasar hukum internasional (Gumilang, dkk, 2018).

Terdapat beberapa hal yang menjadi poin penting bagi Indonesia dengan memperhatikan tiga hal sebagai berikut.

Pertama, Indonesia harus mewaspadai situasi keamanan di Laut Natuna Utara yang sering terjadi sengketa oleh beberapa negara kawasan. Konflik di daerah kawasan akan mempengaruhi keamanan karena secara geografis wilayah Indonesia sangat berdekatan dengan wilayah tersebut dan bahkan bersinggungan langsung dengan wilayah Laut Natuna Utara. Konflik juga akan berimbas dengan kondisi ekonomi, dikarenakan wilayah Laut Natuna merupakan perlintasan internasional kapal-kapal yang hendak berlayar menuju wilayah industri termasuk Indonesia.

Kedua, Indonesia yang menjadi bagian dari masyarakat internasional perlu dan segera menentukan jalan terbaik bagi penyelesaian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masalah Laut Natuna Utara, karena dengan dengan inilah Indonesia dapat bersahabat baik dengan negara-negara di dunia terutama dengan Cina yang sedang berkonflik. Padahal terdapat langkah-langkah yang sangat diperhatikan pemerintah Indonesia ketika menerbitkan peta baru kemaritiman di Kepulauan Natuna yang berbunyi pertama, pengakuan Indonesia sebagai negara kepulauan di dalam *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 menegaskan hak-hak Indonesia dalam menentukan batas dan menamai wilayah lautnya.

Ketiga, penamaan Laut Natuna Utara berada di wilayah yuridiksi Indonesia, bukan di wilayah Laut Natuna Utara secara keseluruhan. Dari penamaan yang dilakukan oleh Indonesia pihak Cina memberikan tanggapan bahwa manuver yang dilakukan Indonesia dapat memperumit masalah di perairan itu, selain menimbulkan permasalahan yang tidak baik bagi prospek perdamaian dan stabilitas perdamaian. Istilah Laut Natuna Utara yang selama ini digunakan hingga ke wilayah perairan Indonesia telah menguntungkan Cina dalam banyak hal.

Beberapa penelitian sudah mengangkat permasalahan mengenai kegiatan illegal yang terjadi di Zona Ekonomi Eksklusif ZEE Indonesia, antara lain penelitian oleh Endeng Gumilang, dkk mengenai dampak aktivitas militer asing di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia terhadap keamanan maritim Indonesia (Gumilang, dkk, 2018). Pada penelitian yang dilakukan oleh Aichel Miranda S menjelaskan mengenai pelanggaran terhadap hak berdaulat Indonesia dengan studi kasus Tiongkok di Laut Natuna Utara (S. dan Putranti, 2018). Sedangkan dalam penelitian Ela Riska membahas mengenai upaya diplomasi maritim terhadap kasus *illegal fishing* oleh nelayan Cina di ZEEI perairan Kepulauan Natuna dapat diperankan oleh *maritime forces* dan pemerintah (Riska, 2017). Sedangkan menurut Wida Sanditya Kusuma, dkk. menerangkan bahwa Latihan Puncak Angkasa Yudha memiliki peran sebagai diplomasi pertahanan Indonesia dalam menjaga pertahanan dan keamanan perairan Natuna, serta adanya *deterrence effect* atau daya gentar yang berbentuk pengurangan angka pelanggaran batas wilayah hukum oleh Cina di wilayah tersebut sebagai bukti peningkatan kapasitas *(capacity building)* dan peningkatan kepercayaan (*confidence building measures*/CBMs) sekaligus meningkatkan hubungan harmonis dengan negara Cina (Kusuma, dkk, 2019).

Tanpa disadari, lahir anggapan yang meluas di tengah masyarakat internasional bahwa Cina memiliki pengaruh dan mendominasi dan bahkan berdaulat penuh atas perairan tersebut. Dengan demikian ancaman terhadap wilayah strategis yang akan mengarah kepada ancaman kedaulatan negara, memerlukan adanya suatu strategi yang relevan terhadap isu keamanan non-tradisional yang terjadi saat ini. Konsep *security* secara tradisional yang selama ini berkembang sangat relevan pada negara, serta ancamannya terhadap negara yang datang dari luar negara sendiri sangat dekat dengan dimensi militer terhadap teritorial yang dimiliki. Sebagai informasi, di tahun 1980-an sebuah konsep *security* barupun muncul mengenai *national security* dan *international security*, konsep tersebut menambah pemahaman konsep *security* yang berasal dari kompetisi *political military power*. Disebutkan bahwa *comperehensive security* atau *common security*, prinsip-prinsip tersebut berdasarkan bahwa tidak ada negara manapun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dapat meningkatkan *security*-nya tanpa adanya peningkatan *security* di negara lain. Hal tersebut diasumsikan bahwa permasalahan ancaman pihak asing yang dihadapi oleh suatu negara terkait *security* negaranya juga merupakan ancaman terhadap *international security* secara global, terutama di kawasan dimana isu tersebut berkembang. Contohnya, perkembangan nuklir, degradasi lingkungan, krisis ekonomi, dan sebagainya. Pemahaman konsep keamanan secara tradisional menuju pemikiran yang baru tersebut dikarenakan terkikisnya batas antar negara, perkembangan teknologi, *interdependency*, yaitu suatu keadaan dimana interaksi global semakin meningkat tidak hanya dalam dimensi militer tetapi meluas menjadi non-militer yang didominasi dengan isu perdagangan, konflik maupun kepentingan bersama dengan kemungkinan diatur dalam suatu kerangka kerjasama wilayah untuk mencapai keuntungan bersama antar negara maupun non negara yang kini perlu pembahasan bersama antar pihak dalam mengatasi isu yang muncul dari dalam maupun dari luar negara atau kawasan.

Meningkatnya hubungan antar negara serta makin meluasnya aktor selain negara berperan di lingkungan global di berbagai dimensi telah menciptakan suatu isu tertentu di dalam tatanan dunia. Rentannya ancaman yang berdimensi politik, ekonomi, sosial dan budaya serta militer menyentuh isu-isu *non-conventional issues* dengan lebih memperhatikan aktor-aktor non negara (teroris, Lembaga Swadaya Masyarakat Internasional, dan sebagainya). Dalam konsep keamanan, diketahui adanya *the origin of threats*. Dalam pembahasan penulisan ini pemikiran mengenai *maritime security* sebagai isu yang syarat akan *security*, muncul di tiap negara dengan masing-masing pengaruh lingkungan eksternal dan respon yang diambil oleh negara yang menganggap isu tersebut sebagai suatu ancaman yang harus segera ditanggapi, sehingga keamanan maritim mengalami perluasan makna terhadap perkembangan terhadap isu saat ini yang makin kompleks. Maka, penelitian ini akan melakukan kajian pada "Analisis Ancaman Dan Rekonstruksi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Rangka Penguatan Keamanan Nasional (Studi Di Kabupaten Natuna Periode Tahun 2019 – 2020)".

Dalam tulisan ini, sumber data yang digunakan dibagi menjadi dua kategori yakni sumber data primer dan sumber data sekunder. Data primer adalah material orisinal dari sebuah penelitian bergantung padanya. Material tersebut biasanya berbentuk pernyataan dari sumber pertama atau bukti langsung yang berkenaan dengan penelitian. Sedangkan sumber data sekunder adalah referensi yang memberikan analisis atau interpretasi yang berlandaskan dari data primer. Data sekunder tersebut menjelaskan sumber data utama atau menggunakannya sebagai argumen pendukung sebuah gagasan atau argumen lainnya agar para pembaca dapat menerima ide tersebut. Dalam Tabel 1 ditunjukkan instansi yang dijadikan narasumber dalam penelitian ini:

Tulisan ini menggunakan metode teknik analisis data kualitatif yang diformulasikan oleh Miles, Huberman, dan Saldana (2014). Analisis data kualitatif dapat menyajikan uraian yang digunakan untuk mencari hubungan yang stabil dan dapat dipertanggungjawabkan dalam suatu permasalahan. Dalam teknik ini, pengumpulan data (*data collection*) akan bermuara pada penyajian data *(data display)* dan kondensasi data (*data condensation*) dalam rangka pembentukan kesimpulan (*conclusions*). Disebabkan gaya penelitian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

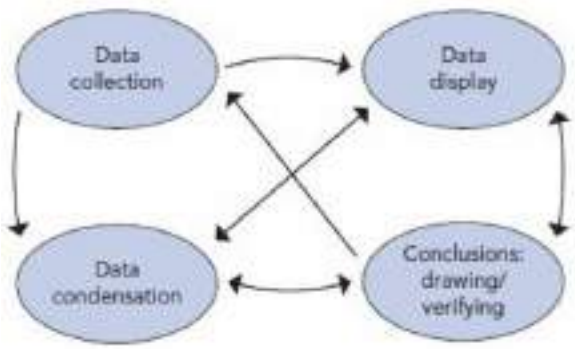
Tabel 1
Daftar Narasumber Penelitian

No	Instansi	Topik Pendalaman Masalah
1.	Dirjen Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri	Posisi Indonesia Dalam Sengketa di Perairan Natuna
2.	Dirjen Pothan, Kementerian Pertahanan	Mengidentifikasi Pembangunan-pembangunan oleh Kemhan di Wilayah Natuna berupa Pangkalan-Pangkalan Militer.
3.	Komandan Pangkalan Utama TNI AL Tanjungpinang	Menganalisis Peran Lantamal dan Lanal Ranai Natuna
4.	Komandan Pangkalan TNI AL Ranai	Menganalisis Peran Lantamal dan Lanal Ranai Natuna
5.	Polairud Baharkam Polri	Pola Operasi dan Pengamanan di Laut Natuna
6.	Bupati Natuna	Strategi dan Kebijakan Dalam Pelaksanaan Visi Maritim Pemerintah Pusat
7.	Pusat Studi ASEAN	Rekonstruksi Konsep Keamanan Maritim Dalam Perspektif Keamanan Nasional dan Kajian Regional
8.	LP2M UMRAH (Universitas Maritim Raja Ali Haji)	Konsepsi dan Persepsi Keamanan Nasional dalam Kajian Penelitian
9.	Bakamla RI	Operasi Keamanan dan Kebijakan Strategis Keamanan Laut

Sumber : Diolah Peneliti, 2020

kualitatif yang fleksibel, keempat proses ini dapat dilakukan secara berselang-seling, tidak terpaku seperti sistematika penelitian kuantitatif. Miles dan Hubermen mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya jenuh, yaitu saat penggalian informasi dari informan yang satu ke informan lainnya yang direkomendasikan, keterangannya tetap berkisar atau hampir sama dengan informan-informan sebelumnya yang telah peneliti wawancarai. Ukuran kejenuhan data ditandai dengan tidak diperolehnya lagi data atau informasi baru (Lihat Gambar 1).

Gambar 1
Teknik Analisis Miles, Huberman, dan Saldana



Sumber : Miles, dkk., 2014.

PEMBAHASAN

Analisis ancaman dalam kaitannya dengan rumusan konsep keamanan maritim Indonesia, pada tahap pertama dapat dikaitkan dengan konsep *situation awareness*. Konsep ini memiliki peran penting dalam pengambilan keputusan untuk lingkungan kompleks dan dinamis. *Situation awareness* sebagai bentuk persepsi unsur-unsur suatu lingkungan dalam waktu dan ruang, kemudian sebagai pemahaman suatu makna dan proyeksi status dalam waktu dekat, sehingga dapat dinilai sebagai kondisi pengetahuan seseorang tentang lingkungan yang mampu memproyeksikan keadaan lingkungan di masa depan. Seseorang yang memiliki *situation awareness* yang baik akan berpeluang besar membuat keputusan yang tepat dan memiliki kinerja baik dalam sebuah sistem yang dinamis. *Situation awareness* mencakup bagaimana orang menggabungkan, menafsirkan, mengumpulkan dan menyimpan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

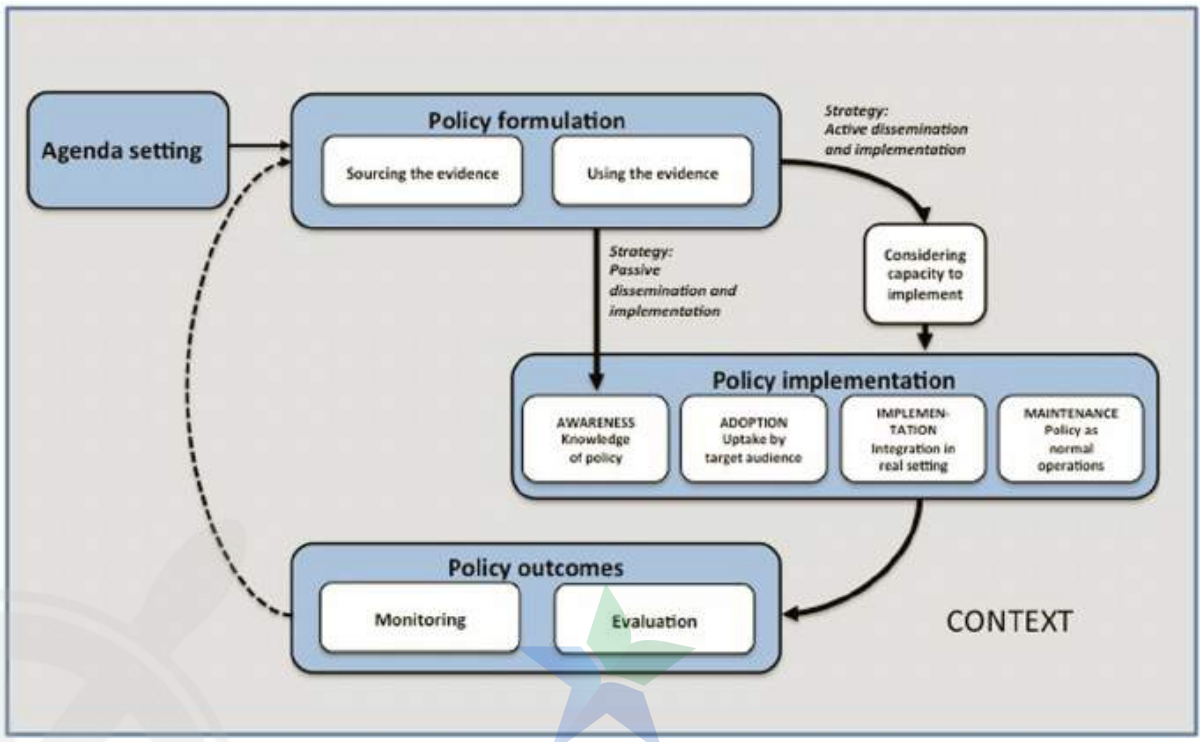
informasi, kemudian lebihnya lagi memahami dan memperhatikan informasi yang diperoleh untuk selanjutnya diintegrasikan sebagai informasi penentu yang relevan terhadap suatu tujuan (Endsley dan Garland, 2000).

Berkaitan dengan analisis ancaman dan rekonstruksi keamanan maritim Indonesia, maka dapat disebut juga sebagai *Maritime Situational Awareness* (MSA) yaitu, konsep yang dibahas di bidang pengawasan terhadap domain maritim. Hal tersebut, diartikan sebagai aplikasi konsep *situation awareness* yang diterapkan pada domain maritim dengan bentuk penguatan kapasitas atau menghasilkan sebuah produk.

Pada konsep yang dicetuskan oleh North Atlantic Treaty Organization (NATO) dinyatakan bahwa *Maritime Situation Awareness* sebagai pemahaman tentang peristiwa, kegiatan dan keadaan militer dan non-militer yang terkait dengan lingkungan maritim. Lingkungan maritim yang relevan dalam hal ini merupakan kegiatan operasi dan latihan di masa depan. Lingkungan maritim yang dimaksud adalah lautan, teluk, estuari, saluran air, wilayah pesisir dan pelabuhan (Dias, dkk., 2018).

Berkaitan dengan hal tersebut, aspek kebijakan menjadi sangat penting. Kebijakan yang dibentuk pada semua tahap dan dilakukan oleh berbagai aktor serta institusi dapat membangun hubungan keyakinan atau kepentingan dalam mengupayakan ide, tindakan yang dipengaruhi suatu operasi dan peristiwa eksternal. Proses kebijakan harus memahami faktor-faktor yang mempengaruhi interaksi dan lintasan kebijakan di seluruh tahapannya (Lihat Gambar 2).

Gambar 2
Model *Policy* dan Implementasi



Sumber : Strehlenert, dkk., 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam model ini terlihat bahwa *policy* tidak serta merta dapat berjalan mulus, perlu tambahan aturan main (*rule of the game*) atau polesan agar bisa berjalan lancar dan efektif. Di tingkat nasional bisa jadi regulasi berbentuk strategi yang dijalankan unit bawah untuk mendukung *policy*. Salah satu contoh *policy* Menteri Pertahanan United States, menetapkan *area of responsibility* dari USPACOM (*Pacific Command*) menjadi US-INDOPACOM.

Kebijakan nasional merupakan pedoman yang secara luas ditujukan untuk mengejar tujuan nasional jangka menengah atau jangka panjang. Kebijakan maritim nasional sendiri adalah formulasi kebijakan yang ditujukan untuk mencapai penggunaan atau pemanfaatan aset maritim nasional yang dalam penggunaannya atau pemanfaatannya dilakukan secara terkoordinasi dan terencana secara maksimal. Kebijakan maritim nasional mencakup semua kegiatan di lingkungan laut dan lingkungan maritim yang digunakan. Kebijakan maritim nasional digunakan sebagai cara untuk memanfaatkan sumber daya kelautan yang langka. Kemampuan pemanfaatan atau penggunaan secara maksimum dari sumber daya kelautan dan maritim akan mengubah suatu negara menjadi kekuatan maritim. Kekuatan maritim adalah kemampuan suatu negara dalam menggunakan lautnya sebagai sarana negara tersebut untuk memajukan kepentingan nasionalnya (Syndercombe, 1989).

Penelitian yang dilakukan memberikan hasil berupa temuan, yaitu gambaran bahwa dalam membentuk konsep keamanan maritim Indonesia, melalui analisis dinamika di perairan Natuna dalam kaitannya dengan proses kebijakan dan implementasinya. Analisis yang dilakukan dimulai dengan melihat posisi Indonesia dalam sengketa di perairan Natuna dan mengindentifikasi pembangunan-pembangunan ketahanan yang telah dilakukan oleh kementerian pertahanan di wilayah perairan Natuna. Secara rinci temuan dalam lapangan tersebut telah dirinci dan dapat dilihat dalam Tabel 2.

Berdasarkan Tabel 2 tersebut hasil penelitian, dikaitkan dengan rencana pemembangunan pangkalan militer di perairan Natuna, adalah berlatar belakang pada situasi dan ancaman yang kompleks. Banyaknya kapal ikan dan penjaga pantai milik Cina yang belakangan rajin masuk ke wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Namun beradu kekuatan militer dengan Cina bukanlah strategi jitu untuk menyelesaikan masalah. Namun, dalam perkembangannya, program tersebut dapat menimbulkan masalah baru, yakni dieksploitasi segelintir kalangan untuk kepentingan mereka. Apalagi jika ujungnya hanya bagi-bagi proyek dengan dalih menjaga kedaulatan Negara, atau malah untuk berdagang senjata yang komisinya besar.

Gagasan pembangunan pangkalan militer di wilayah Natuna juga dicetuskan Pada tahun 2016, setelah kunjungan ke Natuna, Presiden Joko Widodo menginstruksikan TNI untuk menjaga kedaulatan dan menegaskan penegakan hukum. Salah satunya dengan pembangunan pangkalan militer di tahun 2018 berupa Satuan Pertahanan Terintegrasi di Natuna. namun, dalam akan lebih baik jika pemerintah Indonesia membangun upaya kolektif bersama negara-negara di kawasan ASEAN. Hampir semua negara ASEAN, seperti Malaysia, Thailand, Brunei Darussalam, Filipina, dan Vietnam, saat ini menghadapi potensi konflik dengan Cina akibat klaim sepihak negara itu di Laut Cina Selatan (Komandan Lantamal IV, wawancara 04 September 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2
Analisis Dan Hasil Penelitian

No	Objek/Pendekatan/Analisis	Hasil Penelitian
1.	Posisi Indonesia Dalam Sengketa di Perairan Natuna	Pernyataan bersama forum ASEAN-Cina menyimpulkan bahwa penyelesaian pembacaan bersama atas rancangan naskah tunggal risalah *Code of Conduct in the South Cina* Sea patut segera dituntaskan. Forum ini memperkirakan dalam tiga tahun diharapkan *Code of Conduct in the South Cina Sea* selesai dirumuskan
2.	Mengidentifikasi Pembangunan-pembangunan oleh Kemhan di Wilayah Natuna berupa Pangkalan-Pangkalan Militer.	Ancaman yang terjadi di wilayah Natuna pada peiode 2019 – 2020, Indonesia diproyeksikan menerapkan upaya defense dan bukan provokatif. Prioritas mewujudkan poros maritim. dengan cara membangun pangkalan membutuhkan beberapa alat perang. kemudian, sebagai upaya antisipatif jika di wilayah itu terjadi konflik. Karena ada pendapat ahli, wilayah yang berpotensi terjadi kerusuhan dunia di Laut Cina Selatan ketika Cina bentrok dengan negara lain seperti Amerika. karena berada di beranda wilayah Indonesia, maka Indonesia harus siap.
3.	Menganalisis Peran Lantamal dan Lanal Ranai Natuna	Membangun basis-basis pertahanan wilayah adalah upaya untuk menegakkan hukum dan kedaulatan negara. Dia mengingatkan bahwa salah satu amanat dari pelaksanaan Hukum Laut Internasional PBB adalah menjaga deklarasi dan pengakuan kedaulatan. Kegiatan operasi terusk dilaksanakan guna menjamin keamanan nasional secara berkelanjutan.
4.	Operasi Keamanan dan Kebijakan Strategis Keamanan Laut	Penanganan keamanan laut Indonesia, masih tumpang tindih antara kelembagaan hingga aturan hukum. Hal ini mengacu kepada instruksi Presiden kepada Menko Polhukam dan Menteri Kemaritiman untuk menyiapkan aturan kembali mengenai penanganan laut dan perairan di Indonesia.
5.	Pola Operasi dan Pengamanan di Laut Natuna	Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI telah mengubah pola operasi dalam menyikapi masuknya kapal ikan dan coast guard Cina ke Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) di Perairan Natuna, Kepulauan Riau. Sebelumnya pola operasi yang dilakukan Bakamla bersifat berlanjut atau continue. kemudian pola yang baru adalah pola operasi menjadi mengedepankan data intelijen preparation battle dan analisa Pusat Komando dan Pengendalian.
6.	Strategi dan Kebijakan Dalam Pelaksanaan Visi Maritim Pemerintah Pusat	Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) berpijak pada tujuh pilar, yaitu pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia (SDM); pertahanan keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; tata kelola dan kelembagaan laut; ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan; pengelolaan ruang laut dan pelindungan lingkungan laut; budaya bahari; dan diplomasi maritim.
7.	Rekonstruksi Konsep Keamanan Maritim Dalam Perspektif Keamanan Nasional dan Kajian Regional	Wilayah strategis Indonesia menyimpan peluang dan ancaman. terutama ancaman yang berasal dari wilayah laut. sebagai Negara maritim, Indonesia senantiasa menghadapi dinamika ancaman yang beragam, termasuk di wilayah natuna. Maka, konsep keamanan maritim Indonesia bertumpu pada analisis ancamannya, yaitu keamanan maritim merupakan komprehensifitas sumber daya yang berada pada domain kemaritiman Indonesia yang dimaksimalkan untuk mencapai suatu kepentingan nasional. Berbagai ancaman yang ada dapat diselesaikan melalui kebijakan internal dan eksternal, berupa operasi pertahanan dan menjalankan sebuah diplomasi maritim.

Sumber : Diolah Peneliti, 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Upaya kolektif semacam itu penting untuk mengingatkan bahwa dominasi dan hegemoni terhadap satu kawasan perairan tertentu bukanlah tujuan yang dikehendaki bersama. Bahkan, secara hukum klaim Cina sudah ditolak dalam perkara gugatan Filipina di Mahkamah Internasional. Otomatis sebenarnya klaim Cina sudah gugur. Selain itu, pemerintah perlu memperbaiki mekanisme pengawasan dan koordinasi berbagai pemangku kepentingan. Badan Keamanan Laut, TNI, Polisi Air, serta Kementerian Kelautan dan Perikanan harus menggagas patroli bersama untuk mengawal nelayan yang berlayar di Natuna. Termasuk cara lain adalah menghidupkan kampung nelayan. Pemerintah harus memberi subsidi agar mereka tidak meninggalkan Natuna. Yang perlu diingat adalah Indonesia pernah kalah oleh Malaysia dalam sengketa kepemilikan pulau di Sipadan dan Ligitan karena pulau itu tidak terurus. Hal ini yang harus diupayakan jangan sampai terulang.

Pendekatan pragmatis dan adil Indonesia terhadap konflik Laut Natuna baru-baru ini menunjukkan bagaimana kebangkitan dan perilaku asertif Cina dapat dikelola dengan baik, menggunakan kekuatan, pemerintah kini berupaya menyeimbangkan ketegasan diplomatik dan membatasi respons maritim. Seperti pada kasus penggunaan operasi penangkapan ikan zona abu-abu terbaru di Laut Natuna Utara oleh Cina untuk menantang hak kedaulatan Indonesia dalam menangkap ikan dan mengeksploitasi sumber daya alam di zona ekonomi eksklusif (ZEE), sekilas menunjukkan dominasi Cina. Pada satu titik, sekitar 50 kapal penangkap ikan Cina disertai dua kapal berlambung putih berukuran besar menangkap ikan tanpa henti di ZEE Indonesia.

Sebagai tindakan balasan, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI), yang bertugas melakukan penegakan hukum terhadap kegiatan illegal di yurisdiksi maritim Indonesia, hanya dapat mengamati situasinya. Tindakan terbatas ini disebabkan oleh sumber daya Bakamla yang terbatas. Namun, kapal-kapal penangkap ikan Cina yang mengancam kedaulatan Indonesia tersebut mampu mempertebal komitmen untuk melindungi kepentingan nasional Indonesia. Cina juga secara terbuka mundur demi memprioritaskan hubungan bilateral yang bersahabat dan mengecilkan perbedaan. Sehari kemudian, dinyatakan oleh Kementerian Luar Negeri Cina melalui Juru Bicaranya Geng Shuang pada 10 Januari 2020, insiden tersebut menggarisbawahi keterbatasan penggunaan paksaan sepihak dan keberhasilan keseluruhan strategi Indonesia.

Sebuah fakta menunjukkan bahwa pada Oktober 2019, menurut kepala nelayan Lubuk Lumbang, saat itu kelompok nelayannya diusir oleh kapal penjaga pantai Cina, meskipun mereka berada di perairan Indonesia. Kementerian Luar Negeri Indonesia dengan kuat menyuarakan penolakannya terhadap operasi penangkapan ikan illegal Cina melalui dua protes pada 30 Desember 2019 dan 2 Januari 2020. Pemerintah lantas menyatakan bahwa Cina telah melanggar ZEE, menunjukkan bahwa ZEE Indonesia ditegakkan berdasarkan hukum internasional melalui UNCLOS. Kementerian menambahkan bahwa Cina harus menghormati pelaksanaan UNCLOS dan menolak sembilan garis putus Cina di Laut Cina Selatan.

Respons diplomatik yang kuat ini menghasilkan keputusan untuk menghindari konfrontasi atau penangkapan terhadap para nelayan Cina. Bakamla memimpin sebagai lembaga maritim sipil, dengan kapal perang angkatan laut sebagai pasukan pendukung.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Melalui kombinasi diplomasi damai dan keterlibatan dalam negeri, Indonesia dapat mengelola masalah Laut Natuna tanpa kontroversi domestik atau internasional yang signifikan. Kepentingan nasional di Laut Natuna Utara dilindungi tanpa membahayakan hubungan ekonomi yang terus berkembang dengan Cina maupun mempengaruhi opini domestik tentang investasi Cina. Untuk menghindari terulangnya konflik Laut Natuna di masa depan, Jefferson Ng dari *The Diplomat* menilai bahwa Indonesia perlu mengambil tindakan pencegahan lebih lanjut untuk melindungi kepentingan nasionalnya.

Pada sisi kajian yang dikaitkan dengan *national security*, upaya *naval diplomacy* yang telah dilakukan oleh Indonesia mampu memberikan reaksi positif dari negara-negara yang terlibat dalam konflik Laut Cina Selatan dan hasil yang signifikan dalam upaya resolusi konflik ini dan menurunkan ketegangan antar-negara. Hal tersebut sebagai bentuk dari *coalition building* yang merupakan salah satu unsur *naval diplomacy* Indonesia. Merujuk pada sejarahnya, pada tahun 2016, Indonesia, Malaysia dan Filipina telah menandatangani kerangka kerja untuk pengaturan kerja sama *Trilateral Joint Working Group* (JWG) mengenai permasalahan di area keamanan maritim yang menjadi perhatian bersama. Permasalahan tersebut meliputi isu-isu seperti perbatasan, perompakan, dan Laut Cina Selatan. Kerja sama ini meliputi patroli bersama angkatan laut ketiga negara di wilayah yang rawan. Respons positif juga datang dari Vietnam, yang memandang Indonesia sebagai mitra penting dalam bidang pertahanan, khususnya yang melibatkan angkatan laut dan *coast guard* kedua negara. Bidang tersebut juga menjadi komponen penting yang memperkuat hubungan bilateral kedua negara.

Laut Natuna Utara yang dulu dikenal sebagai bagian dari Laut Cina Selatan, selama bertahun-tahun telah menjadi magnet yang memiliki daya tarik kuat bagi negara tetangga yang ada di sekitarnya, termasuk Cina. Kemudian, sikap arogan yang diperlihatkan negara Asia Tenggara dan Cina di Laut Natuna Utara, menjadi sumber konflik di kawasan perairan itu. Untuk itu, Pemerintah Indonesia harus memperlihatkan sikap yang tegas dan berani. Dengan sikap tegas, Indonesia akan dilihat oleh negara yang terlibat konflik sebagai negara yang berani. Tetapi, untuk bisa bersikap seperti itu, perlu banyak upaya dan strategi yang harus diterapkan dan dilaksanakan oleh Indonesia. Di sisi lain, dalam menyelesaikan konflik di Laut Natuna Utara, Pemerintah Indonesia juga tidak boleh melupakan peran masyarakat lokal yang menuntut perhatian dari negara sejak lama. Tanpa pelibatan mereka, mustahil untuk bisa menghilangkan konflik horizontal selama proses tersebut. Gambar 3 merupakan gambaran wilayah Natuna.

Potensi sumber daya alam yang besar di Laut Natuna Utara yang berbatasan langsung dengan Laut Cina Selatan, mengundang banyak negara untuk masuk dan memanfaatkannya. Meski pemanfaatan ilegal karena tidak ada izin dan persetujuan dari Pemerintah Indonesia, namun itu tak mengurangi semangat negara tetangga untuk masuk ke kawasan tersebut. Laut Natuna Utara jadi primadona di kawasan Laut Cina Selatan. Hal tersebut yang membuat Cina dan negara lain yang berbatasan langsung dengan perairan tersebut seolah berlomba untuk bisa berlayar di Laut Natuna dan mengambil kekayaan alam yang ada di dalamnya.

Berdasarkan data dari Ikatan Sarjana Kelautan Indonesia (ISKINDO), diketahui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 3
SKPT Natuna Oleh Kementerian Kelautan Dan Perikanan RI



Sumber: kkp.go.id, 2020.

bahwa persoalan di Natuna menjadi sumber konflik di antara negara-negara Asia Tenggara dan juga Cina. Selain luar biasa melimpahnya sumber daya perikanan, Laut Natuna Utara juga menyimpan potensi sumber daya alam lain seperti minyak dan gas (migas). Selain itu, Natuna menjadi jalur utama perikanan global. Dalam klaim Cina terhadap sembilan garis putus (*nine dash line*) di Laut Cina Selatan, Indonesia sebenarnya tidak terlibat konflik secara langsung. Akan tetapi, sejak 2014 Cina sudah mengirimkan misi ke Laut Cina Selatan untuk melakukan penelitian potensi sumber daya laut di Natuna dan sekaligus mengirimkan kapal ikan untuk menangkap ikan. Upaya keras yang sudah dilakukan Cina sejak lima tahun lalu itu, perlu perhatian ekstra dari Pemerintah Indonesia.

Untuk itu, Pemerintah Indonesia didesak untuk melakukan langkah-langkah yang tegas dalam menyikapi permasalahan yang sedang terjadi sekarang di Natuna, sebagai berikut.

Pertama, mendorong otoritas keamanan Indonesia untuk melakukan pengawasan intensif di perairan Natuna. Lembaga Negara seperti Badan Keamanan Laut (Bakamla), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan (PSDKP KKP), dan TNI Angkatan Laut sebagai lembaga cadangan, perlu meningkatkan sistem pertahanan darat, laut dan udara di Natuna.

Kedua, Pemerintah Indonesia harus bisa meningkatkan upaya penegakan hukum yang tegas kepada setiap pelanggar kedaulatan RI di Natuna yang dilakukan oleh Kapal Ikan Asing (KIA). Dengan bersikap tegas, itu akan menjelaskan bahwa Indonesia punya hak berdaulat dan tidak bisa diintervensi oleh kekuatan apapun atas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Ketiga, mendorong Pemerintah Indonesia untuk melakukan diplomasi dan strategi dalam menyikapi konflik di Laut Natuna Utara. Dalam hal ini, Kementerian Luar Negeri RI perlu secara aktif menyampaikan sikap dan kebijakan Indonesia terhadap permasalahan Laut Natuna pada dunia/forum Internasional.

Keempat, mendorong Pemerintah Indonesia untuk segera mengisi kesenjangan (*gap*) dan sekaligus melakukan optimalisasi pemanfaatan sumber daya perikanan yang ada di Natuna. Dari data yang dirilis KKP,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Laut Natuna Utara yang menjadi bagian dari Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) Indonesia 711, diketahui memiliki potensi ikan lestari hingga 767.000 ton. Tetapi, potensi lestari tersebut diketahui sudah dengan tingkat pemanfaatan yang tinggi.

Bentuk pengawasan secara teknis operasional juga perlu ditingkatkan, seperti penempatan Pos Angkatan Laut (Posal) di beberapa titik strategis yang dapat memantau aktivitas dan pergerakan terhadap potensi ancaman. Gambar 4 adalah gambar Dermaga Posal Sabang Mawang.

Selain melaksanakan operasi strategis, perlindungan terhadap sumber daya yang terkandung di perairan Natuna, seperti perikanan. Mendapati fakta bahwa, ikan jenis tertentu seperti pelagis kecil, udang, dan kepiting sudah masuk kategori over eksploitasi. Kondisi itu membuat pemerintah harus berhati-hati jika ingin terus mengembangkan Natuna sebagai salah satu magnet perikanan nasional (DKP Kabupaten Natuna, 04 September 2020). Pergerakan para nelayan dari Jawa ke Natuna memerlukan perhitungan yang matang. Terdapat setidaknya 120 - 500 kapal ikan dan nelayan dari Pantura (Jawa Tengah) ke Natuna, dengan memperhatikan kuota dan izin tangkap, penggunaan jenis alat tangkap dan sesuai dengan rencana pengelolaan perikanan yang sudah disusun oleh pemerintah.

Langkah berikut yang harus dilakukan pemerintah dalam menyikapi konflik di Natuna, adalah dengan mengoptimalkan sistem hub (pusat) logistik dan rantai dingin untuk industri perikanan. Saat ini di Natuna, terdapat Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT) yang bisa berperan sebagai sistem hub logistik dan rantai dingin perikanan. Dengan menjadikan SKPT Natuna sebagai sistem hub, kegiatan perikanan di kabupaten paling utara di Indonesia itu bisa berjalan lebih efisien dibandingkan sekarang. Untuk itu, perlu dilakukan penambahan sarana dan prasarana SKPT yang masih belum ada dan sangat dibutuhkan untuk menciptakan industri perikanan yang baik.

Selain optimalisasi sistem hub, langkah yang harus dilakukan Pemerintah Indonesia, adalah menciptakan kerja sama lintas kementerian/lembaga dan dunia usaha untuk meningkatkan kapasitas nelayan, dan

Gambar 4
Dermaga Posal Sabang Mawang



Sumber : Portonews.com, 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pembudidayaan ikan hingga mencapai tingkat kesejahteraan yang diharapkan. Dukungan tersebut, juga akan memicu pembangunan sektor lain di Natuna, seperti pariwisata, migas, dan pertanian. Kemudian, langkah yang perlu dilakukan pemerintah adalah dengan mendorong untuk melakukan riset kelautan terpadu di Natuna. Agar potensi yang ada di Natuna bisa terkoordinasikan dengan baik, perlu ada program riset kelautan terpadu yang bisa mengungkap secara detil dengan menghitung potensi perikanan, mineral, gas, oseanografi yang ada di Laut Natuna. Untuk melaksanakan kegiatan riset tersebut, pemerintah perlu menggandeng lembaga riset seperti BPPT (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi), LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia), Pushidros (Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut), BRSDMKP (Badan Riset Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan), Balitbang ESDM (Badan Penelitian dan Pengembangan Energi dan Sumber Daya Mineral) Kementerian ESDM, bahkan termasuk Universitas Pertahanan sebagai *think tank* Kementerian Pertahanan dari segi pertahanan negara.

Solusi yang dapat ditempuh guna merespons ancaman yang terus terjadi, dengan cara pemerintah harus mampu mengeluarkan Peraturan Presiden RI tentang Rencana Zonasi Kawasan Antar Wilayah Natuna dan Natuna Utara. Peraturan tersebut dinilai sangat penting karena menjadi landasan, arahan, dan strategi pemanfaatan ruang laut dan perairan di Natuna dan Natuna Utara. Sebagai kawasan perbatasan, peraturan tersebut bisa menjadi acuan bagi pemerintah, swasta dan *stakeholder* lainnya untuk merencanakan kegiatan pembangunan dan investasi di wilayah tersebut.

Sementara, hasil wawancara yang diperoleh dengan Direktur Eksekutif Pusat Studi Maritim Untuk Kemanusiaan menyatakan bahwa sikap reaktif Pemerintah Indonesia dalam menyikapi ancaman kedaulatan negara di utara Laut Natuna, dinilai sebagai hal yang wajar dan memang harus dilakukan. Menurutnya, pemerintah sedang berusaha untuk mencari kebijakan yang tepat dan bisa menjaga wilayahnya di Natuna. Berkaitan dengan aspek perikanan seperti diuraikan di atas, terdapat dinamika internal dalam rangka rencana pemerintah untuk mengirim banyak kapal ikan dan nelayan dari Pantura Jawa Tengah. Hal tersebut dikarenakan dalam konteks pemanfaatan sumber daya ikan yang berkelanjutan dan bertanggung jawab, ada pengelolaan perikanan yang lebih sistematis dan terukur. Dapat menghabiskan waktu lima tahunan, sepuluh tahunan atau 20 tahunan. Di samping itu, saat ini ada banyak nelayan di Natuna yang secara terang-terangan menolak kedatangan kapal ikan dan nelayan dari Pantura. Penolakan itu menjadi bentuk tuntutan mereka karena selama ini belum diperhatikan. Untuk itu, dalam menyusun rencana pengelolaan perikanan (RPP) di WPP RI 711 yang di dalamnya terdapat Laut Natuna Utara, pemerintah melibatkan Dinas Perikanan dan Kelautan Kabupaten Natuna, Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Kepri, KKP, Kementerian Perhubungan, dan instansi terkait lainnya.

Aktivitas terbaru dan ancaman yang terus berlangsung, dikonfirmasi Kepala Bagian Humas dan Protokol Bakamla RI, menyatakan pihaknya menangkap 2 kapal asing pencuri ikan asal Vietnam di perairan Natuna, Kepulauan Riau. Penangkapan dilakukan saat prajurit Bakamla di KN Pulau Nipah merasa janggal dengan kapal asal Vietnam tersebut. Operasi dilakukan dengan cara memeriksa dan mengamankan kapal

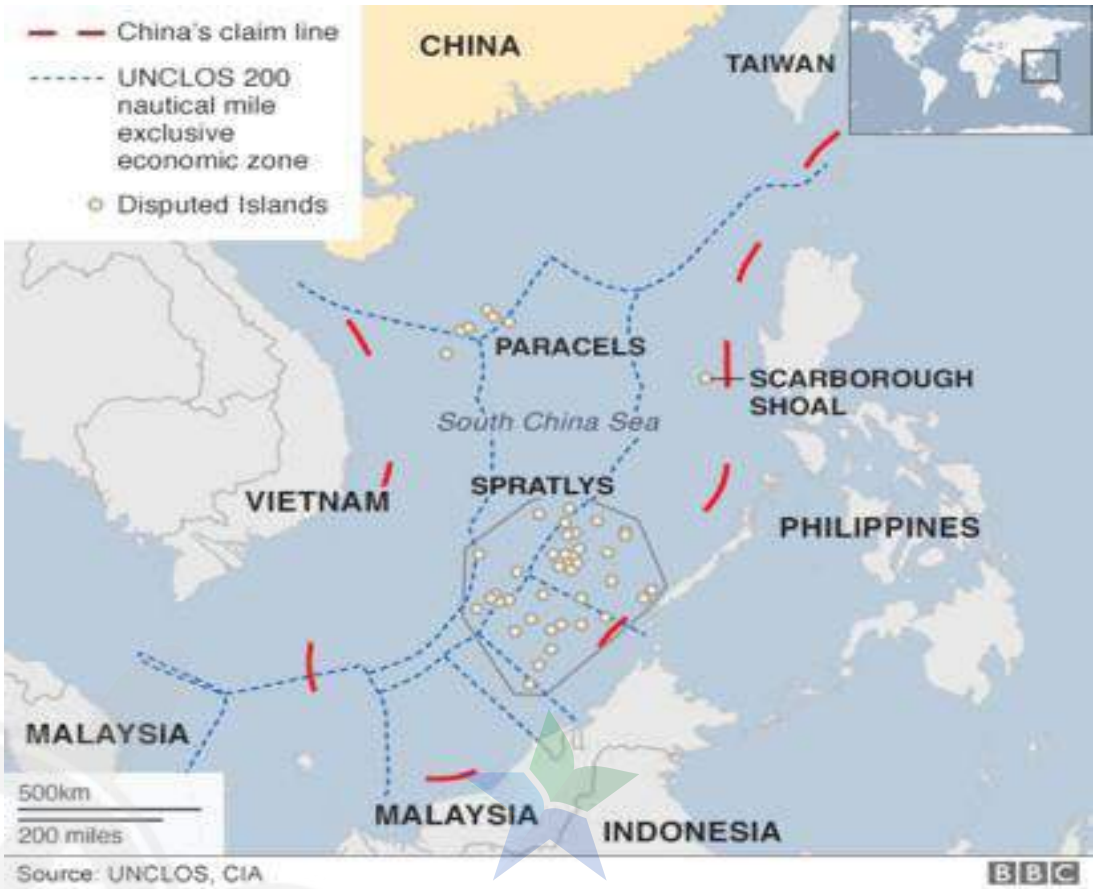
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tersebut. Pihaknya berhasil mengamankan kapal beserta anak buah kapal (ABK) dan muatannya. Sebelumnya, Bakamla menggelar patroli rutin di wilayah Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia (ZEE-I) yakni di wilayah Laut Natuna Utara atau Laut Cina Selatan (LCS). Situasi di kawasan LCS kembali memanas seiring konflik Amerika Serikat-Cina di wilayah tersebut. Kapal Bakamla dan TNI AL dikerahkan untuk menunjukkan kehadiran Indonesia di zona kedaulatan NKRI (Lihat Gambar 5).

Menteri Koordinator Maritim dan Investasi, Luhut Binsar Pandjaitan menegaskan bahwa Badan Keamanan Laut RI (Bakamla RI) akan diperkuat sehingga masalah seperti yang terjadi di ZEE perairan Natuna saat ini tak perlu ditangani TNI. Hal ini justru pada pelaksanannya secara operasional *stakholde*r TNI berperan aktif. Kebijakan seperti ini yang memerlukan pengintegrasian dalam memfokuskan diri kepada masalah yang ariti. Dengan memperkuat kewenangan Bakamla, TNI tak perlu dikerahkan untuk menangani masalah seperti yang saat ini terjadi di wilayah Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia Perairan Natuna. Hal tersebut didasarkan bahwa, penempatan TNI di ZEE dinilai tak cocok dengan aturan pergaulan internasional.

Berkaitan dengan pembagian peran tersebut, merujuk kepada pendapat Guru Besar Hukum Interasional UI Hikmanto Jumawa sebelumnya menjelaskan, lokasi Laut Natuna Utara yang selalu mendapatkan

Gambar 5
Skema Zona Wilayah Perairan Dalam Dinamika Dan Ancaman



Sumber : kompasiana.com, 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ancaman seperti dimasuki *coast guard* dan kapal nelayan asing yang merupakan ZEE sebenarnya tak berada di laut aritimeal, melainkan laut lepas. Namun dalam konsep ZEE, sumber daya alam yang ada di wilayah itu diperuntukkan secara eksklusif bagi negara pantai atau disebut hak berdaulat. Dalam konteks yang dipermasalahkan Natuna Utara adalah hak berdaulat, sehingga situasinya bukan akan perang karena pelanggaran kedaulatan. Kalaupun ada pelibatan TNI-AL, ini dalam rangka penegakan hukum. Saat ini, TNI memiliki tugas untuk menegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional yang diatur dalam Pasal 9 ayat (2) UU TNI. Adapun yang dimaksud wilayah laut yurisdiksi nasional salah satunya adalah ZEE (Yunianto, 2020).

Kawasan perairan Natuna merupakan gambaran umum tentang Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelago state*). Hal inilah yang menjadikan wilayah Natuna menempati posisi strategis. Namun, posisi strategis dan luasnya wilayah laut Indonesia juga dapat menimbulkan kerentanan terhadap berbagai bentuk ancaman aritime, salah satunya ialah kasus *illegal fishing* dan kasus peredaran narkoba. Tindakan *illegal fishing* jelas akan berdampak pada rusaknya kelestarian ikan dan lingkungan laut Indonesia, selain itu Indonesia juga mengalami kerugian ekonomi akibat *illegal fishing*. Berdasarkan data, angka kerugian akibat *illegal fishing* dapat mencapai 240 triliun rupiah dan angka tersebut akan semakin meningkat.

Laut Natuna merupakan bagian dari Laut Cina Selatan di sisi selatan, yang berbatasan dengan negara Vietnam, dan Malaysia. Dengan adanya konflik Laut Cina Selatan yang menampilkan peta bahwa wilayah ZEE Indonesia tersebut masuk ke wilayah pengklaiman Cina. Pada periode sebelumnya, tahun 2014, Indonesia telah menentukan batas kedaulatan negara dengan melakukan revisi terhadap peta Indonesia yang berada di wilayah Laut Cina Selatan bagian selatan menjadi wilayah ZEE Indonesia dan berganti nama menjadi "Laut Natuna Utara". Hal tersebut dilatarbelakangi oleh dua faktor. Pertama, semakin panasnya sengketa yang dilakukan Cina terhadap negara-negara yang berbatasan langsung dengan Laut Cina Selatan. Sengketa tersebut memiliki dampak terhadap perairan Indonesia yang mana klaim Cina tersebut bersinggungan dengan Landas Kontinen Indonesia dan menyebabkan terganggunya kedaulatan Indonesia. Kedua, adanya masalah dalam kasus delimitasi legitimasi Indonesia dengan Vietnam yang belum terselesaikan hingga sekarang (Lihat Gambar 6).

Permasalahan di wilayah perairan Natuna dalam *nine dash-line* Cina yang memasukkan wilayah ZEEI menimbulkan sengkete serius. Hal ini memicu adanya transparansi mengenai kejelasan koordinat-koordinat yang dimuat dalam peta. Hal yang lebih serius lagi adalah telah dimasukannya peta baru tersebut ke dalam paspor-paspor baru warga negara Cina. Setiap adanya kasus pencurian ikan oleh nelayan Cina di Laut Natuna, Cina selalu mengatakan bahwa insiden tersebut terjadi di wilayah *traditional fishing zone* Cina, dan perlu diketahui *fishing zone* tersebut tidak diakui dalam hukum Internasional.

Pada sisi yang lain, di Kabupaten Natuna, pembangunan Infrastruktur yang dapat mendukung penguatan wilayah strategis untuk pertahanan negara sudah dilaksanakan seperti pembangunan bandara pada tahun 2015 dan resmi digunakan pada tahun 2016 dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 6
Infografis Potensi SDA Natuna



Sumber: Fauzie, 2020.

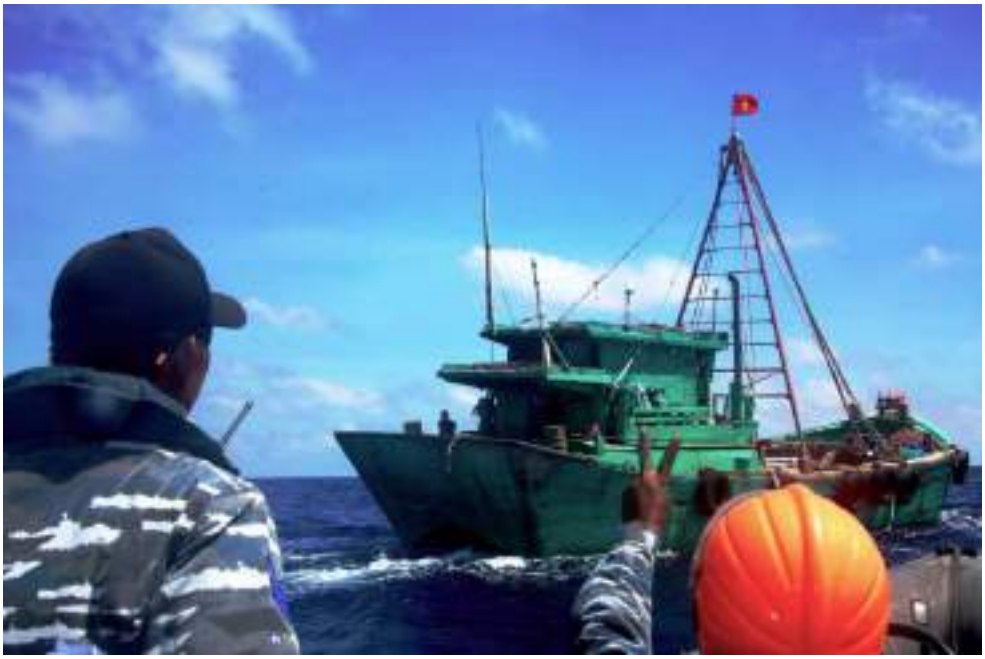
nama "Bandar Udara Raden Sadjad" dan perencanaan pembangunan sentra perikanan tangkap dan pengolahan terpadu di pelabuhan "Selat Lampa" yang di dalamnya terdapat *cold storage* yang bermuatan hingga 200 ton, dermaga apung, pabrik es balok yang memproduksi 30 ton/hari, dan lain sebagainya dengan anggaran dana pembangunan sebesar Rp.112,3 Milyar.

Pembahasan mengenai keamanan maritim di wilayah Natuna dengan membangun kekuatan maritim, untuk menjaga wilayah kedaulatan Republik Indonesia dan mewujudkan visi poros maritim dunia, terintegrasi ke dalam Satuan Tugas (Satgas) 115. Satgas 115 bertugas mengembangkan dan melaksanakan operasi penegakan hukum dalam upaya pemberantasan penangkapan ikan secara illegal termasuk di perairan Natuna. Kasus kapal asing yang masuk di Laut Natuna tahun 2015 – 2017 (Lihat Gambar 7).

Dalam laporan penangkapan Indonesia mengenai *illegal fishing* yang terjadi di Laut Natuna tercatat bahwa Vietnam merupakan penyumbang pelaku terbanyak kegiatan *illegal fishing* dengan angka 85 kapal dari tahun 2015 hingga 2017. Untuk itu penggunaan nama "Laut Natuna Utara" pada tahun 2014 Indonesia telah menentukan batas kedaulatan negara dengan merevisi peta Indonesia yang berada di Laut Cina Selatan bagian selatan menjadi wilayah ZEE Indonesia. Selain itu, Indonesia juga membuat kebijakan nasional untuk memberantas kasus *illegal fishing* yaitu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 7
Upaya Penghalauan Kapal Pencuri Ikan Asal Vietnam



Sumber : CNN Indonesia, 2020.

dengan menenggelamkan kapal-kapal asing pelaku *illegal fishing*. Hal menarik adalah di dalam *Strategic Partnership* Tahun 2013 atas MOU mengenai *Marine and Fisheries* 2010 dianggap telah dilanggar oleh Vietnam. Secara lebih rinci, dalam kesepakatan tersebut, terdapat pasal yang menyatakan apabila terdapat nelayan yang melanggar batas wilayah satu sama lain maka nelayan bersangkutan dari kedua negara akan dikembalikan ke negara masing-masing. Jika ditinjau atas kebijakan Indonesia yang menarik garis di luar dari jangkauan kesepakatan perjanjian landas kontinen tahun 2003, berarti Indonesia telah membatalkan perjanjian secara sepihak. Namun, berdasarkan Konvensi Wina 1969, tindakan Indonesia tersebut diperbolehkan dengan alasan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh Vietnam yaitu dengan aktivitas *illegal fishing*.

Berbeda dengan kasus *illegal fishing* yang dilakukan oleh Vietnam, dalam upaya menangani kasus *illegal fishing* Indonesia dan Malaysia. Negara yang berbatasan langsung bersepakat untuk sama-sama menjaga keamanan laut dan kedaulatan masing-masing negara dengan membuat *Memorandum of Understanding* (Mou) mengenai Garis Panduan Bersama mengenai Layanan Terhadap Nelayan. Dengan kesepakatan, pihak yang memiliki wewenang hanya mengusir dan tidak menahan nelayan yang menangkap ikan di perbatasan Maritim Malaysia dan Indonesia (Kementerian Petahanan RI). Kerjasama bilateral dilakukan untuk secara bersama komitmen terhadap upaya penyelesaian permasalahan secara damai, serta sebagai upaya untuk mengimplementasikan UNCLOS 1982.

Beralih kepada permasalahan dengan Cina, salah satu yang dilanggar juga adalah terjadinya praktik *illegal fishing* oleh kapal Cina, hal tersebut dikhawatirkan dapat mengganggu kondisi hubungan bilateral

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia – Cina yang dikenal baik. Karena adanya perbedaan pandangan mengenai Laut Cina Selatan yang menjadi sengketa antara Cina dengan beberapa negara di Asia Tenggara. Setiap adanya kasus pelanggaran berupa kasus *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan Cina, pihak Cina selalu mengatakan bahwa insiden tersebut terjadi di wilayah *fishing zone* mereka, namun daerah *fishing zone* versi Cina tersebut tidak diakui oleh negara-negara lainnya termasuk Indonesia.

Beberapa kasus yang membuka kemungkinan terjadinya konflik Indonesia – Cina, kapal pasukan penjaga pantai (*coast guard*) Cina ikut membantu kapal nelayannya yang hendak ditahan aparat Indonesia karena telah melakukan praktik *illegal fishing* di perairan Indonesia. Kemudian Badan Keamanan \Laut Indonesia menahan satu kapal Cina yang dianggap mencuri ikan di wilayah perairan Indonesia. Upaya yang dilakukan Indonesia melalui kapal perang RI Imam Bonjol 383 mendekati 12 kapal berbendera asing yang diduga sedang melakukan *illegal fishing* di wilayah Indonesia, 11 dari kapal – kapal tersebut melarikan diri dan satu kapal berbendera Cina berhasil ditangkap.

Setelah terjadinya insiden kapal *coast guard* Cina yang melanggar batas wilayah dan melakukan penghalangan penegakan hukum kejahatan *illegal fishing* di perairan Natuna, Pemerintah Indonesia dan Cina saling mengirimkan nota protes ketidaksepahaman melalui Kementerian Luar Negeri masing-masing kedua negara. Cina diklaim telah melanggar hak berdaulat dan yuridiksi Indonesia di ZEE dan landas kontinen terkait aktivitas kapal *coast guard.* Pemerintah Cina merespon dengan melakukan protes keras dan menyalahkan pemerintah Indonesia. Cina mengklaim sepihak bahwa nelayan mereka mencari ikan di wilayah perairan tradisional Cina. Dengan tindakan yang kurang bersahabat dari pihak Cina ini membuat pemerintah Indonesia menempuh jalur diplomatik guna mengelola hubungan bilateralnya dengan Cina yaitu dengan cara menjaga komunikasi dan hubungan baik antar *maritime forces* kedua negara yang diimplementasikan salah satunya melalui diplomasi maritim dalam bentuk *navy to navy talk, Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting* (HACGAM), aktivitas kunjungan dan pelatihan.

Kemudian dengan pembentukan kerjasama di bidang perikanan dengan pembuatan Konvensi Regional IUU Fishing, kerjasama regional ASEAN+Cina dalam pembentukan *Code of Conduct* di Laut Cina Selatan. Namun, diplomasi bilateral antara Indonesia dan Cina belum cukup untuk menguatkan posisi Indonesia dalam menjamin kepentingan keamanan maritim di Zona Ekonomi Eksklusi Indonesia. Untuk itu diperlukan percepatan diplomasi batas maritim ZEE antara Indonesia dengan Vietnam dan Indonesia dengan Malaysia di Kawasan Perairan Natuna, sehingga dengan adanya batas wilayah yang jelas yang diikuti oleh pengakuan dari negara lain, maka upaya mewujudkan keamanan maritim yang juga mencakup pengamanan sumber daya alam dapat terlaksana secara efektif.

Optimalisasi peran dari pemerintah daerah dan pelaksanaan diplomasi maritim pengembangan keamanan maritim sangat diperlukan kerjasama dengan beberapa negara, terutama negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia. Kerjasama yang dibutuhkan yaitu kerjasama yang melibatkan baik zona nasional maupun zona transnasional. Kebijakan berupa, diplomasi maritim menjadi alat kerjasama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia dengan negara lain, untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim. Pada praktiknya diplomasi maritim didorong oleh peranan beberapa aktor penting salah satunya ialah peran pemerintah daerah. Peran pemerintah daerah dalam diplomasi maritim tidak terlibat secara aktif (bersifat pasif), karena kedua pemangku kepentingan tersebut menempatkan diri sebagai pihak yang tidak memiliki wewenang dalam diplomasi maritim, kemudian mengenai diplomasi maritim khususnya di bidang *illegal fishing* merupakan wewenang dari pemerintah pusat, dan wewenang dari pemerintah daerah adalah mengatur dan mengawasi di level daerah saja.

Pemerintah daerah dalam mewujudkan keamanan maritim, melalui partisipasi aktif dalam melaksanakan diplomasi maritim adalah menjadi aktor yang mendukung pelaksanaan program-program yang dihasilkan dari kerjasama Indonesia dengan negara-negara lain. Dalam hal ini pemerintah daerah belum secara aktif menjalankan kebijakan yang dimaksud. Pada konteks ancaman berupa *illegal fishing* pemerintah daerah Kabupaten Natuna melaksanakan kerjasama dengan berbagai pihak, di antaranya Lantamal IV Tanjungpinang, Lanal Ranai, Polri, Bakamla, dan Pemda lain, hal ini merupakan upaya untuk mencapai kepentingan daerah dalam kemanan maritim.

Dalam keamanan maritim, pemerintah daerah termasuk kedalam kategori sub sektor negara, yang memiliki kepentingan akan daerahnya (s*takeholder*) dimana pemerintah daerah sebagai instansi yang menangani mengenai kelautan dan perikanan. Beberapa *stakeholder* (pemangku kepentingan) kunci yang memiliki kewenangan secara legal dalam hal pengambilan keputusan menegenai keamanan maritim di daerah merupakan pemerintah kabupaten (sesuai levelnya) sebagai unsur eksekutif, DPRD sebagai unsur legislatif, dan instansi-instansi daerah seperti dinas perikanan. Namun, berdasarkan wawancara dengan Bapak Hadi Chandra selaku Wakil DPRD Kabupaten Natuna, sebelum adanya perubahan wewenang, Pemerintah Kabupaten Natuna memilki wewenang terhadap laut dari 0 – 4 mil, sedangkan pemerintah daerah provinsi memiliki wewenang dari 0-12 mil. Namun, pada tahun 2016 kewenangan pemerintah kabupaten terhadap laut dialihkan ke pemerintah daerah provinsi, karena terdapat perubahan SOTK (Susunan Organisasi Tata Kerja) dalam UU No 23 tahun 2014. Akibatnya, sejak tahun tersebut seperti perizinan (penimbunan pantai), pengelolaan, dan yang berhubungan dengan laut diambil alih oleh pemerintah daerah provinsi.

Ancaman di perairan Natuna dalam rekonstruksi keamanan maritim Indonesia, terdapat peran dari berbagai *stakeholder*. Seperti dalam penanganan *illegal fishing* pemerintah provinsi bertindak sebagai penyidik apabila dibutuhkan dan pemerintah provinsi juga bekerjasama dengan TNI AL dan Kepolisian khususnya POL Air. Namun, pada kasus *illegal fishing* di Laut Natuna, provinsi tidak berkaitan secara langsung dikarenakan di Kabupaten Natuna sudah terdapat PSDKP KKP (Pemerintah Pusat) yang menangani langsung kasus *illegal fishing* yang dibantu oleh Pangkalan TNI AL Ranai Kabupaten Natuna. Khusus untuk urusan kelautan, pemerintah provinsi memiliki cabang dinas provinsi yang diletakan di setiap kabupaten sebagai fungsi pengawasan, walaupun dalam praktiknya, akhirnya pemerintah provinsi menjadi kewalahan karena menangani persoalan-persoalan di setiap kabupaten yang harusnya ditangani oleh pemerintah kabupaten itu sendiri.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Analisis ancaman yang terjadi di wilayah perairan Natuna terkadang melibatkan banyak negara seperti Vietnam, Malaysia, dan Cina. Oleh karenanya salah satu instrumen kebijakan berupa diplomasi maritim sangat tepat digunakan dalam rangka menyelesaikan ancaman. Hal tersebut dapat diimplementasikan langsung terhadap sengketa Laut Cina Selatan yang secara bom waktu dapat menjadi ancaman serius bagi Indonesia. Garis-garis tersebut dimulai dengan klaim utama Cina di Kepulauan Paracel dan Spratley serta terus memanjang ke selatan dan turut menyertakan beberapa wilayah lain seperti Teluk Tonkin di Vietnam, Kepulauan Natuna di Indonesia, dan Scarborough Shoal di Filipina. Selain dengan Cina, Indonesia juga bersengketa terkait wilayah seputar Kepulauan Natuna dan Laut Cina Selatan dengan Malaysia dan Vietnam. Indonesia dan Malaysia seringkali terlibat konflik dan ketegangan di sekitar Selat Malaka. Selat Malaka merupakan *choke point* yang menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut Cina Selatan. Selat ini merupakan salah satu jalur pelayaran penting di dunia, dan satu dari sembilan selat dan terusan strategis di dunia. Hal tersebut menjadikan Selat Malaka lintasan terdekat dari Laut Hindia menuju Laut Cina Selatan serta Pasifik dan sebaliknya, sehingga telah menjadi urat nadi perekonomian dunia.

Sedangkan, dalam insiden Indonesia dengan Vietnam ketika TNI-AL menangkap kapal penangkap ikan illegal milik Vietnam di Natuna, Pemerintah Vietnam menyebutkan bahwa insiden tersebut terjadi ketika dua kapal ikan dari negaranya berada pada 132 nautical miles atau 245 kilometer di sisi tenggara Pulau Con Dao. Pulau tersebut masuk ke dalam wilayah administrasi Provinsi Ba Ria-Vung, sehingga tempat terjadinya insiden tersebut diklaim masih merupakan wilayah perairan ZEE Vietnam (CNN Indonesia, 2020).

Konsep *Maritime Domain Awareness* (MDA) sebagai sebuah instrumen kebijakan atas analisis ancaman untuk membentuk konsep keamanan maritim Indonesia di wilayah peraiaran Natuna. MDA pada intinya merupakan pemahaman secara komprehensif mengenai aspek-aspek yang berhubungan dengan maritim dan mempengaruhi keamanan, keselamatan, ekonomi, atau lingkungan, dan juga akan menjadi kunci dalam menyusun kebijakan kelautan di dunia serta menjamin keselamatan perdagangan maritim. Dalam rangka menjamin keamanan maritim, diperlukan kemampuan dan kekuatan negara yang cukup memadai untuk menangkal segala bentuk ancaman yang mengganggu kestabilan keamanan maritim. Hal itu dapat diawali dengan baik jika negara memiliki pemahaman yang baik mengenai laut dan membangun orientasi dalam isu keamanan maritim dari skala internasional. Menurut Geoffrey Till, laut memiliki empat fungsi utama yang dapat memberikan keuntungan bagi negara pada masa damai maupun perang. Pertama, laut sebagai sumber daya dimana laut merupakan tempat berkumpulnya sumber daya, baik hayati maupun energi, yang berperan penting bagi negara seperti biota laut, minyak bumi, dan gas alam. Kedua, laut sebagai jalur transportasi dan perdagangan yang berarti laut merupakan unsur penghubung utama dari aktivitas perdagangan yang merupakan bagian dari globalisasi serta dianggap dapat meningkatkan perdamaian dan kemakmuran dalam skala global. Ketiga, laut sebagai media informasi dan penyebaran ide. Meningkatnya arus aliran barang seringkali diikuti dengan pertukaran informasi atau ilmu pengetahuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

baru dari berbagai belahan dunia meskipun saat ini fungsi tersebut telah tergerus oleh perkembangan teknologi informasi. Keempat, laut sebagai atribut kekuasaan dimana negara menggunakan laut sebagai instrumen dalam upaya memenuhi kepentingan nasional mereka (Marsetio, 2013) .

Sejak dahulu, domain maritim, terutama yang berkaitan dengan wilayah perairan internasional, dikenal sebagai hal yang bersifat anarki dimana terdapat berbagai kepentingan negara dan lemahnya pengawasan terhadap segala aktivitas yang dilakukan di laut. Oleh karena itu, aspek ancaman yang diperhatikan dalam keamanan maritim masih merupakan ancaman tradisional seperti sengketa batas. Tetapi sejak peristiwa penyerangan terhadap kapal perusak Angkatan Laut Amerika Serikat USS Cole dan 11 September, aspek ancaman dalam keamanan maritim bergeser kepada ancaman kontemporer yang melibatkan aktor non-negara seperti pembajakan dan penyelundupan. Hal ini disebabkan karena anarki di laut telah menciptakan vulnerabilitas yang pada perkembangannya dimanfaatkan oleh para pelaku kejahatan untuk melakukan kejahatan melalui laut seperti pembajakan atau terorisme.

Di kawasan Asia, keamanan maritim merupakan isu yang muncul sebagai tuntutan perkembangan kawasan tersebut sebagai episentrum dari perdagangan dunia yang ditandai dengan tiga fenomena, yaitu meningkatnya volume perdagangan antar negara, permintaan sumber daya laut yang semakin meningkat, dan meningkatnya jumlah armada kapal dagang. Kondisi tersebut membuat laut menjadi instrumen paling krusial dan paling diandalkan negara-negara di kawasan Asia sebagai jalur perdagangan, media transportasi kapal, dan media pemanfaatan sumber daya laut. Hal ini masih ditambah dengan adanya tekanan berupa konsesus dari masyarakat internasional terhadap negara-negara Asia untuk selalu berupaya menjaga keteraturan dan keamanan dari wilayah laut mereka dari berbagai ancaman yang dapat mengganggu segala aktivitas di wilayah laut kawasan tersebut. Bagi Indonesia, keamanan maritim menjadi isu penting untuk diperhatikan mengingat nilai strategis yang dimiliki Indonesia melihat posisi geografis Indonesia yang terletak di antara dua benua yaitu Asia dan Australia. Nilai strategis tersebut bukan hanya terletak pada aspek perdagangan, tetapi juga terletak pada aspek pelayaran mengingat *International Maritime Organization* (IMO) telah mengakui wilayah laut Indonesia, yang terbagi kedalam tiga bagian yang dinamakan Alur Laut Kepulauan Indonesia 7. IMO adalah badan khusus dari PBB yang menangani tentang hal yang berkaitan dengan aturan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal di seluruh dunia. (ALKI), sebagai jalur pelayaran bagi kapalkapal asing dimana hal tersebut juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 20029.

SIMPULAN

Berdasar uraian tersebut di atas dapat ditarik simpulan sebagai berikut.

Pertama, analisis ancaman terhadap keamanan maritim di wilayah perairan Natuna, sangat komplek. Mengingat permasalahan yang semakin berkembang dan perubahan situasi yang sangat dinamis, mengakibatkan negara-negara di wilayah Asia Tenggara termasuk Indonesia memiliki strategi kebijakan berbeda. Hal lain, berkaitan dengan visi poros maritim dunia, masih belum dapat optimal, masih ditemukanya sejumlah kelemahan yang pada akhirnya ancaman dalam domain maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masih sangat tinggi. Terlebih dalam hal ini pemerintah lebih cenderung memfokuskan diri kepada bidang-bidang ekonomi dan masih belum efektifnya elemen-elemen pendukung kebijakan maritim Indonesia. Mengingat keamanan maritim sebagai parameter keberhasilan dari sebuah pemerintahan negara yang berorientasi kepada pembangunan maritim nasional, maka sudah seharusnya pemerintah lebih menekankan fokus poros maritim dunia kepada isu keamanan maritim yang dapat dimulai secara bertahap mulai dari manajemen ancaman dan penetapan sebuah doktrin maritim, pembentukan *Maritime Domain Awarness* (MDA), serta pembangunan kekuatan pertahanan secara berkelanjutan. Jalan dan proses Indonesia menuju negara maritim yang kuat tidaklah instan, tetapi hal tersebut dapat dilalui jika Indonesia dapat mengelola ancaman dan menjaga stabilitas keamanan perairan dan wilayah perairan di seluruh wilayah strategis yang didukung oleh kebijakan maritim yang strategis, terangkum dalam pilar-pilar poros maritime dunia.

Kedua, persaingan kekuatan antara Cina dan Amerika Serikat (AS) menimbulkan *deterrence* terhadap negara-negara di kawasan regional Asia. Persaingan keduanya terlihat, Cina yang tengah dalam proses membangun *sea power*, sementara AS merupakan negara yang sudah mampu mengimplementasikan *sea power* yang mereka miliki dan menguasai domain maritim dalam skala global yang ditandai dengan kehadiran armada Angkatan Laut Amerika di seluruh wilayah laut di dunia.

Ketiga, keterlibatan militer di wilayah strategis seperti di Natuna adalah hal yang sangat penting, sebab untuk mengembangkan perekonomian dan mempertahankan kedaulatan serta kepentingan nasional dalam bidang maritim harus memiliki unsur militer yang kuat yang berfungsi melindungi, mengontrol, dan mengawasi keamanan negara di bidang maritim.

Selanjutnya, direkomendasikan hal-hal sebagai berikut.

Pertama, analisis ancaman di wilayah Natuna yang tersebar melalui serangkaian aktivitas gelap berupa, penangkapan ikan illegal (*illegal fishing*), penyelundupan (*illegal entry*), peredaran narkoba, dan kehadiran serta aktivitas kapal asing, seperti *coast guard* Cina dan Kapal Dinas Vietnam di wilayah perairan Indonesia perlu terus dilakukan, sebab pada skala yang lebih besar akan menimbulkan ancaman bagi kedaulatan negara.

Kedua, upaya yang dilakukan oleh pemerintah melalui perumusan regulasi dan pelaksanaan regulasi perlu ditindaklanjuti dengan serius melalui pelaksanaan operasi pengamanan wilayah laut dengan tetap berorientasi kepada Visi Poros Maritim Dunia dan implementasi pilar-pilarnya.

Ketiga, kendala yang timbul dari adanya ancaman tersebut adalah pada kesatuan peran dan tugas pokok pemangku kepentingan dalam domain kemaritiman Indonesia beserta payung hukum atau regulasi yang masih tumpang tindih. Berdasarkan hal tersebut, peran dan tugas pokok para pemangku kepentingan (*stakeholders*) yang dimaksud perlu diperjelas dan dibentuk regulasinya.

Keempat, penguatan peran *stakeholders* lokal, seperti Lantamal, Lanal, Polairud, dan Pemerintah Daerah harus dimulai melalui kolaborasi intensif. Perlunya kesatuan Rencana 1 Tahunan, 5 Tahunan dan secara periodisasi perlu disusun dan ditetapkan secara bersama ke dalam rencana program kerja masing-masing secara terintegrasi.

Kelima, beberapa program yang dimiliki oleh para *stakeholders* perlu terus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ditingkatkan, seperti patrol laut, perencanaan operasi, analisis daerah operasi, dan kegiatan pengamanan lain yang memiliki nilai strategis.

DAFTAR PUSTAKA

Arifin, S., A.R.Ras, dan M. Siswoyo, 2018, Pencegahan Aksi Kekerasan Maritim Oleh Kelompok Abu Sayyaf Di Laut Sulawesi – Sulu Dalam Kerangka Keamanan Maritim (Studi Kasus Kapal Tunda Tb Brahma 12 – Kapal Tongkang Bg Anand 12). *Jurnal Keamanan Maritim*, Vol. 4, No. 2, hh. 39–66.

CNN Indonesia, 2020, *Bakamla Tangkap 2 Kapal Vietnam Pencuri Ikan di Natuna*. Cnnindonesia.Com.

Dias, F. G., J.F. Neves, V.P. Conceição, dan V.J.A.S. Lobo, 2018, Maritime Situational Awareness, the singular approach of a dual-use Navy. *Scientific Bulletin of Naval Academy*, Vol. 21, No. 1, hh. 203–215. <https://doi.org/10.21279/1454-864X-18-I1-033>

Endsley, M. R., dan Garland, D. J., 2000, *Theoretical Underpinnings of Situation Awarenss: A Critical Review. Situation Awareness Analysis and Measurement*. Lawrence Eribaum Associates.

Fauzie, Y. Y., 2020, *Mengintip Potensi Natuna yang Jadi Rebutan RI-China*. Cnnindonesia.Com. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20200107080552-92-462985/mengintip-potensi-natuna-yang-jadi-rebutan-ri-china>

Gumilang, E., H. Utomo, K. Buntoro, dan U. Pertahanan, 2018, Dampak aktivitas militer asing di zona ekonomi eksklusif indonesia terhadap keamanan maritim indonesia impact of foreign military activity in exclusive economic zone of indonesia against indonesia's maritime security. *Jurnal Keamanan Maritim*, Vol. 4, No. 3, hh. 21–42.

kkp.go.id., 2020, *Rantai Pemasaran SKPT Natuna*. <https://kkp.go.id/SKPT/Natuna/infografis-detail/1870-rantai-pemasaran-skpt-natuna>

kompasiana.com., 2020, *China Terpancing, Konflik Semakin Dekat di Laut China Selatan*. <https://www.kompasiana.com/donalsigiro/5f496972d541df3bca18e1f2/china-terpancing-konflik-semakin-dekat-di-laut-china-selatan>

Kusuma, W. S., M. Halkis, dan P.Yusgiantoro, 2019, Diplomasi pertahanan Indonesia terhadap pelanggaran wilayah oleh China di perairan kepulauan Natuna melalui pelaksanaan latihan puncak Angkasa Yudha TNI AU tahun 2016. *Jurnal Diplomasi Pertahanan*, hh. 59–78.

Mahan, A. T., 1987, *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Dover Publications, Inc.

Marsetio, 2013, Membangun Maritime Domain Awareness Guna Mendukung Keamanan Maritim Dalam Perspektif TNI Angkatan Laut. *Jurnal Pertahanan*, Vol. 3, No. 3.

Miles, M. B., A.M. Huberman, dan J. Saldana, 2014, *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publication, Inc.

Portonews.com., 2020, SKPT Natuna Tumbuhkan Bisnis Kelautan. *Portonews Majalah Ekonomi Peduli Lingkungan*. <https://www.portonews.com/2020/laporan-utama/skpt-natuna-tumbuhkan-bisnis-kelautan/>

Riska, E., 2017, Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Aktivitas Penangkapan Ikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ilegal (Illegal Fishing) Oleh Nelayan China di ZEEI Perairan Kepulauan Natuna. *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan*, Vol. 3, No. 2, hh. 33–47.

S, A. M., dan Putranti, I. R., 2018, Pelanggaran Terhadap Hak Berdaulat Indonesia: Studi Kasus Tiongkok di Laut Natuna Utara. *Journal of International Relations*, Vol. 4, No. 4, hh. 868–877.

Strehlenert, H., L. Richter-Sundberg, M.E. Nyström, dan H. Hasson, 2015, Evidence-informed policy formulation and implementation: A comparative case study of two national policies for improving health and social care in Sweden. *Implementation Science*, Vol. 10, No. 1, hh. 1–11. <https://doi.org/10.1186/s13012-015-0359-1>

Syndercombe, G., 1989, The need for a National Maritime Policy. *Scientia Militaria: South African Journal of Military Studies*, Vol. 19, No. 2, hh. 40–46.

Yunianto, T. K., 2020, *TNI Tak Cocok di Natuna, Pemerintah Perkuat Bakamla lewat Omnibus Law*. Katadata.Co.Id.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

REPRESENTASI BURUH PELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM MUSEUM MARITIM INDONESIA

(*REPRESENTATION OF TANJUNG PRIOK PORT LABORERS IN THE INDONESIAN MARITIME MUSEUM)*

Syafaat Rahman Musyaqqat
Universitas Indonesia
syafaatrahman04@gmail.com

ABSTRACT

The Indonesian Maritime Museum is one of the museums that aim to preserve the identity of the Indonesian people as a maritime nation in the past. In addition, this museum is also intended to introduce the world of ports to the public. Thus, the museum is a space for the representation of all matters concerning Indonesian maritime culture and ports, including port laborers. This article aims to analyze the representation of Tanjung Priok port laborers in the Indonesian Maritime Museum. Using an interdisciplinary approach, this study shows that the representation of Tanjung Priok port laborers in the museum is very minimal and only becomes complementary to other collections. This indicates that the museum has not shown its purpose proportionally. Instead of introducing the port aspect comprehensively, the museum actually becomes a space that marginalizes the role of Tanjung Priok port laborers, as the historical reality. This tendency reflects the legacy of the New Order regime, on the one hand. On the other hand, the situation also shows skepticism on the part of the museum manager. However, the lack of collaboration between Tanjung Priok port laborers and the museum management also influenced this condition.

Keywords*: *Port Laborers, The Indonesian Maritime Museum, Representation

ABSTRAK

Museum Maritim Indonesia adalah salah satu museum yang bertujuan untuk melestarikan identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim di masa lalu. Selain itu, museum ini juga dimaksudkan untuk mengenalkan dunia pelabuhan kepada khalayak. Dengan demikian, museum itu menjadi ruang representasi segala hal mengenai budaya bahari Indonesia dan kepelabuhan, termasuk buruh pelabuhan. Artikel ini bertujuan menganalisis representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia. Dengan menggunakan pendekatan interdisiplin, studi ini menunjukkan bahwa representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam museum sangat minim dan hanya menjadi komplementer dari koleksi lainnya. Hal ini mengindikasikan bahwa museum itu belum memperlihatkan tujuannya secara proporsional. Alih-alih mengenalkan aspek kepelabuhan secara komprehensif, museum justru menjadi ruang yang memarginalkan peran buruh pelabuhan Tanjung Priok, sebagaimana realitas historisnya. Kecenderungan ini mencerminkan adanya bentuk warisan rezim Orde Baru, di satu sisi. Di lain sisi, keadaan itu juga memperlihatkan sikap skeptis dari pihak pengelola museum. Meskipun demikian, ketiadaan kolaborasi antara buruh pelabuhan Tanjung Priok dan pihak pengelola museum turut mempengaruhi kondisi tersebut.

Kata Kunci: Buruh Pelabuhan, Museum Maritim Indonesia, Representasi

PENDAHULUAN

"*Itu (museum) dimana ?, emang di dalam (pelabuhan) ada yah? Kayaknya saya belum pernah denger tuh.*" Demikianlah respon Bapak Atoy, salah seorang buruh dari sekelompok buruh pelabuhan di pos 8 pelabuhan Tanjung Priok sore itu. Ungkapan itu adalah jawaban ketika penulis ingin mengetahui pandangan buruh pelabuhan mengenai Museum Maritim Indonesia. Yang agak mengejutkan ialah jarak museum hanya tiga kilometer dari pos 8 pelabuhan Tanjung Priok, salah satu pintu keluar masuk pelabuhan yang menjadi tongkrongan buruh pelabuhan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ketika hendak menanti panggilan kerja mereka. Hal itu mengindikasikan minimnya informasi mengenai Museum Maritim Indonesia. Bahkan ketidaktahuan tersebut justru berasal dari orang-orang yang hampir setiap harinya bergelut di area pelabuhan Tanjung Priok.

Buruh pelabuhan yang dimaksud ialah buruh yang bekerja di pelabuhan Tanjung Priok. Di pelabuhan, mereka dapat ditemui di berbagai lini, baik di perusahaan bongkar muat (PBM), terminal peti kemas, terminal operator maupun terminal penumpang. Para buruhlah yang menyokong aktivitas bongkar muat di pelabuhan selama ini. Mereka ibarat ujung tombak di setiap kegiatan ekspor impor barang di pelabuhan Tanjung Priok, yang merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia.

Apabila melihat kembali sejarah pelabuhan Tanjung Priok, maka buruh pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu elemen yang tidak dapat diabaikan begitu saja. Betapa tidak, persoalan tenaga kerja bongkar muat merupakan hal yang cukup krusial di masa awal beroperasinya pelabuhan. Sejak 1886 hingga awal abad ke-20, perusahaan-perusahaan pengapalan yang beroperasi di pelabuhan seperti KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*), SMN (*Stoomvaart Maatschappij Nederlandsche*), RL (*Rotterdamsche Lloyd*), JCJL (*Java-China-Japan Lijn*) seringkali mengalami kekurangan tenaga buruh pelabuhan ketika itu. Akibat dari kondisi tersebut, tidak jarang pelabuhan Tanjung Priok mengalami kongesti. Bahkan di antara perusahaan-perusahaan itu mesti bersaing untuk memperoleh tenaga kerja yang terbatas, apalagi di masa puncak hilir mudik kapal, seperti pada Agustus dan September. Pada gilirannya kondisi itulah yang mendorong perusahaan-perusahaan pengapalan tersebut untuk mendirikan sebuah tempat penampungan buruh pada 1919. Tujuannya ialah demi menjamin ketersediaan tenaga buruh dan sekaligus memperlancar aktivitas bongkar muat di pelabuhan (Veering 2015).

Sementara itu, dalam konteks sejarah bangsa Indonesia, buruh pelabuhan Tanjung Priok memberi andil penting terutama dalam aksi nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing di dekade 1950-an. Peran buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam perjuangan tersebut bermula pada 3 Desember 1957. Ketika itu buruh pelabuhan Tanjung Priok di bawah komando Serikat Buruh Pelabuhan dan Pelayaran (SBPP) tampil sebagai garda terdepan bersama serikat dagang lokal lainnya dalam aksi pendudukan kantor pusat KPM di Jakarta. Selain itu, perusahaan-perusahaan asing yang berada di Tanjung Priok juga tidak luput dari sasaran buruh pelabuhan saat itu (Razif 2013; Sulistyono 2003).

Ketika penulis mengunjungi Museum Maritim Indonesia pada 12 November 2019, fakta historis di atas perlahan sirna saat mulai mengelilingi dan mengamati koleksi museum. Berdasarkan pengamatan penulis, representasi buruh pelabuhan sangat minim dan bahkan terkesan dikesampingkan. Padahal museum ini tidak hanya berada di dalam area pelabuhan Tanjung Priok, tetapi juga semestinya menjadi ruang representasi pelabuhan beserta segala elemennya di masa lampau. Namun patut disayangkan buruh pelabuhan justru tidak ditampilkan sebagaimana andilnya di masa lalu. Dengan demikian, bisa dikatakan bahwa terdapat marginalisasi peran buruh pelabuhan sebagaimana halnya tercermin dalam representasi buruh pelabuhan di museum.

Berkaitan dengan hal tersebut, artikel ini menganalisis representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia. Beranjak dari uraian permasalahan di atas, tulisan ini mencoba untuk menjawab bagaimana buruh pelabuhan direpresentasikan di Museum Maritim Indonesia?, mengapa buruh pelabuhan tidak mendapat ruang yang memuaskan dalam ruang ekshibisi museum?, apakah alienasi representasi buruh pelabuhan berkaitan dengan stigma komunitas buruh yang lekat dengan pemahaman kiri sebagaimana tampak semasa rezim Orde Baru, atau justru hal tersebut bertalian dengan minimnya historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok ?.

Pentingnya artikel ini tidak hanya memiliki relevansi antara Museum Maritim Indonesia dan upaya pemerintah mewujudkan kembali identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim tetapi lebih daripada itu, artikel

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ini penting untuk melihat sejauh mana museum di Indonesia, sebagai salah satu bentuk implementasi dari sejarah publik, memberi ruang terhadap orang-orang biasa dan terpinggirkan seiring bergulirnya era Reformasi. Lagipula, bersamaan dengan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi, tuntutan terhadap museum bukan lagi sekadar menjalankan fungsinya secara tradisional melainkansaat ini museum perlu menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat yang semakin heterogen dan dinamis (Magetsari 2011, 9).

Meskipun belum terdapat studi yang mengulas representasi Museum Maritim Indonesia, namun kajian terkait representasi museum di Indonesia telah banyak dilakukan oleh para sarjana. Kajian mutakhir ialah studi Arainikasih (2018). Studinya menyorot representasi pendudukan Jepang di museum-museum Singapura. Kendati demikian, ia juga membandingkan dengan kondisi museum-museum di Indonesia. Hasil studinya menunjukkan bahwa sekalipun pemerintah mulai menggenjot pembangunan museum terkait era penjajahan Jepang, namun cerita perorangan (sebagaimana tampak dalam museum Singapura) masih absen dalam narasi besar museum di Indonesia (Arainikasih 2018, 13). Sementara itu, kajian Ayu Dipta Kirana (2019) cukup menarik. Studinya melihat bagaimana Museum H.M. Soeharto, Bantul, menampilkan sosok Soeharto dalam sebuah ide dan memproduksi pengetahuan tertentu tentang Soeharto. Dengan kata lain, ia meyakini narasi yang dikonstruksi dalam pameran museum mengandung pengetahuan dan maksud tertentu untuk pengunjung, atau lazimnya dipahami sebagai 'politik museum' (*museum politics*). Menurutnya, Museum H.M. Soeharto telah dihadirkan dalam citra positif untuk melayani keluarga yang ditinggalkan dan sekaligus melepas stigma yang melekat terhadap mereka sebagai bagian dari rezim Orde Baru (Kirana 2019).

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan interdisipliner. Pendekatan interdisipliner adalah pendekatan yang mementingkan proses untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan riset, memecahkan persoalan yang diajukan dalam tujuan riset. Dalam studi sejarah, interdisipliner adalah suatu pendekatan yang menggunakan metode atau konsep lebih dari satu disiplin selain ilmu sejarah (Horn dan Ritter 1986, 428). Pendekatan ini menyiratkan integrasi dari beberapa disiplin ilmu untuk mencapai pemahaman yang lebih utuh (Ichimura 1975, 112).

Studi representasi buruh Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia merupakan kajian Sejarah Publik yang diintegrasikan dengan museologi dan konsep *material culture*. Data diperoleh melalui hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 1995, museum adalah lembaga tempat menyimpan, merawat, mengamankan, dan memanfaatkan benda-benda bukti material hasil budaya manusia serta alam. Ada banyak definisi mengenai museum, tetapi beragam pengertian itu kira-kira tidak jauh berbeda dari pengertian sebelumnya. Dalam museologi dewasa ini, penekanan museum bukan hanya menjalani misi edukasi yang dikomunikasikan ke masyarakat, melainkan juga perlu menyadari perannya di tengah masyarakat (Pamuji 2010). Sementara itu, menurut Barbara Franco (1997, 65) sejarah publik ialah sejarah dari, oleh, untuk, dan dengan publik.

Dilihat dari konteks sejarah publik, museum merupakan salah satu bentuk sejarah publik yang cukup potensial. Cerita masa lalu diciptakan dan diaktualisasikan ke ruang publik melalui museum. Dengan pameran *material culture*, pengetahuan masa lalu kemudian ditransmisikan ke pengunjung museum yang berasal dari berbagai kalangan usia dan latar belakang. Museum juga dapat dijadikan titik permulaan yang ideal untuk memahami pengaplikasian sejarah publik di suatu wilayah (Sayer 2015). Dengan demikian,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

museum dalam studi ini dipandang sebagai bentuk *public history*.

PEMBAHASAN

Historiografi Buruh Pelabuhan Tanjung Priok

Eksistensi buruh sebagai salah satu kelas sosial tidak hanya menarik diketahui tetapi juga penting untuk dipahami secara luas oleh masyarakat Indonesia. Apalagi setelah tumbangnya rezim Orde Baru, ruang media massa seringkali mewartakan aksi mogok buruh di berbagai wilayah Indonesia. Tidak jarang ruang publik, misalnya jalan tol, menjadi panggung mereka untuk menyuarakan tuntutannya. Tanpa memahami dunia perburuhan di masa lalu, realitas sosial tersebut bisa saja menimbulkan asumsi di kalangan publik bahwa telah terjadi sesuatu yang luar biasa dari para buruh. Padahal, jauh sebelumnya, aksi buruh telah lama tampak dalam perjalanan sejarah bangsa Indonesia. Bahkan serikat buruh di Indonesia menjadi garda terdepan dalam perjuangan nasional melawan penjajahan (Hadiz 1994, 77), walaupun buruh pelabuhan Tanjung Priok sendiri baru terlibat secara langsung dalam upaya nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing di Indonesia pada 1957.

Menurut Yasmine Zhaki Shahab, Guru Besar Antropologi Universitas Indonesia, bahwa ada empat pihak yang lazimnya membuat penyajian representasi. *Pertama*, masyarakat dengan budaya lisan. Mereka mengabadikan tokoh atau peristiwa di masa lalu dalam cerita lisan. *Kedua*, sastrawan dan seniman. Misalnya, sastrawan yang mengabadikan peristiwa di masa lampau dan mereka merepresentasikan lagi peristiwa-peristiwa tersebut dengan cara mereka sendiri. *Ketiga*, wartawan. Pada galibnya, mereka menyajikan representasi melalui kunjungan singkat sehingga butuh kehatian-hatian dalam menerimanya. *Keempat*, sejarawan. Para sejarawan menghadirkan penyajiannya berdasarkan penelitian yang mendalam dengan menggunakan metode sejarah (Shahab 2019, 6). Hasil penelitiannya itulah yang dipahami sebagai historiografi. Jadi, uraian historiografi disini tidak lain ialah untuk memperlihatkan upaya representasi buruh pelabuhan sejauh ini yang telah dilakukan oleh para sejarawan.

Sampai dekade 1970-an, kajian mengenai buruh dalam historiografi Indonesia masih sangat kurang. Para sejarawan Indonesia juga minim yang berminat pada persoalan buruh. Hal ini dapat dipahami dalam konteks ketika itu, dimana penyensoran rezim Orde Baru cukup ketat terkait riset dan isu sarikat buruh. Kondisi ini yang diamati oleh John Ingelson saat itu (Ingelson 2013, xiii).

Kondisi seperti ini mendorong Ingelson, yang semula mendalami sejarah pergerakan nasional, untuk memulai penelitiannya mengenai buruh Indonesia di akhir 1970-an. Tulisannya paling awal terkait buruh diterbitkan pada 1981, dan berlanjut pada karya-karya berikutnya. Selanjutnya, berbagai hasil studinya itu kemudian diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia dan diterbitkan dalam bentuk buku yang berjudul *Tangan dan Kaki Terikat: Dinamika Buruh, Sarekat Buruh, dan Perkotaan Masa Kolonial* (2004). Buku itu kemudian dicetak kembali oleh penerbit Komunitas Bambu pada 2013 dengan judul *Perkotaan, Masalah Sosial, dan Perburuhan di Jawa Masa Kolonial*. Upaya sejarawan asal Australia ini tidak hanya memberi sumbangan berarti dalam kajian sejarah Indonesia, tetapi juga berhasil menempatkan kaum buruh di tempat yang lebih terhormat, yang sebelumnya hanya menjadi figuran semata. Dengan kata lain, usahanya telah menempatkan buruh sebagai aktor utama dalam sejarah Indonesia.

Meskipun fokusnya pada buruh secara umum, namun Ingelson banyak memotret dinamika kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa kolonial, utamanya di dekade 1910-an dan 1920-an. Melalui bukunya, ada beberapa poin yang dapat diketahui mengenai buruh pelabuhan Tanjung Priok pada masa itu. *Pertama*, mengenai hubungan buruh dan perusahaan. Buruh pelabuhan Tanjung Priok tidak dipekerjakan secara langsung oleh perusahaan tetapi mereka umumnya dipekerjakan secara tidak langsung melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perantara mandor atau juru mudi kapal. Mandor merupakan para buruh yang telah cukup lama bekerja dan kemudian diangkat sebagai perantara perusahaan dan buruh pelabuhan.

Kedua, sistem perekrutan buruh melalui para mandor. Mengenai pola perekrutannya, Ingleson menyatakan bahwa para mandor akan mencari buruh dari daerah asal mereka sendiri. Meski tidak jarang pula calon buruh bisa menjadi buruh pelabuhan melalui informasi dari sanak famili atau kerabat mereka yang lebih dulu bermukim di Batavia (Ingleson 2013, 3–4). *Ketiga*, depresi ekonomi 1930 juga turut berdampak pada kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok. Sebagai gambaran, jika sebelum masa depresi *Unie Kampoeng*, sebagai tempat penampungan buruh (didirikan pada 1919), ditinggali oleh buruh sekitar 2.400 orang, maka pada April 1931 jumlah buruh yang tinggal di tempat tersebut hanya sekitar 1.500 buruh (Ingleson 2013, 149). Kesan yang penulis peroleh, bahwa meskipun karya Ingelson bisa dianggap sebagai karya pelopor sejarah buruh di Indonesia, namun representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok masih bersifat fragmentaris.

Beranjak dari gambaran umum tersebut, tidak dapat dipungkiri bahwa penerbitan karya Ingleson kemudian mendorong munculnya studi-studi berikutnya dari para sejarawan Indonesia mengenai buruh pelabuhan. Salah satu diantaranya ialah karya Agustinus Suprayitno (2007). Ia mengulas dinamika buruh pelabuhan Semarang dalam kurun waktu 1900-1965. Sementara itu, Abdul Rasyid Asba (2013) mengetengahkan persoalan gerakan buruh dan politik regional dalam kasus buruh pelabuhan Makassar. Studi mutakhir dari Indriyanto (2015) juga dapat dimasukkan dalam kategori ini. Walaupun fokusnya terkait dinamika pelabuhan Surabaya (1900-1940), namun buruh pelabuhan Surabaya cukup mendapat perhatian dalam kajian disertasinya.

Berkenaan buruh pelabuhan Tanjung Priok sendiri, hampir tidak ditemukan lagi pascaterbitnya buku Ingleson tersebut. Akan tetapi, kevakuman itu akhirnya terjawab pada 2009 dengan terbitnya karya Razif. Studinya merupakan karya tesis di Universitas Gadjah Mada dengan judul *Buruh Pelabuhan Tanjung Priok 1891-1950*. Kajiannya menitikberatkan pada sistem kerja buruh Pelabuhan Tanjung Priok. Ringkasan tesis tersebut dapat dijumpai lewat tulisannya dalam buku berupa kumpulan tulisan yang berjudul *Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa* (2013). Dalam buku yang sama, Fauzi juga mengulas sejarah buruh kereta api di Jakarta.

Berdasarkan pengamatan penulis, ada beberapa poin menarik terkait representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam studi Fauzi. *Pertama*, buruh pelabuhan Tanjung Priok merupakan komunitas yang beragam berdasarkan asal daerah. Pasalnya, buruh tidak hanya berasal dari daerah Banten, yang merupakan buruh mayoritas ketika itu tetapi terdapat juga buruh yang datang dari Karawang. Bahkan ada juga orang Bugis yang menjadi buruh pelabuhan Tanjung Priok. Sebelum dibukanya pelabuhan, orang Bugis sendiri telah menetap di Tanjung Priok setidaknya sejak 1880-an dan memiliki mata pencaharian sebagai nelayan.

Kedua, terdapat tiga faktor yang mendorong terbentuknya kelas pekerja (*working class*) di pelabuhan Tanjung Priok. Faktor-faktor itu antara lain: (1) intensitas kerja yang semakin meningkat akibat penggunaan teknologi pemindahan barang dalam jumlah besar yang disebut “derek”; (2) penggunaan perahu motor juga menjadi pemicu bekerja para buruh pelabuhan; (3) pemanfaatan alat dorong atau lori. Ketiga faktor inilah yang saling terkait satu sama lain dan kemudian menciptakan kelas pekerja industri di pelabuhan Tanjung Priok. Selanjutnya poin *ketiga*, dekade 1950-an dan 1960-an adalah fase kebebasan bagi buruh pelabuhan bersama Sarikat Buruh Pelabuhan dan Pelayaran (SBPP) untuk membangun dunia baru, yaitu pemerataan kesempatan kerja yang dikelola oleh organisasi buruh yang diharapkan dapat memperjuangkan hak-hak dan pekerjaan tetap bagi buruh pelabuhan (Razif 2013, 210).

Akhirnya, kajian buruh pelabuhan Tanjung Priok semakin bertambah dan beragam perspektif dengan hadirnya studi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Arjan Veering (2015). Tidak jauh berbeda dengan dua karya sejarawan sebelumnya, Veering mengulas buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam periode kolonial, yakni sejak 1917 hingga 1949. Namun demikian, karyanya lebih berfokus pada persoalan *Unie Kampoeng* dan relasinya terhadap modernisasi buruh pelabuhan Tanjung Priok. Karya Veering ini cukup menarik. Lewat tulisannya, ia mencitrakan kondisi tempat tinggal buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa kolonial, yaitu permukiman buruh sebelum dan setelah berdirinya *Unie Kampoeng* pada 1919.

Berdasarkan penjelasannya, sebelum dibangunnya *Unie Kampoeng* kondisi permukiman buruh pelabuhan secara umum begitu memprihatinkan, yang pada masa itu kebanyakan tinggal di Batavia atau di sekitar kawasan Tanjung Priok. Kondisi itu pada gilirannya turut mempengaruhi kesehatan para buruh. Terlebih lagi ketika hujan sepanjang malam yang membuat banjir permukiman mereka, sehingga seringkali buruh tidak hadir di pelabuhan pada keesokan harinya. Itulah mengapa ketersediaan buruh pelabuhan merupakan salah satu faktor yang cukup krusial ketika itu.

Lebih lanjut, Veering juga mengakui bahwa pendirian *Unie Kampoeng* tidak terlepas dari landasan politik etis dan motif ekonomi, terutama kepentingan perusahaan-perusahaan yang beroperasi di pelabuhan ketika itu. Selain itu, bagi buruh pelabuhan, pembangunan *Unie Kampoeng* membawa dampak positif, di satu sisi. Seperti misalnya, terjaminnya fasilitias tempat tinggal, makanan, dan sarana kesehatan. Di lain sisi, tidak sedikit pula buruh yang tidak tertarik dengan berbagai tawaran menarik di *Unie Kampong*, sebab memilih untuk menetap di *Unie Kampoeng* sama halnya dengan menggadaikan kebebasan mereka (Veering 2015, 244).

Selain karya Ingelson, Razif, dan Veering, kajian Fauzi dapat pula dikategorikan sebagai salah satu historiografi mengenai buruh pelabuhan Tanjung Priok. Studinya merupakan karya tesis di Universitas Indonesia dengan judul *Jagoan Jakarta dan Penguasaan di Perkotaan, 1950-1966* (2010). Sekalipun fokus spasialnya mencakup Jakarta, namun Fauzi juga banyak menyinggung fenomena jagoan yang tampak pada buruh pelabuhan Tanjung Priok. Menurutnya, di antara para jagoan yang menonjol saat itu salah satunya ialah Haji Tjitra yang berasal dari daerah Pandeglang. Ia dikenal oleh para buruh sebagai jagoan sejak 1930-an. Selain sebagai jagoan, Tjitra juga bekerja sebagai mandor pelabuhan. Ia sangat disegani dan ditakuti oleh banyak buruh pelabuhan. Di samping itu, Fauzi juga menyebutkan adanya jagoan lain, yaitu Lagoa yang berasal dari daerah Bugis, Sulawesi Selatan (2010, 33–34). Kedua jagoan itulah yang pada dekade 1950-an saling berkompetisi untuk berebut pengaruh, baik diantara para buruh pelabuhan maupun di area Tanjung Priok. Dengan demikian, melalui studinya, Fauzi mencoba untuk mencitrakan kondisi sosial buruh pelabuhan Tanjung Priok saat itu yang dibumbui kontestasi para jagoan.

Patut diakui disini bahwa, perkembangan historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok juga tidak terlepas dari penggunaan sejarah lisan di Indonesia. Sejarah lisan telah mengubah sejarah Indonesia yang sebelumnya hanya terpukau pada sejarah politik pemerintah pusat (pendekatan istanasentris). Sejarah lisan, seiring transisi politik dari rezim Orde Baru ke era Reformasi, memungkinkan untuk menjamah suara korban kekerasan, suara kaum miskin, suara orang biasa atau mereka yang terpinggirkan (Roosa dan Ratih 2013, 177). Dengan kata lain, dalam istilah Paul Thompson (2012, 10), sejarah lisan telah membuat "sejarah menjadi lebih demokratis".

Perspektif seperti itu tampak dalam historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok. Jika karya Ingelson dan Veering hanya bertumpu pada dokumen, maka Razif, selain menggunakan arsip, juga menggunakan wawancara lisan dengan para buruh pelabuhan. Dari hasil wawancaranya, ia berhasil memperoleh keterangan mengenai kondisi buruh pelabuhan semasa pendudukan Jepang. Informasi itu mungkin saja akan sulit ditemui jika hanya mengandalkan sumber arsip.

Kehadiran sejarah lisan juga telah mendorong munculnya proyek sejarah lisan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang dilakukan oleh berbagai pihak. Salah satu ialah upaya dari ISSI (Institut Sejarah Sosial Indonesia). Di bawah komando John Roosa, lembaga ini telah merekam berbagai pengalaman orang-orang biasa di masa lalu. Seperti misalnya, komunitas tionghoa, organisasi perempuan, sejarah preman, dan komunitas buruh. (Anonim *https://sejarahsosial.org*). Dari beragam kelompok yang telah diwawancarai tersebut, buruh pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu diantaranya. Sampai saat ini, ISSI telah memiliki koleksi arsip suara sebanyak 390 wawancara. Sebagian besar koleksi itu telah didigitalisasikan dan dapat diakses oleh masyarakat umum.

Representasi Buruh Pelabuhan dalam Museum

Museum Maritim Indonesia adalah salah satu museum yang berada di daerah Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta. Museum ini berlokasi di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok, tepatnya di Jalan Pasoso No.1, Pelabuhan Tanjung Priok. Museum itu secara resmi mulai beroperasi pada 7 Desember 2018 dan didirikan oleh *International Port Corporation* (IPC) Cabang Tanjung Priok. Saat ini pengelolaan museum tersebut berada di bawah penanganan PT. PMLI (Pendidikan Maritim & Logistik Indoesia), yang merupakan salah satu anak perusahaan dari IPC Cabang Tanjung Priok. Sebelum adanya museum tersebut, jumlah museum yang ada di Provinsi DKI Jakarta, yaitu sebanyak 60 museum dengan beragam tema (Shahab 2019). Oleh karena itu, selain memperkaya sarana pembelajaran sejarah di luar kelas, kehadiran Museum Maritim Indonesia juga menambah jumlah museum yang ada di ibu kota negara.

Tujuan utama Museum Maritim Indonesia ialah melestarikan budaya, sejarah, cerita, dan bukti kejayaan bahari dari masa lalu, masa sekarang, dan masa yang akan datang. Di samping itu, museum ini juga bertujuan sebagai sarana pembelajaran kepada publik mengenai pelabuhan. Sebagaimana dituturkan oleh salah seorang staf museum berikut ini :

"*Jadi tujuan museum ini untuk memperkenalkan secara luas kepada masyarakat mengenai pelabuhan. Masyarakat kan selama ini mengenal pelabuhan itu kotor, tidak terbuka untuk umum. Nah, pendirian museum ini merupakan salah satu cara dari pihak pelabuhan untuk memperkenalkan pelabuhan kepada masyarakat umum*" (Wawancara, Nabila Khoirunnisa, 12 November 2019)

Pernyataan di atas pada dasarnya memperkuat asumsi bahwa pengembangan sejarah dewasa ini tidak lagi dimonopoli oleh sejarawan akademik. Justru masyarakat secara luas, baik secara individu maupun kolektif (lembaga), ikut terlibat langsung dalam upaya tersebut. Sebagaimana halnya upaya IPC Cabang Tanjung Priok lewat museum maritimnya.

Sementara itu, bangunan museum pada awalnya merupakan gedung perkantoran yang digunakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok. Berdasarkan plakat yang terpajang di gedung museum, bangunan itu diresmikan pada 21 Agustus 1958. Ketika itu bangunan museum difungsikan sebagai Gedung Direksi Pelabuhan Tanjung Priok. Adapun jadwal operasional museum, yaitu setiap hari Selasa hingga hari Minggu (Pukul 09.00-16.00). Pada waktu *weekday* (Selasa-Jum'at), kebanyakan pengunjung museum adalah kalangan pelajar. Berbeda dengan *weekday*, pada waktu *weekend* tamu museum berasal dari beragam kalangan, mulai dari pelajar, komunitas mobil dan motor, *food traveller*, keluarga pegawai pelabuhan, dan berbagai kalangan lainnya (Wawancara, Nabila Khoirunnisa, 12 November 2019).

Sebelum mendeskripsikan representasi buruh pelabuhan dalam museum, penulis terlebih dahulu memperjelas kedudukan Museum Maritim Indonesia dalam tipologi museum berdasarkan perspektif historis. Menurut Noerhadi Magetsari (2011), Guru Besar Arkeologi Universitas Indonesia, ada tiga bentuk perkembangan museum sejauh ini, yaitu Museum Trasidisional, Museum Modern, dan Museum Pascamodern. Apabila Museum Tradisional menekankan koleksi sebagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

obyeknya untuk pengetahuan, Museum Modern menghadirkan koleksi tidak semata-mata untuk dipamerkan, tetapi juga disertai narasi, interpretasi,dan identitas. Meski mengalami perubahan, namun keduanya masih beranjak dari cara pandang yang sama, bahwa museum memiliki otoritas untuk mencerdaskan masyarakat dan meningkatkan atau memperhalus kepekaan masyarakat (Magetsari 2011, 4–5).

Sementara itu, Museum Pascamodern merupakan bentuk museum yang dituntut untuk menyesuaikan dengan perilaku dan minat masyarakat yang semakin berkembang seiring perkembangan teknologi informasi dan komunikasi. Sebagai konsekuensi logisnya, operasional museum menjadi kompleks dan terbagi menjadi dua, yakni kegiatan museum murni (manajemen koleksi, penyelenggaraan pameran dan bangunan museum) dan kegiatan yang bersifat penunjang. Yang disebut terakhir terbagi lagi menjadi dua, yaitu di dalam dan di luar museum. Jika di dalam museum meliputi masalah pengunjung dan pengaturan alur yang seharusnya dilalui ketika pengunjung mengelilingi museum (*proxemic*), maka di luar museum mencakup penyediaan sarana café, toko souvenir, dan fasilitas toilet (Magetsari 2011, 9–10).

Berdasarkan pembagian tersebut di atas, Museum Maritim Indonesia disini dapat diidentifikasi sebagai Museum Pascamodern. Hal itu terlihat dari fasilitas yang terdapat di museum tersebut. Di museum, pengunjung dapat menjumpai toko café yang berada di bagian belakang gedung museum yang berhadapan dengan taman dan gedung yang sekarang digunakan sebagai kantor IPC Cabang Pelabuhan Tanjung Priok. Sementara itu, toko souvenir berada di dalam gedung museum. Etalase toko terletak di sebelah kiri setelah melewati pintu masuk museum. Di sana, beberapa produk diperjualbelikan, seperti baju, topi bermerk ‘Museum Maritim Indonesia’, dan miniatur kapal Pinisi. Bahkan buku bertema sejarah Jakarta pun menjadi jualan, misalnya, buku karangan Adolf Heuken yang berjudul *Menteng: Kota Taman Pertama di Indonesia* (2001) dan *Historical Sites of Jakarta* (2007). Di lantai dua gedung museum terdapat sebuah ruangan bioskop untuk memfasilitasi pengunjung yang datang secara rombongan.

Selanjutnya, penulis akan mendeskripsikan apa saja yang disajikan dalam museum berdasarkan kunjungan pada 12 November 2019. Koleksi museum dapat ditemukan dalam ruang pamer museum. Ruang ini terbagi menjadi dua bagian. *Pertama*, Ruang Pamer Sayap Barat (*Western Display Room*). Pada dasarnya ruang ini berupaya menampilkan narasi sejarah maritim Indonesia di masa sebelum kemerdekaan. Ruang pamer itu terdiri atas sembilan tema, antara lain: (1) Area Cikal Bakal Pelayaran Nusantara; (2) Kerajaan Sriwijaya; (3) Kerajaan Mataram Kuno; (4) Kerajaan Majapahit; (5) Kerajaan Islam; (6) Tradisi Pelayaran Nusantara; (7) Kedatangan Bangsa Eropa; (8) Pelabuhan Masa VOC; (9) Pelabuhan Masa Kolonial.

Memasuki tema ‘Area Cikal Bakal Pelayaran Nusantara’, pengunjung langsung berhadapan dengan sebuah peta Asia Tenggara yang berukuran 3×3 meter. Peta itu menunjukkan persebaran migrasi Austronesia. Narasi tersebut hendak menegaskan kepada pengunjung terkait asal usul nenek moyang bangsa Indonesia yang berasal dari Yunan, Tiongkok Selatan. Selain itu, objek lain yang ditampilkan ialah gerabah, batu obsidian, dan replika Gendang Perunggu. Tidak ketinggalan pula sebuah maket yang memperlihatkan sekelompok pedagang yang melakukan tawar-menawar rempah-rempah di Pulau Banda. Kemudian, tema ‘Kerajaan Sriwijaya’. Di tema atau galeri ini menampilkan sebuah maket pelabuhan Sriwijaya dan replika Prasati Telaga Batu, yang dinarasikan sebagai bukti keberadaan Kerajaan Sriwijaya di masa lalu.

Bagian berikutnya ialah galeri ‘Kerajaan Majapahit’. Sebagai simbol kejayaan maritim Nusantara di masa lalu, tema ini menampilkan miniatur Kapal Jung Jawa. Artefak yang pernah ditemukan di Situs Trowulan, Jawa Timur juga disajikan dalam bentuk replika, seperti misalnya, replika terakota, celengan berbentuk babi, uang gobog, dan uang kepeng Cina. Narasi sejarah yang ditampilkan pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

galeri ‘Kerajaan Islam’, yaitu berupa peta pelabuhan utama di Nusantara. Mulai dari abad ke-13 hingga abad ke-16. Ada juga koleksi komoditas perdagangan yang laku ketika itu seperti Keramik Cina, Kain Katun, Logam, dan Kapas. Tema selanjutnya, yaitu ‘Tradisi Pelayaran Nusantara’. Galeri ini menyajikan peta pelayaran Nusantara yang menggambarkan cakupan pelayarannya, mulai dari Makassar hingga ke Australia Utara. Narasi tradisi maritim nusantara lainnya ialah deskripsi Orang Bajo, komoditas teripang, gerabah, dan miniatur Kapal Pinisi. Ada juga diorama rekaan serpihan Kapal Tek Sing yang disebut sebagai Titanik dari Timur. Konon kapal ini disebut demikian karena volumenya termasuk ukuran kapal besar di awal abad ke-19, yaitu memiliki panjang 50meter dan lebar 10 meter.

Dua tema berikutnya yaitu ‘Kedatangan Bangsa Eropa’ dan ‘Pelabuhan Masa VOC’. Kedua galeri ini menampilkan obyek seperti infografis, lukisan, dan replika rempah-rempah. Pada dasarnya benda-benda itu ditampilkan sebagai narasi bagaimana nusantara selama berada di bawah kendali VOC dan dilanjutkan dengan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Yang mungkin cukup menarik perhatian adalah replika rempah-rempah. Bukan hanya karena obyek tersebut ditampilkan menyerupai aslinya, melainkan juga pengunjung dapat membayangkan bagaimana rempah-rempah di masa lalu menjadi magnet yang menarik kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara. Di galeri terakhir ialah ‘Pelabuhan Masa Kolonial’. Pada tema ini pengunjung dapat melihat langsung sebuah diorama yang cukup besar dan menampilkan aktivitas bongkar muat kapal yang bersandar di dermaga pelabuhan Tanjung Priok. Diorama itu juga menampilkan tiga buruh pelabuhan yang sedang sibuk membongkar barang dari kapal, dimana seorang buruh berada di atas kapal dan dua orang lainnya tampak sedang menanti barang yang diturunkan dari kapal untuk kemudian dibawa ke gudang. Seorang pengawas perusahaan pengapalan juga terlihat sedang mengawasi aktivitas tersebut.

Kedua, Ruang Pamer Sayap Timur (*Eastern Display Room*). Ruang ini menceritakan dunia pelabuhan secara tematis. Ketika mulai memasuki ruang ekshibisi tersebut, pengunjung akan disuguhkan infografis yang bertema ‘Pelabuhan dan Pelayaran Masa Awal Kemerdekaan 1945-1961’. Yang menarik, pada tema ini juga terdapat Patung Djuanda Kartawidjaja. Sebagaimana umum diketahui, tokoh nasional ini dikenal sebagai perintis Deklarasi Djuanda yang dicetuskan pada 13 Desember 1957. Atas inisiatifnya, Indonesia diakui sebagai negara kepulauan (*Archipelagic State*). Tidak hanya itu tetapi wilayah laut diantara pulau-pulau Indonesia juga bukan lagi kawasan bebas yang sebelumnya wilayah Indonesia hanya berpatokan pada 3 mil dari garis pantai. Pada tema selanjutnya, yakni ‘Sejarah PT. Pelabuhan Indonesia II 1950-2008’. Galeri ini menampilkan obyek yang sama berupa infografis, yaitu narasi perjalanan Pelindo II secara kronologis.

Tema berikutnya ialah ‘Pelabuhan Belawan’. Pelabuhan ini berlokasi di Sumatera Utara. Galeri tersebut tidak hanya menampilkan lukisan pelabuhan Belawan di masa lalu tetapi juga dapat ditonton melalui video. Selanjutnya ialah tema ‘Pelabuhan Teluk Bayur dan Tambang Batu Bara Ombilan’. Bagian ini pengunjung disuguhkan koleksi berupa foto pelabuhan dari atas udara, peta jalur kereta *Trans Sumatera Spoorweg* dan dua buah foto, yaitu foto tambang batu bara dan foto dua wanita Belanda. Namun, ada juga papan informasi berisi deskripsi pelabuhan dan tambang batu bara. Di depan tema atau galeri ini, terdapat tema ‘Pelabuhan Tanjung Priok’. Pada galeri ini tampak sebuah lukisan yang menggambarkan aktivitas bongkar barang dari sebuah kapal yang berlabuh di dermaga dan terlihat pula beberapa buruh pelabuhan yang sedang sibuk mengangkat barang. Bagian ini juga dilengkapi dengan narasi sejarah pelabuhan Tanjung Priok.

Galeri selanjutnya ialah ‘Pendirian Batavia oleh VOC’. Tema ini menyuguhkan informasi berupa infografis dan beberapa lukisan seperti pejabat VOC, seorang tionghoa,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan seorang lagi yang seolah-olah merepresentasikan tokoh si Pitung dengan menggenggam sebilah golok. Di sebelah tema ini, terdapat sebuah maket yang menampilkan deretan Kapal Pinisi di dermaga pelabuhan Sunda Kelapa. Beberapa mobil truk tampak sedang membongkar barang. Sementara itu, terlihat pula para buruh pelabuhan yang sedang sibuk melakukan bongkar muat. Selanjutnya di sebelah tema ini, pengunjung dapat menikmati narasi sejarah pelabuhan Makassar di Abad ke-17 yang disajikan dalam bentuk audio. Sayangnya, suara yang ditimbulkan cukup keras sehingga akan terdengar di seluruh ruang pamer timur. Tiga tema berikutnya, yaitu Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Tanjung Perak pada dasarnya menampilkan obyek yang sama, yaitu koleksi berupa infografis dan video bermuatan sejarah pelabuhan masing-masing. Di samping itu, kecuali Pelabuhan Tanjung Emas, kedua pelabuhan lainnya juga menampilkan beberapa potret pelabuhan tempo dulu.

Nuansa kekinian pelabuhan akan sangat terasa pada tema-tema berikutnya. Seperti misalnya, tema 'Pelabuhan sebagai Pertahanan'. Pada tema ini, koleksi yang dipajang ialah video dan papan narasi beserta peta yang menunjukkan lokasi Komando Armada Angkatan Laut Indonesia. Ada juga lukisan yang menggambarkan sekelompok anggota TNI Angkatan Laut yang sedang berbaris. Di belakang barisan itu, tampak sebuah Kapal Perang Republik Indonesia yang berlabuh di dermaga pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Bagian tema berikutnya ialah koleksi museum berupa peralatan pelabuhan modern, seperti pelampung, kapal karet dan miniatur roda kemudi kapal. Bahkan koleksi miniatur kapal yang digunakan di pelabuhan Tanjung Priok juga dapat disaksikan pengunjung. Jenis kapal itu antara lain Kapal Tongkang Air, Pilot Boat, Mooring Boat, dan Tug Boat. Selanjutnya ialah tema 'Pelabuhan sebagai Penghubung Nusantara'. Bagian ini tampak ingin menegaskan kembali peran pelabuhan di masa lalu, masa kini, dan masa mendatang. Selain peta yang berisi lokasi pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia, galeri ini juga menyajikan tiga buah miniatur kapal milik PT. PELNI. Yang agak menarik perhatian pengunjung ialah tema terakhir di ruang ekshibisi timur. Di sana, pengunjung akan mendapati sebuah ruangan berupa alat simulasi kapal yang dibentuk sedemikian rupa sehingga melalui koleksi itu, pengunjung layaknya sedang mengemudi kapal secara sungguhan.

Analisis Representasi Buruh Pelabuhan dalam Museum

Berdasarkan gambaran ruang pamer museum di atas, dapat disimpulkan bahwa kedua ruang ekshibisi menampilkan bentuk penyajian yang berbeda. Apabila ruang pamer barat disusun secara kronologis, maka ruang pamer timur disajikan secara tematis. Kita bisa melihat bagaimana ruang pamer barat menyajikan narasi sejarah maritim Indonesia sebelum kemerdekaan, mulai dari masa awal hingga masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Penyajian itu tentu saja sangat membantu pengunjung untuk memahami perjalanan sejarah bangsa Indonesia dalam bingkai sejarah maritim, meskipun masa penjajahan Jepang absen dalam narasi tersebut.

Ruang pamer barat menampilkan berbagai koleksi museum secara konsisten dalam rangkaian perjalanan waktu, ruang pamer timur yang disusun secara tematis terkesan tidak konsisten. Hal ini dapat dilihat dalam tata-pamer yang disajikan di ruang tersebut. Di ruang pamer itu tidak hanya menampilkan pelabuhan-pelabuhan yang berada dalam wilayah kerja PT. Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II) yang berpusat di Jakarta, tetapi juga mengulas pelabuhan yang berada di luar wilayah kerja Pelindo II, seperti Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Tanjung Emas (pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III yang berpusat di Surabaya). Bahkan narasi sejarah kejayaan Pelabuhan Makassar di Abad ke-17 juga ikut ditampilkan dalam ruang pamer itu. Bukan hanya itu, ruang ekshibisi timur juga menyajikan replika Prasasti Tugu yang berasal dari masa Kerajaan Tarumanegara, yang dibuat pada masa pemerintahan Raja Purnawarman (395-434). Selain itu, ada juga infografis yang menceritakan masa pendirian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

awal Batavia oleh VOC. Berbagai penyajian itu tentu saja menunjukkan adanya tumpang-tindih antara ruang pamer barat dan timur.

Selanjutnya pembahasan beralih ke analisis representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam museum. Pada dasarnya, sebagaimana telah disinggung sebelumnya, representasi 'buruh pelabuhan secara umum' dapat ditemukan di kedua ruang pamer museum. Di ruang ekshibisi timur, buruh pelabuhan terlihat dalam maket pada tema 'Pelabuhan Sunda Kelapa' dan lukisan pada tema 'Pelabuhan Tanjung Priok'. Sementara itu, di ruang ekshibisi barat, representasi buruh pelabuhan dapat diamati dalam tema 'Pelabuhan Masa Kolonial'.



Gambar 1. Sebuah maket di Museum Maritim Indonesia yang merepresentasikan buruh pelabuhan di Pelabuhan Sunda Kelapa.
Sumber: Dokumentasi Penulis, 12 November 2019

Berbagai koleksi yang tersaji dalam museum, tidak terdapat satu pun tema yang secara khusus menampilkan buruh pelabuhan Tanjung Priok, baik di ruang pamer timur maupun barat. Perwujudan buruh pelabuhan Tanjung Priok juga hanya ada dua. Satu dalam tema Pelabuhan Masa Kolonial di ruang pamer barat. Satunya lagi berada di ruang pamer timur pada lukisan dermaga dalam tema Pelabuhan Tanjung Priok. Itupun terkesan hanya menjadi pelengkap dalam menarasikan pelabuhan Tanjung Priok di masa kolonial Hindia Belanda. Selain itu, penampilan buruh pelabuhan juga hanya terlihat dalam aktivitas bongkar muat. Bahkan tidak terdapat satu kalimat pun dalam deskripsi tema Pelabuhan Tanjung Priok di ruang pamer timur yang menyinggung soal buruh pelabuhan.



Gambar 2. Diorama yang menampilkan buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia
Sumber: Dokumentasi Penulis, 12 November 2019

Reprensentasi tersebut sangat jelas menunjukkan adanya marginalisasi peran buruh pelabuhan. Tentu saja bahwa representasi yang minim itu akan berdampak pula terhadap pengetahuan yang diperoleh pengunjung museum mengenai buruh pelabuhan Tanjung Priok. Perwujudan itu juga seakan-akan menyederhanakan realitas kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa lampau, yang *notabene* hanya ditampilkan pada kegiatan bongkar muat saja. Padahal, sama halnya dengan masyarakat lainnya, dimensi kehidupan komunitas buruh di masa lalu juga kompleks dan dinamis. Lagipula, jika berkaca pada sejarah, buruh pelabuhan tidak hanya memainkan peran penting dalam konteks sejarah pelabuhan Tanjung Priok tetapi juga dalam konteks sejarah bangsa Indonesia. Seperti halnya terlihat pada aksi nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing pada Desember 1957 (Razif 2013; Sulistyono 2003).

Terdapat beberapa faktor yang kiranya menjadi alasan mengapa buruh pelabuhan 'teralienasi' dalam koleksi Museum Maritim Indonesia. *Pertama*, faktor warisan Orde Baru. Terutama dalam hal ini ingatan sosial (*collective memory*). Seperti diketahui bahwa selama rezim Orde Baru berlangsung, berbagai upaya dilakukan oleh Soeharto demi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melanggengkan kekuasaannya selama kurang lebih 32 tahun. Kebijakan-kebijakan itu seringkali didasari atas kehendak menjaga 'Keamanan dan Ketertiban'. Sebagai contoh, ingatan Gerakan 30 September 1965 yang terus dihidupkan, misalnya, melalui monumen, upacara, film, buku-buku sejarah. Sebaliknya, pembunuhan massal terhadap anggota dan simpatisan PKI pada 1965-1966 berusaha ditutup serapat-rapatnya. Kondisi ini lazim dipahami sebagai 'politik memori'. Bukan hanya melalui ingatan, melainkan juga melalui kebijakan-kebijakan. Mulai dari ketetapan MPR melalui TAP MPRS XXV/1996 berisi instruksi pembubaran PKI dan pelarangan penyebaran Marxisme-Leninisme hingga kebijakan diksriminatif terhadap keluarga kaum komunis, seperti pelarangan bekerja di sektor publik yang dianggap strategis oleh pemerintah (Roosa et al. 2004, 17).

Sebagai komunitas yang berpotensi mengganggu stabilitas ekonomi dan politik negara, buruh dan beragam organisasinya, yang sejak 1950-an tumbuh subur bersama afiliasinya dengan partai politik, turut menjadi sasaran sepanjang rezim Orde Baru. Dalam hal ini, terutama SOBSI (Sentral Organisasi Buruh Seluruh Indonesia) bersamaan dengan ditumpasnya kekuatan PKI. Di samping itu, pemerintah Orde Baru pun melemahkan kekuatan buruh dengan pendirian FBSI pada 1973 yang diikuti pengakuan pemerintah sebagai satu-satunya organisasi buruh yang resmi. Phobia buruh semakin tampak ketika pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk mengganti istilah 'buruh' menjadi 'pekerja', melalui usul Sudomo, selaku Menteri Tenaga Kerja, dalam Kongres II FBSI pada November 1985. Tidak sampai disitu, melalui kebijakannya pula, Soeharto memperkenalkan doktrin Hubungan Perburuhan Pancasila, dimana negara, buruh, dan pengusaha diibaratkan sebagai keluarga yang harmonis dan saling menolong (Rudiono 1992). Dalam teori politik, berbagai kebijakan itu dikenal sebagai *state corporatist policies*, yakni suatu upaya untuk menyingkirkan buruh sebagai aktor politik di Indonesia (Subono 2007, 17–18).

Berbagai upaya tersebut, bisa dikatakan bahwa buruh praktis tidak lagi berada di posisi strategis sebagaimana pada masa sebelumnya, baik dalam kepentingan politik maupun tawar-menawar buruh dengan para manajemen perusahaan. Tidak jarang tuduhan subversi atau PKI akan disematkan kepada setiap buruh yang melakukan aksi mogok dan mendirikan serikat buruh tandingan. Atas dasar itu, hal inilah yang terus dilestarikan sepanjang Orde Baru dan diingat oleh sebagian besar publik. Dalam konteks penelitian ini, ingatan kolektif itu sangat terlihat jelas melalui tata-pamer museum yang disajikan oleh pihak pengelola, yang terkesan tetap menyampingkan eksistensi buruh pelabuhan Tanjung Priok.

Kedua, masih berkaitan dengan faktor pertama, minimnya representasi buruh pelabuhan memperlihatkan adanya sikap skeptis dari pihak pengelola museum. Tidak dipungkiri bahwa transisi politik dari Orde Baru ke era Reformasi memang sedikit mengurangi pembatasan ruang gerak buruh melalui kebebasan berorganisasi dan mendirikan serikat buruh. Era Reformasi juga memungkinkan setiap individu dan kelompok untuk kembali menggali sejarah melalui penelitian sejarah lisan. Kecenderungan itu tidak hanya menjamah sejarah yang dianggap kontroversial, tetapi juga telah menghasilkan historiografi orang-orang kecil atau mereka yang terpinggirkan. Hal inilah yang memungkinkan hadirnya beberapa historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok, sebagaimana telah dijelaskan di bagian awal.

Patut disayangkan bahwa pihak pengelola terkesan enggan memanfaatkan produk historiografi tersebut. Karya itu sebenarnya dapat dijadikan pedoman dalam rangka merepresentasikan buruh pelabuhan dalam museum. Itulah mengapa, melalui koleksi museum, buruh pelabuhan Tanjung Priok hanya disajikan secara sederhana, yaitu aktivitas bongkar muat. Padahal, jika meninjau dimensi kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa lalu, hal itu jauh lebih kompleks dan dinamis. Terkait kondisi tersebut, Ashton dan kawan-kawan (2012, 100–101) telah menegaskan bahwa sejarah publik di Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

saat ini berada di persimpangan jalan. Dalam artian bahwa, sejarah publik di masa kini dan masa mendatang akan menjadi negosiasi yang keruh antara pihak yang didukung oleh negara di era Orde Baru dan pihak yang menginginkan bentuk yang lebih demokratis.

Faktor *ketiga* ialah tidak dilibatkannya elemen buruh pelabuhan, baik dalam hal perencanaan, pengoperasian maupun pengelolaan museum. Tidak mengherankan apabila para buruh umumnya tidak mengetahui akan keberadaan Museum Maritim Indonesia, yang *notabene* terletak di dalam area pelabuhan Tanjung Priok. Atau hanya tiga kilometer dari lokasi pangkalan buruh pelabuhan setiap harinya di pos 8 pelabuhan Tanjung Priok.

Keterlibatan buruh pada kegiatan museum, sekurang-kurangnya peluang pengembangan museum dalam hal pengetahuan, pameran, dan penelitian akan semakin terbuka lebar. Seperti misalnya dalam bidang penelitian, kolaborasi pihak pengelola museum dan buruh sangat memungkinkan diadakannya proyek sejarah lisan (*oral history project*) dengan tujuan mengungkap dimensi kehidupan buruh di masa lalu. Dalam konteks buruh pelabuhan Tanjung Priok, hal itu dapat dilakukan dengan bermitra bersama, misalnya, Serikat Tenaga Kerja Bongkar Muat (STKBM) Pelabuhan Tanjung Priok. Hasil proyek itu kemudian dapat ditanskrip dan sangat mungkin untuk direpresentasikan di museum dalam bentuk audio atau dicetak dalam bentuk buku, misalnya.

Kolaborasi dengan buruh juga akan memudahkan pengumpulan barang-barang milik buruh yang kemudian dapat dijadikan sebagai koleksi museum. Seperti misalnya, album foto keluarga, baju seragam, dokumen, atau buku harian mereka. Benda-benda itulah yang kemudian dipilah dan dapat disajikan sebagai koleksi museum. Dalam konteks museologi, tahap ini dikenal sebagai proses 'musealisasi' (*musealisation*), yaitu proses dimana benda mengalami pemberian makna dan informasi (Pamuji 2010, 16). Tentu saja hal tersebut tidak hanya memperkaya pengetahuan dan koleksi museum tetapi kegiatan itu juga telah menyentuh esensi sejarah publik, dimana sejarah direkonstruksi dari, oleh, untuk, dan dengan publik.

Berkenaan kerja sama antara komunitas buruh dan pihak pengelola museum, Greg Koos dan Mike Matejka telah memperlihatkan pengalamannya dalam artikel yang berjudul *Labor and Museum Partnership: Joining Together to Reclaim the Past*. Menurutnya bahwa pengikutsertaan buruh dalam pengelolaan *Mclean County Museum of History* (Museum Sejarah Daerah Mclean), Amerika Serikat, yang mulai berlangusung sejak 1979 telah memungkinkan pengelola museum untuk merefleksikan aspek yang lebih luas terkait sejarah lokal mereka dan sekaligus menciptakan audiensi baru di museum. Bukan hanya itu saja melainkan ia juga menyatakan bahwa pelibatan buruh dapat menyadarkan anggota serikat buruh akan kekayaan tradisi lokal mereka di masa lampau dan untuk kemudian direlevansikan dengan kondisi mereka saat ini. Bahkan upaya itu dapat diteruskan ke anggota serikat buruh di masa yang akan datang (Koos dan Matejka 2003, 17). Dengan demikian, kolaborasi antara pihak pengelola museum dan buruh pada hakikatnya mencerminkan hubungan simbiosis mutualisme di antara kedua belah pihak.

Terdapat banyak aspek kehidupan buruh apabila hendak direpresentasikan secara otonom dalam museum. Salah satu contoh yang mungkin menarik dan cukup rinci dalam pameran *material culture* buruh ialah Museum Pekerja di Kopenhagen, Denmark (Ludvigsen 2009). Melalui koleksinya, museum yang didirikan sejak 1982 ini memperlihatkan kondisi kehidupan buruh yang tidak hanya mencakup domain publik, tetapi juga, sekaligus penting, domain privat mereka, sepertia foto ruang keluarga yang ditampilkan apa adanya. Pada gilirannya hal-hal itulah yang akan lebih mendekatkan pengunjung museum pada sejarah buruh. Bukan hanya itu, dengan melihat secara apa adanya kondisi keseharian buruh di masa lalu, pengunjung juga akan membayangkan kondisi keseharian mereka dalam perspektif sejarah (Ludvigsen 2009, 53).

Menyimak kehidupan dalam konteks buruh pelabuhan Tanjung Priok, hal tersebut dapat dimulai dengan menampilkan lingkungan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan kondisi kehidupan buruh di dalam dan di luar aktivitas pelabuhan. Misalnya, pameran buruh dengan menampilkan baju seragam buruh dari masa ke masa, kondisi perumahan buruh (*Unie Kampong*), bagaimana buruh mengisi waktu senggang, dan bahkan kondisi kehidupan dari keluarga buruh pelabuhan Tanjung Priok. Sebagai tambahan, agar *display* menjadi lebih menarik, representasi buruh bisa disajikan secara diakronis, baik berupa media foto, lukisan, diorama maupun audio-visual. Dengan menghadirkan representasi buruh di museum secara komprehensif, pada gilirannya hal tersebut akan memberikan pengetahuan dan informasi yang proporsional kepada pengunjung museum mengenai aspek kepelabuhan umumnya dan buruh pelabuhan Tanjung Priok khususnya.

PENUTUP

Sebagai bentuk sejarah publik, hadirnya Museum Maritim Indonesia cukup tepat sebagai sarana edukasi kepada pengunjung museum seiring kebijakan pemerintah untuk mengembalikan identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Namun, ketika ditujukan untuk mengenalkan dunia pelabuhan kepada publik, museum tampaknya belum menampilkan secara proporsional. Sebagaimana halnya terlihat pada representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok di museum. Dari beragam tema dan obyek yang ditampilkan di ruang ekshibisi, perwujudan buruh pelabuhan sangat minim dan hanya menjadi komplementer dari koleksi yang ada. Lagipula gambaran itu terkesan mereduksi realitas buruh pelabuhan di masa lalu. Padahal komunitas buruh pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu elemen penting, baik dalam konteks sejarah pelabuhan Tanjung Priok maupun sejarah bangsa Indonesia. Dengan demikian, kurangnya representasi buruh pelabuhan dalam museum merupakan bentuk marginalisasi peran buruh pelabuhan di masa lalu.

Stigma buruh yang lekat dengan pemahaman kiri, sebagaimana yang telah dikonstruksi sejak rezim Orde Baru, menjadi faktor utama dari marginalisasi tersebut. Sejak era Reformasi bergulir, beberapa produk historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok telah dihasilkan oleh para sejarawan sehingga pada dasarnya dapat menjadi rujukan bagi pengelola museum. Oleh karena itu, minimnya representasi buruh juga menunjukkan adanya sikap keraguan dari pihak pengelola museum, kalau bukan keengganan. Tidak dilibatkannya buruh pelabuhan dalam perencanaan dan pengelolaan museum juga menjadi salah satu faktor dari kondisi tersebut.

Sebagai saran terhadap pihak pengelola museum, terdapat banyak aspek yang bisa dihadirkan ketika buruh hendak direpresentasikan secara otonom di ruang pamer, seperti koleksi foto, baju seragam, catatan harian, dan arsip. Bahkan melalui proyek sejarah lisan, pengalaman buruh pelabuhan sehari-hari dapat disajikan dalam bentuk audio-visual ataupun buku berupa hasil transkrip wawancara. Hal-hal itulah yang pada gilirannya kemudian tidak hanya memperkaya koleksi dan memberikan ruang bagi buruh pelabuhan di museum, tetapi juga menyajikan pengetahuan mengenai dunia pelabuhan Tanjung Priok secara komprehensif dan proporsional kepada pengunjung museum.

DAFTAR PUSTAKA

1. Artikel, Buku, Makalah dan Tesis

Arainikasih, Ajeng Ayu. 2018. *"Representasi Pendudukan Jepang di Museum-museum Singapura: Sebuah Catatan Perjalanan dan Opini". Museografia, Vol. XIII No. 1 Tahun 2018*.

Ashton, Paul, Kresno Brahmantyo, dan Jaya Keaney. 2012. "Renewing the New Order?: Public History in Indonesia." *Public History Review* 19: 86–103.

Fauzi, Muhammad. 2010. *Jagoan Jakarta dan Penguasaan di Perkotaan, 1950-1966*. Tesis. Depok: Universitas Indonesia.

Franco, Barbara. 1997. "Public History and Memory : A Museum Perspective." *The Public Historian* 19 (2): 65–67.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Horn, T. C. R., dan H. Ritter. 1986. "Interdisciplinary History: A Historiographical Revies." *The History Teacher* 19 (3): 427–48.

Ichimura, S. 1975. "Interdisciplinary Research and Area Studies." *Journal of Southeast Asian Studies1* 6 (2): 112–20.

Ingleson, John. 2013. *Perkotaan, Masalah Sosial, dan Perburuhan di Jawa Masa Kolonial*. Depok: Komunitas Bambu.

Kirana, Ayu Dipta. 2019. "Reproduksi Narasi Tentang Kepahlawanan Soeharto: Studi Representasi di Museum H.M. Soeharto." *Gadjah Mada Journal of Humanities* 3 (2): 120–40.

Koos, Greg, dan Mike Matejka. 2003. "Labor and Museum Partnerships: Joining Together to Reclaim the Past." *History News* 58 (3): 15–17.

Ludvigsen, Peter. 2009. "History of the Workers' Museum in Denmark." *International Labor and Working-Class History* 76 (1): 44–53.

Magetsari, Noerhadi. 2011. *Museum di Era Pascamodern, Makalah dalam Seminar Towards Indonesia Postmodern Museums,* Depok, 3 Maret 2011.

Pamuji, Kukuh. 2010. *Komunikasi dan Edukasi di Museum Istana Kepresidenan Jakarta*. Tesis. Depok: Universitas Indonesia.

Razif. 2013. "Buruh Pelabuhan Tanjung Priok." dalam *Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*, diedit oleh Erwiza Erman dan Ratna Saptari, 209–56. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Roosa, John., Ayu. Ratih, Hilmar. Farid. 2004. *Tahun yang Tak Pernah Berakhir : Memahami Pengalaman Korban 65 : Esai-esai Sejarah Lisan*. Jakarta: Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat (ELSAM) bekerja sama dengan Tim Relawan Untuk Kemanusiaan [dan] Institut Sejarah Sosial Indonesia.

Roosa, John, dan Ayu Ratih. 2013. "Sejarah Lisan di Indonesia dan Kajian Subjektivitas." dalam *Perspektif Baru Penulisan Sejarah Indonesia*, diedit oleh Henk Schulte Nordholt, Bambang Purwanto, dan Ratna Saptari, 177–200. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Sayer, Faye. 2015. *Public History : A Practical Guide*. London: Bloomsbury.

Shahab, Yasmine Zaki. 2019. *Mohammad Hoesni Thamrin: Merekam Prestasi Menguak Representasi*. Depok: Rajawali Press.

Subono, Nur Iman. 2007. "Demokrasi dan Buruh: Kajian Teoritis dan Komparatif." *Politea* 1 (1): 1–20.

Sulistyono, Singgih Tri. 2003. "The Java Sea Network: Patterns in the Development an of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s." Leiden: Universiteit Leiden.

Thompson, Paul. 2012. *Suara dari Masa Silam: Teori dan Metode Sejarah Lisan*. Yogyakarta: Ombak.

Veering, Arjan. 2015. "Breaking the Boundaries." dalam *Cars, Conduits, and Kampongs*, diedit oleh Freek Colombijn dan Joost Coté, 213–48. The Modernization of the Indonesian City, 1920-1960. Brill.

2. Internet, Majalah dan Sumber Informan

Anonim. "Tentang ISSI", diakses dari https://sejarahsosial.org, Tanggal 13 November 2019, Pukul 19.15 WIB

Atoy (66 tahun). 2019. Buruh Pelabuhan Tanjung Priok. *Wawancara*, Tanjung Priok, 14 November 2019.

Hadiz, Vedi R. 1994. "Gerakan Buruh dalam Sejarah Politik Indonesia." *Prisma* (10), 1994.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nabila Khoirunnisa (23 tahun). 2019. Staf Kurator Museum Maritim Indonesia. *Wawancara*, Tanjung Priok, 12 November 2019.

Rudiono, Danu. 1992. "Kebijakan Perburuhan Pasca Boom Minyak." *Prisma* XXI (1): 61–80.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Journal of Governance and Administrative Reform
Vol. 2 No. 1 June 2021 hal 27- 44
https://e-journal.unair.ac.id/JGAR/index

Received : April 9, 2021
Accepted : May 29, 2021
Published : June 19, 2021

Responsiveness Pusat Pelayanan Kapal Kalimas Terpadu dalam Mewujudkan Pembangunan Konektivitas Maritim Indonesia

Responsiveness of the Integrated Kalimas Ship Service Center in realizing the Development of Indonesian Maritime Connectivity

Qurrotul 'Aini[1]
[1]Pengadilan Tinggi Agama Surabaya
Corresponding author: qurrotulaini943@gmail.com

Abstract

Realizing the development of Indonesian Maritime connectivity needs to be supported by excellent public services. Indonesia as a maritime country needs to improve to improve global shipping. This study aims to determine the responsiveness of the integrated Kalimas ship service center in realizing the development of Indonesian maritime connectivity. This study uses a descriptive qualitative approach. The research locus is at Pelindo III Tanjung Perak Surabaya branch. Collecting data by observation, interviews and literature study. Checking the validity of the data used data triangulation. Analysis of the data used qualitative analysis of the interactive model. The results of the research on the responsiveness of the integrated Kalimas ship service center, the service speed indicator is considered fast. For indicators of officer responsiveness to complaints and difficulties experienced by service users related to the services provided have also been assessed as good and responsive. Meanwhile, the responsiveness indicator in providing information to service users is also considered quite good

Keywords: *responsiveness, public service, maritime connectivity*

Abstrak

Mewujudkan pembangunan konektivitas maritim Indonesia perlu didukung pelayanan publik prima. Indonesia sebagai negara maritim perlu berbenah untuk meningkatkan pelayaran global. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui responsiveness pusat pelayanan kapal kalimas terpadu dalam mewujudkan pembangunan konektivitas maritim indonesia. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Lokus penelitian di Pelindo III cabang Tanjung Perak Surabaya. Pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan studi pustaka. Pemeriksaan keabsahan data digunakan triangulasi data. Analisis data digunakan analisis kualitatif model interatif. Hasil penelitian responsiveness pusat pelayanan kapal kalimas terpadu indikator kecepatan pelayanan dinilai sudah cepat. Untuk indikator ketanggapan petugas terhadap keluhan dan kesulitan yang dialami oleh pengguna layanan terkait pelayanan yang diberikan juga sudah dinilai baik dan tanggap. Sedangkan untuk indikator ketanggapan dalam pemberian informasi kepada pengguna layanan juga dianggap sudah cukup baik

Kata kunci: responsiveness, pelayanan publik, konektivitas maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

This is an open access article under the CC BY-SA 4.0 license (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

Pendahuluan

Pelayanan yang diberikan di Kalimas Corner, Terminal Kalimas pelabuhan Tanjung Perak Surabaya berkaitan dengan kepentingan umum manyangkut jasa kepelabuhan. Oleh karena itu, pelayanan yang diberikan Kalimas Corner dapat dikategorikan sebagai pelayanan umum/publik. Sinambela mendefinisikan Pelayanan Publik (2006:5) sebagai pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara negara. Negara didirikan oleh publik (masyarakat) tentu saja dengan tujuan agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pada hakikatnya negara dalam hal ini pemerintah (birokrat) haruslah dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Kebutuhan dalam hal ini bukanlah kebutuhan secara individual akan tetapi berbagai kebutuhan yang sesungguhnya diharapkan oleh masyarakat. Sedangkan menurut UU No 25 Tahun 2009, Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundangundangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Untuk mewujudkan pembangunan konektivitas maritim Indonesia, perlu didukung pelayanan publik prima salah satu upaya Pelindo III cabang Tanjung Perak Surabaya membangun pusat pelayanan kapal kalimas terpadu. Inovasi tersebut didasari Instruksi Presiden No.6 Tahun 2014 tentang Peningkatan Daya Saing dalam Rangka Menghadapi MEA. Khususnya di sektor kelautan dan perikanan, Inpres itu melahirkan empat strategi: Pengembangan kelautan dan perikanan, dengan fokus pada penguatan kelembagaan dan posisi kelautan dan perikanan; penguatan daya saing kelautan dan perikanan; penguatan pasar dalam negeri; serta penguatan dan peningkatan pasar ekspor. Empat strategi ini semakin dimatangkan pada era pemerintahan Presiden Jokowi yang menggaungkan cita-cita menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Operator pelabuhan dikelola PT. Pelindo yang merupakan Badan Usaha Milik Negara berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1969 diberikan tanggung jawab untuk melakukan pengelolaan pelabuhan umum yang awalnya dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Pada tahun 1983, BPP diubah lagi menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan yang hanya mengelola pelabuhan umum yang diusahakan, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. PERUM Pelabuhan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dibagi menjadi 4 wilayah operasi yang dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 1983. Status PERUM ini kemudian diubah lagi menjadi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV pada tahun 1992 sampai saat ini.

Pengembangan kawasan maritim terintegrasi dan pengembangan pelabuhan Kawasan Timur Indonesia sangat penting dalam mendukung peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan nasional. PT Pelindo yang sangat berperan dalam pengembangan pelabuhan Kawasan Timur Indonesia adalah PT Pelindo III yang mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di 7 Propinsi yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur, serta memiliki 9 anak perusahaan. PT Pelindo III (Persero) memiliki kantor pusat di Surabaya. Kota Surabaya dipilih menjadi pusat PT Pelindo III karena Surabaya memiliki letak yang strategis dalam perekonomian Indonesia khususnya di kawasan Timur Indonesia. PT Pelindo membutuhkan banyak inovasi untuk pengembangan pelabuhan strategis yang termasuk di dalam Program Tol Laut, pengembangan kawasan maritim terintegrasi, juga untuk pengembangan pelabuhan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Berdasarkan data Total Barang Dalam Negeri di Pelabuhan Utama (Ton) tahun 2020 sebagai berikut.

Tabel 1
Total Barang Dalam Negeri di Pelabuhan Utama (Ton)

	Barang yang Dibongkar												
	2020												
Pelabuhan Utama	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	Tahunan
Belawan	205161.00	152199.00	134757.00	119834.00	144090.00	123556.00	143525.00	118643.00	175215.00	159658.00	202119.00	159458.00	2080909.00
Tanjung Priok	916984.00	993176.00	911326.00	895367.00	812710.00	785763.00	779881.00	802052.00	888160.00	836670.00	912759.00	1011106.00	10179951.00
Tanjung Perak	165180.00	127670.00	176249.00	477208.00	480606.00	428775.00	472026.00	457899.00	168257.00	486841.00	530748.00	144595.00	3706853.00
Balikpapan	768172.00	781170.00	766934.00	754241.00	780782.00	796082.00	757026.00	757957.00	764097.00	776246.00	781389.00	789366.00	9218844.00
Makassar	577178.00	475835.00	543567.00	395788.00	298464.50	416795.50	485036.00	508008.00	553778.00	507837.00	536542.00	536305.00	5709373.00
	Barang yang dimuat												
	2020												
Pelabuhan Utama	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	Tahunan
Belawan	11921.00	6828.00	7090.00	4916.00	2085.00	1446.00	1545.00	5908.00	2119.00	3635.00	500.00	1293.00	48040.00
Tanjung Priok	799420.00	1068660.00	1072899.00	1019845.00	777588.00	840.60.00	972997.00	907098.00	3095828.00	1081286.00	1084696.00	1290995.00	13950492.00
Tanjung Perak	127018.00	180434.00	182387.00	148168.00	256870.00	121421.00	110221.00	305252.00	255717.00	309873.00	453403.00	181560.00	2872011.00
Balikpapan	844709.00	786345.00	796526.00	788146.00	798306.00	731800.00	768200.00	763414.00	764083.00	780376.00	796710.00	796171.00	9401765.00
Makassar	360917.00	274704.00	287016.00	291569.00	276941.00	291014.00	211384.00	309856.00	307258.00	302966.00	331395.00	316118.00	3575881.00

Sumber data: Kantor Administrasi Pelabuhan dalam https://www.bps.go.id/indicator/17/68/2/total-barang-dalam-negeri-di-pelabuhan-utama.html

Pelayanan di kantor satu atap Kalimas Corner tidak hanya soal izin sandar dan bongkar muat. Pelayanan pergudangan hingga penyediaan air bagi kapal juga tersentra di sana. Permintaan layanan disederhanakan dalam satu dokumen permintaan pelayanan kapal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan barang (PPKB). Termasuk disediakan layanan KM Wanara yang siap menarik kapal jika terjadi kemacetan. Layanan juga melibatkan pihak perbankan. Sehingga transaksi diharapkan tak lagi dilakukan tunai tetapi bisa melalui sistem jaringan perbankan sehingga lebih aman dan terpercaya. Fungsi Kalimas Corner adalah untuk memberikan pelayanan yang lebih praktis dan singkat di Terminal Kalimas sehingga pelayanan jasa kepelabuhanan bisa langsung dimonitor bersama otoritas pelabuhan dan kantor kesyahbandaran Tanjung Perak agar pelayanan jasa kepelabuhan dapat lebih tertib dan optimal.

Per tanggal 1 januari 2017 PT Pelindo III meluncurkan beberapa aplikasi baru yang ditujukan untuk meningkatkan kualitas pelayanannya. Salah satu aplikasi baru yang diluncurkan adalah aplikasi portal anjungan. Aplikasi portal anjungan digunakan sebagai pintu gerbang bagi pelanggan untuk memperoleh pelayanan jasa kepelabuhanan, termasuk pengguna layanan jasa kepelabuhan di Terminal Kalimas. Namun untuk terminal Kalimas yang menerapkan aplikasi ini hanya bagi pemilik kapal lokal sedangkan untuk pelra tetap menggunakan manual. Adanya perubahan sistem pelayanan dari manual ke *online* dengan menggunakan aplikasi anjungan untuk kapal-kapal lokal di Terminal Kalimas, banyak menimbulkan keluhan para pengguna layanan yang merasa kesulitan dalam menggunakan aplikasi baru tersebut. Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk mengetahui lebih jauh pelayanan publik dari aspek responsiveness pusat pelayanan kapal kalimas terpadu dalam upaya penertiban administrasi kapal dan meminimalisir masalah-masalah yang terjadi di terminal Kalimas dalam mewujudkan pembangunan konektivitas maritim Indonesia.

Tinjauan Literatur

Pelayanan Publik Pelabuhan

Ratminto (2007:2) mendefinisikan pelayanan sebagai suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahan pemberi layanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen / pelanggan. Menurut Keputusan MENPAN Nomor 63 Tahun 2004 menyatakan bahwa hakikat pelayanan publik adalah pemberian pelayanan prima

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kepada masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban aparatur pemerintah sebagai abdi masyarakat. Oleh karena itu, dengan adanya keputusan ini pemerintah sebagai pelaku pelayanan publik hendaknya selalu harus memberikan kualitas pelayanan yang prima kepada masyarakatnya.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (dalam Suyono, 2005:1), yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turunpenumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, Serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai trransaksi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam sistem tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah maupun perusahaan swasta yang bekerja saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Ada instansi pengelola pelabuhan yang sangat berperan,yaitu Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (dulu bernama Administrator Pelabuhan) dan PT Pelabuhan Indonesia.

Menurut UU No 17 Tahun 2008, Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Sedangkan otoritas pelabuhan adalah Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Responsiveness Pusat Pelayanan Kapal Kalimas Terpadu

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik Zeithaml, Parasuraman dan Berry dalam penelitiannya tahun 1985 (dalam Tjiptono, 2008:95) meneliti sejumlah industri jasa (seperti perbankan, jasa kartu kredit, reparasi dan pemeliharaan, serta jasa telepon interlokal) dan berhasil mengidentifikasi sepuluh dimensi pokok kualitas layanan yakni :

a) *Tangibles* (Bukti Nyata) : Menunjukkan Lingkungan atau fasilitas fisik jasa tersebut dilakukan, seperti organisasi, peralatan, pekerja, dan pakaian yang dikenakan.
b) *Reliability* (Keandalan) : Menunjukkan kemampuan melakukan kinerja pelayanan yang telah dijanjikan dengan tepat..
c) *Responsiveness* (Kesigapan) : Keinginan membantu konsumen dan menyediakan tindakan yang tepat.
d) *Competence* (Kompetensi) : Kepemilikan kemampuan dan pengetahuan yang diperlukan dalam menampilkan pelayanan yang ditawarkan.
e) *Courtesy* (Kesopan-santunan) : Menunjukkan sikap penyedia jasa, seperti kesopanan, rasa hormat, perhatian dan keramahan pekerja.
f) *Credibility* (Kredibilitas), kejujuran dan kemampuan penyedia jasa untuk dipercaya.
g) *Security* (Keamanan) : Rasa Bebas dari bahaya, resiko, dan keraguan terhadap pelayanan yang diberikan
h) *Access* (akses) : Kemampuan pendekatan dan kemudahan untuk melakukan hubungan dengan penyedia jasa.
i) *Communication* (Komunikasi) : Kemampuan berbicara dengan cara yang mudah dimengerti oleh konsumen, menjaga konsumen agar tetap dapat memperoleh informasi dengan bahasa yang mereka mengerti.
j) *Understanding The Customer* (Memahami Pelanggan) : Berusaha mengetahui konsumen dan kebutuhan mereka.

Pada penelitian ini akan difokuskan pada aspek *responsiveness*. Argumentasi fokus pada *responsiveness* adaalah merupakan dimensi penentu kualitas layanan dalam melayani pelanggan. *Responsiveness (daya tanggap)* dirumuskan oleh Zeithaml dkk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(dalam Hardiyansyah, 2011:42) sebagai: "*Willingness to help customers and provide prompt service"*. Daya tanggap (*responsiveness*) berkenaan dengan kesediaan dan kemampuan penyedia layanan untuk membantu para pelanggan dan merespon permintaan mereka dengan segera. dimensi ini menekankan pada sikap dari penyedia jasa cepat dan tepat dalam menghadapi permintaan, pertanyaan, keluhan, dan masalah dari pelanggan. Untuk menggambarkan *responsiveness* ini, Hardiyansyah (2011:46) mengemukakan beberapa indikator yang dapat digunakan seperti berikut ini:

a. Merespon setiap pelanggan yang ingin mendapatkan pelayanan
b. Petugas melakukan pelayanan dengan cepat
c. Petugas melakukan pelayanan dengan tepat
d. Petugas melakukan pelayanan dengan cermat
e. Petugas melakukan pelayanan dengan waktu yang tepat
f. Semua keluhan pelanggan direspon oleh petugas

Berdasarkan indikator-indikator tersebut, peneliti merangkumnya menjadi tiga indikator yang merupakan rangkuman dari indikator dari Hardiyansyah dan pengertian *responsiveness* serta dengan mencocokkan dengan kajian penelitian yang diteliti yakni mengenai pelayanan satu atap di sebuah pelabuhan. Maka peneliti merangkum indikator-indikator tersebut kedalam tiga indikator berikut ini:

1. Kecepatanpelayanan

   Indikator ini mengukur pemberian pelayanan yang dilakukan oleh petugas Kalimas Corner/P2K2T, apakah sudah cepat atau belum. Kecepatan pelayanan dapat dlihat dari kesigapan dalam merespon setiap pelanggan yang ingin mendapatkan pelayanan, kesigapan petugas untuk menanggapi rencana kedatangan kapal, perpanjangan, kapal keluar dan lainnya.
2. Ketanggapan petugas terhadap keluhan dan kesulitan yang dialami oleh pengguna layanan. Indikator ini mengukur daya tanggap petugas Kalimas Corner/P2K2T dalam merespon setiap keluhan dan kesulitan yang dialami oleh pengguna layanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Ketanggapan dalam pemberian informasi kepada pengguna layanan Indikator ini mengukur daya tanggap petugas Kalimas Corner/P2K2T dalam memberikan informasi yang dibutuhkan oleh pengguna layanan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Lokus penelitian di Pelindo III cabang Tanjung Perak Surabaya. Pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan studi pustaka. Wawancara dilakukan pada 9 orang stakeholder. Pemeriksaan keabsahan data digunakan triangulasi data. Analisis data pada penelitian ini digunakan analisis kualitatif model interatif mengikuti Miles dan Huberman (2014:19).

Hasil dan Pembahasan

Responsiveness Pusat Pelayanan Kapal Kalimas Terpadu dalam mewujudkan Pembangunan Konektivitas Maritim Indonesia

Responsiveness (daya tanggap) merupakan keinginan para karyawan/staf untuk membantu semua pelanggan serta berkeinginan dan melaksanakan pemberian pelayanan dengan tanggap. Dimensi ini menekankan pada sikap dari penyedia jasa yang cepat, tepat dan tanggap dalam menghadapi permintaan, pertanyaan, keluhan, dan masalah dari pelanggan. Dimensi daya tanggap ini merefleksikan komitmen PT Pelindo III Cabang Tanjung Perak khususnya pada Terminal Kalimas melalui Kalimas Corner dalam memberikan pelayanan yang cepat dan tanggap. Di dalam penelitian ini, indikator-indikator yang digunakan dalam menggambarkan kualitas pelayanan satu atap Kalimas Corner/P2K2T dimensi *Responsiveness* (daya tanggap) diantaranya adalah pelayanan yang cepat, Ketanggapan petugas terhadap keluhan dan kesulitan yang dialami oleh pengguna layanan terkait pelayanan yang diberikan serta pemberian informasi kepada pengguna layanan.

Pelayanan yang cepat dan tanggap tentu merupakan keinginan bagi setiap pengguna pelayanan. Pelayanan yang cepat dan tanggap akan menciptakan pelayanan yang berkualitas yang pada akhirnya akan tercapai kepuasan pelanggan. Dengan adanya kepuasan para pelanggan terhadap pelayanan yang diberikan maka juga akan berdampak pada kuntungan perusahaan pada jangka panjangnya. Dalam menggambarkan kualitas pelayanan satu atap Kalimas Corner/ P2K2T melalui dimensi *Responsiveness* (daya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tanggap), indikator pertama yang dibahas adalah pelayanan yang cepat. Berdasarkan hasil wawancara, untuk indikator pertama ini dianggap sudah baik. Hal ini dibuktikan dengan petikan wawancara dengan informan 1, seorang pengguna layanan Kalimas Corner/ P2K2T dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) pada tanggal 13 Maret 2017 berikut ini:

"Emm baik, pelayanan yang diberikan Pelindo kepada kami sekarang ini bertambah cepat, bertambah akurat dan simpel kerjanya, jadi semakin mudah juga."

Hasil wawancara tersebut dapat membuktikan bahwa pelayanan yang diberikan PT Pelindo termasuk Kalimas Corner didalamnya bertambah cepat, akurat dan simpel. Hal ini sejalan dengan pernyataan yang disampaikan oleh pengguna layanan yang lain yakni informan 2 yang juga merupakan Wakil dari Paguyuban kalimas berikut ini:

"Ya memuaskan lah cepat sudah. Pelayanan yang diberikan oleh Kalimas Corner ini sudah cepat, akurat dan memuaskan."

Pernyataan–pernyataan tersebut menunjukkan bahwa dari segi kecepatan pelayanan satu atap kalimas Corner/ P2K2T, kepuasan pelanggan telah dapat diraih. Ini dibuktikan dengan pernyataan-pernyatan tersebut yang menyebutkan bahwa pelayanan yang diberikan sudah cukup cepat dan memuaskan.

Indikator berikutnya dalam dimensi Responsiveness (daya tanggap) terkait kualitas pelayanan satu atap Kalimas Corner/ P2K2T adalah ketanggapan petugas Kalimas Corner/ P2K2T dalam menanggapi kesulitan dan keluhan pengguna terkait pelayanan yang diberikan. Untuk indikator yang satu ini, pelayanan satu atap Kalimas Corner/ P2K2T dinilai baik. Hal ini terbukti dengan hasil wawancara tanggal 13 Maret 2017 dengan informan 1, pengguna pelayanan Kalimas Corner/ P2K2T berikut ini:

"Ya, saya pernah memberikan keluhan atau saran terhadap pelayanan yang diberikan oleh Kalimas Corner. Lalu respon dari petugas Kalimas Corner ya ditanggapi dengan baik ya."

Pernyataan yang disampaikan oleh informan 1 tersebut menunjukkan bahwa respon dari petugas dalam menanggapi keluhan terkait pelayanan yang diberikan dinilai baik dan tanggap. Pernyataan tersebut sejalan dengan pernyataan yang disampaikan oleh pengguna layanan Kalimas Corner/ P2K2T lainnya yakni informan 3 pada wawancara tanggal 13 Maret 2017 berikut ini:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

"Saya pernah menyampaikan keluhan terhadap pelayanan Kalimas, ya disampaikan langsung begitu ke petugasnya kalau misal kurang begini, saya butuh ini gitu. Dan selama ini pun setiap keluhan atau kritik yang saya sampaikan selalu langsung ditanggapi oleh petugas."

Pernyataan tersebut semakin menguatkan bahwa ketanggapan petugas pelayanan dalam menangani keluhan dan kesulitan yang disampaikan oleh pengguna layanan Kalimas Corner/P2K2T sudah baik. Walaupun memang untuk wadah khusus untuk penyampaian keluhan, kritik dan saran belum ada di Terminal Kalimas, para pengguna dapat menyampaikan langsung kepada petugas pelayanan dan akan segera ditanggapi. Ini seperti yang disampaikan oleh Asisten Manajer Pengendali Operasi, informan 4 pada wawancara yang dilakukan pada tanggal 10 Maret 2017 berikut ini:

"Kalau di Kalimas sendiri memang tidak ada, secara khusus tidak ada, tapi di Tanjung Perak ada untuk menampung keluhan pelanggan itu ada, masuk di PPU, komersial disana itu. Nah, disana keluhan masuk.... Selama ini ya mereka menyampaikan langsung ke kita, terus kita tampung pada saat rapat mingguan atau selasaan lah ibaratnya di Perak kan selalu ada rapat, tidak hanya bulanan tapi tiap selasa juga ada rapat baik terkait operasional maupun segala hal kendala-kendala yang dihadapi di lapangan termasuk penyampaian klaim itu tadi."

Berdasarkan pernyataan tersebut diketahui bahwa wadah penyampaian keluhan dan alur penyampaian keluhan yang secara khusus dimiliki oleh Terminal Kalimas memang belum ada. Selama ini semua keluhan yang disampaikan terpusat di Kantor Cabang Tanjung Perak melalui PPU. Meskipun begitu pengguna layanan dapat menyampaikan keluhan secara langsung kepada petugas Kalimas Corner agar segera bisa ditanggapi. Kemudian keluhan, kritik maupun saran yang disampaikan tersebut selanjutnya akan dibahas di rapat mingguan rutin yang dilaksanakan setiap Selasa untuk dicarikan solusi dari kritik dan keluhan tersebut. Ini membuktikan bahwa pegawai-pegawai yang ada di Terminal Kalimas benar-benar memiliki komitmen yang tinggi dalam menerapkan nilai perusahaan yakni customer focus (Selalu Mengutamakan kepuasan pelanggan) dengan baik. Komitmen ini tentu sangat berpengaruh baik dalam pencapaian pelayanan yang berkualitas.

Selain dari pernyataan yang disampaikan oleh Asisten Manajer Pengendali Operasi Terminal Kalimas dan beberapa pengguna tersebut, ketanggapan para pegawai dalam menangani keluhan dan kesulitan pelayanan yang dihadapi oleh pengguna layanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dapat dilihat dari hasil wawancara dengan Petugas Loket dan Verifikasi Kalimas Corner, informan 5 pada 10 Maret 2017 berikut ini :

"Biasanya sih diberikan bantuan aja. Jadi, walaupun saya ya ini Cuma admin ya sebenarnya misalnya ada yang kesulitan masalah keuangan, saya nggak bisa entri gara-gara ada *locking* piutang, ya saya bantu printkan notanya, bantu arahkan ke keuangan. "Bapak harus ke keuangan dulu, kalau enggak apa mau diantar?". Pokoknya karena kerjaannya cuma validasi dan entri aja, kalo ada waktu luang ya kita bantu. ... Mereka kadang ngeluh "ah ribet, katanya satu atap tapi kok belum disini (ngurusnya)". Yaudah saya yang bawa, saya *copy* terus saya bawa ke keuangan. Kalau nggak gitu mereka nggak bakal selesai (mengurus perizinannya). Yaudahlah nggak apa-apa namanya juga kerja pelayanan."

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa petugas Kalimas Corner/ P2K2T telah tanggap dalam membantu kesulitan yang dialami pengguna layanan. Ini dibuktikan saat ada masalah keuangan terkait masalah *locking* piutang yang dialami oleh pengguna layanan Kalimas Corner. *Locking* piutang akan berakibat pada tidak dapat diprosesnya transaksi selanjutnya, pengguna tidak akan bisa mendapatkan pelayanan kapal dan barang sebelum *locking* ini dibuka dan piutangnya dibayar. Oleh karena itu, permasalahan *locking* harus segera diselesaikan sebelum kapal masuk agar pelayanan kapal dan barang bisa didapatkan. Terkait permasalahan ini petugas layanan akan membantu mencetak notanya dan mengarahkan ke bagian keuangan untuk mengurusnya bahkan apabila diperlukan petugas Kalimas Corner/ P2K2T juga siap mengantar dan mengurus ke keuangan. Hal ini memperlihatkan ketanggapan petugas Kalimas Corner/ P2K2T dalam membantu kesulitan yang dialami pengguna. Ketanggapan petugas lainnya juga ditunjukkan dalam pernyataan yang disampaikan oleh Petugas Pelayanan Tambat Kapal Kalimas, informan 6 pada wawancara yang dilakukan pada 17 Maret 2017 berikut ini:

"Biasanya kalau mereka kesulitan itu ya langsung saya bantu, contohnya dari perpanjangan, seharusnya kan perpanjangan itu agen pelayarannya itu sendiri yang melakukan pengentrian di aplikasi anjungan. Berhubung mereka masih kesulitan, jadi saya yang kadang-kadang saya yang masih ngentri di anjungan itu menggunakan akun mereka. Akun mereka itu saya minta, *username* akunnya, saya sendiri yang membantu. Jadi kalau dulu kan perpanjangan itu dientri di aplikasi SIUP. Di aplikasi SIUP itu ya mereka harus bayar uang warkat dana terus nanti muncul biaya. Tapi sekarang menggunakan aplikasi anjungan ini, perpanjangannya nggak perlu bayar lagi untuk sementara, dia bayarnya setelah muncul nota, tanpa denda. Tanpa denda itu, ya kalau dia tidak telat dalam pengajuan. Ini contohnya (menunjuk buku data *username* dan *password*). Ini seharusnya rahasia perusahaan mereka. Ini kan ada yang CMS, CMS itu yang uangnya sudah ditaruh di Pelindo, contohnya dia sudah naruh 300 juta gitu, jadi saat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapalnya masuk dia tidak perlu bayar lagi tinggal potong aja. Ini seharusnya mereka yang tahu, tapi berhubung aplikasinya ini kan masih baru, mereka juga kesulitan dan error sistem. Jadi saya sendiri yang ngentri."

Pernyataan tersebut semakin memperkuat bukti bahwa bahwa petugas Kalimas Corner/ P2K2T telah tanggap dalam membantu kesulitan yang dialami pengguna layanan. Keadaan kalimas Corner yang memang sedang dalam masa transisi perubahan sistem pelayanan memang sangat membutuhkan ketanggapan para petugas dalam membantu setiap kesulitan yang dihadapi oleh pengguna layanan. Dari yang dulunya proses pelayanan di Kalimas menggunakan sistem manual, kini untuk pelayaran lokal mulai 1 Januari 2017 sudah menggunakan sistem online, sedangkan untuk pelra sendiri masih menggunakan sistem manual. Sistem online yang dimaksud disini adalah Anjungan yang merupakan salah satu dari aplikasi baru yang dikembangkan oleh PT Pelindo III untuk meningkatkan pelayanannya. Sistem yang baru ini mendukung program yang digagas oleh Kementrian perhubungan RI yakni Inaportnet. Inaportnet merupakan portal elektronis yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasidengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untukmeningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia.

Menanggapi perubahan yang ada dalam sistem pelayanan di Kalimas, petugas Kalimas Corner semakin tanggap dalam membantu setiap kesulitan yang dialami pengguna layanan. Ini seperti yang dicontohkan dalam pernyataan informan 6 diatas mengenai perpanjangan masa tambat, seringkali pengguna masih kesulitan dalam pengentrian di aplikasi Anjungan. Sehingga terkadang petugas yang membantu mengentrikan menggunakan akun mereka. Padahal seharusnya aplikasi anjungan ini akan memudahkan para pengguna layanan karena bisa diakses dimana saja dan kapan saja tanpa harus mengurus permohonan pelayanan di Kantor Kalimas Corner/ P2K2T. Namun, karena masih banyak pengguna layanan yang kesulitan, jadi petugas pelayanan masih harus membantu pengguna layanan mengentri data di aplikasi anjungan. Ini merupakan upaya petugas Kalimas Corner/ P2K2T agar pengguna layanan tetap bisa mendapatkan pelayanan yang dibutuhkan sesuai dengan harapan pengguna layanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ketanggapan lain yang ditunjukkan oleh petugas pelayanan Kalimas Corner/ P2K2T adalah dalam menghadapi beberapa pengguna layanan yang kurang tertib administrasi seperti yang ditunjukkan dalam kutipan wawancara yang dilakukan pada 10 Maret 2017 dengan Petugas Loket dan Verifikasi Kalimas Corner, informan 5 pada 10 Maret 2017 berikut ini :

"... Pokok *customer* kita disini ya harus dispesialkan. Kayaknya kita yang harus jemput bola, biasanya tuh kita yang harus telfon mereka. Kan disini ada ini nih validasi, terus ini petugas tambatan. Jadi untuk agen-agen pelayaran, kalau misalnya di PPSA yang disana kan, mereka ngajuin sendiri tuh. Kalau disini petugas tambatannya yang telfon "Mas tolong ini diajukan" gitu. Pokoknya kita yang harus pro aktif lah gitu. Terus kalau misalnya kayak PBM, jadi disini itu pelayanan satu atap, Cuma sebenarnya masih belum komplit ya. Jadi dengan dua orang ini harus *handle* semuanya. Jadi disini strateginya sih cuman disini yang perencanaan dijadiin satu, pokoknya kita yang lebih proaktif aja. Soalnya nggak memungkinkan kalau kita cuma menunggu mengharapkan PBM yang datang, agen pelayaran yang datang, bakalan sedikit pengajuannya."

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan oleh informan 5 tersebut, dapat diketahui bahwa agar pengguna layanan bisa tertib administrasi dalam pengurusan pengajuan permohonan pelayanan maka petugas dari Terminal Kalimas akan berupaya mengingatkan para pengguna layanan untuk segera mengurus perizinan di saat kapalnya sudah masuk melalui telepon. Hal ini sejalan dengan pernyataan yang disampaikan oleh Asisten Manajer Pengendali Operasi, informan 7 pada 20 Februari 2017 berikut ini:

"Iya, itu sudah dari dulu. Mulai masalah piutang, piutang kan dilock ya, kalau sudah dilock di aplikasi mereka nggak bisa mengajukan. Tapi bukan sedih *ndak* malah seneng dia, karena malah bisa lolos. Karena kita nggak bisa nyegah, dari sisi pekerjaan kan risk-an memang. Karena disini PBM itu nggak ada wadahnya, mereka sendiri ngajukan sendiri. Itu satu sisi yang susah juga untuk dibuat perubahan. Jadi ya satu gudang itu ya satu PBM atau dua gitu. Jadi kerjanya yawes itu, kapal-gudang gitu. Tapi ya kita biasanya jemput bola. Jadi disini kan ada petugas gudang, cluster, petugas lapangan, ada barang masuk suruh ngajukan gitu. Disini barang kan nggak bisa dikontrol mbak. PBM sendiri nggak tahu, barang datang kapan itu nggak tahu. Disini barangnya kan ya tidak satu jenis, beda dengan pelabuhan dalam yang kalau misal bongkar jangung ya jagung aja, palet ya palet semua. Kalau disini macam-macam, barang kecil-kecil ya *snack* gitu. Makanya ada petugas cluster itu memonitor, karena mereka itu ya nakal juga, manifest itu ya manifest bodong. Kan kita tempatin orang, memonitor meskipun nggak bisa 100 %, karena satu cluster itu kan ibaratnya 100 meter paling *ndak* lima kapal kan. Lima kapal kalau diawasi dua orang kan ya nggak maksimal juga. Makanya dulu diberlakukan untuk estimasi itu total bongkar muat itu 150% dari GT kapal. Itu ya untuk menghindari juga timbulnya utang-utang itu. Timbulnya piutang itu kan mereka bayar murah, harusnya 500 dikasih 200, 300nya itu kan hilang. Pokoknya susah lah, sudah jadi EPB tinggal bayar itu kadang nggak dibayar, ya masih nunggu kapal masuk."

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat diketahui bahwa selain dari petugas Kalimas Corner yang mengingatkan dengan telepon, petugas cluster di lapangan juga akan mengingatkan. Karena mereka yang memonitor keadaan di lapangan, jadi mereka yang paling tahu ketika ada kapal masuk atau keluar. Petugas di Terminal Kalimas memang dituntut pro aktif dalam memberikan pelayanan. Namun karena satu cluster yang kira-kira berisi lima kapal dengan diawasi dua orang dianggap masih kurang maksimal. Hal ini mengingat customer yang berbeda dibandingkan dengan terminal lain, karena customer pada Terminal Kalimas ini masih mempertahankan tradisi lama yakni tradisi di saat administrasi belum teratur dan tertib dulu.

Ketanggapan perusahaan dalam pemberian pelayanan yang berkualitas juga dapat dilihat dari pemberian informasi kepada pengguna layanan. Terlebih di saat ada perubahan dalam sistem pelayanan Kalimas Corner/ P2K2T seperti beberapa saat yang lalu. Informasi telah disampaikan oleh perusahaan kepada pengguna layanan sebelum aplikasi baru diterapkan. Hal ini seperti yang disampaikan oleh informan 8 selaku Petugas Pelayanan kapal Pelra pada wawancara yang dilakukan pada tanggal 13 Maret 2017 berikut ini:

"Lho pasti, dikasih penjelasan itu pasti. Dikasih penjelasan sebelum peraturan itu dikerjakan, satu minggu atau berapa minggu dikasih penjelasan dulu. Itu toh tidak semuanya diundang. Sedangkan diundang semuanya pun yang datang hanya beberapa orang. Semua kalau ada perubahan itu pasti kita langsung ke Ketua Divisi Pelra. Kita kasih tahu dulu gini gini gini caranya, masalahnya gini gini gini, baru beliau undang anggotanya gitu. Terus anggotanya diundang, terus kita rapat bersama- sama disana, baru kita utarakan. Pasti itu, nggak berani kita langsung."

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa informasi selalu disampaikan pkepada pengguna layanan sebelum peraturan atau sistem baru dijalankan. Informasi disampaikan minimal satu minggu sebelum peraturan atau sistem baru dijalankan. Untuk Pelra sendiri, penyampaian informasi disampaikan langsung kepada Ketua Divisi Pelra dan kemudian oleh Ketua Divisi Pelra akan disampaikan kepada seluruh anggotanya. Penyampaian informasi yang cukup ini juga diaminkan oleh salah satu pengguna layanan Kalimas Corner/ P2K2T yakni informan 1 pada wawancara yang dilakukan pada tanggal 13 maret 2017 berikut ini :

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

"Untuk informasi sudah cukup baik ya mbak. Cara petugas Kalimas Corner dalam menyampaikan informasi yang kita butuhkan, juga sudah sesuai dengan harapan."

Dari kutipan wawancara tersebut dapat diketahui bahwa peyampaian informasi terkait pelayanan yang ada di kalimas Corner/ P2K2T sudah cukup baik. pernyataan lain disampaikan oleh pengguna layanan yang lain yakni informan 9 pada wawancara tanggal 13 Maret 2017 berikut ini:

"Dari Perubahan sistem yang sekarang ini memang petugas pelayanan itu sudah menyampaikan informasi cuma memang kendalanya kan di hubungan internal, artinya perubahan sistem itu tadi. Artinya perlu proses pembelajaran lagi begitu, penyesuaian lah. Karena memang Kalimas itu kan pelayanannya sebenarnya pelayanan pelabuhan rakyat."

Berdasarkan kutipan wawancara tersebut, diketahui bahwa penyampaian informasi yang dilakukan oleh pihak Kalimas memang sudah dilakukan, hanya saja karena adanya penerapan sistem baru maka perlu adanya penyesuaian. Namun di akhir kutipan wawancara diatas memperlihatkan bahwa memang mindset dan tradisi yang mengakar pada pengguna layanan yang menganggap kalimas hanya pelabuhan rakyat membuat inovasi pelayanan susah untuk diterapkan. Pernyataan ini sejalan dengan pernyataan yang disampaikan oleh Petugas Loket dan Verifikasi Kalimas Corner, informan 5 pada 17 Maret 2017 berikut ini :

"Ada, jadi kan *launching*-nya 1 Januari kan, dari akhir Desember itu udah disosialisasikan kalau kita mau ada sistem baru. Dan sebenarnya mereka PBM sama agen itu males ya ganti-ganti gitu lho, karena kita pengennya kerja cepet, produktivitas meningkat, mereka harus ngikut, mungkin karena belum terbiasa gitu kan, sistem lama itu udah lama banget jadi udah hafal lah udah terbiasa, sekarang harus ganti itu kayak apa ya, penyesuaiannya masih bingung..."

Pernyataan tersebut membenarkan kutipan wawancara dengan informan 9 sebelumnya. Penyampaian informasi terkait pelayanan memang sudah dilakukan dengan cukup baik. Hanya saja perlu waktu penyesuaian dan mindset dari pengguna layanan yang susah diajak untuk berubah demi mewujudkan pelayanan yang semakin berkualitas menjadi kendala tersendiri. Namun sejauh ini, dari berbagai temuan dari keseluruhan wawancara yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa ketanggapan perusahaan dalam pemberian informasi terkait pelayanan sudah cukup baik dan petugas pun sudah cukup tanggap dalam membantu setiap kesulitan dan keluhan yang dihadapi pelanggan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Analisis Data

Daya tanggap (*responsiveness*), yang dirumuskan oleh Zeithaml dkk (dalam Hardiyansyah, 2011:42) sebagai berikut: "*Willingness to help customers and provide prompt service". Responsiveness* (Daya Tanggap) berkaitan dengan keinginan para karyawan/staf untuk membantu semua pelanggan serta berkeinginan dan melaksanakan pemberian pelayanan dengan tanggap. Dimensi ini menekankan pada sikap dari penyedia jasa yang cepat, tepat dan tanggap dalam menghadapi permintaan, pertanyaan, keluhan, dan masalah dari pelanggan. Dimensi daya tanggap ini merefleksikan komitmen PT Pelindo III Cabang Tanjung Perak khususnya pada Terminal Kalimas melalui Kalimas Corner dalam memberikan pelayanan yang cepat dan tanggap.

Kualitas pelayanan satu atap Kalimas Corner/P2K2T melalui dimensi *Responsiveness* (Daya Tanggap) dapat dilihat melalui indikator –indikator berikut yakni, Kecepatan pelayanan, Ketanggapan petugas terhadap keluhan dan kesulitan yang dialami oleh pengguna layanan terkait pelayanan yang diberikan serta pemberian informasi kepada pengguna layanan.

Berdasarkan berbagai pemaparan pada penyajiaan data, dapat diketahui bahwa kualitas pelayanan Kalimas Corner/P2K2T bila dilihat dari indikator kecepatan pelayanan dinilai sudah cepat. Pelayanan yang cepat tentu merupakan keinginan bagi setiap pengguna pelayanan. Pelayanan yang cepat akan menciptakan pelayanan yang berkualitas yang pada akhirnya akan tercapai kepuasan pelanggan. Dengan adanya kepuasan para pelanggan terhadap pelayanan yang diberikan maka juga akan berdampak pada kuntungan perusahaan pada jangka panjangnya.

Indikator berikutnya dalam dimensi *Responsiveness* (daya tanggap) terkait kualitas pelayanan satu atap Kalimas Corner/ P2K2T adalah ketanggapan petugas Kalimas Corner/ P2K2T dalam menanggapi kesulitan dan keluhan pengguna terkait pelayanan yang diberikan. Pada indikator ini, respon dari petugas dalam menanggapi keluhan dan kesulitan terkait pelayanan yang diberikan dinilai baik dan tanggap. Walaupun memang untuk wadah khusus untuk penyampaian keluhan, kritik dan saran belum ada di Terminal Kalimas. Selama ini semua keluhan yang disampaikan terpusat di Kantor Cabang Tanjung Perak melalui PPU. para pengguna dapat menyampaikan langsung kepada petugas pelayanan dan akan segera ditanggapi. Kemudian keluhan, kritik maupun saran yang disampaikan tersebut selanjutnya akan dibahas di rapat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mingguan rutin yang dilaksanakan setiap Selasa untuk dicarikan solusi dari kritik dan keluhan tersebut. Ini membuktikan bahwa pegawai-pegawai yang ada di Terminal Kalimas benar- benar memiliki komitmen yang tinggi dalam menerapkan nilai perusahaan yakni *Customer Focus* (Selalu Mengutamakan kepuasan pelanggan) dengan baik. Komitmen ini tentu sangat berpengaruh baik dalam pencapaian pelayanan yang berkualitas.Ketanggapan lain yang ditunjukkan oleh petugas pelayanan Kalimas Corner/ P2K2T adalah dalam menghadapi beberapa pengguna layanan yang kurang tertib administrasi maka petugas dari Terminal Kalimas akan berupaya mengingatkan para pengguna layanan untuk segera mengurus perizinan di saat kapalnya sudah masuk melalui telepon.

Ketanggapan perusahaan dalam pemberian pelayanan yang berkualitas juga dapat dilihat dari pemberian informasi kepada pengguna layanan yang dinilai sudah cukup baik. Terlebih di saat ada perubahan dalam sistem pelayanan Kalimas Corner/ P2K2T seperti beberapa saat yang lalu. Informasi telah disampaikan oleh perusahaan kepada pengguna layanan sebelum aplikasi baru diterapkan. Informasi disampaikan minimal satu minggu sebelum peraturan atau sistem baru dijalankan. Untuk Pelra sendiri, penyampaian informasi disampaikan langsung kepada Ketua Divisi Pelra dan kemudian oleh Ketua Divisi Pelra akan disampaikan kepada seluruh anggotanya.

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari ketiga indikator dalam dimensi *Responsiveness* tersebut dapat diketahui bahwa untuk indikator kecepatan pelayanan dinilai sudah cepat. Untuk indikator ketanggapan petugas terhadap keluhan dan kesulitan yang dialami oleh pengguna layanan terkait pelayanan yang diberikan juga sudah dinilai baik dan tanggap. Sedangkan untuk indikator ketanggapan dalam pemberian informasi kepada pengguna layanan juga dianggap sudah cukup baik. Pencapaian Kalimas Corner/ P2K2T dalam dimensi *Responsiveness* yang sudah baik ini diharapkan bisa semakin ditingkatkan seiring dengan tuntutan pengguna layanan yang terus berkembang.

Kesimpulan

Berdasarkan penyajian dan analisis data disimpulkan responsiveness pusat pelayanan kapal kalimas terpadu dalam mewujudkan pembangunan konektivitas maritim Indonesia di PT Pelindo III cabang Tanjung Perak Surabaya dilihat dari ketiga indikator dalam dimensi *responsiveness* (a) indikator kecepatan pelayanan dinilai sudah cepat; (b)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

indikator ketanggapan petugas terhadap keluhan dan kesulitan yang dialami oleh pengguna layanan terkait pelayanan yang diberikan juga sudah dinilai baik dan tanggap; (c) indikator ketanggapan dalam pemberian informasi kepada pengguna layanan juga dianggap sudah cukup baik. Pencapaian Kalimas Corner/ P2K2T dalam dimensi *responsiveness* yang sudah baik ini diharapkan bisa semakin ditingkatkan seiring dengan tuntutan pengguna layanan yang terus berkembang

Daftar Pustaka

Badan Pusat Statistik. (2020). *Total Barang Dalam Negeri di Pelabuhan Utama (Ton)*, dalam https://www.bps.go.id/indicator/17/68/2/total-barang-dalam-negeri-di-pelabuhan-utama.html

Hardiyansyah. (2011). *Kualitas Pelayanan Publik : Konsep, Dimensi, Indikator dan Implementasinya.* Yogyakarta: Gava Media

Instruksi Presiden No.6 Tahun 2014 tentang tentang Peningkatan Daya Saing Nasional Dalam Rangka Menghadapi Masyarakat Ekonomi *Association Of Southeast Asian Nations*

Miles, Matthew B. and A. Michael Huberman. (2005). *Qualitative Data Analysis* (terjemahan). Jakarta : UI Press.

Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1969 tentang Susunan Dan Tata Kerja Kepelabuhanan Dan Daerah Pelayaran

Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan

Ratminto. Atik Septi Winarsih. (2007). *Manajemen Pelayanan*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.

Sinambela, Lijan Poltak. (2006). *Reformasi Pelayanan Publik, Teori Kebijakan Dan Implementasi*. Jakarta. Bumi Aksara.

Tjiptono, F. (2008) .Strategi Pemasaran, Edisi III, Yogyakarta : CV. Andi Offset

Undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.

Zeithaml, A. ;V. Parasuraman, A. and L. Berry L. (1985). *Problems and Strategies in Services Marketing*. Jurnal of Marketing Vol. 49. (Spring).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SINERGI INSTRUMEN KEKUATAN MARITIM INDONESIA MENGHADAPI KLAIM CINA ATAS LAUT CINA SELATAN

INDONESIA'S MARITIME POWER INSTRUMENT SYNERGY TO FACE CHINESE CLAIM OVER SOUTH CHINA SEA

Christine Anggi Sidjabat[1], Amarulla Octavian[2] & Budiman Djoko Said[3]

Universitas Pertahanan
(christine.sidjabat@gmail.com)

Abstrak - Indonesia bukan salah satu negara *claimant*, tetapi provokasi Cina melalui kapal nelayan yang dikawal oleh kapal *Chinese Coast Guard* telah melanggar hak berdaulat Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia di Laut Cina Selatan (LCS) yang berpotongan dengan *Nine Dashed Line* (NDL). Sampai saat ini sinergi antar instrumen kekuatan maritim Indonesia untuk menjaga hak berdaulat Indonesia di LCS masih terlihat lemah, sehingga rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana sinergi instrumen kekuatan yang berwenang pada domain maritim Indonesia dalam menghadapi Klaim Cina atas LCS. Analisa sinergi dilihat dari tiga aspek yaitu perspektif, kebijakan, dan *Rules Of Engangement* (ROE) yang diterapkan pada operasional. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk mengeksplorasi pertanyaan penelitian secara mendalam, dengan teknik analisa *Soft System Methodology* untuk melakukan pendekatan terhadap permasalahan dengan perbandingan sistem berpikir dan dunia nyata secara terstruktur, dan dibantu dengan NVivo untuk proses triangulasi data. Hasil penelitian menunjukkan instrumen kekuatan maritim di Indonesia belum memiliki perspektif yang selaras terhadap NDL. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa kebijakan dari pembuat kebijakan dan turunan strategi dari pembuat strategi Pemerintah Republik Indonesia belum diharmonisasi, sehingga ROE pada level operasional yang tepat untuk menghadapi provokasi Cina atas LCS belum dirumuskan dengan menyesuaikan antara wewenang dengan kapabilitas instrumen. Secara keseluruhan, penelitian menemukan bahwa sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia masih perlu dioptimalkan untuk menghadapi Klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia di LCS.

Kata Kunci: Sinergi, Instrumen Kekuatan Maritim, Nine Dashed Line, Laut Cina Selatan, Hak Berdaulat

Abstract *Indonesia is not one of the claimant states, but Chinese provocation through its fishing vessels which escorted by Chinese Coast Guard has been violating Indonesia Exclusive Economic Zone on South China Sea which is intersected with Nine Dashed Line (NDL). Until now, the synergy among Indonesian power instruments to defend Indonesia's sovereign rights is still weak, thus the problem identification in this research is how the synergy of the instrument of competent forces in the Indonesian maritime domain to face Chinese Claims on South China Sea. Synergy analysis is seen from three aspects: perspective, policy, and Rules Of Engangement (ROE) applied to operational. This research uses qualitative method to explore research questions deeper, with Soft System Methodology analysis method to approach problems with the comparison between system thinking and real world in a structured way, and supported NVivo to execute the process of data triangulation. Research results show that maritime power instruments of Indonesia do not have a*

[1] Mahasiswa Program Studi Keamanan Maritim Cohort 4. Alumni Hubungan Internasional *President University* angkatan 2015
[2] Dekan Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan & Komandan SESKOAL
[3] Dosen Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan & Wakil Ketua Forum Kajian Pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

harmonious perspective on NDL yet. This study also shows that policy from policy makers and strategic derivatives from strategy makers of the Government of the Republic of Indonesia's have not been orchestrated, thus appropriate ROE at operational level to confront China's provocation of the South China Sea has not been formulated by adjusting authority with instrument capability. Overall, the study found that the synergy of Indonesian maritime power instruments need to be optimized to deal with Chinese Claims over the territory of Indonesian jurisdiction in the South China Sea.

Keywords: *Synergy, Maritime Power Instruments, Nine Dashed Line, South China Sea, Sovereign Rights*

Pendahuluan

Laut Cina Selatan (LCS) merupakan jalur laut yang mengandung kepentingan-kepentingan strategis, tidak hanya bagi negara-negara pantai yang mengelilinginnya, namun juga negara-negara maritim yang sumber perekonomiannya berasal dari perdagangan internasional. Cina mengklaim wilayah-wilayah laut yang bersinggungan dengan kedaulatan dan hak berdaulat negara-negara lain dengan adanya *Nine Dashed Line* (NDL). Beberapa negara anggota *Association of South East Asian Nations* (ASEAN) yang terlibat konflik dengan Cina adalah Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, dan Brunei Darussalam.

Salah satu garis dari keseluruhan NDL melewati Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Landas Kontinen Indonesia di Laut Natuna bagian utara. Dalam ilustrasi Peta Laut No 354 dan 355 yang dibuat oleh Pusat Hidrografi dan Oseanografi Angkatan Laut (Pushidrosal), wilayah ZEE Indonesia tumpang tindih dengan salah satu dari sembilan garis putus-putus klaim NDL. Peta ilustrasi tersebut menunjukkan ada sekitar 83.315,62 kilometer persegi daerah yang tumpang tindih dengan klaim NDL. Secara hukum, Indonesia menyatakan melalui UU Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, bahwa wilayah yurisdiksi Indonesia di utara Natuna yang berpotongan dengan NDL merupakan wilayah yurisdiksi Indonesia.[4]

Meskipun ZEE Indonesia telah dirumuskan dalam peta-peta ilustrasi, namun secara hukum, pemerintah belum mendepositkan batas-batas maritim Indonesia, terutama yang berbatasan dengan negara tetangga menurut zonasinya belum didepositkan kepada Sekjen PBB. Klaim Indonesia atas ZEE masih sebatas klaim unilateral saja,[5] sehingga sulit bagi Indonesia membawa permasalahan *overclaiming* Cina dan ZEE Indonesia kepada komunitas internasional maupun dalam melakukan penindakan terhadap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di wilayah ZEE tersebut.

[4] Surya Wiranto, *Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut Tiongkok Selatan dari Perspektif Hukum Internasional*. (Yogyakarta: Leutika Prio,2008), hlm 15.

[5] *Ibid*., hlm 16.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

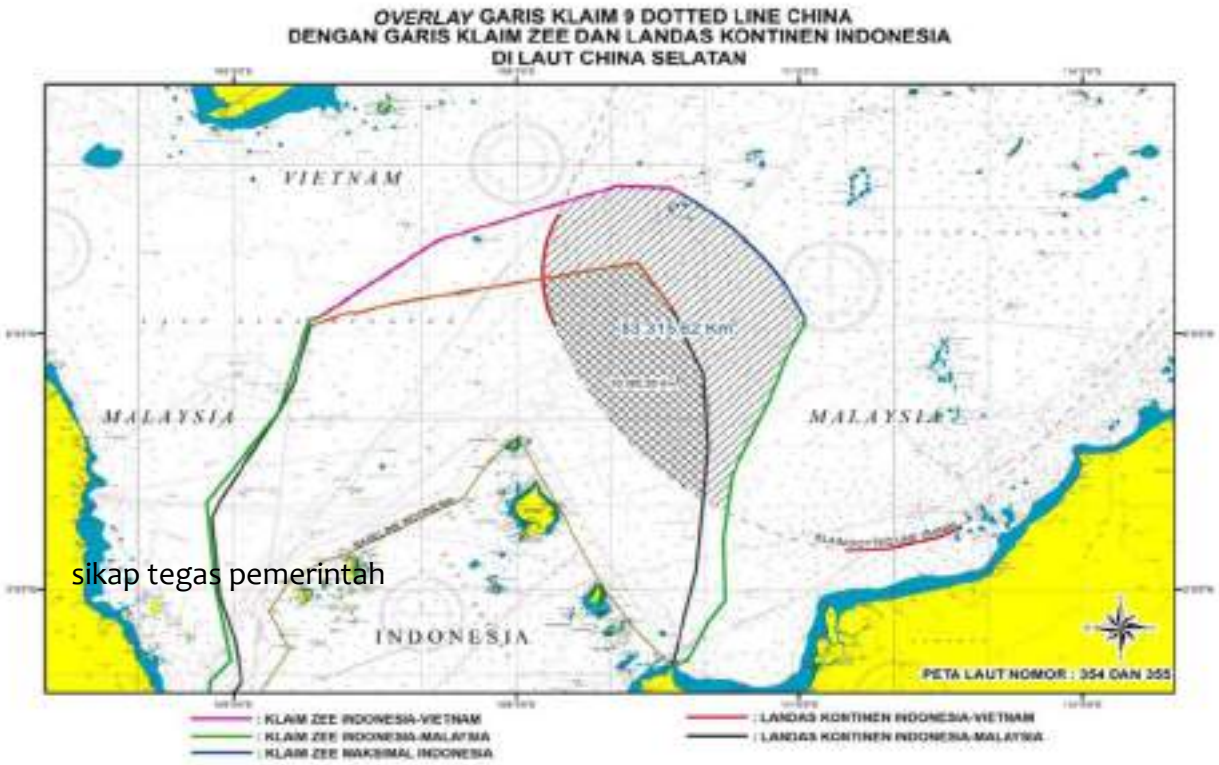
Cina melakukan beberapa kali provokasi di perairan ZEE yang bersinggungan dengan klaim NDL yang dilakukan oleh kapal-kapal penangkap ikan milik Cina yang dikawal oleh kapal *China Coast Guard* (CCG). Indonesia saat ini sedang melakukan moratorium terhadap penangkapan ikan oleh pihak asing di wilayah ZEE Indonesia, sehingga sudah dapat dipastikan bahwa kapal-kapal nelayan Cina melakukan pelanggaran dengan menangkap ikan di ZEE Indonesia. Provokasi Cina terjadi pada tahun 2010 hingga 2013 dan tahun 2015 hingga 2016. Pada setiap kejadian, kapal CCG selalu berusaha membebaskan kapal-kapal nelayan Cina yang ditangkap oleh Pemerintah Indonesia. Kapal CCG bahkan melakukan tindakan yang membahayakan untuk melepaskan kapal nelayan Cina, seperti menabrakan diri ke kapal nelayan Cina yang sedang ditarik ke darat oleh Kapal Pengawas KKP untuk dilakukan penindakan hukum pada kejadian tahun 2016. Kurangnya harmonisasi antar institusi kekuatan nasional dalam Pemerintah Indonesia terlihat pada saat Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Luar Negeri (Kemlu), dan Kementerian Pertahanan (Kemhan) sama-sama mengumumkan bahwa instrumen tersebut akan memanggil Duta Besar Cina sebagai bentuk protes diplomatik atas pelanggaran ZEE Indonesia oleh kapal nelayan Cina dan penabrakan kapal secara sengaja sebagai upaya pembebasan kapal nelayan Cina yang ditangkap oleh kapal KKP pada tanggal 19 Maret 2016.[6]

Instrumen kekuatan maritim menunjukkan sinergi yang lemah dengan adanya perbedaan perspektif terhadap NDL, ada yang melihat dari sisi hukum internasional dan melihat dari kenyataan bahwa Cina melakukan provokasi di wilayah yurisdiksi Indonesia. Kebijakan Indonesia juga belum mampu untuk menjawab pengelolaan wilayah yurisdiksi dan bagaimana instrumen dapat mencapainya secara terarah. Sementara, kejadian provokasi yang dilakukan oleh Cina dengan kawalan CCG telah mengarah kepada kejadian yang membahayakan personel dalam Kapal Pengawas (KP) KKP, dan membuat Indonesia tidak mampu membawa sebagian besar kapal nelayan Cina untuk dilakukan penindakan hukum secara maksimal.

Penelitian ini fokus pada (1) sinergi antara instrumen kekuatan maritim yang ditinjau melalui perspektif terhadap sengketa LCS, (2) kebijakan yang dibuat oleh instrumen-instrumen tersebut untuk menghadapi perkembangan sengketa LCS, dan (3) respon operasional instrumen tersebut ketika terjadi provokasi yang dilakukan Cina di wilayah yurisdiksi Indonesia yang berpotongan dengan NDL. Sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia akan mampu menciptakan kejelasan arah kebijakan dan strategi Indonesia untuk menunjukkan

[6] Aaron L. Conelly, *Indonesia di Laut Cina Selatan: Berjalan Sendiri*, (Sydney: Lowy Institute for International Policy, 2017), hlm. 5

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 1. Peta Ilustrasi *Overlay* Garis Klaim NDL Cina dengan ZEE dan Landas Kontinen Indonesia

Sumber: Sopsal (2017)

mempertahankan hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan data primer maupun sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari wawancara yang dilakukan melalui kunjungan kepada subyek-subyek penelitian dan bertemu dengan informan. Wawancara kepada informan adalah dengan teknik *in-depth interview*. Subyek penelitian ditentukan berdasarkan keterkaitan instrumen-instrumen maritim terhadap isu LCS, terutama instrumen yang disebutkan dalam Rencana Aksi dalam Kebijakan Kelautan Indonesia[7] Program Prioritas A Batas Maritim, Ruang Laut, dan Diplomasi Maritim yang sasarannya adalah terjaganya kepentingan Indonesia dan penegasan kedaulatan Indonesia di LCS yaitu: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Kemenko Maritim), Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Kemenko Polhukam), KKP, Kemhan, Kemlu, dan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL). Informan yang dipilih dalam penelitian ini adalah berdasarkan kepakaran terkait isu sengketa LCS, NDL, dan sinergi instrumen menghadapinya. Penelitian ini membagi peran instrumen

sikap tegas pemerintah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[7] Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

kekuatan dalam tiga kelompok yaitu: Kemenko Maritim dan Kemenko Polhukam termasuk dalam kelompok regulator pembuat strategi, sementara KKP, Kemhan, dan Kemlu adalah kelompok regulator pembuat kebijakan. TNI AL dan KKP termasuk dalam kelompok pelaksana yang turun langsung ke lapangan.

Soft System Methodology (SSM) digunakan untuk menemukan perbandingan antara sistem berpikir dan dunia nyata untuk menghasilkan rekomendasi perbaikan terhadap permasalahan.[8] Pendekatan kualitatif digunakan untuk membahas dan mengeksplorasi rekomendasi permasalahan secara lebih mendalam untuk menjawab pertanyaan penelitian sekaligus menemukan saran yang tepat terhadap permasalahan yang diteliti.

Terdapat tujuh langkah SSM yang telah diaplikasikan dalam penelitian ini yaitu:

- Langkah 1: Situasi Permasalahan

  Langkah pertama dalam SSM adalah memetakan informasi dan pandangan yang berhubungan dengan masalah. Penelitian ini membuat gambaran secara keseluruhan dari permasalahan dan penelitian secara dasar *(basic research)* dilakukan dengan melalui buku, jurnal, media cetak, media internet, maupun sumber-sumber sekunder lainnya.

- Langkah 2: Gambaran Situasi

  Langkah ini berfungsi untuk menangkap fakta-fakta dari permasalahan yang akan diangkat. Gambaran situasi dalam SSM dilakukan melalui Analisa Satu yaitu aspek intervensi, Analisa Dua yaitu aspek sosial, Analisa Tiga yaitu aspek politik, dan *Rich Picture* yang berisi pendapat penting dari seluruh informan mengenai permasalahan.

- Langkah 3: *Root Definition*

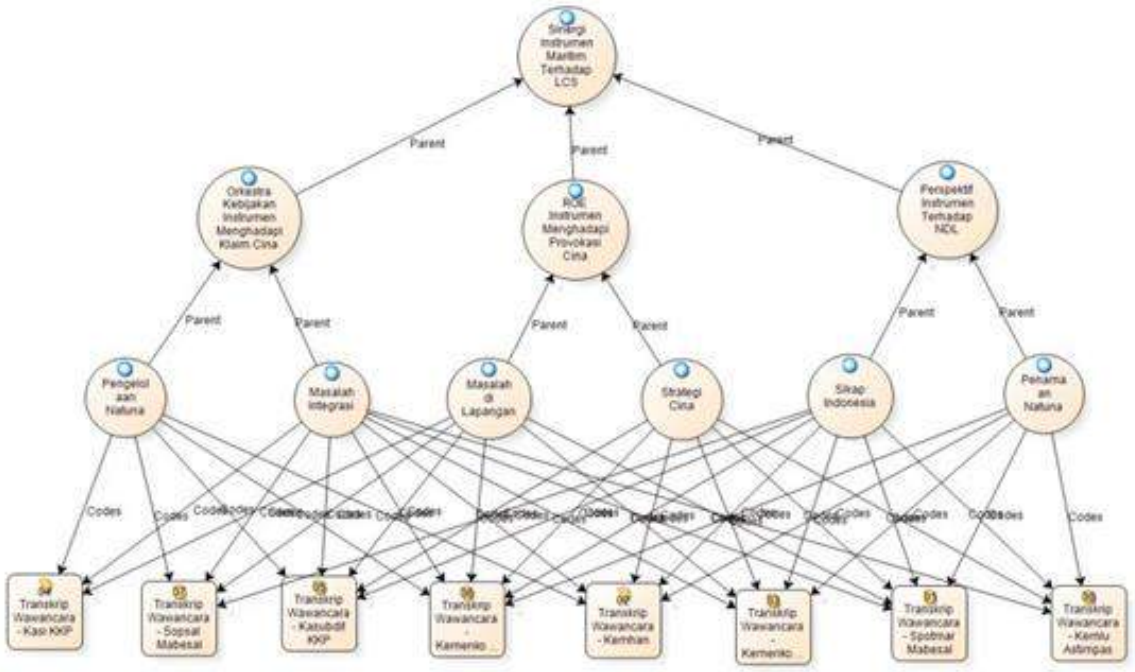
  Root Defintion (RD) adalah sebuah formulasi definisi dari proses transformasi untuk mencapai intervensi yang diinginkan (Lester, 2008). Penelitian ini merumuskan tiga RD yang berhubungan dengan tiga pertanyaan penelitian tentang elemen sinergi, sesuai dengan fakta-fakta dalam Analisa Satu hingga Tiga dan *Rich Picture*. Tiga RD tersebut diuji dengan analisis *Costumer, Actors, Transformation Process, Worldview (Perspective), Owner, Environmental/External Factors* (CATWOE) dan analisis *3E Criteria (Efficacy, Efficiency, Effectiveness).*

- Langkah 4: Model Konseptual

  Model konseptual dalam penelitian ini dikembangkan dari ketiga RD dalam sistem berpikir, yang merupakan sistem *human activity* berisi langkah-

[8] Peter Checkland & John Poulter, *Learning for Action: A Short Definitive Account of Soft Systems Methodology and its use for Practitioners*, (Singapura: John Wiley and Sons Limited, 2006), hlm. 193-194.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Hasil Triangulasi Kode dan Data dengan NVivo
Sumber: Hasil olahan peneliti, 2017

langkah yang ideal untuk mewujudkan RD.

- Langkah 5: Perbandingan

  Perbandingan dilakukan dalam penelitian ini untuk membandingkan antara model yang telah dibuat dengan keadaan sebenarnya. Langkah ini dilakukan untuk mengetahui langkah apa yang belum ditempuh oleh owners, perbedaan antara model ideal dengan dunia nyata disebut rentang *(gap).* Rentang yang ditemukan dalam penelitian ini digunakan untuk menghasilkan rekomendasi perbaikan terhadap permasalahan sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia terhadap klaim Cina atas LCS.

- Langkah 6: Penyempurnaan

  Langkah selanjutnya adalah dengan melakukan pembahasan terhadap rentang yang ditemukan dalam langkah perbandingan menggunakan teori dan didukung dengan hasil analisa data.

- Langkah 7: Aksi untuk Memperbaiki Masalah

  Langkah terakhir dilakukan dengan menyatakan perubahan-perubahan (transformasi) mana yang dapat diterapkan untuk memperbaiki masalah.

Penelitian ini juga dibantu dengan aplikasi NVivo sebagai alat untuk melakukan proses pengkodingan, pencarian kode, penemuan kategori, triangulasi data, dan untuk menghasilkan pengujian validitas melalui konsistensi data. Hierarki kode dalam NVivo menggunakan *parent nodes* dan *child*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nodes untuk menunjukkan kategori atau fokus pembahasan dari penelitian.[9] Model relasi juga dihasilkan menggunakan NVivo, yaitu untuk melihat hubungan antara kode atau *nodes* dan sumber data.

Pembahasan

Provokasi Cina di wilayah yurisdiksi Indonesia terjadi pada tahun 2013, 2015, dan 2016 di mana kapal-kapal nelayan Cina masuk ke ZEE Indonesia untuk menangkap ikan secara ilegal. Kapal-kapal nelayan tersebut selalu dikawal oleh kapal CCG yang berusaha untuk mencegah agar kapal penegak hukum Indonesia tidak membawa kapal-kapal nelayan tersebut. Detail kejadian provokasi yang dilakukan pihak Cina dapat dilihat pada Tabel 1.

Provokasi Cina menimbulkan keresahan pada instrumen-instrumen kekuatan maritim Indonesia, adanya protes tidak terkoordinasi antara KKP, Kemlu, dan Kemhan menjadi salah satu bukti bahwa Indonesia belum memiliki sinergi untuk menghadapi klaim NDL Cina yang dipertegas dengan provokasi tersebut. Kebijakan yang dirumuskan oleh instrumen kekuatan maritim juga belum mampu mengharmonisasi langkah-langkah instrumen untuk menunjukkan sikap yang tegas terhadap klaim NDL Cina, karena masih berada dalam tataran masing-masing kementerian dan belum ada pedoman kebijakan secara nasional.

Beberapa instrumen kekuatan maritim Indonesia menganggap bahwa klaim NDL bukanlah sebuah ancaman karena tidak sesuai dengan prinsip-prinsip dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), namun anggapan bahwa NDL adalah ancaman juga muncul terutama dari instrumen yang turun langsung ke lapangan untuk melakukan penegakkan hukum karena provokasi Cina benar-benar terjadi. Klaim NDL Cina yang berpotongan dengan wilayah yurisdiksi Indonesia menjadi salah satu masalah maritim yang memperlihatkan bahwa instrumen kekuatan maritim Indonesia belum memiliki sinergi yang kuat untuk menjaga keamanan maritim pada domainnya.

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia, definisi dan pendalaman mengenai sinergi perlu dipahami. Tulisan ini akan menggunakan konsep Graves untuk membahas sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia. Graves mendefinisikan sinergi sebagai berikut:

> *"The interaction of two or more agents, resources or activities such that the product is worth greater than the sum of the component parts (1+1>2)."*[10]

[9] Agustinus Bandur, *Penelitian Kualitatif: Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus* (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2016), hlm. 23.

[10] Sue Graves, *Synergies between Bilateral and Multilateral Activities.* (Copenhagen: Ministry of Foreign Affairs of Denmark Evaluation Study 2008/2, 2008), hlm. 12-13.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Insiden Pelanggaran Wilayah Yurisdiksi Kapal Nelayan Cina dan CCG

Tahun	Kapal Cina	Kejadian
2013	Kapal Ikan Guibeiyu 58081	TNI AL menerima berita tentang kapal ikan yang dibayangi oleh kapal perikanan Cina dengan tonase yang lebih besar. Dilakukan pengejaran, penangkapan, dan penyelidikan (Jarkaplid). Karena alasan keselamatan pers, kapal ikan tersebut dilepaskan.
2015	Kapal Ikan Shun Hang-681 Kapal CCG-141	Ketika dilakukan Jarkaplid, kapal CCG dengan nomor 141 datang dan meminta kapal ikan tersebut dilepaskan. Pukul 18.15 kemudian ada permintaan dari Kemlu Cina untuk melepaskan kapal ikan tersebut. Kapal ikan tersebut dilepaskan dengan catatan tidak mengulangi penangkapan ikan di perairan Indonesia.
2016	Kapal Ikan Kway Fey 10078 Kapal CCG-3184 dan CCG-3304	KP berusaha membawa kapal ikan ke daratan, namun di tengah perjalanan, kapal ikan tersebut ditabrak oleh salah satu kapal CCG, diikuti oleh kemunculan kapal CCG kedua. Anak Buah Kapal (ABK) kapal ikan dapat diamankan dengan bantuan KAL, sementara barang bukti dibawa oleh kapal CCG.
	Kapal Ikan Gui Bei Yu 27088 CCG-3303	KRI menangkap dan membawa kapal ikan menuju daratan, kemudian dicegat oleh Kapal CCG meminta agar berhenti. Kapal CCG melakukan *hostile intent*. KRI lainnya mendekat ke arah KRI tersebut menuju kapal CCG untuk mengawal keluar dari perairan Indonesia.
	KRI IBL, KRI TDK, dan KRI lainnya yang sedang melaksanakan STL3	Satu kapal ikan Cina berhasil ditangkap setelah dipergoki KRI beramai-ramai mencuri ikan di wilayah yurisdiksi, sementara kapal lainnya kabur dengan melakukan *hostile intent*. Salah satu kapal CCG mendekat meminta agar kapal ikan dilepaskan. Kapal CCG lainnya mendekat. Dengan kepungan KRI dan perdebatan, kapal-kapal CCG tersebut pergi.

Sumber: Sopsal, 2017

Sinergi adalah di mana beberapa entitas yang berbeda yang saling berinteraksi dan membuat hasil yang lebih baik daripada ketika dikerjakan oleh sebuah entitas secara individu. Maksud dari 1+1>2 di atas adalah apabila satu entitas bersinergi dengan satu entitas yang lain, keluaran atau hasilnya akan lebih besar daripada hasil dari dua entitas bekerja secara terpisah. "1+1" tidak harus selalu menghasilkan "2", bisa lebih dari dua di mana semakin lebih besar dari dua maka semakin sinergi. Sinergi dapat berupa interaksi dari masukan-masukan yang berbeda, sehingga terdapat tipe sinergi yang berbeda pula.

Berdasarkan teori Graves, parameter yang bersumber dari elemen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sinergi instrumen kekuatan maritim dalam penelitian ini adalah:

a.) Perspektif yang selaras *(organizational synergy)*

Perspektif yang selaras dapat dilihat melalui perspektif ancaman klaim Cina atas LCS, apakah instrumen-instrumen kekuatan maritim memiliki perbedaan persepsi ketika melihat klaim Cina atas LCS. Parameter ini juga dapat dilihat dari perspektif instrumen terhadap kepentingan nasional Indonesia di ZEE Indonesia pada LCS, perspektif instrumen terhadap posisi Indonesia sebagai *non claimant state*, dan perspektif instrumen terhadap hubungan bilateral Indonesia dengan Cina. Sudut pandang yang akan digali dari instrumen kekuatan maritim dalam penelitian ini akan menghasilkan sebuah ukuran integrasi perspektif yang dibangun instrumen kekuatan maritim secara terhadap sengketa LCS sebagai sebuah sumber daya non finansial untuk mencapai sinergi.

b.) Kebijakan yang disinergikan *(policy synergy)*

Harmonisasi adalah salah satu level dalam sinergi, lebih tinggi dari koordinasi, dan lebih rendah dari integrasi. Level paling tepat untuk membentuk sinergi kebijakan adalah harmonisasi, karena organisasi yang merumuskan kebijakan memiliki bidang sendiri-sendiri dan tidak mungkin diintegrasikan. Parameter dari kebijakan yang disinergikan adalah adanya harmonisasi kebijakan, di mana masing-masing instrumen akan memiliki kebijakan individunya, namun kebijakan tersebut tidak tumpang tindih serta tidak bertolak belakang. Parameter dari kebijakan yang diharmonisasi dapat dilihat dari pemahaman instrumen kekuatan maritim terhadap perannya dalam menjaga hak berdaulat Indonesia pada LCS. Peneliti juga mencari tahu kebijakan khusus dari masing-masing instumen terhadap sengketa LCS dan provokasi Cina pada ZEE Indonesia, sehingga terlihat ada atau tidaknya tumpang tindih maupun tolak belakang dari kebijakan-kebijakan tersebut.

c.) ROE yang jelas dan terarah *(operational synergy)*

ROE yang dimaksud dalam penelitian ini adalah ROE yang berada pada tataran kebijakan, untuk melihat bahwa instrumen kekuatan maritim sudah mengetahui peran yang dimiliki untuk memberikan sikap atau respon, ketika provokasi Cina terjadi di ZEE Indonesia pada LCS. ROE yang dibahas dalam penelitian ini kemudian akan diturunkan menjadi ROE pada tataran operasional, dengan adanya aturan main ketika menghadapi lawan tertentu di laut, termasuk dalam keadaan *hostile intent* maupun *hostile act*. ROE

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dibutuhkan agar Pemerintah Indonesia melalui instrumen kekuatan maritimnya, memiliki respon yang cepat dan tepat ketika insiden pelanggaran ZEE Indonesia (atau insiden lain yang berhubungan dengan hak berdaulat Indonesia di LCS) kembali dilakukan oleh pihak Cina.

Perspektif Instrumen Kekuatan Maritim Terhadap NDL

Perspektif adalah sumber daya atau aset intelektual yang seharusnya dimiliki oleh instrumen kekuatan maritim, aset intelektual tersebut digunakan sebagai landasan dari sinergi yang lebih dalam. Perspektif adalah elemen dasar sebagai pengukur sinergi, perspektif adalah fondasi untuk menentukan sikap dari instrumen kekuatan maritim terhadap isu NDL. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kelompok regulator baik pembuat kebijakan atau strategi dan kelompok pelaksana memiliki perspektif yang berbeda. Terdapat tiga perspektif yang muncul dari motif koding, SSM, dan NVivo berdasarkan pengolahan hasil wawancara dengan instrumen yaitu:

a.) Klaim Cina Bukan Ancaman Bagi Indonesia Karena Tidak Sesuai Hukum Internasional. Indonesia dan Cina adalah dua diantara negara-negara yang meratifikasi UNCLOS, sehingga apabila ada sengketa di antara dua negara, rujukan utamanya adalah UNCLOS dan bukan argumen lain seperti *Traditional Fishing Zone* yang tidak sesuai dengan Hukum Internasional.

b.) Klaim Cina Adalah Ancaman Karena Provokasi Cina di Wilayah Yurisdiksi Indonesia Nyata Terjadi. Dalam kategori pembahasan mengenai strategi Cina, instrumen muncul perspektif bahwa provokasi yang dilakukan oleh kapal-kapal nelayan Cina merupakan bagian dari strategi pemerintah Cina. Data dan analisa dari Sopsal menunjukkan bahwa kapal-kapal nelayan Cina yang masuk wilayah yurisdiksi Indonesia selalu dikawal oleh kapal CCG berukuran *Corvette* hingga *Fregate*.[11] Dapat diasumsikan bahwa negara memiliki andil dalam provokasi yang dilakukan Cina melalui kawalan CCG sehingga menimbulkan ancaman nyata terhadap hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

c.) Klaim Cina Berpotensi Menjadi Ancaman Terhadap Stabilitas Kawasan. Instrumen memiliki kewaspadaan munculnya ekskalasi atau *spill over* konflik akan mengganggu stabilitas kawasan. Walaupun Indonesia tidak mengakui adanya klaim NDL atas dasar hukum dan Indonesia juga bukan merupakan *claimant states*, namun klaim tersebut telah menimbulkan reaksi *claimant*

[11] Data primer dari Sopsal Tentang Operasi TNI AL di Laut Natuna Utara, komunikasi pribadi, 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

states yang berada di kawasan, sehingga berpotensi untuk mengganggu kestabilan kawasan.[12]

Ancaman yang muncul dari klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia dapat dipetakan dalam matriks ancaman terhadap Keamanan Maritim dari Bueger.[13] Konsep ini melihat kejadian pada domain maritim dapat dikategorikan dalam lebih dari satu ancaman. Klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia adalah ancaman IUU Fishing karena kapal nelayan Cina secara ilegal menangkap ikan di ZEE Indonesia namun sekaligus ancaman *inter-state disputes* karena adanya nota protes dan kecaman yang saling dilemparkan oleh kedua negara terhadap klaim tumpang tindih pada wilayah NDL. Pemetaan ini menunjukkan bahwa klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia tidak dapat dilakukan pendekatan hanya melalui satu dimensi saja. *Economic development, human security,* dan *national security* adalah dimensi yang menjadi fokus untuk Pemerintah RI untuk menghadapi klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia.

Dengan adanya ketiga perspektif yang muncul, Pemerintah Indonesia harus melihat dari sudut pandang dinamis seperti dalam konsep Bueger. Tidak hanya terkungkung dalam pendekatan Hukum Internasional dan melihat klaim Cina semata sebagai ancaman terhadap stabilitas kawasan semata, karena *IUU Fishing* dan provokasi kapal ikan Cina terhadap hak berdaulat adalah ancaman nasional. Serta tidak juga hanya berfokus pada provokasi dan potensi ancaman klaim Cina, karena perlu mempertimbangkan hubungan bilateral dengan Cina sebagai mitra perdagangan dan investasi.

Dengan SSM, penelitian ini menganalisa bagaimana perbedaan perspektif tersebut dapat dijembatani untuk menemukan sinergi. Instrumen kekuatan maritim RI membutuhkan pedoman yang jelas dan dapat diterima secara utuh oleh Pemerintah RI secara keseluruhan. Pedoman yang dihasilkan secara ideal bersumber dari perspektif yang dirumuskan dan disetujui secara gabungan dengan mempertimbangkan seluruh elemen dan sudut pandang yang dinamis, berdasarkan analisa terhadap perkembangan sengketa LCS serta posisi Indonesia pada kawasan saat ini, termasuk pengukuran kekuatan strategis Indonesia serta kekuatan strategis Cina di sekitar Natuna Utara.

Belum adanya pedoman yang secara objektif dan komprehensif mengekspresikan sikap yang harus ditunjukkan secara selaras oleh seluruh instrumen kekuatan maritim Indonesia, dapat mengirimkan pesan kepada negara lain (terutama Cina) bahwa Indonesia belum memiliki sikap yang tegas terhadap isu yang sedang dihadapi. Salah satu contohnya adalah dengan jurnal

[12] Lutfi Rauf, Deputi Bidang Koordinasi Politik Luar Negeri, komunikasi pribadi, 10 Oktober 2017

[13] Christian Bueger, "*What Is Maritime Security?*" *Elseiver Journal of Marine Policy*, no 53 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Pemetaan Ancaman yang Muncul dari Klaim Cina atas Wilayah Yurisdiksi Indonesia dalam Matriks Keamanan Maritim

Sumber: Bueger, 2015 (telah diolah kembali)

"Indonesia di Laut Cina Selatan: Berjalan Sendiri" yang menyebutkan bahwa instrumen kekuatan di Indonesia menyampaikan protes secara terpisah antara KKP, Kemlu, dan Kemhan memperlihatkan kurangnya sinergi Pemerintah RI.[14]

Dalam tatanan negara, pedoman sebuah negara terhadap sebuah isu biasanya diekspresikan secara formal ke dalam sebuah kebijakan. Termasuk tentang isu LCS, pedoman untuk mensinergikan perspektif serta tindakan instrumen kekuatan maritim yang dimaksud adalah berupa produk kebijakan. Lebih lanjut, kebijakan akan dibahas pada subbab berikutnya.

Harmonisasi Kebijakan Instrumen Maritim dalam Menghadapi Klaim Cina di LCS

Instrumen kekuatan yang dikelompokan dalam pembuat kebijakan telah merumuskan kebijakan terhadap sengketa LCS termasuk klaim Cina terhadap LCS, yaitu Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim. Permasalahannya adalah bahwa kebijakan tersebut masih berlaku sebatas dalam lingkungan kementerian yang berada dibawah garis koordinasi masing-masing kemenko, tidak berlaku nasional dan tidak dijalankan secara gabungan oleh Pemerintah RI dan seluruh instrumen kekuatan maritim.

Kebijakan yang diharmonisasi *(orchestrated policy)* adalah sebuah istilah yang tengah *trend* dalam studi kebijakan publik dan kenegaraan di dunia Barat. Kebijakan yang diharmonisasi adalah strategi di mana pemangku kepentingan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[14] Aaron L. Conelly, Op.cit., hlm. 6.

dan kumpulan aktivitas yang berbeda diintegrasikan menjadi kesatuan program yang ditujukan untuk target grup tertentu.[15] *Orchestrated policy* tidak dirumuskan dengan menggabungkan kebijakan namun secara aktif mengembangkan program kebijakan yang diyakini bersama dengan mengkoordinasikan implementasi dari aktivitas-aktivitas sehingga mencapai dampak sekuat mungkin.

Belum adanya kebijakan yang diharmonisasi menimbulkan kerugian sendiri terhadap Pemerintah Indonesia. Instansi militer adalah alat negara untuk melaksanakan pertahanan, dan sesuai fungsinya harus tunduk dan taat terhadap keputusan pemerintah, yang dipimpin oleh kepala pemerintahan. Wajar apabila TNI menjalankan apa yang menjadi keputusan politik, permasalahannya adalah bahwa keputusan tersebut menimbulkan dilema bagi TNI untuk mengambil tindakan tegas ketika harus berhadapan dengan ancaman di lapangan. Keputusan pemerintah idealnya adalah keputusan yang tegas dan tidak ambigu, sehingga dapat memberikan kepastian kepada instrumen kekuatan sebagai pelaksana di lapangan, dalam hal ini TNI dan KKP.

Hal ini menunjukkan efek ke dalam dari kebijakan yang belum diharmonisasi yaitu bahwa kebijakan tidak dapat diterjemahkan ke dalam strategi yang runtut dan saling mendukung, sehingga instrumen kekuatan maritim akan berjalan menurut perspektifnya sendiri-sendiri. Instrumen yang harus turun ke lapangan akan mengikuti petunjuk yang diberikan oleh instrumen perumus kebijakan atau strategi. Instrumen pelaksana akan bergantung terhadap keputusan politik yang ada, meskipun memiliki keinginan untuk melakukan tindakan yang berbeda untuk menjalankan tugasnya di lapangan.

Sedangkan efek keluar dari kebijakan yang tidak diharmonisasi adalah bahwa Pemerintah RI tidak menampilkan sikap tegas terhadap klaim Cina. Hal ini terlihat dari hasil analisis wawancara bahwa instrumen kekuatan yang turun ke lapangan berhadapan dengan instrumen yang menjalankan hubungan dengan negara lain menganggap bahwa instrumen yang menjalankan diplomasi terlalu berhati-hati, padahal menurut instrumen pelaksana permasalahan wilayah bukanlah bahan untuk kompromi. Informan KKP maupun TNI-AL melihat bahwa Kemlu belum cukup memperjuangkan kepentingan nasional Indonesia, dengan adanya bias dari diplomasi Kemlu, sehingga informan KKP menyampaikan kekhawatiran bahwa pesan yang disampaikan oleh Pemerintah RI tidak efektif.

Perbandingan antara sistem berpikir dengan dunia nyata pada penelitian ini menemukan belum adanya pemahaman bersama instrumen kekuatan maritim bahwa dibutuhkan kebijakan yang

[15] Peter Halse et al, "Orchestration in Work Environment Policy Programs". *Nordic Journal of Working Life Studies,* Vol. 7 No. 3, 2017, hlm. 45-46.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

diharmonisasi untuk menjaga hak berdaulat Indonesia di Natuna Utara. Kebijakan Pemerintah RI terhadap klaim Cina di LCS sudah dirumuskan dalam kebijakan pada Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim, namun belum menemukan harmonisasi.[16] Dua kebijakan tersebut masih berada dalam lingkungan Kemenko sendiri dan kementerian di bawahnya, belum mampu diaplikasikan dan menjadi pegangan secara nasional.

Cina adalah negara yang memiliki konsistensi terhadap strategi untuk memiliki daerah yang diklaimnya tetapi dengan pendekatan yang berevolusi. Peta *maritime silk road* sejak Dinasti Nan Qing, hingga pelayaran Zheng He, hingga munculnya *Belt and Road Initiative* tetap konsisten dengan garis pemetaan yang sama selama ratusan tahun. [17]

Konsistensi strategi Cina dan evolusi sikap Cina harus menjadi perhatian lebih untuk Pemerintah RI karena Cina membangun strategi maritim dan menjalankannya selama ratusan tahun. Apabila Indonesia tidak segera memutuskan apa keinginan Pemerintah RI dalam pengelolaan domain maritim dan tidak merumuskannya dalam sebuah kebijakan untuk menjadi pegangan semua instrumen kekuatan maritim Indonesia, maka Indonesia berpotensi untuk tidak mampu menangkal hagemoni Cina di kawasan.

Strategi dilaksanakan oleh kementerian terkait karena strategi bekerja dalam sebuah lingkungan strategis yang memiliki hambatan-hambatan unik di dalamnya. Pembuat strategi dinilai berhasil apabila memahami keadaan dari lingkungan strategis yang kompleks dan merumuskan strategi yang konsisten. Perumus strategi yang baik adalah pihak-pihak yang memiliki pengetahuan dan kemampuan pada bidang-bidang yang ditargetkan.[18]

Pembangunan wilayah kepulauan Natuna untuk menunjukkan eksistensi Indonesia di wilayah perbatasan menjadi salah satu pilihan kebijakan. Pembangunan dan pengelolaan sumber daya maritim di sekitar perairan sekitar Kepulauan Natuna dibahas dalam rumusan kebijakan Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim. Membangun wilayah di sekitar Kepulauan Natuna dari bidang ekonomi, bidang pariwisata, bidang perikanan, bidang jasa migas, bidang politik luar negeri, dan bidang pertahanan, memerlukan strategi dari Kementerian Pariwisata, KKP, Kementerian Ekonomi, Kemlu, dan Kemhan untuk mewujudkan kebijakan tersebut.

---

[16] Surya Wiranto, Bahan Ajar: *"Case Study: Managing Potential Conflict in The South China Sea"*, (Bogor: Universitas Pertahanan, 2017).

[17] *Loc.cit.*

[18] Harry R. Yarger, *Strategic Theory for The 21st Century: The Little Book on Big Strategy*. (Pennsylvania: The Strategic Studies Institute U.S. Army War College, 2006), hlm. 17-18.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keamanan Nasional diwujudkan oleh strategi politik, ekonomi, dan militer (PEM) yang berjalan bersama dan bersifat saling mendukung. Kebijakan yang dirumuskan oleh Pemerintah RI harus mampu merespon klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia dengan menganalisa permasalahan dan dampaknya kepada Indonesia dari berbagai dimensi, untuk mewujudkan Keamanan Nasional. Sebuah ancaman terhadap hak berdaulat yang disebabkan oleh klaim Cina atas LCS tidak boleh hanya dilihat hanya dari sisi militer, karena keadaan yang ada di lapangan menunjukkan bahwa ada permasalahan ekonomi yaitu kurangnya armada kapal nelayan Indonesia yang dapat menjangkau tempat tersebut, sehingga pelanggaran *IUU Fishing* terjadi dengan mudah. Dengan pembangunan sektor ekonomi di kepulauan Natuna, kesejahteraan masyarakat wilayah perbatasan akan terbangun, sehingga kesadaran masyarakat untuk ikut serta mempertahankan kedaulatan maupun hak berdaulat semakin tinggi karena masyarakat tidak lagi berfokus pada masalah kesejahteraan.

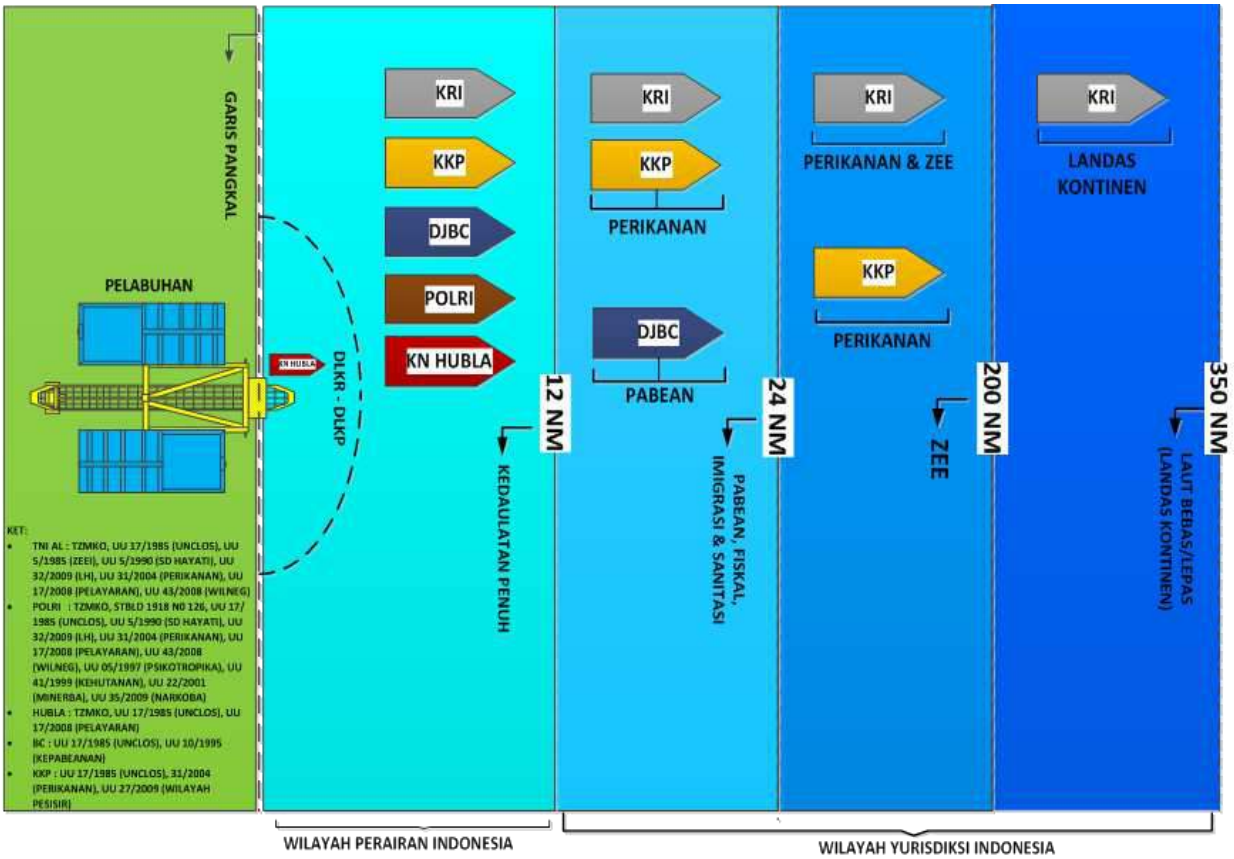
ROE Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Provokasi Cina di ZEE Indonesia

Operational synergy adalah sinergi instrumen ketika berada di lapangan dan langsung dirasakan oleh pelaksana di lapangan tetapi dampaknya kemudian akan dirasakan oleh pembuat kebijakan. Dalam penelitian ini, sinergi operasional fokus terhadap aturan pelibatan yang produknya adalah pengaturan operasi instrumen kekuatan maritim ketika terjadi provokasi Cina di ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL. Apabila sinergi dalam tatanan perspektif dan kebijakan telah terpenuhi dengan kebijakan yang diharmonisasi, maka permasalahan di lapangan adalah mengenai bagaimana instrumen melakukan apa yang seharusnya dilakukan dalam menghadapi sebuah provokasi.

Hasil triangulasi NVivo menunjukkan permasalahan krusial instrumen kekuatan maritim Indonesia ketika berada di ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL yaitu munculnya kekuatan yang tidak seimbang. Ancaman awal dari kejadian provokasi Cina di ZEE Indonesia adalah kapal nelayan yang masuk ZEE Indonesia, kapal nelayan memasuki wilayah yurisdiksi Indonesia berada dalam wilayah yang berpotongan dengan klaim NDL. Kapal Nelayan secara hukum diperbolehkan masuk ke dalam ZEE apabila mendapatkan izin dari negara pantai.

Menurut UNCLOS 1982, negara pantai berhak menentukan *Total Allowable Catch* (TAC) untuk mencegah over-exploitation. Ketika kapasitas tangkapan dari negara pantai lebih sedikit dari TAC, maka negara lain diperbolehkan untuk masuk ke dalam ZEE dengan persetujuan atau arrangement. Pemerintah RI melalui KKP menentukan moratorium untuk KIA, sehingga tidak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Pembagian Wewenang Kapal Pemerintahan di Domain Maritim Indonesia
Sumber: Surya Wiranto, Bahan Ajar, 2017

diterbitkan izin dari Pemerintah RI untuk KIA menangkap ikan di ZEE Indonesia.[19] KIA yang memasuki daerah ZEE Indonesia otomatis menjadi ilegal dan harus ditindak oleh instrumen penegak hukum.

Poin dari permasalahan instrumen penindak hukum operasional di ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL adalah ketika kapal yang diberikan wewenang untuk melakukan penegakan hukum di perairan ZEE kepulauan Natuna yang berbatasan dengan negara lain tidak memiliki kekuatan yang seimbang dengan kapal yang dihadapinya.

KP KKP dirancang hanya untuk menghadapi KIA yang melakukan pelanggaran hukum, sehingga kapal tersebut tidak memiliki senjata besar seperti meriam. Kontak awal dengan CCG terjadi karena KP melakukan tindakan kepada kapal nelayan Cina yang memasuki perairan yurisdiksi. Ketika CCG melakukan kontak fisik dengan KP KKP yang posisinya saat itu sedang melakukan penegakkan hukum terhadap kapal nelayan Cina, kekuatan dari KP KKP tidak memiliki kekuatan yang seimbang dengan CCG yang besar kapalnya mirip dengan kapal perang. Akibatnya, *harrassment* diterima oleh KP KKP yang seharusnya menjadi instrumen penegak hukum

[19] Permen KP Nomor 56 Tahun 2014 Tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di WPP Negara Republik Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh nelayan Cina.

Kekuatan Indonesia di ZEE Indonesia yang berhadapan dengan kekuatan asing (misalkan CCG) dengan kapal dan persenjataan yang lebih besar, mengakibatkan Indonesia belum dapat menindak pelanggaran hukum dengan tegas. Kapal Cina juga sering melakukan tindakan yang akhirnya membahayakan bagi penindak hukum Indonesia. Kekuatan tidak seimbang antara KP KKP yang berhadapan dengan CCG mengakibatkan belum sepenuhnya hukum di Indonesia terhadap kapal asing dapat diaplikasikan. Hak berdaulat Indonesia belum dapat dipertahankan ketika penegakkan hukum belum berjalan secara maksimal.[20] UU Nomor 45 Tahun 2009 Perubahan atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 69 ayat (4) poin tiga seharusnya KP Perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang melakukan pelanggaran. Faktanya, KP KKP yang berpatroli tanpa dukungan KRI hanya dapat membawa Anak Buah Kapal (ABK) kapal nelayan Cina, karena kapal nelayan Cina tersebut ditabrak atau dibawa kembali oleh CCG.

Instrumen kekuatan maritim yang menjadi pelaksana dalam level operasional belum dapat menegakkan hukum secara maksimal karena harus mempertimbangkan kemampuan dan senjata kapal penegak hukum. Beberapa kasus ditemukan bahwa CCG melakukan *hostile act* (tindakan permusuhan), misalkan dengan melakukan pemotongan jalur. Pada akhirnya, penarikan kapal sebagai konsekuensi terhadap pelanggaran hak berdaulat tidak dapat dilakukan dan hanya dapat melakukan pengusiran saja.[21]

Instrumen yang ada belum memadai untuk menjalankan sebuah tugas yang masuk dalam wewenangnya, maka tugas tersebut harus dijalankan dengan konsekuensi kurang maksimalnya hasil yang didapatkan. Cina seringkali menggunakan kapal perang untuk *coast guard,* dan nelayan yang sudah didoktrin oleh Pemerintah Cina, seperti hasil analisa dari Sopsal. Cina telah menegaskan klaim secara konsisten dengan menggunakan kapal CCG untuk mengawal kapal nelayannya yang melakukan provokasi terhadap hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

ZEE Indonesia yang berpotongan dengan klaim NDL, adalah perairan yang berbatasan dengan Vietnam dan Malaysia. Tidak hanya perairan sekitar Kepulauan Natuna, ZEE di perairan seluruh Indonesia yang dipisahkan oleh laut yang tidak terlalu luas, pasti berbatasan dengan perairan negara lain. Meskipun perairan Indonesia tidak berbatasan dengan perairan Cina secara Hukum Internasional, tetapi Cina konsisten dengan klaimnya pada LCS ditunjukkan dengan masuknya kapal-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[20] Lutfi Rauf, *Op.cit*.

[21] Sora Lokita, *Op.cit.*

kapal nelayan mereka ke wilayah klaim NDL meskipun berada pada wilayah yurisdiksi Indonesia.

Dengan adanya kejadian tahun 2016 dimana kapal CCG menabrakkan diri ke kapal nelayan Cina yang hendak ditangkap oleh KP KKP, Pemerintah RI harus meninjau kembali ROE yang ada di lapangan. KKP memang memiliki wewenang untuk menegakkan hukum terutama pada bidang IUU Fishing, namun secara nyata, kapabilitas KP belum seimbang dengan kapal CCG yang mengawal kapal nelayan Cina.

Seperti yang telah dibahas, konsekuensi dari ketidakseimbangan kekuatan adalah tidak maksimalnya penegakkan hukum terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah yurisdiksi Indonesia. Menurut UU Nomor 45 Tahun 2009 Perubahan atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 69 ayat (4) poin tiga seharusnya KP Perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang melakukan pelanggaran. Dengan adanya kontak fisik dengan CCG, kapal yang melakukan pelanggaran justru tidak dapat dibawa dan ditahan oleh KKP untuk ditindaklanjuti secara hukum.

KKP sudah memiliki prosedur penyelidikan dan penangkapan yang sistematis untuk tindak pidana penangkapan ikan ilegal. Namun ketika berada di lapangan dan berhadapan dengan kapal CCG, KP tidak dapat mengimbangi kekuatan CCG tersebut. Sementara, TNI AL dirancang memiliki peran polisionil untuk melakukan penegakkan hukum, karena pada wilayah yang berbatasan dengan negara lain, kemungkinan ancaman untuk dikawal oleh *coast guard* atau *navy* sangat besar.[22]

KP KKP dapat menjalankan kewenangannya untuk beroperasi hingga ke ZEE Indonesia, tetapi harus berkoordinasi dengan TNI AL untuk mendapatkan dukungan kekuatan. Apabila KP KKP bertemu kembali dengan CCG dalam operasi penegakkan hukum tehadap kapal nelayan Cina, KRI sudah siap untuk menghadapi CCG tersebut ketika melakukan *hostile act atau hostile intent* terhadap KP KKP.

Hadirnya dukungan KRI terhadap KP KKP yang melakukan operasi hingga ke ZEE Indonesia dapat menyeimbangkan kekuatan antara Indonesia dengan Cina atau negara lain di laut. Keseimbangan tersebut akan memaksimalkan prosedur penegakkan hukum yang dilakukan KKP dan TNI AL terhadap pelanggaran hak berdaulat di ZEE Indonesia. Indonesia akan mampu melaksanakan UU Nomor 45 Tahun 2009 Perubahan atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan secara tegas, dengan menghentikan hingga menahan kapal, sehingga pesan yang dikirimkan Indonesia kepada negara lain adalah bahwa Indonesia secara tegas memayungi hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

[22] Letnan Kolonel Rasyid Al-hafiz, Paban II Staf Umum Operasi Markas Besar TNI AL, komunikasi pribadi, 3 November 2017.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kesimpulan dan Saran

Temuan dalam penelitian ini adalah bahwa instrumen kekuatan maritim di Indonesia belum memiliki perspektif yang selaras terhadap NDL. Perspektif tersebut harus dijembatani dengan melihat perkembangan LCS dan posisi Indonesia didalamnya, perspektif selaras akan didapatkan apabila Pemerintah RI sudah mempunyai pedoman untuk dipegang oleh instrumen kekuatan maritim. Pedoman yang akan efektif menyatukan perspektif dan mengatur kolaborasi tugas instrumen kekuatan maritim adalah dengan merumuskan kebijakan yang diharmonisasi.

Temuan dalam penelitian menunjukkan bahwa kebijakan dari *policy maker* dan turunan strategi dari *strategy maker* belum diharmonisasi. Kemenko Maritim dan Kemenko Polhukam sebagai *policy maker* belum selaras, masing-masing mempunyai pegangan kebijakan yang tidak memperkuat satu sama lain. Rekomendasi untuk merumuskan harmonisasi kebijakan Indonesia adalah bukan sekedar menggabungkan dua kebijakan, tetapi dengan mengevaluasi kembali kedua kebijakan dari *policy maker* yang berkaitan dengan permasalahan LCS dan mengukur kebijakan mana yang akan dilaksanakan dengan ukuran waktu. Kemudian dari kebijakan yang telah diharmonisasi, kementerian dibawah dua kementerian koordinator tersebut dapat membuat strategi yang mendukung terwujudnya strategi sesuai dengan bidang dan lingkungan strategisnya.

Ukuran dan persenjataan yang dimiliki oleh KP KKP tidak memadai untuk berhadapan dengan kapal yang lebih besar, terutama berhadapan dengan kapal CCG. Rekomendasi dari penelitian ini adalah agar Pemerintah RI merancang wewenang dan wilayah operasi agar sesuai dengan kapabilitas dari instrumen kekuatan maritim, agar penegakan hukum dapat dilakukan secara maksimal. KKP dapat berpatroli dalam WPP hingga ke ZEE, namun ZEE yang tidak berhadapan langsung dengan negara lain dan melakukan koordinasi dengan TNI AL ketika beroperasi hingga ke ZEE, karena resiko untuk berhadapan dengan kapal coast guard bahkan kapal perang negara lain sangat besar.

Saran-saran yang disampaikan melalui penelitian ini adalah:

- Penelitian mengenai sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia terhadap klaim Cina atas ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL pada bagian kebijakan yang diharmonisasi, dapat dikembangkan menjadi penelitian baru lanjutan untuk menemukan seperti apa skema pembentukan kebijakan yang diharmonisasi Pemerintah RI terhadap klaim Cina atas LCS. Penelitian mengenai analisa instrumen kekuatan maritim Cina atas LCS untuk mengetahui bagaimana cara Cina mengatur instrumen kekuatan maritim untuk mempertahankan klaim NDL,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dapat menjadi penelitian lanjutan dan memperlengkapi pembahasan dalam penelitian ini.

- Pemerintah RI terutama instrumen kekuatan maritim perlu mengembangkan kebijakan yang yang diharmonisasi untuk isu-isu yang mengganggu pertahanan dan keamanan RI, di mana Kemenko Maritim dan Kemenko Polhukam menjadi perumus dan memonitor kebijakan untuk kementerian yang berada dalam bidangnya.
- Kemlu perlu mengedepankan kepentingan nasional Indonesia dan menambah intensitas komunikasi dan pendekatan dengan instrumen kekuatan maritim Indonesia sehingga mendapatkan gambaran masalah yang ada di lapangan secara komprehensif dan diplomasi yang dilakukan terarah dan efektif.
- KKP perlu memfokuskan strategi kementeriannya lebih dari penjagaan laut dan sumber daya di dalamnya. KKP perlu fokus kepada pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan, terutama pembangunan armada kapal ikan nasional sehingga nelayan Indonesia dapat mengelola kapasitas tangkapan ikan hingga ke ZEE.
- Pemerintah RI terutama instrumen kekuatan maritim perlu mengatur ulang ROE di lapangan untuk membangun kekuatan yang berimbang antara wewenang dengan kapabilitas.

- **Referensi**

Buku dan Jurnal

Bandur, A. 2016. *Penelitian Kualitatif: Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus*. Jakarta: Mitra Wacana Media.

Graves, Sue. 2008. Synergies Between Bilateral and Multilateral Activities. Copenhagen: Ministry of Foreign Affairs of Denmark.

Wiranto, Surya. 2016. *Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut Tiongkok Selatan dari Perspektif Hukum Internasional*. Yogyakarta: Leutika Prio.

Susmoro, Harjo. 2017. *Dibalik Penamaan Laut Natuna Utara.* Jakarta: Pushidrosal.

Peraturan Perundang-undangan

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 56 Tahun 2014 Tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di WPP Negara Republik Indonesia

Sumber Lainnya

Wiranto, S. (2017). Bahan Ajar: Case Study: Managing Potential Conflict in The South China Sea. Bogor: Universitas Pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Najamuddin Khairur Rijal
Universitas Muhammadiyah Malang

ABSTRAK

Artikel ini mengkaji mengenai upaya diplomasi maritim Indonesia khususnya di Asia Tenggara dan ASEAN untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia (PMD). PMD adalah jargon unggulan pemerintahan Joko Widodo yang bertujuan untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai negara maritim maju, mandiri, kuat serta berkontribusi positif bagi dunia. Melalui pendekatan penelitian deskriptif-kualitatif, untuk menjawab bagaimana upaya diplomasi maritim Indonesia, data primer dikumpulkan melalui telaah terhadap laporan kinerja tahunan Kementerian Luar Negeri serta Kementerian Kelautan dan Perikanan. Adapun data sekunder diperoleh melalui penelusuran berbagai literatur yang berkaitan dengan PMD dan diplomasi maritim Indonesia di Asia Tenggara dan ASEAN. Dengan menggunakan konseptualisasi diplomasi maritim Christian Le Miere, artikel ini menunjukkan bahwa upaya diplomasi maritim Indonesia mengintegrasikan antara pendekatan soft *melalui kerja sama dan upaya persuasif dengan pendekatan* hard *melalui tindakan koersif. Oleh penulis, cara tersebut disebut sebagai* Smart Maritime Diplomacy.

***Kata-kata Kunci**: diplomasi maritim, ASEAN, Asia Tenggara, poros maritim*

This article examines the efforts of Indonesia's maritime diplomacy, especially in Southeast Asia and ASEAN to realize the World Maritime Axis (WMA) vision. WMA is the "jargon" of the Joko Widodo government to realize Indonesia's ideals as an advanced, independent, and strong maritime state, and has positive contribution to the world. Through a descriptive-qualitative research approach, to answer the efforts of Indonesian maritime diplomacy, the primary data was collected through a review of the annual reports of the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. The secondary data is obtained through various literature related to WMA and Indonesian maritime diplomacy in Southeast Asia and ASEAN. By using Christian Le Miere's conceptualization of maritime diplomacy, this article shows that Indonesia's maritime diplomacy efforts integrate the soft approach through cooperation and persuasive efforts with a hard approach through coercive action. By the author, this efforts is referred as Smart Maritime Diplomacy.

***Keywords**: ASEAN, maritime diplomacy, Southeast Asia, maritime axis*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Artikel ini fokus pada bagaimana pemerintahan Joko Widodo (Jokowi) melakukan upaya diplomasi maritim, khususnya di kawasan Asia Tenggara dan ASEAN, menuju perwujudan visi menjadi Poros Maritim Dunia (PMD). Sebagaimana dipahami, sejak terpilihnya Jokowi sebagai presiden ketujuh Indonesia, diskursus mengenai PMD mengemuka sebagai jargon unggulan pemerintah. Melalui visi PMD, pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla bercita-cita untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia dan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang maju, mandiri, kuat sekaligus berkontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian dunia, namun dengan tetap berorientasi pada kepentingan nasional.

Argumen utama artikel ini adalah, bahwa diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia di kawasan mengintegrasikan dua pendekatan diplomasi maritim. Pertama, upaya diplomasi dalam bentuk *soft maritime diplomacy* melalui kerja sama dan persuasi. Kedua, upaya diplomasi dalam bentuk *hard maritime diplomacy* melalui tindakan koersif dalam bentuk kebijakan tegas terhadap pelanggaran *illegal fishing*. Pengintegrasian dua bentuk diplomasi maritim pada saat yang bersamaan tersebut, oleh penulis, disebut sebagai *smart maritime diplomacy*. Meminjam istilah *smart power* yang diperkenalkan oleh Joseph Nye, *smart martime diplomacy* dimaknai sebagai bentuk integrasi antara kekuatan atau pendekatan *soft* dan *hard* Indonesia dalam diplomasi maritim untuk mewujudkan visi PMD.

Untuk menjabarkan argumen tersebut, artikel ini dimulai dengan menggambarkan cita-cita poros maritim dan pemaknaannya. Selanjutnya, mengetengahkan diskusi tentang pentingnya diplomasi maritim bagi Indonesia sekaligus penjelasan tentang konseptualisasi diplomasi maritim. Pada bagian pembahasan berikutnya, penulis menjabarkan tiga bentuk upaya diplomasi maritim Indonesia hingga memberikan penegasan tentang *smart maritime diplomacy* sebagai pendekatan diplomasi maritim Indonesia dalam usaha perwujudan cita-cita PMD.

Cita-Cita Poros Maritim Dunia

Gagasan untuk menjadikan Indonesia sebagai PMD dikemukakan oleh Jokowi-Jusuf Kalla dalam kampanyenya pada pemilihan umum tahun 2014. Gagasan itu terangkum melalui paparan visi misi dan program aksi yang disusun setebal 41 halaman dengan judul *Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian*. Visinya adalah "Terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong", yang berusaha diwujudkan melalui sembilan agenda prioritas yang dikenal dengan Nawa Cita (Widodo & Kalla 2014).

Kemudian dari pada itu, perwujudan visi tersebut melahirkan tujuh misi di mana pada misi ketiga dan keenam berkaitan dengan cita-cita untuk menjadi negara maritim. Misi ketiga adalah "Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim." Adapun misi keenam yakni "Mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional" (Jokowi and Kalla 2014). Hal ini setidaknya memberi isyarat bahwa arah orientasi pembangunan yang hendak dilakukan adalah pembangunan berbasis maritim sejalan dengan kondisi alamiah Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*).

Selanjutnya, setelah ditetapkan sebagai pasangan Presiden-Wakil Presiden terpilih oleh Komisi Pemilihan Umum (KPU), Jokowi-Jusuf Kalla menyampaikan pidato

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemenangan. Menariknya, pidato tersebut disampaikan di atas kapal pinisi "Hati Buana Setia", di Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta pada 22 Juli 2014. Disampaikan di pelabuhan dan di atas kapal, pidato tersebut memberi isyarat untuk mengembalikan semangat Indonesia sebagai negara maritim yang pernah berjaya (*Jalesveva Jayamahe*). Dalam pidato kemenangannya yang berjudul "Saatnya Bergerak bersama", Jokowi menegaskan pentingnya semangat gotong-royong untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai negara maritim. Kata Jokowi, "Semangat gotong-royong itulah yang akan membuat bangsa Indonesia bukan saja akan sanggup bertahan dalam menghadapi tantangan, tapi juga dapat berkembang menjadi poros maritim dunia, locus dari peradaban besar politik masa depan" (Prasetya 2014).

Setelah resmi dilantik pada 20 Oktober 2014, dalam pidato perdananya sebagai presiden, Jokowi kembali menegaskan visi maritimnya untuk mewujudkan *Jalesveva Jayamahe*, yakni untuk mengembalikan kejayaan Indonesia di masa lalu sebagai negara maritim. Samudra, laut, selat dan teluk, menurutnya, adalah masa depan peradaban Indonesia. Dalam pidatonya itu, Jokowi mengutip pernyataan Presiden Soekarno dengan menegaskan, "bahwa untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, negara damai, kita harus memiliki jiwa cakrawati samudera; jiwa pelaut yang berani mengarungi gelombang dan hempasan ombak yang menggulung" (Setiadji 2014). Pernyataan tersebut semakin menegaskan bahwa kebijakan pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla akan diarahkan pada pengembangan dimensi maritim dengan segala potensinya. Salah satu langkah awal yang dilakukan ditunjukkan dengan pembentukan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, lembaga kementerian koordinator yang belum pernah ada sebelumnya, setidaknya sebagai penegasan bahwa aspek maritim menjadi fokus utama pemerintahan.

Adapun pada level internasional, gagasan PMD pertama kali diperkenalkan oleh Jokowi saat menyampaikan pidato di forum Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur (*East Asia Summit*/EAS) ke-9 pada 13 November 2014 di Naypyidaw, Myanmar. Jokowi menegaskan bahwa PMD ditopang oleh lima pilar utama (Kementerian Luar Negeri RI 2014). Kelima pilar tersebut adalah pembangunan kembali budaya maritim Indonesia melalui pendefinisian kembali identitas nasional sebagai bangsa maritim; menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut; mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim; melakukan diplomasi maritim untuk membangun bidang kelautan; dan membangun kekuatan pertahanan maritim.

Melalui penyampaian konsep PMD di fora internasional, menurut Kementerian Luar Negeri dalam laporan kinerjanya, Indonesia telah menegaskan posisinya yang siap membuka kerja sama di bidang maritim dengan berbagai negara untuk mendukung kemajuan perekonomian Indonesia (Kementerian Luar Negeri RI 2015). Kebijakan ini juga disebut terobosan baru dalam sejarah kebijakan luar negeri Indonesia. Sebab, selama ini aspek maritim belum sepenuhnya diposisikan sebagai fokus utama, dan pembangunan nasional selama lebih banyak berorientasi darat.

Konsepsi poros maritim ini, menurut Lembong, menunjukkan adanya upaya pengarusutamaan pembangunan nasional di laut untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim (Lembong 2015). Gagasan ini kiranya menjadi seruan untuk kembali ke jati diri Indonesia dan identitas nasional sebagai negara kepulauan yang pernah berjaya di laut sebelum datangnya kolonialisme bangsa-bangsa Eropa memutus kejayaan itu. Karena Portugis, Spanyol, hingga terutama Belanda, menguasai kejayaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laut Indonesia dan memudarkan jiwa bahari bangsa Indonesia. Praktis, setelah merdeka, masyarakat maupun pemerintah lebih berorientasi pada pembangunan berbasis darat dengan corak kehidupan pada budaya agraris.

Memaknai Poros Maritim Dunia

Setelah diperkenalkan Jokowi, istilah PMD kemudian ramai diperbincangkan dari berbagai spektrum sudut pandang keilmuan. Menurut Suropati (2016), gagasan Poros Maritim Dunia secara substantif mengandung dua aspek: poros maritim dan dunia. Pertama, poros maritim, secara tegas menunjukkan tekad pemerintah untuk mengubah paradigma berpikir bangsa dari yang selama ini sangat berorientasi pada pembangunan darat menjadi berorientasi kelautan. Kedua, kata "dunia" dalam istilah Poros Maritim Dunia, menegaskan bahwa perwujudan visi maritim tidak sebatas pada lingkup nasional, melainkan juga pada tataran dunia dan global. Pada titik inilah, gagasan PMD dipandang sebagai langkah awal upaya untuk meredefinisi kepentingan nasional Indonesia.

Akan tetapi, di sisi lain, gagasan PMD melahirkan perdebatan dan tarik ulur definisi. Terlebih karena konsepsi PMD, saat itu belum memiliki landasan legal-formal dan aturan normatif dalam bentuk undang-undang, cetak biru, ataupun *masterplan*. Karena itu, menurut Suropati dkk., PMD menyisakan perdebatan terkait definisi dan tujuan operasional tentang apa dan bagaimana konsepsi PMD itu (Suropati et al. 2016). Akibatnya, konsep PMD banyak menimbulkan misinterpretasi karena tidak adanya dokumen tertulis dari kebijakan tersebut. Setiap instansi pemerintahan kemudian menerjemahkan PMD dan strategi turunannya sendiri-sendiri (Bayu 2016). Hingga tulisan ini ditulis, kiranya satu-satunya landasan normatif tentang PMD adalah Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Dalam berbagai diskusi dan kajian ilmiah, bahkan mengemuka tiga istilah dalam mendefinisikan PMD, terutama tentang definisi "poros" (Suropati et al. 2016). Kelompok pertama, memaknai kata "poros" sebagai pusat atau sumbu. Berarti, PMD sebagai visi untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat dari aktivitas kelautan dunia. Kelompok ini menerjemahkan PMD ke dalam bahasa Inggris sebagai *Global Maritime Fulcrum*. Kelompok kedua, memaknai kata "poros" sebagai penjajaran, seperti pada tahun 1965, Soekarno membentuk poros politik Beijing-Pyongyang-Hanoi-Jakarta. Melalui PMD, Indonesia hendak membangun penjajaran dengan kekuatan lain sehingga dapat menunjang posisi strategis dan kepentingan nasional Indonesia. Kelompok ini menerjemahkan PMD dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritime Axis*. Kelompok ketiga memahami kata "poros" sebagai jalur pelayaran maritim. Visi PMD bertujuan untuk menguasai jalur pelayaran maritim yang penting bagi dunia, yang melewati perairan Indonesia. Kelompok ini lebih menerjemahkan PMD dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritim Nexus*.

Dalam konteks tulisan ini, konsep PMD kemudian dimaknai sebagai sebuah cita-cita untuk, bukan hanya mengamankan tetapi juga, menguasai seluruh perairan Indonesia, terutama perairan yang memiliki posisi strategis sebagai jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Asumsi itu sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Dalam Lampiran Peraturan Presiden tersebut, terdapat tujuh pilar strategi kebijakan maritim Indonesia untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mewujudkan visi poros maritim. Perpres ini setidaknya menjadi satu-satunya rujukan tentang konsepsi kebijakan poros maritim. Adapun ketujuh pilar tersebut adalah: (i) pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia; (ii) pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; (iii) tata kelola dan kelembagaan laut; (iv) ekonomi dan infrastruktur kelautan serta peningkatan kesejahteraan; (v) pengelolaan ruang laut dan pelindungan lingkungan laut; (vi) budaya bahari; dan (vii) diplomasi maritim (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI 2017). Lebih lanjut, salah satu pilar dari visi PMD yang secara khusus berkaitan dengan posisi dan peran Indonesia di level internasional, dan terkait relasi Indonesia dengan negara-negara lain sebagai realisasi karakter politik luar negeri yang bebas-aktif, adalah diplomasi maritim. Pembahasan mengenai diplomasi maritim juga menjadi penting karena menjadi salah satu prioritas dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, yakni meneguhkan jati diri Indonesia sebagai negara maritim, dengan memperkuat diplomasi maritim sebagai salah satu arah kebijakan dan strategi.

Urgensi Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim merupakan soko guru politik luar negeri Indonesia. Menurut Madu (2014), melalui diplomasi maritim kebijakan luar negeri perlu diabdikan dan ditujukan untuk mencapai kepentingan nasional sesuai dengan Trisakti. Salah satu tujuan dari pentingnya diplomasi maritim adalah untuk mempercepat penyelesaian masalah perbatasan laut Indonesia dengan 10 negara tetangga: Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina, Vietnam, India, Palau, Papua Nugini, Australia, dan Timor Leste. Penyelesaian persoalan perbatasan menjadi sangat penting karena berkaitan dengan upaya menjaga keamanan dan integritas kedaulatan wilayah Indonesia (Kementerian Luar Negeri RI 2015). Hal itu menjadi penegasan Menteri Luar Negeri RI, Retno LP Marsudi bahwa kedaulatan Indonesia atas wilayah maritim harus ditegakkan tanpa dapat ditawar (*non-negotiable*). Sehingga ke depan, menurut Menlu, diplomasi dan kebijakan luar negeri Indonesia harus menonjolkan identitas dan karakter sebagai negara maritim (Setiadji 2014).

Diplomasi maritim juga ditujukan untuk menjamin integritas wilayah NKRI, kedaulatan maritim dan keamanan/kesejahteraan pulau-pulau terdepan, dan mengamankan sumber daya alam dan ZEE (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional 2014). Melalui diplomasi maritim itu pula Indonesia mengedepankan penyelesaian masalah-masalah keamanan maritim dengan jalan bekerja sama. Hal itu tersirat dalam pidato yang disampaikan Joko Widodo di EAS ke-9, bahwa,

> "Melalui diplomasi maritim, kami mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan ini. Bersama-sama kita harus menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Laut harus menyatukan, bukan memisahkan, kita semua" (Setiadji 2014).

Lebih lanjut, diplomasi yang dijadikan sebagai haluan politik luar negeri Indonesia adalah diplomasi kekuatan menengah. Maksud dari diplomasi kekuatan menengah adalah, "menempatkan Indonesia sebagai kekuatan regional dengan keterlibatan global secara selektif, dan memberi prioritas pada permasalahan yang secara langsung berkaitan dengan kepentingan bangsa dan rakyat Indonesia" (Widodo & Kalla 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pernyataan tersebut, menurut Rosyidin (2014), menunjukkan bahwa karakter politik luar negeri Jokowi akan cenderung bersifat *inward-looking*, dengan frasa "*foreign policy begins at home*" sebagai platform politik luar negeri. Hal ini berbeda dengan pendahulunya, Susilo Bambang Yudhoyono, yang cenderung lebih *outward-looking* dengan secara aktif berkiprah di pentas global melalui semboyan *millions friends, zero enemy* dan politik luar negeri ke segala arah (*all direction foreign policy*).

Kekuatan ekonomi menengah yang dimaksud di atas selanjutnya diwujudkan dengan memperluas keterlibatan Indonesia di kawasan Indo-Pasifik dengan mengintegrasikan dua samudera, yakni samudera Hindia dan samudera Pasifik, sebagai lingkungan strategis pelaksanaan politik luar negeri Indonesia ke depan. Adapun agenda aksi untuk mewujudkan itu, salah satunya adalah dengan mengonsolidasikan kepemimpinan Indonesia di ASEAN serta memperkuat kerja sama dan menjamin sentralitas ASEAN (Widodo & Kalla 2014). Hal ini karena Indonesia memandang dirinya sebagai "pemimpin alamiah" di kawasan. Pernyataan dalam visi-misi tersebut juga menunjukkan bahwa sasaran dan arah kebijakan luar negeri Indonesia yang pertama adalah pada kawasan Asia Tenggara dan organisasi regional ASEAN.

Demikian halnya dalam konteks diplomasi maritim, sasaran orientasi dari diplomasi maritim Indonesia adalah kawasan Asia Tenggara dan ASEAN, sebelum mendorong keterlibatan yang lebih luas di pentas global. Hal itu tidak terlepas dari berbagai permasalahan maritim yang dialami Indonesia banyak bersentuhan dengan negara-negara tetangga di Asia tenggara, seperti sengketa batas maritim, klaim kepemilikan wilayah maritim, kasus *illegal fishing*, perompakan, penyelundupan, batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan lainnya. Selain itu, penegasan adanya orientasi Indonesia untuk bekerja sama di bidang maritim dengan negara-negara di kawasan, baik secara bilateral maupun multilateral ASEAN, diungkapkan dalam pertemuan Menteri Luar Negeri ASEAN pada 28 Januari 2015 di Kinabalu (Arisandy 2017). Hal itu pernah pula ditegaskan oleh Jokowi pada forum KTT ASEAN ke-25 di Myanmar tahun 2014.

Memahami Diplomasi Maritim

Secara umum, diplomasi merupakan manajemen dalam hubungan antar negara yang dilakukan oleh suatu negara untuk mencapai kepentingan nasional sebagai pelaksanaan dari politik luar negerinya. Konsep diplomasi kemudian mengalami perluasan, baik dalam hal isu maupun aktor, yang selanjutnya melahirkan berbagai bentuk dan jenis diplomasi, salah satunya adalah diplomasi maritim (*maritime diplomacy*). Secara sederhana, diplomasi maritim merupakan manajemen hubungan antar negara melalui domain maritim. Menurut Miere, diplomasi maritim tidak hanya berarti penggunaan diplomasi untuk mengelola konflik dan ketegangan antar negara terkait permasalahan maritim melalui penyusunan instrumen hukum internasional. Tetapi diplomasi maritim juga merupakan penggunaan aset atau sumber daya dalam domain maritim untuk mengatur hubungan antar negara (Miere 2014). Jika umumnya diplomasi melibatkan diplomat sebagai representasi negara, diplomasi maritim tidak hanya melibatkan *policy maker* (aktor negara). Diplomasi maritim dapat melibatkan analis dan akademisi untuk mengkaji mengenai tren dan perkembangan yang terjadi dalam hubungan internasional dan keamanan global (Miere 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam kaitannya dengan itu, Miere mengategorikan diplomasi maritim ke dalam tiga bentuk, yakni kooperatif, koersif dan persuasif (Miere 2014). Pertama, diplomasi maritim kooperatif meliputi keterlibatan berbagai aktor dalam berbagai aktivitas dengan negara lain. Diplomasi maritim yang kooperatif mensyaratkan kerja sama antar aktor dalam menyelesaikan berbagai masalah yang berkaitan dengan aspek kemaritiman, meliputi pertukaran personel, program pendidikan, pertemuan kolaboratif, dan lainnya yang bertujuan untuk *confidence-building*. Kedua, diplomasi maritim persuasif berbeda dengan kooperatif dalam hal kolaborasi antar aktor. Tujuan dari diplomasi persuasif adalah untuk meningkatkan pengakuan negara atau pihak lain terhadap kekuatan nasional yang dimiliki oleh suatu negara sekaligus membangun wibawa negara tersebut dalam sistem internasional. Hal ini kemudian dapat mempengaruhi secara persuasif pihak lain terhadap kapabilitas yang dimiliki oleh negara tersebut. Cara yang dapat dilakukan, salah satunya, adalah "*showing the flag*". *Showing the flag* maksudnya adalah dengan mengerahkan komponen kekuatan maritim dengan mengibarkan bendera (seperti kapal patroli berbendera negara) sebagai penanda eksistensi negara di wilayah kedaulatan maritimnya.

Ketiga, diplomasi maritime koersif atau disebut juga dengan diplomasi kapal meriam. Dalam hal ini, diplomasi maritim dilakukan dengan penggunaan instrumen kekuatan militer atau *maritime forces* (seperti angkatan laut dengan perangkat-perangkatnya) untuk mengamankan kepentingan nasional suatu negara di perairan. Negara, melalui personel militernya, kemudian akan melakukan penembakan, penyerangan, penyergapan, dan lainnya terhadap setiap pihak yang dipandang melakukan pelanggaran di teritorial lautnya. Oleh Miere, bentuk ini disebut juga dengan *hard maritime diplomacy* yang melibatkan penggunaan senjata atau kekuatan militer dalam menghadapi ancaman keamanan maritim. Sementara bentuk *cooperative* disebut juga *soft maritime diplomacy* yang menggunakan instrumen nonmiliteristik dan mengedepankan kerja sama. Ketiga bentuk diplomasi maritim tersebut pada pembahasan selanjutnya menjadi kerangka untuk melihat bentuk diplomasi maritim menuju visi PMD yang dilakukan pemerintah Indonesia di Asia Tenggara dan ASEAN.

Diplomasi Maritim Kooperatif

Diplomasi maritim Indonesia dalam upaya mewujudkan visi sebagai PMD dilakukan melalui upaya kerja sama guna menyelesaikan berbagai permasalahan terkait kemaritiman dengan negara-negara tetangga, seperti masalah batas maritim maupun batas ZEE. Upaya diplomasi maritim yang bersifat kooperatif ini dapat dilihat dari usaha Indonesia mendorong pembentukan berbagai forum kerja sama dan kesepakatan bilateral maupun trilateral dengan negara lain di kawasan. Menurut Kementerian Luar Negeri, "forum kerja sama kemaritiman merupakan lembaga, badan, atau wadah antar negara yang dibentuk untuk mengedepankan kerja sama dalam bidang kemaritiman antara lain bidang keamanan dan keselamatan laut, pengelolaan sumber daya kelautan dan pengelolaan perbatasan" (Kementerian Luar Negeri 2016).

Pada tahun 2015, Indonesia berhasil mendorong terbentuknya dua forum. Pertama, forum RI-Malaysia tentang *Technical Meeting on Maritime Delimitation*. Hasil dari forum RI-Malaysia ini disepakati perlunya penunjukan utusan khusus untuk mempercepat penyelesaian masalah perbatasan, baik batas maritim maupun batas darat dengan Malaysia, mengingat permasalahan perbatasan antar kedua negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

cukup kompleks (Kementerian Luar Negeri 2016; Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2016). Kedua, forum Indonesia-Vietnam mengenai penetapan batas ZEE. Dalam berbagai pertemuan teknis yang telah digelar, hasilnya menunjukkan adanya indikasi perubahan sikap Vietnam untuk menjadikan penyelesaian penetapan batas ZEE sebagai prioritas dalam kerangka kemitraan strategis Vietnam. Selain itu, Vietnam juga menyetujui untuk menjadikan konvensi hukum laut UNCLOS 1982 sebagai landasan hukum penarikan dan penentuan garis batas ZEE (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2016). Ke depan, hasil perundingan dan kesepakatan dengan Vietnam ini, berarti akan memberikan kejelasan bagi Indonesia terkait batas hak berdaulat untuk pengelolaan sumber daya kelautan, khususnya perikanan.

Lebih lanjut, pemerintah Indonesia juga mendorong berbagai kesepakatan melalui perundingan. Berdasarkan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika Kemenlu RI, terdapat sebanyak 44 naskah kesepakatan hasil perundingan di bidang diplomasi maritim, politik, keamanan, dan perbatasan yang berhasil dicapai Indonesia sepanjang tahun 2017 (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2018). Salah satunya adalah Indonesia mengusulkan pembukaan jalur konektivitas laut dengan Filipina. Usulan ini disampaikan dalam pertemuan *Senior Officials' Meeting* (SOM) ke-25 *Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area* (BIMP EAGA) dan *Ministerial Meeting* ke-20 BIMP EAGA, di Puerto Princesa, Palawan, Filipina pada 2016. Hasilnya adalah, Indonesia dan Filipina berhasil menyepakati pembukaan Jalur Konektivitas Laut Bitung-Davao. Kesepakatan itu ditegaskan melalui deklarasi bersama di Manila, pada 28 April 2017. Selain itu, Indonesia juga mendorong untuk mengaktifkan forum trilateral bersama Malaysia dan Filipina sebagai tindak tindak lanjut dari *Trilateral Cooperative Arrangement* Indonesia-Malaysia-Filipina yang disepakati pada tahun 2016. Realisasi dari kerja sama trilateral itu kemudian adalah dengan terlaksananya patroli bersama, yaitu *trilateral maritime patrol* di Tarakan, Indonesia; *trilateral air patrol* di Subang, Malaysia; dan *trilateral port visit* di Tawi-tawi, Filipina (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2018).

Diplomasi Maritim Persuasif

Selain upaya kooperatif, diplomasi maritim Indonesia juga diimplementasikan melalui upaya persuasif. Upaya persuasif ini dimaknai sebagai tindakan Indonesia yang berusaha mendorong pengakuan negara lain terhadap kontribusi dan kepemimpinan Indonesia dalam urusan kemaritiman. Salah satunya dilakukan dengan mendorong penguatan kerja sama maritim ASEAN melalui berbagai mekanisme, baik mekanisme internal ASEAN maupun mekanisme eksternal ASEAN yang melibatkan negara lain seperti forum EAS dan *ASEAN Regional Forum* (ARF). Melalui mekanisme ASEAN yang melibatkan negara lain, misalnya, Indonesia secara aktif mendorong implementasi *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea (DoC)* dan diselesaikannya *Code of Conduct in The South China Sea (CoC)* (Kementerian Luar Negeri 2016). Meskipun Indonesia bukan negara yang terlibat dalam klaim dalam konflik Laut China Selatan (LCS), namun masalah LCS mendapat perhatian Indonesia karena dinamika ketegangan di LCS juga berdampak terhadap kepentingan nasional Indonesia terkait aspek-aspek maritim. Karena itu, Indonesia menegaskan posisinya sebagai negara penengah yang tidak berpihak (*honest broker*). Kemudian, pada tahun 2015 melalui forum EAS, Indonesia mengusulkan perlunya kerja sama maritim antar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara-negara yang tergabung dalam EAS melalui pembangunan ekonomi maritim berkelanjutan; pemajuan perdamaian, stabilitas dan keamanan; mengatasi berbagai tantangan lintas batas; konektivitas maritim; dan kerja sama antar lembaga penelitian (Kementerian Luar Negeri 2016). Gagasan ini mendorong lahirnya *EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation*. Gagasan Indonesia ini menjadi penting karena EAS melibatkan 10 negara ASEAN dan 8 negara non-ASEAN yang memiliki pengaruh dan kepentingan strategis di kawasan.

Lebih lanjut, dalam berbagai forum seperti EAS maupun ARF, Indonesia juga terus mendorong perlunya tindakan bersama dalam upaya pemberantasan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Secara aktif dan konsisten, Indonesia mendorong agar *IUU Fishing* dapat dimasukkan sebagai bagian dari kejahatan lintas batas (*transnational crimes*). Melalui ARF, Indonesia berhasil mendorong lahirnya kesepakatan *ARF Statement on Cooperation to Prevent, Deter, and Eliminate IUU Fishing* pada Agustus 2017 dalam *24th ARF Minister's Meeting*. Dalam forum EAS, Indonesia mendorong pembentukan suatu instrumen ASEAN dalam pemberantasan *IUU Fishing* dan memasukkannya dalam kategori kejahatan transnasional (Kementerian Luar Negeri 2016). Kemudian, melalui kemitraan ASEAN-Uni Eropa, Indonesia juga mengusulkan agar *IUU Fishing* diakui secara global sebagai kejahatan transnasional dalam Pertemuan ke-4 *ASEAN-EU High Level Dialogue on Maritime Security Cooperation* (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia 2018).

Adapun melalui mekanisme internal ASEAN, dalam forum-forum yang dihadiri oleh sepuluh negara anggota, Indonesia mendorong kesepakatan kerja sama di sektor perikanan untuk mencegah masuknya produk perikanan hasil *IUU Fishing* ke dalam *regional supply chain*, yang berhasil disepakati dalam *the 37th Meeting of the ASEAN Ministers on Agriculture and Forestry* (AMAF). Indonesia juga memprakarsai ASEAN *Guidelines for Preventing the Entry of Fish and Fishery Products from IUU Fishing Activities into the Supply Chain*, yang selanjutnya disahkan dalam oleh Pertemuan Menteri Pertanian ASEAN di Filipina (Kementerian Luar Negeri 2016). Selanjutnya, pada tahun 2017, saat menjadi tuan rumah pertemuan ke-7 *ASEAN Maritime Forum* (AMF) di Jakarta, Indonesia mendorong beberapa isu penting seperti *IUU Fishing, crimes in fisheries,* bajak laut, dan perampokan bersenjata di laut agar diangkat dalam agenda AMF (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia 2018). Perhatian dan komitmen Indonesia pada persoalan *IUU Fishing* juga ditunjukkan dengan inisiatif untuk membentuk Konvensi Regional tentang *IUU Fishing*.

Upaya mendorong lahirnya konvensi tersebut adalah melalui penyelenggaraan *Regional Conference on the Establishment of a Regional Convention against IUU Fishing and Its Related Crimes* secara berkala, yang pertama kali digelar di Bali pada tahun 2016. Pada tahun yang sama, Indonesia juga menyelenggarakan simposium internasional *Symposium Fisheries Crime* (FishCRIME) tentang kejahatan perikanan (Riska 2017).Capaian diplomasi Indonesia di bidang maritim juga ditunjukkan dengan dimasukkannya beberapa poin penting dalam *High Level Task Force* (HLTF) *on ASEAN Community's Post-2015 Vision*, seperti perluasan kerja sama maritim ASEAN untuk menanggulangi terorisme, kejahatan lintas negara dan *transboundary challenges* di wilayah laut, termasuk *IUU fishing*, penyelundupan, dan *trafficking in persons*. Pertemuan HLTF ini dipandang memiliki arti strategis karena akan melandasi arah kerja sama ASEAN pada periode 2016-2025 (Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kemudian, Indonesia juga menginisiasi pembentukan *ASEAN Seaport Interdiction Task Force* (ASITF) pada tahun 2015 yang selanjutnya didukung oleh seluruh negara ASEAN. ASITF menjadi penting bagi Indonesia karena wilayah perairan Indonesia yang luas rawan bagi masuknya bagi berbagai produk ilegal, termasuk narkotika. Tidak hanya itu, dalam pertemuan ke-5 AMF di Vietnam, Indonesia juga mengajukan usulan tentang urgensi pembentukan *ASEAN Coast Guard Forum* (ACGF). Usulan tersebut selanjutnya ditindaklanjuti dengan pertemuan *Experts' Group Meeting (EGM) on the ACGF* pada tahun 2015 di Filipina (Kementerian Luar Negeri 2016).

Upaya persuasif dalam diplomasi maritim Indonesia juga dilakukan Indonesia dengan mengambil peran penting dalam kepemimpinan di ASEAN. Upaya tersebut dapat dilihat sebagai usaha pemerintah untuk menunjukkan wibawa, yang selanjutnya dapat menjadi sarana persuasi terhadap negara lain dalam pencapaian kepentingan nasional di bidang maritim. Misalnya, pada tahun 2017, Indonesia mengusulkan dirinya sebagai *Chair Marine Protected Area (MPA) Technical Working Group (TWG)* sekaligus sebagai *Co-Chair Threatened Species TWG* periode 2018-2020. Indonesia juga mengajukan diri menjasi tuan rumah *MPA Regional Exchange (REX), Q2* di Raja Ampat; *Governance Working Group (CMWG dan FRWG) Meeting April 2018*; *CCA Blue Carbon Training, Q3* di Bali, serta *Our Ocean Conference*, di Bali. (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2018).

Diplomasi Maritim Koersif

Selain dua bentuk diplomasi maritim yang dipaparkan di atas, upaya diplomasi maritim Indonesia juga ditunjukkan melalui cara-cara koersif. Cara koersif itu ditunjukkan melalui tindakan tegas penegakan hukum melalui kebijakan membakar dan menenggelamkan kapal-kapal asing yang melakukan aktivitas penangkapan ikan secara ilegal di wilayah perairan Indonesia. Berdasarkan laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), sepanjang tahun 2015 penindakan hukum yang dilakukan oleh KKP berupa penenggelaman kapal, pemeriksaan, pemulangan anak buah kapal (ABK), dan penangkapan terhadap kapal ilegal. Pemerintah telah menenggelamkan sebanyak 113 kapal ilegal berbagai negara seperti Malaysia, Filipina, Vietnam, Thailand, Papua Nugini, Tiongkok, Panama, dan lainnya; memeriksa 23.041 kapal; memulangkan ABK asing sebanyak 1.020 orang atas kasus perbudakan; serta menangkap 157 unit kapal ilegal sepanjang tahun 2015 (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2016).

Kemudian pada tahun 2016, penindakan hukum berupa proses lebih lanjut oleh aparat dilakukan terhadap 136 unit kapal dari 149 unit kapal ikan asing yang melakukan pelanggaran *illegal fishing* (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2017). Hingga Maret 2017, pemerintah melalui Satuan Tugas (Satgas) 511 telah menenggelamkan 317 kapal asing. Satgas 511 sendiri adalah kerja sama multi instansi antara Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI Angkatan Laut, Kepolisian RI, dan Kejaksaan Agung untuk pemberantasan *illegal fishing*. Satgas ini dibentuk melalui Peraturan Presiden Nomor 115 tahun 2015 (Yakti and Susanto 2017). Selain itu, pemerintah Indonesia juga secara aktif melakukan pengawasan melalui Operasi Kapal Pengawas di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WWP-NRI) dengan rata-rata hari operasi sebanyak 277 hari layar di wilayah barat dan di wilayah timur sebanyak 257 hari layar. Tujuan pengawasan tersebut adalah dalam rangka mengawasi sumber daya kelautan dan perikanan di seluruh WWP-NRI (Kementerian Kelautan dan Perikanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2016). Hasilnya adalah, sepanjang tahun 2016, sebanyak 149 kapal ikan asing dihentikan dan diperiksa serta 140 kapal ditahan oleh kapal pengawas (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2017).

Smart Maritime Diplomacy

Paparan di atas menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia mengupayakan diplomasi maritim dengan beragam cara. Hal itu menegaskan bahwa ide besar PMD benar-benar berusaha diwujudkan. Asumsi tersebut setidaknya didasarkan pada kenyataan bahwa untuk pertama kalinya sejak merdeka, Indonesia memiliki Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia (*Ocean Policy*) melalui terbitnya Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017. Kemudian, untuk pertama kalinya Indonesia memiliki Tata Ruang Laut Nasional. Kedua instrumen ini menjadi tonggak sejarah untuk mewujudkan visi PMD sekaligus menunjukkan komitmen pemerintahan Jokowi pada pembangunan yang berorientasi maritim. Kesungguhan itu, menurut Rustam, dapat dilihat dari pembangunan tol laut guna menjamin konektivitas laut, wacana peningkatan armada laut untuk pengamanan di seluruh wilayah maritim Indonesia, dan promosi gagasan PMD secara bilateral, regional, dan multilateral (Rustam 2017).

Adapun cara yang dilakukan Indonesia, sebagaimana temuan penelitian ini, adalah dengan mengintegrasikan tiga bentuk diplomasi maritim sebagaimana yang dikemukakan oleh Miere. Pertama, cara kooperatif yang dilakukan melalui diplomasi untuk mendorong kerja sama secara bilateral dengan Malaysia, Vietnam, dan Filipina serta trilateral antara Indonesia-Malaysia-Filipina. Dengan tujuan untuk menyelesaikan masalah batas maritim dan tumpang tindih ZEE yang diwujudkan melalui melalui pertemuan teknis dan pertemuan kolaboratif dengan Malaysia dan Vietnam; menjalin konektivitas laut melalui deklarasi bersama dengan Filipina; serta menghadapi ancaman keamanan maritim bersama dengan agenda patroli bersama di wilayah perairan Indonesia-Malaysia-Filipina.

Kedua, diplomasi maritim dalam bentuk persuasif dilakukan untuk memperoleh dan meningkatkan pengakuan negara lain terhadap wibawa kedaulatan maritim Indonesia. Upayanya diwujudkan dengan menggagas kerja sama maritim di level regional melalui EAS dan ARF. Selain itu, usulan agar *IUU Fishing* dimasukkan sebagai kejahatan transnasional, perlunya penyusunan suatu mekanisme atau instrumen hukum guna memberantas *IUU Fishing* dan kesepakatan tentang *IUU Fishing* menunjukkan bahwa Indonesia berusaha melakukan persuasi. Muaranya berkaitan erat dengan kepentingan Indonesia sebagai negara kepulauan yang menghadapi berbagai ancaman keamanan maritim. Sekaligus dapat dilihat sebagai upaya Indonesia untuk menegaskan kedaulatan maritimnya, integritas teritorial, identitas nasional, dan wibawa negara dalam sistem internasional. Ketiga, kebijakan koersif melalui penindakan terhadap kapal-kapal asing yang melakukan pelanggaran di wilayah teritorial maritim Indonesia menunjukkan bahwa selain cara-cara yang bersifat lunak, Indonesia juga mampu melakukan tindakan tegas dan keras. Bentuk koersif ini juga menunjukkan bahwa kedaulatan maritim adalah hal esensial bagi Indonesia dan karena itu pemerintah mengerahkan komponen kekuatan maritim sebagai bukti eksistensi negara di wilayah kedaulatan maritimnya.

Tiga bentuk diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia menunjukkan bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pemerintah mengintegrasikan cara-cara *soft maritime diplomacy* (koorperatif dan persuasif) dan *hard maritime diplomacy* (koersif). Jika *hard maritim diplomacy* dilakukan Indonesia sebagai penegasan independensi negara untuk menjaga kedaulatan maritimnya dari segala bentuk ancaman, maka *soft maritime diplomacy* menuntut Indonesia untuk secara aktif mendorong kerja sama dan kolaborasi sinergis dengan berbagai aktor. Hal ini dapat dipahami mengingat ancaman keamanan maritim yang begitu kompleks tidak bisa dihadapi hanya dengan satu cara dan tidak bisa diatasi sendiri oleh satu negara. Karena itu, tindakan tegas negara dibutuhkan dan pada saat yang sama menuntut perlunya kolaborasi dan kerja sama berbagai aktor (baik antar negara, melalui organisasi regional/internasional, dan rezim internasional).

Dalam konteks ini, Indonesia menyadari bahwa visi PMD hanya dapat berusaha diwujudkan melalui partisipasi dan keterlibatan aktifnya untuk di fora internasional (regional) melalui bekerja sama, tetapi juga dengan tidak kehilangan kepentingan nasionalnya dan dengan tetap menunjukkan wibawa dan integritas nasionalnya. Oleh penulis, kombinasi dua pendekatan ini (*soft* dan *hard maritime diplomacy*) disebut sebagai *smart maritime diplomacy*. *Smart maritime diplomacy* merupakan cara Indonesia dalam mewujudkan visi PMD melalui kombinasi upaya kerja sama dan persuasi (pendekatan *soft)* dan cara koersi (pendekatan *hard*).

Istilah *smart maritime diplomacy* sendiri diadopsi dari terminologi *smart power* yang diperkenalkan oleh Joseph Nye. Menurut Nye, "*smart power as the combination of the hard power of coercion and payment with the soft power of persuasion and attraction*" (Nye 2011). Senada dengan itu, Wilson (2008) mendefinisikan *smart power* sebagai "*the capacity of an actor to combine elementer of hard power and soft power in ways that are mutually reinforcing such that the actor's purposes are advanced effectively and efficiently*." Dengan demikian, *smart maritime diplomacy* merupakan diplomasi maritim yang mengombinasikan elemen atau cara-cara *soft* dan cara *hard* untuk menguatkan visi PMD Indonesia secara efektif dan efisien, khususnya di level kawasan Asia Tenggara dan organisasi regional ASEAN.

Simpulan

Upaya diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia untuk mewujudkan visinya menjadi PMD diimplementasikan melalui kerja sama, persuasi, dan koersif. Ketiga cara atau bentuk tersebut mengandung dua dimensi kebijakan, yakni *soft* dan *hard* mengingat ancaman keamanan maritim membutuhkan upaya komprehensif. Namun demikian, pendekatan *hard* juga perlu dilakukan oleh Indonesia secara hati-hati. Sebab, pendekatan *hard* dapat berpotensi menjadi sandungan dalam mencapai kepentingan yang berusaha dipromosikan melalui upaya-upaya kerja sama dan persuasi (*soft*). Keaktifan Indonesia menyampaikan gagasan, usulan, rekomendasi, dan lainnya di berbagai forum dan kesempatan di level bilateral, trilateral, maupun multilateral menunjukkan betapa Indonesia berusaha menegaskan kepentingannya terhadap aspek maritim. Namun pada saat yang bersamaan, sikap agresif Indonesia di laut teritorialnya melalui kebijakan membakar dan menenggelamkan kapal asing bisa mengusik hubungan baik Indonesia yang berusaha dibangun dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara.

Selain itu, paparan data yang ditunjukkan terkait upaya diplomasi maritim melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerja sama, persuasi, dan koersi menunjukkan bahwa domain dari diplomasi maritim bukan hanya angkatan laut (*naval maritime diplomacy*), tetapi melibatkan berbagai elemen negara dan lembaga pemerintahan. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa diplomasi maritim Indonesia dilakukan dengan mengintegrasikan berbagai cara dan dengan melibatkan berbagai aktor menuju pada satu visi dan cita-cita sebagai poros maritim. Temuan penelitian ini berkontribusi pada pengembangan kajian diplomasi maritim, memperkaya khazanah kajian politik luar negeri Indonesia serta kajian kawasan Asia Tenggara dan ASEAN.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Direktorat Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (DPPM) UMM yang telah mendanai penelitian ini melalui skim Penelitian Pengembangan Ipteks (P2I) tahun 2018. Perlu penulis sampaikan pula, bahwa sebagian isi dari tulisan ini pernah dipresentasikan dalam Pertemuan Akademik dan Forum Komunitas "Kebijakan Luar Negeri dan Diplomasi Kontemporer" dalam Konvensi Nasional IX Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (AIHII) tahun 2018 di Tanjungpinang.

Referensi

Buku dan Bab dalam Buku

Jokowi, and Jusuf Kalla. 2014. *Jalan Perubahan Untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, Dan Berkepribadian: Visi Misi Dan Program Aksi*. Jakarta: Tim Jokowi-JK.

Lembong, Bernhard. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: Pustaka Margaretha.

Miere, Christian Le. 2014. *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*. New York: Routledge.

Nye, Joseph S. 2011. *The Future of Power*. New York: Public Affairs.

Suropati, Untung, Yohanes Sulaiman, and Ian Montratama. 2016. *Arungi Samudera Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia Dan Jalur Sutra Maritim Abad Ke-21*. Jakarta: Elex Media Komputindo.S

Jurnal dan Jurnal Daring

Madu, Ludiro. 2014. "Reorientasi Politik Luar Negeri Indonesia Pada Pemerintahan Joko Widodo 2014-2019." *Transnasional: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional* **9** (2): 104–17.

Riska, Ela. 2017. "Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Aktivitas Penangkapan Ikan Ilegal (Illegal Fishing) Oleh Nelayan China Di ZEEI Perairan Kepulauan Natuna." *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan* **3** (2): 33–47.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rustam, Ismah. 2017. "Kebijakan Keamanan Maritim Di Perbatasan Indonesia: Kasus Kejahatan Di Laut Sulawesi-Laut Sulu." *Jurnal Penelitian Politik* **14** (2): 161–77.

Wilson, Ernest J. 2008. "Hard Power, Soft Power, Smart Power." *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* **616** (March 2008). doi:10.1177/0002716207312618.

Yakti, Probo Darono, and Joko Susanto. 2017. "Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan Atau Kesinambungan Strategi ?" *Global & Strategis* **11** (2): 108–25. doi:10.20473/jgs.v11i2.5355.

Artikel Daring

Arisandy, Yuni. 2017. "Indonesia Dorong Kerja Sama Maritim Di ASEAN." *Antaranews.com*. https://www.antaranews.com/berita/476879/indonesia-dorong-kerja-sama-maritim-di-asean.

Bayu, Dimas Jarot. 2016. "Pemerintah Diminta Susun 'Blueprint' Poros Maritim Dunia." *Kompas.com*. http://nasional.kompas.com/read/2016/08/31/14033501/pemerintah.diminta.susun.blueprint.poros.maritim.dunia.

Kementerian Luar Negeri RI. 2014. "Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia." *Siaran Pers Kemlu.go.id*. https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx.

Prasetya, Eko. 2014. "Ini Pidato Lengkap Jokowi Di Atas Kapal Pinisi." *Merdeka.com*. https://www.merdeka.com/politik/ini-pidato-lengkap-jokowi-di-atas-kapal-pinisi.html.

Setiadji, Agus. 2014. "Diplomasi Maritim Untuk Kedaulatan Indonesia." *Maritimnews.com*. http://maritimnews.com/diplomasi-maritim-untuk-kedaulatan-indonesia/.

Dokumen Resmi Pemerintah

Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika. 2016. *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Asia Pasifik Dan Afrika 2015*. Jakarta.

———. 2018. "Laporan Kinerja 2017." Jakarta.

Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN. 2016. *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN 2015*. Jakarta: Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN Kementerian Luar Negeri.

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2016. "Laporan Kinerja Kementerian Kelautan Dan Perikanan Tahun 2015." Jakarta.

———. 2017. *Laporan Kinerja Kementerian Kelautan Dan Perikanan 2016*. Jakarta:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. 2017. *Kebijakan Kelautan Indonesia*. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.

Kementerian Luar Negeri. 2016. *Buku II Informasi Kinerja Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2015*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2018. *Laporan Kinerja Tahun 2017*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

———. 2015. *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2014*. Jakarta.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. *Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, Buku I: Agenda Pembangunan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional.

Lain - Lain

Rosyidin, Mohamad. 2014. "Kembali Ke Masa Depan? Membaca Arah Politik Luar Negeri Jokowi Dan Prospek Indonesia Menjadi Pemain Global", dalam *Prosiding Konvensi Nasional Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (AIHII) "Kebijakan Luar Negeri Pemerintahan Jokowi: Agenda Dan Prioritas."* Jakarta: Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Strategi Keamanan Maritim Indonesia terhadap Maritime Piracy di Laut Sulu Tahun 2016

Ayu Laksmi Saraswati[1], Ni Komang Desy Setiawati Arya Pinatih[2]
Universitas Brawijaya

ABSTRACT

The Sulu Sea, one of Indonesia's seas located in the strategic area of ALKI II (Indonesian Archipelagic Sea Lane), directly borders Malaysia and the Philippines. As a busy trade route, the sea is also vulnerable to threats such as maritime piracy. This research aims to see Indonesia's maritime security strategy in the Sulu Sea over maritime piracy cases in the area during 2016. In this research, the writer uses the Maritime Security concept proposed by Chris Rahman to explain Indonesia's maritime security strategy in the Sulu Sea. The author using three variables, including (1) security of the sea itself: conservation and protection; (2) ocean governance; (3) maritime border protection; (4) military activities at sea, and (5) security regulation of the transport marine system in their correlation with each other. The author then concludes that out of five variables, only two are suitable and effective for implementing piracies in the Sulu Sea, namely *maritime border protection* and *military activities at sea.*

Keywords: Indonesia, Sulu sea, maritime security, maritime piracy

PENDAHULUAN

Laut merupakan penghubung utama antar negara-negara di dunia, walaupun beberapa negara berada pada kawasan *landlocked,* hal tersebut tidak menutup kemungkinan kebutuhan negara atas laut. Fenomena tersebut disebabkan karena sekitar 90 persen dari seluruh aktivitas lintas batas negara sebagian besar dijalankan menggunakan jalur laut (Conway 2008). Indonesia, dan sebagian besar negara-negara Asia Tenggara yang wilayahnya merupakan perairan memiliki masalah keamanan terkait jalur laut. Salah satu wilayah perairan Indonesia yang memiliki nilai strategis adalah Laut Sulu, dimana laut ini adalah trek pelayaran yang paling padat juga berbahaya setelah Selat Malaka. Rata-rata setiap tahun ada sekitar 3900 kapal yang melalui trek ini dengan nilai barang mencapai US$40 miliar (Prastyono 2005). Banyak negara menggunakan laut ini untuk kepentingannya dalam berdagang karena potensi, letak dan kuantitas kegiatan lautnya yang padat. Namun hal tersebut juga menjadi faktor berbagai ancaman yang terjadi seperti masalah pelanggaran wilayah karena posisi yang tepat berbatasan dengan tiga negara (Indonesia, Malaysia dan Filipina), masalah penyelundupan senjata, perdagangan manusia, penangkapan ikan secara ilegal hingga pembajakan (*piracy*)(Gumilang 2016).

Indonesia yang merupakan negara kepulauan atau *archipelagic state* mengharuskan negara untuk menjaga keutuhan dan kesatuan wilayah nasional yang mencangkup darat, laut maupun udara. Dalam hubungannya dengan hal tersebut Undang-Undang No. 6 tahun 1996 dan PP No. 37 tahun 2002 kemudian menerangkan bahwa Alur Laut Kepulauan yaitu alur laut yang dilewati oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut yang digunakan untuk melakukan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal secara belaka untuk transit yang berulang-ulang, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melewati atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan yang lainnya (BPK RI 1996).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[corresponding author: ayulaksmi37@gmail.com]

Indonesia dalam hal ini memiliki tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) *International Maritim Organization* (Peraturan Pemerintah RI 2002) serta lima daerah *choke points* antara lain Selat Singapura, Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Ombai-Wetar, dan Selat Sunda (Kemenko Kemaritiman 2017). Dalam hal ini Laut Sulu berhubungan langsung dengan Laut Sulawesi yang merupakan perairan yang membentuk pintu masuk ke daerah ALKI II yang terhubung ke Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok menuju Samudera Hindia. Alur ALKI II membentuk pintu alternatif kedua setelah Selat Malaka untuk negara melaksanakan kepentingannya di lautan, termasuk melakukan perdagangan karena jalurnya yang strategis untuk pelayaran kapal angkut menuju Asia Timur dan sebaliknya. Jalur ini juga sering digunakan bagi kapal-kapal tanker besar yang memiliki bobot lebih dari 200.000 ton dengan berbagai muatan. Laut Sulawesi dalam hal ini berbatasan langsung dengan Samudera Pasifik, Laut Sulu dan pulau-pulau di Filipina Selatan serta perairan ini merupakan perairan yang banyak akan terumbu karang dan biota laut sehingga mempunyai nilai ekonomis yang tinggi (Rustam 2017).

Laut Sulu-Sulawesi mempunyai nilai strategis karena ribuan armada tanker minyak dan armada dagang melewati Laut Sulu-Sulawesi karena potensi, letak maupun kuantitas kegiatan laut yang padat pada trek tersebut. Selain itu karena letaknya di puncak Segitiga Terumbu Karang Dunia yang mengiris tiga negara yaitu Indonesia, Filipina dan Malaysia, hal tersebut menambah nilai yang dimiliki perairan ini (Rustam 2017). Namun keuntungan tersebut bukan cuma menimbulkan pengaruh baik, melainkan menyebabkan berbagai ancaman juga di lautan seperti diantaranya pelanggaran wilayah karena posisinya yang berbatasan dengan tiga negara, konflik penangkapan ikan secara ilegal, penerobosan senjata dan human trafficking, hingga masalah perampokan kapal dan penculikan awak kapal (maritime piracy).

Pembajakan (piracy) dianggap sebagai suatu ancaman yang kritis dalam keamanan maritime pada wilayah Asia Tenggara. Semakin berlalunya waktu, banyaknya kejadian piracy yang terjadi di kawasan dalam beberapa tahun terakhir, ancaman ini kemudian mendapat banyak perhatian dari International Maritime Organisation (IMO) dan the International Maritime Bureau (IMB) yang berfokus pada isu piracy. IMO merupakan organisasi yang dinaungi oleh PBB dimana dalam mendefinisikan pembajakan mengadopsi pengertian dan definisi yang telah dijelaskan oleh United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (Johnson, Derek; Valencia 2005). Secara singkat piracy diartikan sebagai suatu tindakan memasuki kapal dengan tujuan untuk melakukan pencurian ataupun tindakan jahat lainnya dengan maksud tertentu melalui adanya kekerasan dalam melakukan aktivitas pembajakan kapal tersebut. Definisi yang dimaksud juga cukup dekat dalam mengidentifikasi beberapa aktivitas ilegal yang dilakukan di laut dan dilihat berpotensi sebagai suatu pembajakan atau piracy. Sementara disisi lain, IMB yang merupakan bagian dalam International Chamber of Commerce (ICC) yang diperkirakan memiliki kesamaan agenda, yang mencakup segala sesuatu atau aktivitas pembajakan dan perlawanan pada kapal dalam yurisdiksi maritime suatu negara.

Aktivitas pembajakan di laut (maritime piracy) di kawasan Asia Tenggara secara umum dilaporkan meningkat dalam beberapa dekade terakhir, fenomena ini dapat dilihat dengan adanya perubahan jumlah secara drastis sejak akhir 1990 an hingga pada awal 2000an, dimana 94 insiden pada tahun 1998 berkembang menjadi 257 pada tahun 2000 dan 187 di tahun 2003 (ICC IMB 2017). Hal ini tidak terlepas dari pengaruh aksi teroris 9/11 dalam dunia internasional. Kemunculan pembajakan dan perampokan di laut juga tidak terlepas dari beberapa faktor seperti kondisi sosial ekonomi yang lemah, lemahnya pengawasan pemerintah dan kapasitas negara serta hal ini juga disebabkan oleh semakin berkembangnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

teknologi baru untuk mempermudah melakukan aksi kriminal di lautan (maritime criminal) seperti navigasi satelit, ponsel maupun internet (Storey 2016).

Maritime piracy yang terjadi di wilayah perairan Indonesia banyak terjadi di beberapa area antara lain Selat Malaka, Selat antara Singapura dan Filipina, termasuk Provinsi Riau di Indonesia, Teluk Thailand, Laut China Selatan hingga Laut Sulu yang berbatasan langsung dengan Malaysia, Filipina Selatan dan Indonesia (Storey 2016). Hal ini memberikan ancaman serius pada kehidupan manusia, perdagangan kapal secara internasional maupun industri maritim lokal yang mencakup penangkapan ikan serta perdagangan lokal. Dalam kawasan seperti Asia Tenggara yang mengedepankan keamanan maritime sebagai suatu fokus keamanan yang cukup signifikan, ancaman dalam kawasan maritime kemudian menjadi perhatian bersama sebagai suatu transnational security issue yang membutuhkan perhatian baik secara multilateral maupun internasional (Storey 2016).

Pembajakan dan perampokan terhadap kapal seperti yang ditulis Oceans Beyond Piracy (OBP) pada tahun 2016 telah terjadi 129 insiden baik pembajakan maupun perampokan di Asia diantaranya pembajakan dan pencurian kapal kargo, perampokan bersenjata, kesalahan pada pengangkutan dan penyerangan, penculikan hingga aktivitas mencurigakan lainnya (OBP 2017). Secara umum pada tahun 2016 terjadi pengurangan jumlah hingga 35% kasus yang terjadi di Asia. Penurunan jumlah insiden terutama di area yang rawan kejahatan dapat dikaitkan dengan suksesnya patrol terkoordinasi dan pengawasan lebih efektif yang dilakukan oleh negara-negara pesisir, mekanisme pembagian informasi yang digunakan oleh badan informasi regional, serta kerjasama antara pemerintah daerah, organisasi mitra maupun komunitas kapal itu sendiri (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Center (ReCAAP) 2017). Kendati demikian pada 2016 penculikan yang dilakukan semakin meningkat khususnya di Laut Sulu dan Laut Sulawesi. Dalam aktivitas ini para pelaku seringkali memindahkan sandera ke pantai dimana mereka ditahan dalam jangka waktu yang lama di bawah paksaan yang ekstrim. Tawanan juga seringkali menjadi korban pelecehan dan hidup dalam ketakutan akan dibunuh oleh para pelaku penculikan. Laporan lain juga menjelaskan bahwa sandera juga sering dimanfaatkan sebagai buruh kasar (Malaysia Kini 2017).

OBP dalam laporannya menyampaikan bahwa pada tahun 2016 ada sekitar 38 insiden yang terjadi di sekitar Laut Sulu, dimana 21 kasus diantaranya merupakan kasus penculikan, 4 kasus perampokan bersenjata, 4 kasus kegagalan dalam pengangkutan dan penyerangan (failed boarding/failed attack), 1 kasus perampokan serta 8 insiden lainnya diklasifikasikan sebagai aktivitas mencurigakan. Aktivitas yang dilakukan oleh pembajak kapal di Laut Sulu pada mulanya menargetkan kapal-kapal kecil pada awal tahun, hingga pada Oktober mereka mulai menargetkan dan menyerang kapal yang lebih besar dan menghadirkan ancaman terhadap lalu lintas perdagangan melalui jalur laut, baik secara internasional maupun regional (ReCAAP 2017; Stable Seas 2019).

Indonesia adalah salah satu dari negara kepulauan terluas dengan area perairan dan panjang garis pantai yang luas menimbulkan limitasi kapasitas TNI (Tentara Nasional Indonesia) dan Polri (Kepolisian Republik Indonesia) untuk menjaga dan menjamin pertahanan dan keamanan di setiap daerah dari berbagai macam ancaman. Kesempatan tersebut kemudian dimanfaatkan para pelaku kejahatan transnasional untuk melaksanakan aksinya, termasuk maritime piracy yang seringkali dilakukan kelompok radikal Abu Sayyaf yang diidentikkan dengan terorisme pada sejumlah warga negara Indonesia. Laut Sulu dalam hal ini merupakan rute kapal tongkang dari Indonesia ke Filipina Selatan, yang biasanya bermuatan batubara maupun minyak (BBC Indonesia 2017). Interaksi tersebut kemudian memberikan kesempatan pada komunitas Abu Sayyaf ini melakukan tindakan pembajakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapal dan penculikan di wilayah perairan Filipina. Dalam laporan ReCAAP (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) sepanjang tahun 2016 telah terdapat 16 kali insiden penculikan kru kapal di Laut Sulawesi dan Laut Sulu (ReCAAP 2016).

Beberapa kasus pembajakan dan penculikan (maritime piracy) WNI yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayyaf banyak terjadi sejak tahun 2002 dimana saat itu kapal Lebroy 179 yang berlayar dari Indonesia hingga Kota Cebu yang kemudian terdapat 4 anak buah kapal (ABK) dibajak. Kemudian Desember 2004, 9 orang WNI yang merupakan awak kapal tunda Christian disandra di Laut Sulu (Partogi 2016). Kemudian di bulan Maret 2016 dimana dua kapal kargo Indonesia yaitu tunda Brahma 12 dan kapal tongkang Anand 12 beserta 10 kru awak kapal yang memuat 7.000 ton batubara dibajak di perairan perbatasan Filipina dan Indonesia (BBC Indonesia 2016). Pada 15 April 2016, 4 awak kapal tunda Henry dan tongkang Christy juga ditangkap dan diculik saat berlayar dari Cebu ke Tarakan. Kasus-kasus penculikan dan pembajakan oleh Kelompok abu Sayyaf terus berlanjut terjadi sepanjang tahun 2016. Selain mencuri muatan kapal, tujuan lain kelompok Abu Sayyaf ini adalah untuk meminta uang tebusan kepada negara asal korban yang diculik (Partogi 2016; ReCAAP 2016).

Melihat banyaknya aksi maritime piracy yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayyaf terhadap WNI dalam jangka waktu yang relatif singkat dan berkala tersebut kemudian mendorong penulis untuk menganalisis mengenai strategi keamanan maritim wilayah perbatasan Indonesia dalam menangani aksi kejahatan transnasional, dimana dalam hal ini maritime piracy yang kerap terjadi di Laut Sulu. Dengan demikian, penulis akan mengkaji bagaimana strategi keamanan maritim Indonesia dalam menanggulangi perkembangan maritime piracy di Laut sulu pada tahun 2016 yang sekaligus menjadi rumusan permasalahan dalam jurnal ini.

Dalam hal ini penulis melihat bahwa kelima faktor yaitu *security of the sea itself, ocean governance, maritime border protection, military activities at sea* serta *security regulation of the marine transportation* dapat dijadikan acuan untuk melihat seberapa besar upaya yang telah dilakukan Indonesia dalam memproteksi wilayah perbatasan dan menanggulangi ancaman *maritime piracy* yang terjadi di Laut Sulu. Maka strategi keamanan maritime yang telah dilaksanakan oleh Indonesia dapat dilihat melalui setiap variabel yang disebutkan oleh Chris Rahman, baik variabel yang bersifat non tradisional maupun tradisional. Namun dalam hal ini penulis melihat bahwa peningkatan keamanan maritim melalui variabel *maritime border protection* serta *military activities at sea* melalui latihan gabungan, pengadaan *joint operation* maupun *maritime patrol* antar negara yang berbatasan langsung dengan Laut Sulu (misalnya seperti Malaysia dan Filipina) merupakan strategi yang efektif dalam mencapai keamanan maritim yang stabil di Indonesia.

KERANGKA PEMIKIRAN

Penulis menemukan bahwa konsep keamanan maritim (*maritime security*) juga pernah digunakan untuk meneliti berbagai ancaman kejahatan *non traditional*, khususnya kejahatan yang dilakukan di wilayah perairan (lautan). Seperti pada tesis yang ditulis oleh Richarunia Wenny Ikhtiari yang merupakan Alumni Program Pascasarjana Universitas Indonesia yang berjudul "Strategi Keamanan Maritim Indonesia dalam Menanggulangi Ancaman *Non-Traditional Security,* Studi Kasus: *Illegal Fishing* periode tahun 2005-2010 (Wenny Ikhtiari 2011). Dalam tesis tersebut penulis melihat terdapat kesamaan pendekatan dalam melihat kasus kejahatan yang terjadi di wilayah perairan yakni menggunakan konsep *maritime security*. Dalam tesis ini dijelaskan bahwa *maritime security* merupakan perluasan dari perdebatan mengenai konsep keamanan secara umum, namun dalam hakikatnya *maritime security* tidak dipersepsikan sebagai isu yang tidak terikat pada sektor tertentu melainkan bisa menimbulkan beberapa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masalah pada sektor-sektor interaksi antar aktor baik aktor negara ataupun bukan negara. *Maritime security* juga dijelaskan cenderung mendalami ciri laut dan penggunaannya serta ancaman yang dihadapi (Rahman 2009). Lebih lanjut *maritime security* kemudian juga digunakan untuk menjawab mengenai strategi keamanan laut dalam mengatasi isu *illegal fishing*, dimana dalam tesisnya penulis melihat bahwa terdapat berbagai kelemahan Indonesia dalam melaksanakan keamanan laut, hingga perlu dilakukan peningkatan terhadap komponen pengawasan dan pengelolaan kelautan yang dirasa masih terdapat kekurangan untuk menghasilkan suatu keadaan yang stabil bukan cuma di Indonesia, tapi juga di kawasan.

Dalam kerangka teori yang digunakan pada tesis ini penulis berupaya menerangkan mengenai *maritime security* yang dipandang dari segi militer serta hukum internasional. Setelah diteliti lebih lanjut, penulis melihat bahwa persamaan antara penelitian yang hendak dilakukan oleh penulis dengan tesis tersebut terletak pada konsep *maritime security* yang dipakai, dimana dalam hal ini penulis lebih menyorot dari aspek peranan militer. Militer dalam hal ini khususnya angkatan laut memiliki peranan penting dalam upaya melaksanakan pertahanan laut dari ancaman *illegal fishing,* yang sebenarnya bukanlah ancaman berdimensi penyerangan militer, melainkan pada skalanya merupakan penyerangan kedaulatan yang dilakukan oleh aktor non negara (Wenny Ikhtiari 2011).

Definisi Keamanan Maritim (Maritime Security)

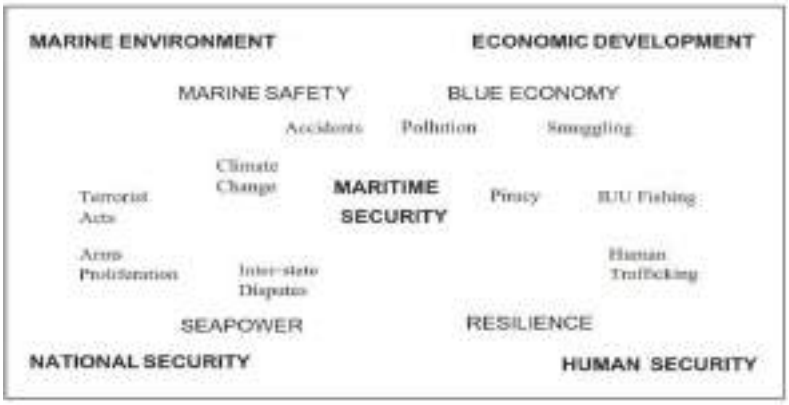
Istilah *maritime security* atau keamanan maritim pada mulanya berawal dari ekspansi makna dan *scope* dari konsep keamanan setelah perang dingin. Secara tradisional masalah keamanan umumnya ditafsirkan dengan adanya suatu bahaya yang datang dari negara lain yang erat kaitannya dengan ancaman militer. Namun dalam perkembangannya semakin kompleks interaksi antar aktor baik negara ataupun aktor selain negara menjadikan ancaman tidak hanya dipersepsikan secara konvensional (tradisional) saja, melainkan berkembang pula ancaman non tradisional. Hal ini kemudian memunculkan perluasan dan transisi pemahaman keamanan menuju keamanan non militer (Winarno 2008).

Keamanan maritim (*maritime security*) dalam pendekatan tradisional merujuk pada strategi angkatan laut dalam aspek menjaga dan mengamankan batas-batas nasional maritim (*national maritime borders*) dan area sensitif di lautan yang digunakan sebagai jalur perdagangan (sensitive maritime trade choke-points) (Mudric 2016). Dalam memetakan konsep baru dalam maritime security, Christian Buerger menjelaskan bahwa konsep keamanan maritim didasarkan pada kerangka konvergen yang harus mematuhi konsep-konsep tradisional dan dalam saat yang bersamaan harus dapat mengidentifikasi kesamaan yang akan memungkinkan penggabungan bertahap pada isu-isu yang lebih luas (Mudric 2016). Kemudian dalam hal ini Buerger mengidentifikasi tiga kerangka kerja dalam memahami maritime security lebih lanjut yakni (1) the matrix framework, yang menggabungkan the concept of marine safety, sea- power, blue economy and resilience; (2) the securitization framework, yang membahas mengenai interrelasi (interrelationship) antara ancaman maritime dan perbedaan kepentingan politik serta ideology; (3) the security practice theory, membahas mengenai intensi sebenarnya (true intention) dan aksi pada aktor-aktor-aktor yang terlibat dalam arena keamanan maritime (Mudric 2016).

Buerger melalui pendekatan the matrix framework kemudian menjelaskan Maritime security memiliki hubungan terhadap empat konsep yakni *national security, marine environment, economic development* serta *human security* yang kemudian secara grafis digambarkan dengan matriks berikut (Buerger 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 1. *Maritime security matrix*



Sumber: (Buerger 2015)

Dalam konteks keamanan nasional (*national security*) keamanan maritim seringkali berhubungan dengan perang di lautan (*naval warfare*), pentingnya *power projection* serta konsep *sea power* dalam rangka melindungi dan mempertahankan eksistensi dan kedaulatan suatu negara. Sementara *marine environment* menyorot mengenai instalasi maritim dan keamanan dari kapal dengan tujuan untuk melindungi keseluruhan lingkungan maritime (*maritime environment*) dan para profesional dalam bidang maritime (*maritime professional). Maritime security* juga mencakup isu perkembangan ekonomi. Sebagaimana lautan memiliki peranan yang penting dalam perkembangan ekonomi global dari waktu ke waktu, mengingat mayoritas perdagangan yang dilakukan tidak terlepas dari aktivitas di lautan. Selain itu, industri perkapalan global juga merupakan industri yang sangat menjanjikan dalam menaikkan nilai komersial daripada lautan (Bagus 2016; Buerger 2015).

Konsep Keamanan Maritim

Konsep keamanan maritim (*maritime security*) menurut Chris Rahman memiliki pengertian yang berbeda tergantung individu atau organisasi yang mendefinisikan, termasuk didalamnya tergantung kepentingan dalam organisasi, atau bias politik maupun ideologi. Secara khusus terminology ini kemudian dimanfaatkan dalam cara yang kurang maju dan serampangan (*underdeveloped way* dan *carefree*). Keamanan maritim secara sederhana seringkali dilihat sebagai dimensi lain atau sisi lain dari keamanan, walaupun beberapa kajian literatur mengenai keamanan secara mengejutkan menjelaskan bahwa keamanan maritim tidak pernah diidentifikasi sebagai sektor isu yang berdiri sendiri melainkan tetap menjadi bagian dari isu keamanan (Rahman 2009). Namun kebanyakan literatur mengenai keamanan maritim saat ini menjelaskan bahwa keamanan maritim cenderung berfokus pada karakteristik laut dan berbagai kegunaannya, serta ancaman yang mungkin ditimbulkan dari kegunaan laut tersebut (Rahman 2009).

Chris Rahman menjelaskan *maritime security* melalui beberapa pendekatan yang melihat keamanan maritim dari perspektif non tradisional (non strategis). Perspektif yang digunakan dalam pendekatan ini tak jarang tumpang tindih, karena saling berkaitan dan untuk beberapa kasus merepresentasikan aspek yang berbeda dari permasalahan yang sama untuk mengetahui manakaj pendekatan yang lebih efektif dalam mengelola kelautan serta mempertahankan *good order* diantaranya. Kebijakan praktis dan respon operasional oleh negara pada keamanan maritim mereka biasanya membutuhkan aspek-aspek yang menggabungkan lebih dari satu pendekatan ini. Pendekatan yang ditawarkan oleh Chris Rahman dalam melihat hal tersebut adalah dengan melihat: (1) *Security of the sea itself*; (2) *ocean governance*; (3) *maritime border protection*; (4) *military activities at sea*; serta (5) *security regulation of the maritime transportation system* (Rahman 2009).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1) Proteksi terhadap Ekosistem Laut

Keamanan di lautan , merupakan kategori pertama dari keamanan maritime dimana dalam hal ini harus dapat merefleksikan kepercayaan *environmentalist* yang melihat bahwa lautan sebagai suatu objek keamanan daripada politik kelautan (*maritime politics*) dan oleh karenanya perlu untuk diamankan demi kebaikan bersama. Proteksi yang dimaksud kemudian mencakup proteksi dan keamanan lingkungan kelautan (*protection of the marine environment*) serta konservasi terhadap segala sumber daya yang ada di lautan (baik yang hidup atau *living* maupun *non-* living) sebagai garis terdepan dari konsep keamanan maritime.

Pendekatan ini dikemukakan oleh 1987 WCED *report* dalam *chapter* 17 *of agenda* 21 yang menjelaskan mengenai keamanan di lautan, yang kemudian diadopsi pada 1992 oleh UN *Conference on Environment and Development*. Hal ini kemudian diaplikasikan bahkan dalam US *National Strategy for* Maritime *Security,* yang melaksanakan *counterterrorism* dalam domain maritim sebagai salah satu objek strategis dalam pelaksanaan proteksi dan keamanan serta upaya menanggulangi eksploitasi ilegal terhadap sumber daya. Pada hakikatnya penting untuk menjaga kelestarian dan keamanan laut mengingat dampaknya pada *human existence,* perkembangan dan keamanan, maka pendekatan ini kemudian melihat pada karakteristik spesial yang dimiliki oleh laut, serta menuntut adanya *"freedom for the seas"* termasuk dalam lingkungan kelautan (*maritime environment*) serta ekosistem yang ada didalamnya (Rahman 2009).

2) Tata Kelola Maritim

Dalam menjelaskan tata kelola kelautan (*ocean governance)* menurut Chris Rahman juga memiliki bias kuat pada lingkungan kemaritiman. *Ocean governance* dideskripsikan sebagai suatu kreasi dan implementasi daripada aturan-aturan serta praktek untuk mengelola pengguna serta penggunaan laut (Rahman 2009). Tidak adanya pengaturan mengenai *world government* dalam tata kelola kelautan maka penting membuat suatu rezim yang berisi aturan serta dapat ditaati oleh negara-negara terkait penggunaan laut. Hal ini dimaksudkan untuk menyediakan wadah untuk menyelesaikan konflik yang mungkin terjadi karena penyalahgunaan manfaat kelautan.

Walaupun sebenarnya telah ada Hukum Konvensi Laut sebagai pendekatan dalam tata kelola laut, pengaturan terhadap laut perlu untuk diimplementasikan secara nyata. Konvensi tersebut dalam hal ini menyediakan berbagai sarana untuk menyeimbangkan hal tersebut, namun *global ocean governance* secara konstan mempengaruhi sistem sehingga perlu ada pembaharuan nyata yang diwadahi dengan suatu yurisdiksi hukum yang perlu ditaati bersama. *Ocean governance* dalam hal ini dapat berupa organisasi internasional, pemerintahan, institusi maupun organisasi non pemerintah (Rahman 2009).

Global governance dimaksudkan sebagai industri pertumbuhan global dalam organisasi internasional, pemerintahan, institusi maupun organisasi non pemerintah. Maka dalam hal ini *global governance* sebagai pendekatan *ocean management* dalam keamanan maritim berfungsi untuk mempromosikan, memperkuat pertahanan baik secara politik maupun retorikal dan institusional dalam sebuah sistem demi mencapai suatu rezim maritim yang stabil (apabila ada) (Rahman 2009). Kendati demikian rezim maritim yang stabil dalam pengelolaan tata kelola laut yang efektif pun belum tentu dapat memberikan keamanan, melainkan sebagai media untuk menyusun *framework* yang dibutuhkan dalam rangka mewujudkan keamanan dalam laut dalam kaitannya dengan hubungan internasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3) Perlindungan Perbatasan Laut

Untuk mencapai tata kelola kelautan yang efektif, diperlukan upaya penjagaan dan pengamanan terhadap yurisdiksi maritime negara perlu untuk diperketat. Menjaga kedaulatan negara di lautan merupakan konsep keamanan nasional dari setiap negara. Dalam hal ini setiap negara patut untuk menaati yurisdiksi dan batas-batas wilayah yang telah ditetapkan oleh *the Law of the Sea Convention*, serta tak terkecuali rezim ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) yang mengatakan bahwa yurisdiksi kelautan suatu dapat dihitung sepanjang ZEE negara tersebut dengan maksimal 200 mil dari garis dasar pantai (Rahman 2009). Sehingga melalui yurisdiksi tersebut negara dapat memiliki kedaulatan penuh akan apa yang ada dalam wilayah lautnya, termasuk pengelolaan segala sumber daya yang ada didalamnya. Dampak dari hal tersebut adalah tak jarang terjadi pelanggaran terhadap hal tersebut karena tingginya pertumbuhan permintaan *offshore oil* maupun *gas project* yang ada di lautan di seluruh dunia. Oleh karenanya perketatan proteksi di lautan khususnya di batas wilayah (*border*) perlu ditingkatkan untuk menanggulangi kejahatan transnasional seperti *piracy,* terorisme, pencurian, penyelundupan illegal, dsb.

Pendekatan ini kemudian melihat bahwa apabila suatu negara ingin mengembangkan dan memaksimalkan proteksi di wilayah perbatasan lautan negara tersebut maka perlu adanya koordinasi yang lebih dekat dengan negara lain, atau actor/agensi lain yang bersangkutan dengan mengembangkan strategi dan kebijakannya baik dalam level nasional (*national strategy for maritime security*) maupun di level internasional. Mengingat adanya *physically borderless* serta fungsi laut sebagai jalur perdagangan, tidak jarang ancaman transnasional akan muncul dari sana. Maka secara prinsipnya pendekatan ini dapat dilihat sebagai upaya untuk menjaga kedaulatan dan kepentingan maritime suatu negara dalam zona kelautannya.

4) Aktivitas Militer di Lautan

Pendekatan aktivitas militer di lautan melihat keamanan secara tradisional seperti dalam konsep *common security*. Termasuk penekanan terhadap penggunaan senjata (*arms control*), khususnya dalam operasi- operasi yang beragam. Aktivitas militer di lautan umumnya didominasi oleh aktivitas yang dilakukan angkatan laut, namun dalam pelaksanaanya tidak selalu *naval arms* control tidak selalu berjalan mulus. Hal ini didasarkan oleh beberapa faktor seperti: (1) mahalnya persenjataan angkatan laut dan biasanya tersedia dalam jumlah terbatas; (2) *physically borderless nature* di lautan mobilitas yang inheren menyebabkan *naval arms control* tidak dapat dibatasi secara berarti; (3) adanya asimetris yang besar antara *naval force structures* serta postur strategis nasional; (4) kombatan di permukaan harus memiliki *inherently flexible platform* agar dapat melakukan berbagai macam perdan selain berperang, misalnya diplomatic serta melakukan riset; (5) adanya permintaan mengenai *naval platform* yang lebih besar dari sebelumnya termasuk *border protection* dan *ocean governance*; (6) adanya pergeseran teori terkait *arms control* yang kemudian penggunaannya malah menyebabkan insekuritas dan ancaman; (7) kenyataan bahwa pengalaman masa lalu yang berusaha menghentikan perang dengan regulasi dan *structural naval arms control* mengalami kegagalan (Rahman 2009).

Namun demikian focus dalam *arms control* juga dijelaskan sebagai advokasi dalam mempromosikan *the operational arms control aspects of naval/maritime confidence building measures* melalui tiga kategori: (1) *Declaratory*, menerangkan mengenai prinsip utama, termasuk kesepakatan batas wilayah, intensi negara terhadap non agresi dan non nuklir status serta aksesi dalam *the Law of the Sea Convention.* (2) *Transparency,* diukur melalui pertukaran informasi pada *communications measures* dengan mendirikan jaringan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan prosedur selama krisis misalnya; *notification measures* yang menyediakan pemberitahuan terkait latihan gabungan militer atau *unusual deployment*; *observation/inspection measures*, dengan secara sukarela memberikan informasi mengenai latihan kemiliteran maupun fasilitas persenjataan angkatan laut suatu negara. (3) *Constraint,* yang dapat dicegah melalui *risk reduction measures* melalui perjanjian atau kesepakatan antar angkatan (laut) bersenjata negara-negara untuk mencegah konfrontasi yang tidak diinginkan (Rahman 2009).

5) Sistem Regulasi Keamanan terhadap Moda Transportasi Laut

Regulasi terhadap transportasi maritime internasional adalah suatu isu keamanan dan perlu diatur oleh *the International Maritime Organization* (IMO). Regulasi yang ditetapkan oleh IMO terhadap *maritime transportation system* dilakukan untuk mencegah adanya dominasi dan eksploitasi terhadap hal ini oleh kelompok teroris, perompak, maupun ancaman-ancaman lain yang mungkin terjadi pada transportasi laut (kapal) di lautan di seluruh dunia. IMO dalam hal ini memiliki kewenangan untuk mengatur dan legitimasi sebagai wadah negara-negara untuk mengamankan wilayah kelautannya melalui regulasi serta kesepakatan- kesepakatan yang ada (Rahman 2009). Dalam hal ini regulasi dalam *shipping* (perkapalan) serta transportasi kelautan penting kemudian untuk memperketat regulasi terhadap hal ini agar terhindar dari kemungkinan adanya ancaman teroris, mengingat bahwa transportasi kelautan sangat rentan terhadap ancaman. Maka dalam hal ini regulasi yang ditetapkan oleh IMO terhadap *maritime transportation system* dilakukan untuk mencegah adanya dominasi dan eksploitasi terhadap hal ini oleh kelompok teroris, perompak, maupun ancaman-ancaman lain yang mungkin terjadi pada transportasi laut (kapal) di lautan di seluruh dunia. IMO dalam hal ini memiliki kewenangan untuk mengatur dan legitimasi sebagai wadah negara-negara untuk mengamankan wilayah kelautannya melalui regulasi serta kesepakatan- kesepakatan yang ada (Rahman 2009).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Laut Indonesia digunakan untuk berbagai jalur lintas perdagangan kapal-kapal dari dalam maupun luar negeri untuk melakukan aktivitas perdagangan maupun ekspor impor. Dalam hal ini Laut Sulu merupakan salah satu laut yang memiliki makna strategis untuk perdagangan Indonesia, begitu juga dengan negara-negara di Asia Timur dan Pasifik. Laut Sulu digunakan sebagai jalur perdagangan yang dapat membantu tumbuhnya ekspor dari Indonesia bagian tengah dan timur yang rata-rata dilewati 10 kapal cargo setiap harinya. Sebagian besar kapal kargo yang melalui Laut Sulu mengangkut batu bara dan komoditas ke China, Jepang, Korea Selatan dan Filipina (Dursin 2016). Tidak hanya itu, wilayah perairan ini dilihat mempunyai nilai strategis karena ribuan armada tanker minyak dan armada dagang melewati rute tersebut karena potensi, letak maupun kuantitas kegiatan laut yang padat di rute tersebut. Namun keuntungan tersebut bukan cuma menimbulkan pengaruh baik saja, namun juga memiliki kecenderungan buruk karena beberapa ancaman yang kemudian muncul diantaranya. Seperti adanya pelanggaran wilayah karena posisinya yang berbatasan dengan tiga negara, konflik penangkapan ikan secara ilegal, penerobosan senjata dan *human trafficking*, hingga masalah perampokan kapal dan penculikan awak kapal (*maritime piracy*).

Maritime piracy merupakan salah satu ancaman yang kemudian muncul dari adanya aktivitas di lautan yang dilakukan baik untuk perdagangan, militer maupun hal lainnya. *Maritime piracy* adalah salah satu kejahatan yang sudah lama berada di bawah yang disebut *Law of Nations* atau hukum yang ada di suatu negara (Presidency of the Government 2013). Terminologi *"piracy"* mencakup dua jenis pelanggaran yang berbeda yakni pertama,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perampokan atau pembajakan dimana target dari serangan ini adalah untuk mencuri kargo maupun kapal maritime; kedua, penculikan yang dilakukan aktor kejahatan transnasional dengan mengancam dan menculik kapal serta awak kapal untuk mendapatkan uang tebusan (UNODC 2010). Pada tahun 2016 *The International Maritime Bureau* (IMB) melaporkan bahwa Laut Sulawesi-Laut Sulu mengalami peningkatan aktivitas kejahatan bajak laut dan pembajakan kapal di wilayah perairan tersebut.. Dalam laporan ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) sepanjang tahun 2016 terdapat 16 kali kasus penyanderaan kru kapal di Laut Sulawesi dan Laut Sulu (ReCAAP 2017). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat adanya ancaman terhadap keamanan Maritim di Laut Sulu.

Abu Sayyaf Group-ASG adalah salah satu kelompok separatis sekaligus perompak yang melakukan kejahatan pembajakan di wilayah Laut Sulu. Mereka tinggal di pulau-pulau kecil di Selatan Filipina yang bertujuan untuk melawan dan menuntut kemerdekaan pemerintah Fillipina. ASG awalnya dibentuk Filipina di bawah kelompok militan muslim pada awal tahun 1990an oleh Ustadz Abdurajak Janjalani yang memiliki kedekatan dengan Osama Bin Laden dan Ramzi Yousef (ReCAAP 2017). Dimana hal ini mengindikasikan bahwa ASG berusaha untuk mendirikan sarang Al-Qaeda di Filipina untuk menyebarkan terror (ReCAAP 2016). Kelompok ini melakukan berbagai kejahatan laut kepada siapapun yang dapat menjadi targetnya dengan menculik awak kapal dan meminta tebusan besar pada keluarga korban, perusahaan kapal, ataupun negara.

Aksi kejahatan yang dilakukan oleh ASG kemudian dilihat sebagai bentuk pergeseran politik yang pada awalnya mempersiapkan dibangunnya negara Islam di Asia Tenggara sesuai tujuan pembentukan awal kelompok ASG, namun bergeser membentuk kelompok penculik yang meminta uang tebusan ke negara-negara terkait. Aksi yang dilakukan oleh ASG juga didorong oleh kontur geografis Filipina Selatan, dimana dalam aktivitasnya diprediksi ASG mempunyai ratusan gerilyawan aktif yang dapat melakukan operasi penculikan di laut (GMA News Online n.d.).

Perekrutan pengikut dalam ASG kebanyakan berasal dari Basilan, Sulu, Tawi-Tawi, Zamboanga, dan General Santos dimana sebagian besar dari mereka direkrut dari mantan anggota MNLF atau MILF. Dalam melakukan aktivitasnya, ASG memiliki kekurangan dana untuk melancarkan aksinya, sehingga, ASG berusaha melakukan penggalangan dana atas nama gerakan islam yaitu Al Haratatulal-Islamiya dan juga melakukan aktivitas *maritime piracy* yang disertai teror untuk mendapatkan keuntungan (GMA News Online n.d.). Selain melakukan penggalangan dana melalui gerakan islam dengan nama Al Haratutlal-Islamiya, ASG juga melakukan penculikan untuk mendapatkan uang tebusan melalui aktivitas *maritime piracy* dan *maritime terrorism.* ASG dalam hal ini melakukan operasi di daerah Basilan dan daerah Sulu.

Proteksi dan Konservasi Ekosistem Maritim di Laut Sulu

Burhanudin, selaku Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim, Kemenko Kemaritiman RI menjelaskan bahwa Laut Sulu merupakan laut yang strategis karena letaknya di wilayah ALKI (*archipelagic sea lane*) II, dimana memanjang dari Selat Lombok-Selat Makassar-Laut Sulu Sulawesi yang sebagian besar dilewati oleh VLCC (kapal tanker) ukuran besar yang ingin mengekspor barang ke China tetapi tidak ingin mendapatkan antrian di Selat Malaka dan Selat Singapura, cenderung memilih untuk melewati Selat Lombok yang nantinya akan melewati Laut Sulu-Sulawesi naik ke Selat Filipina hingga sampai ke China, Jepang dsb (Burhanudin n.d.). Lebih lanjut Laut Sulu juga merupakan laut yang bertempat di puncak Segitiga Terumbu Karang Dunia, hal ini kemudian menjadikan kawasan ini sebagai kawasan konservasi kunci dunia dan ditetapkan sebagai *Sulu- Sulawesi Marine Ecoregion* (SSME).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bentang Laut Sulu-Sulawesi yang merupakan kawasan konservasi kunci berperan krusial dalam pengelolaan Segitiga Terumbu Karang dunia yang terdiri dari enam negara yakni Indonesia, Malaysia, Filipina, Papua Nugini, Timor Leste dan Kepulauan Solomon (Ambari n.d.). Dalam beberapa tahun terakhir bentang laut tersebut mendapat perlindungan dan proteksi yang ketat dari sejumlah negara terutama tiga Negara: Indonesia, Malaysia dan Filipina yang kemudian menyepakati *Memorandum of Understanding* (MoU) mengenai wacana pemeliharaan pada ekoregion perairan Sulawesi-Sulu (Kementerian Kelautan dan Perikanan RI 2017).

Wilayah Laut Sulu-Sulawesi itu masuk kedalam wilayah *coral triangle initiative*. Indonesia, Filipina dan Malaysia itu bagian dari *coral triangle initiative*. Pada dasarnya Indonesia bersama negara-negara telah menginisiasi hal tersebut. Ini merupakan inisiatif yang dibentuk tidak dengan pikiran bahwa belum selesainya batas maritim itu menjadi penghalang bagi kerjasama maritime ketiga negara. Hal tersebut juga menjadi contoh yang baik bahwa kerjasama konservasi dapat menjadi salah satu peluang kerjasama yang menjadi perekat antara negara-negara memiliki permasalahan perbatasan maritim yang belum selesai. Dimana hal ini juga menunjukkan bahwa kerjasama dapat tanpa n*ecessarily* negara-negara memiliki batas maritime yang sudah *settle* (Burhanudin n.d.). Maka sebagai upaya untuk melindungi dan memproteksi segala sumber daya yang berada di Laut Sulu, pemerintah telah melakukan perangkaian model umum untuk pengaturan Bentang Laut berkelanjutan yang merupakan hasil kesepakatan Indonesia dengan beberapa negara lainnya. Kesepakatan ini kemudian disebut sebagai Prakarsa Segitiga Karang untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan atau *The Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security* (CTI-CFF) yang merupakan kesepakatan antara enam Negara yakni Indonesia, Malaysia, Papua New Gunea, Filipina, Solomon Islands, dan Timor Leste yang ditandatangani pada tahun 2009. Kesepakatan ini berisi komitmen keenam negara untuk beramai-ramai menanggulangi bahaya dari luar terhadap sumber daya pesisir dan laut di kawasan Segitiga Karang dengan luas 2,3 juta mil persegi dan meliputi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) setiap negara (Coral Triangle Initiative n.d.).

Gambar 2. Peta Kawasan Segitiga Karang



Sumber: (Coral Triangle Initiative n.d.)

Rencana *the CTI-CFF Regional Plan of Action (RPOA)* kemudian dibentuk agar dapat menumbuhkan dan menyalurkan usaha-usaha pengendalian dan investasi terhadap sumber daya di wilayah ini. Tujuan dari dibentuknya RPOA antara lan ialah pertama, agar Bentang Laut dapat dikelola secara efektif dengan aktivitas pemanfaatan multi sektoral dimana banyaknya pendekatan pengelolaan dan mekanisme tata kelola harus bisa diintegrasikan dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikoordinasikan. Bentang Laut adalah wilayah pengambilan utilitas SDA dan perlindungan bsa dilaksanakan secara berselingan sebagai tempat yang berfungsi dalam menciptakan konstruksi ekonomi berkelanjutan. Melalui Bentang Laut ini juga negara-negara diharapkan dapat mewujudkan komitmen, target dan tujuan untuk menumbuhkan kesejahteraan sosial-ekonomi dan ekologis.

Kawasan Sulu-Sulawesi *Marine Ecoregion* (SSME) seperti yang telah dijelaskan di awal merupakan wilayah laut yang luas yang melingkupi tiga negara Indonesia, Malaysia dan Filipina. Kawasan ini memiliki nilai strategis dalam lingkup global karena keragaman hayati nya yang tinggi, ekosistem yang produktif serta utilitas ekonomi yang besar terhadap masyarakat dan komunitas global. Hal ini kemudian memberikan tekanan dari berbagai pengguna laut yang menggunakan laut ini dengan kegiatan pemanfaatan yang cukup tinggi sehingga menimbulkan berbagai potensi ancaman keamanan di wilayah ini. Namun disisi lain hal tersebut juga memberikan potensi untuk melakukan kerjasama multilateral dalam mengatasi ancaman tersebut.

Konservasi yang kemudian dilakukan pada wilayah ini (SSME) memakai pendekatan ekoregion dimana konservasi yang dilakukan melalui beberapa tahap yakni 1) survei pendahuluan, 2) penilaian aspek biofisik dan sosial ekonomi, 3) perancangan visi konservasi, 4) perancangan wacana pemeliharaan oleh berbagai pemangku kepentingan serta 5) penentuan wacana konservasi atau pemeliharaan dan pelaksanaannya di Negara- negara terkait (Coral Triangle Initiative n.d.).

Selama proses perencanaan, berbagai aktivitas konservasi atau pemeliharaan dan pembangunan kapasitas (capacity building) dilakukan secara paralel dengan mengikutsertakan berbagai pemangku kepentingan terkait. Penetapan kawasan SSME kemudian secara resmi dilaksanakan dengan penandatanganan Tri National Memorandum of Understanding (2006- 2016) yang diratifikasi oleh tiga negara. Mekanisme yang mengatur komitmen ketiga Negara di kawasan SSME ini kemudian dirancang untuk melaksanakan Rencana Konservasi di tingkat nasional dan regional.

Namun upaya konservasi dan proteksi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia lebih menekankan pada kegiatan konservasi dan proteksi yang dilakukan secara bersama dan terkoordinasi dengan negara lain. Mengingat letak perairan Sulu yang juga berada diantara Sabah (Malaysia) dan Filipina, menyebabkan faktor historis menjadi hal yang penting untuk dipertimbangkan. Laut Sulu secara historis merupakan laut yang kepemilikannya diklaim oleh Kerajaan Sulu yang berada Filipina, sementara dari pihak Malaysia laut ini dianggap sebagai laut yang merupakan bagian dari kedaulatannya. Namun secara singkat Kerajaan Sulu (Filipina) menganggap bahwa Sabah yang notabene terletak di Malaysia masih menjadi wilayah tradisional kekuasaan kerajaan Sulu. Sehingga isu konservasi dan proteksi mengenai sumber daya alam yang ada di perairan tersebut masih menjadi hal yang sensitif bagi Malaysia maupun Filipina untuk dibuka secara terang-terangan kepada negara lain (Ramsi 2018). Indonesia dalam hal ini kemudian berperan sebagai penengah (honest broker) yang melakukan pendekatan kepada kedua negara bahwa setiap negara memiliki wilayahnya masing-masing atas laut tersebut berdasarkan kedaulatannya.

Maka dalam hal ini upaya konservasi dan proteksi sumber daya laut baik yang bisa diperbaharui ataupun yang tidak bisa diperbaharui masih dilakukan secara kolektif oleh Indonesia dengan Malaysia dan Filipina serta beberapa negara lainnya. Selain karena negara-negara menyadari betul bahwa ancaman transnasional terhadap sumber daya di perairan Sulu makin banyak terjadi, hal ini juga dilakukan karena letak geografis Laut Sulu. Laut Sulu yang tidak hanya wilayah kedaulatan satu negara saja, melainkan laut yang dikelilingi oleh berbagai negara yang masing-masing mempunyai tanggung jawab untuk berperan dalam usaha proteksi dan keamanan di wilayah ini.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Disisi lain hal ini juga dilihat sebagai suatu upaya pengembangan kawasan yang berfokus pada pembenahan kerusakan ekosistem dan SDA, ketidakadilan dan ketidakmerataan pembangunan di kawasan tertentu agar masalah ekonomi yang nantinya dapat menimbulkan ancaman di wilayah perairan dapat dikurangi. Pembenahan yang dilakukan tidak hanya dalam tataran keamanan, tapi juga pembangunan sebagai upaya pemerataan.

Pendekatan ini kemudian menunjukkan bahwa dalam upaya untuk mengatasi masalah keamanan maritime tidak melulu harus berfokus pada pendekatan keamanan dan aspek tradisionalnya saja, melainkan perlu untuk dilihat dengan pendekatan pembangunan. Melalui perspektif ini Chris Rahman ingin memaparkan bahwa terdapat kerangka yang lebih besar yang perlu dilihat agar suatu negara dapat mengatasi permasalahan yang terjadi di lautan. Perspektif ini juga berusaha menunjukkan bahwa untuk menyelesaikan permasalahan keamanan di laut perlu untuk dilihat akar masalahnya, seperti misalnya permasalahan ekonomi, adanya ketidak merataan pembangunan di sekitar kawasan tersebut sehingga kawasan tersebut menjadi sarang penyelundup atau markas penyamun yang kemudian dapat menimbulkan peluang kejahatan masuk ke perairan tersebut.

Maka dalam hal ini penulis melihat bahwa Chris Rahman berupaya untuk membedah hal tersebut dengan melihat bagaimana upaya proteksi yang telah dilakukan oleh negara sebagai suatu kesatuan kerangka yang juga perlu dilihat untuk mengetahui keamanan maritime suatu negara secara utuh. Upaya proteksi dan konservasi yang dilakukan di perairan Sulu-Sulawesi melalui SSME dan CTI-CFF kemudian diharapkan dapat menjadi suatu langkah untuk memperbaiki dan menjaga seluruh sumber daya yang ada di Laut Sulu yang nantinya dapat dikelola oleh negara- negara agar dapat dimanfaatkan untuk kemakmuran rakyat sekitar. Pendekatan ini kemudian penulis lihat belum dapat menjelaskan strategi keamanan Indonesia dalam upayanya untuk menanggulangi maritime *piracy* yang terjadi di Laut Sulu. Karena pendekatan ini sifatnya lebih menekankan melihat di sisi non tradisionalnya, maka penulis melihat bahwa pendekatan ini lebih cocok untuk menjadi ukuran dalam upaya pencegahan daripada strategi keamanan maritime suatu negara.

Tata Kelola Wilayah Kelautan

Pendekatan kedua yang dijelaskan oleh Chris Rahman menjelaskan mengenai *ocean governance* yang melihat dengan menggunakan pendekatan manajemen (*management approach*). Pendekatan ini juga memiliki bias yang kuat dalam lingkungan kelautan, namun berbeda dengan pandangan fundamentalis yang menempatkan hal tersebut dalam politik internasional dan kerangka hukum yang berisikan konteks- konteks manajemen kelautan. Pendekatan *ocean governance* lebih menekankan pada upaya untuk mencapai suatu "rezim maritim yang stabil" berdasarkan prinsip-prinsip dalam *Law of the Sea Convention* (LOCS) dengan melakukan penegakan dan pengimplementasian terhadap konvensi tersebut yang merupakan pertimbangan utama dalam pendekatan ini (Rahman 2009).

Lebih lanjut Chris Rahman menjelaskan bahwa suatu tata kelola kelautan (*ocean governance*) yang efektif membutuhkan tidak hanya kerjasama regional yang efektif, melainkan kerjasama internasional perlu dilakukan oleh negara-negara kepulauan (*coastal states*) melalui masing- masing zona dan yurisdiksi maritimnya. Pendekatan ini kemudian disebut juga dengan pendekatan manajemen yang melihat pada upaya negara dalam menanggulangi ancaman dengan keikutsertaannya dalam berbagai rezim dan tata kelola global mengenai kelautan secara umum dan keamanan maritim secara khusus. *Ocean governance* lebih lanjut dilihat sebagai suatu industry pertumbuhan global untuk organisasi internasional, pemerintah, institusi maupun organisasi non pemerintah, dsb. Kemudian pendekatan manajemen kelautan lebih berfokus pada promosi, penguatan dan pertahan baik secara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

politik, retorikal maupun institusional di dalam system untuk melihat suatu rezim keamanan maritime yang stabil.

Dalam melihat pendekatan tata kelola kelautan (*ocean governance*) yang juga disebut sebagai pendekatan manajemen oleh Chris Rahman, penulis kemudian menemukan indikator hal ini yang dapat dilihat melalui bagaimana keterlibatan dan kepatuhan suatu negara dalam sistem dan kerangka global yakni: *global governance, maritime security regime* serta *law of the sea convention*.

- **Tata Kelola Global terkait Isu Kelautan**

  Dalam jurnalnya Chris Rahman menjelaskan bahwa *global governance* dideskripsikan sebagai suatu implementasi dari seperangkat aturan secara tertulis maupun praktek yang ditujukan untuk membentuk sebuah tata kelola (pemerintahan) kelautan yang bertujuan mengatur penggunaan dan pemanfaatan laut beserta penggunanya (Rahman 2009). Dalam hal ini ketiadaan *world government* dalam lingkup global mengakibatkan pembentukan suatu rezim baru memerlukan izin negara agar seperangkat aturan yang tertuang dalam rezim tersebut dapat dilaksanakan dan dipraktekkan secara nyata melalui negosiasi (Rahman 2009).

  Dalam kaitannya dengan keterlibatan Indonesia dalam *ocean governance* dan hubungannya dengan Laut Sulu, Burhanudin menjelaskan bahwa *Ocean governance* di laut Sulu ya pertama CTI-CFF itu dimana Indonesia sebagai leader initiator-nya. Hal ini karena Indonesia menyadari betul bahwa kondisi lingkungan yang rusak itu berakibat banyak, seperti pada kemiskinan, pertumbuhan SDM yang tidak maksimal, termasuk keamanan maritime. Oleh karena itu, Indonesia mengupayakan implementasi CTI-CFF, coral triangle initiative and coral reefs, fisheries and food security dalam agenda ocean governance. Indonesia tidak hanya aktif dalam mengupayakan implementasi dan kebijakan yang berkaitan dengan agenda maritimenya saja, melainkan juga aktif dalam agenda forum-forum internasional.

  Seperti yang telah dijelaskan oleh Burhanudin bahwa CTI-CFF merupakan salah satu upaya Indonesia untuk turut berpartisipasi dalam pembentukan tata kelola global yang berfokus di bidang kelautan. Dalam hal ini Indonesia menyadari betul bahwa permasalahan- permasalahan yang muncul di laut seperti terjadinya perompakan dan pembajakan kapal, penculikan, penyelundupan barang, dsb merupakan akibat dan dampak yang ditimbulkan dari tidak selesainya permasalahan yang terjadi di daratan. Permasalahan ekonomi seperti kemiskinan dan pembangunan yang tidak merata misalnya kemudian memicu para pelaku (aktor) kejahatan untuk melakukan aksinya. Maka Indonesia dalam hal ini menyadari betul bahwa penanggulangan masalah-masalah di lautan terutama yang berhubungan dengan maritime piracy tidak melulu hanya dilaksanakan menggunakan pendekatan tradisional dan militeristik melainkan juga perlu diselesaikan dengan ikut serta terlibat dalam kerangka tata kelola global dengan melakukan kerjasama dengan negara-negara untuk menjaga keamanan wilayah perairan dan lautan.

  Maka dalam hal ini dapat dilihat bahwa partisipasi Indonesia dalam pembentukan CTI-CFF (The Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security) merupakan suatu implementasi dari kesadaran Indonesia akan pentingnya isu keamanan maritime yang tertuang dalam berbagai kerangka kerja ocean governance (Burhanudin n.d.). Hal ini juga dilakukan sejalan dengan implementasi untuk mendukung Indonesia menjadi negara poros maritime dunia.

  Hal lain yang dilakukan Indonesia untuk menunjukkan keseriusannya terhadap hal ini adalah adanya keterlibatan Indonesia yang secara aktif berperan dalam forum-forum internasional seperti Core Ocean Conference, IORA (Indian Ocean Rim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Association) leader summit, IORA ministerial blue economic conference mengenai pengembangan ekonomi biru di tingkat ministrial, Archipelagic an island state forum yang merupakan forum negara-negara pulau atau kepulauan yang bertujuan salah satunya untuk membentuk suatu ocean governance selain soal development dan perubahan iklim (Burhanudin n.d.).

Ocean governance dalam hal ini juga ditujukan untuk menekankan bahwa penting untuk membentuk suatu sistem ataupun rezim yang berisi aturan serta dapat ditaati oleh negara-negara terkait penggunaan laut. Hal ini dimaksudkan untuk menyediakan wadah untuk menyelesaikan konflik yang mungkin terjadi karena penyalahgunaan manfaat kelautan. Dalam kaitannya dengan aktivitas pembajakan dan penculikan (*piracy*) yang terjadi di Laut Sulu keterlibatan Indonesia dalam berbagai forum maritime internasional merupakan salah satu upaya untuk menanggulangi hal tersebut.

- **Rezim Keamanan Maritim**

Maritime security regime atau rezim keamanan maritime lebih lanjut dilihat sebagai suatu bentuk penguatan dan pertahanan yang tertuang dalam bentuk seperangkat aturan (rezim). Dimana menurut Chris Rahman rezim keamanan maritime nantinya juga dapat menjadi tolak ukur untuk melihat apakah pendekatan manajemen yang meletakkan pada kerangka besar *ocean governance* sebagai suatu aspek yang implementatif dalam upaya mencapai hal tersebut. Indonesia yang merupakan negara kesatuan dengan sebagian besar wilayahnya berupa lautan yang juga berfungsi sebagai penyatu daratan atau pulau-pulau yang terdapat didalamnya membuat keberadaan laut memiliki arti yang sangat penting. Indonesia dalam hal ini mengenal konsep laut dalam yang terdapat dalam hukum laut Indonesia yang merupakan hasil dari Deklarasi Juanda. Deklarasi Djuanda yang mengandung konsepsi nusantara sebagai negara maritim menjadi acuan bagi pemerintah Indonesia untuk memperjuangkan pengakuan internasional dalam kedaulatan dan hak lautnya. Deklarasi Djuanda dilihat sebagai suatu landasan struktural dan legalitas bagi proses integrasi nasional Indonesia sebagai negara maritim (Ramsi 2018).

Lebih lanjut ketika menjelaskan mengenai CTI-CFF sebagai bagian dari upaya Indonesia dalam membangun dan berkontribusi dalam ocean governance, Burhanudin menjelaskan bahwa dalam hubungannya dengan CTI-CFF sebagai bagian dari rezim keamanan yang khusus dibentuk bahwa dalam hubungannya dengan rezim keamanan maritime tidak langsung masuk ke rezim keamanan. Namun keamanan juga berbicara mengenai keamanan dan ketahanan. Dimana keamanan itu berbicara mengenai aspek keamanannya (security) nya dan ketahanan itu aspek resilience nya. Aspek resilience itu bisa banyak, bisa dari kemampuan adaptasi terhadap perubahan iklim, bisa berkaitan dengan bagaimana negara menangani persoalan pencemaran lingkungan, ataupun mengenai ekosistem yang berkelanjutan. Nah hal tersebut baru bisa masuk yang ini, CTI-CFF ini (Burhanudin n.d.).

Dalam hal rezim keamanan maritime perlu dilihat bahwa keamanan memiliki dua aspek yakni keamanan yang mencakup aspek security yang tercakup dalam CTI-CFF dan ketahanan yang mencakup aspek resilience melalui kemampuan adaptasi terhadap perubahan iklim, penanganan terhadap persoalan pencemaran lingkungan dan penanganan ekosistem berkelanjutan yang termasuk dalam inisiatif Indonesia dalam archipelagic an island state forum (Burhanudin n.d.).

Selain itu a cooperation agreement related crimes and illegal fisheries merupakan suatu bentuk keikutsertaan Indonesia dalam ocean governance yang secara spesifik berbicara mengenai maritime security dan maritime safety. Penetapan traffic separation skin di Selat Lombok melalui IMO juga merupakan upaya Indonesia dalam membuat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

suatu rezim keamanan maritime. Maka dalam hal ini dapat dilihat bahwa Indonesia telah berperan serta dan turut andil dalam kaitannya dengan ocean governance terlebih rezim keamanan maritim yang dibuat untuk mengatur dan menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang muncul di wilayah perairan.

- **Law of the Sea Convention (LOSC)**

  Chris Rahman kemudian melihat bahwa terdapat dua masalah potensial dalam keamanan maritim, terlebih yang terdapat di wilayah Asia-Pasifik. Dimana dalam hal ini sebagaimana yang telah dituliskan oleh Sam Bateman sebelumnya mengenai *Law of the Sea Convention* dijelaskan bahwa terdapat beberapa pembatasan penting dalam fondasi membangun suatu rezim keamanan maritim di kawasan (regional). Lebih lanjut dalam merumuskan hal tersebut juga dipengaruhi adanya limitasi dan kompleksitas dalam LOSC yang terkadang membangun sebuah ambiguitas dan kelambatan dalam membangun law of the sea di negara-negara. Hal ini juga merupakan bukti bahwa terdapat permasalahan (issues) yang tidak dapat dihindari. Untuk menghindari hal tersebut maka perlu adanya suatu framework yang diperlukan untuk membangun suatu hubungan internasional yang damai di lautan agar tercapainya rezim keamanan maritime yang stabil dalam suatu ocean governance yang efektif.

  Dalam hal ini UNCLOS kemudian dilihat sebagai suatu kerangka yang dapat digunakan untuk mencapai hal tersebut. Dimana sebagai negara yang turut berpartisipasi sebagai pihak dari UNCLOS 1982, Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah perairan yang terdiri atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial (Kemenko Kemaritiman n.d.). Kedaulatan Indonesia selain itu juga mencakup dasar laut dan seisinya, serta ruang udara di atas perairan tersebut termasuk seluruh sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Maka dalam hal ini pemerintah Indonesia wajib untuk mengelola dengan baik dan berkelanjutan sesuai dengan hak kedaulatan yang dimilikinya (Kemenko Kemaritiman n.d.).

  Indonesia selain itu juga memiliki hak berdaulat dan kewenangan tertentu di kawasan yurisdiksi Indonesia di luar laut teritorial yang terdiri atas Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan Landasan Kontinen. Sementara laut teritorial Indonesia selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Dimana dalam hal ini zona maritim tersebut berbatasan dengan Negara tetangga yang batas terluarnya diukur dan ditetapkan melalui kesepakatan dengan tetangga, sesuai dengan hukum internasional dalam hal ini UNCLOS 1982 (Kemenko Kemaritiman n.d.).

  Maka dalam rangka memenuhi kewajiban UNCLOS 1982 Indonesia juga telah menyampaikan ke Sekretariat Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa (Sekjen PBB) mengenai titik-titik dasar, garis pangkal dan batas-batas maritim dengan negara tetangga (Kemenko Kemaritiman n.d.). Proses teknis lain seperti verifikasi jumlah pulau dan panjang pantai juga dilakukan terus menerus sebagai upaya untuk menjaga batas-batas maritim Indonesia. Hal ini juga penting dilakukan untuk mengetahui berbagai fakta geografis Indonesia agar nantinya Indonesia dapat melakukan upaya penjagaan kedaulatan Indonesia atas pulau-pulau terluar dan perairannya. Selain itu implementasi peraturan-peraturan dan nilai-nilai dalam UNCLOS yang dilakukan oleh Indonesia melalui: pertama, keamanan super regional; kedua, menerjemahkan dan mengimplementasikan aturan-aturan dalam UNCLOS pada tindak dan kasus kejahatan transnasional yang terjadi di wilayah perairan Indonesia termasuk di dalamnya illegal fishing, maritime piracy, money laundering ataupun penyelundupan manusia yang dilakukan di lautan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam hal ini secara garis besar pendekatan manajemen melalui kacamata ocean governance melihat pada kerangka sistem dan aturan yang mengatur tentang tata kelola kemaritiman. Pada perspektif ini masing-masing indikator seperti global governance, maritime security rezime dan law of the sea convention memiliki keterkaitan satu sama lain dalam upaya menjelaskan ocean governance yang telah dilakukan oleh suatu negara. Dalam kasus ini penulis ingin menunjukkan bahwa variabel ini memiliki keterkaitan erat dalam menjelaskan bagaimana strategi keamanan maritime yang dilakukan oleh Indonesia dalam menanggulangi maritime piracy di tataran global. Yang kemudian tercermin melalui keterlibatan Indonesia akan berbagai forum-forum maritime internasional yang juga membahas isu keamanan maritim di kawasan ataupun dalam kerangka yang lebih besar. Namun pendekatan non tradisional ini penulis rasa belum cukup untuk menjelaskan secara utuh strategi keamanan maritime Indonesia dalam menanggulangi maritime piracy di Laut Sulu. Penulis melihat bahwa pendekatan ini lebih ke upaya pencegahan secara tidak langsung daripada strategi yang dapat diterapkan secara langsung dalam menanggulangi ancaman yang terjadi di Laut Sulu.

Perlindungan Perbatasan Laut

Chris Rahman menjelaskan bahwa *maritime border protection* merupakan upaya yang dilakukan dengan meningkatkan proteksi di kawasan perbatasan untuk menghindari adanya ancaman yang mungkin terjadi di wilayah perairan. Penjagaan sumber daya kelautan di wilayah perbatasan dengan tetap memperhatikan nasional yurisdiksi masing- masing negara menjadi hal yang penting dalam mengukur proteksi perbatasan di laut telah dilaksanakan dengan baik atau belum. Proteksi wilayah perbatasan di lautan menjadi penting dilakukan sebagai upaya untuk menegakkan kedaulatan negara atas hak dalam mengelola dan pemanfaatan kelautan.

Menanggapi kasus kejahatan yang terjadi di Laut Sulu Indonesia dalam hal ini telah berupaya untuk melakukan tindakan proteksi perbatasan yang dilakukan bersama dengan Malaysia dan Filipina sebagai negara yang juga berbatasan langsung dengan perairan tersebut. Hal ini kemudian dituangkan melalui kerangka Kerjasama Trilateral yang dilakukan oleh Indonesia-Malaysia-Filipina yang didasarkan pada *joint declaration* pada langkah-langkah yang harus dilakukan segera untuk menangani isu keamanan di area maritime yang menjadi konsen antara tiga negara tersebut. Dalam hal ini ketiga negara sepakat untuk melakukan: (Kemlu n.d.)

1. *To conduct patrol among the three countries using existing mechanism as a modality;*
2. *To render immediate assistance for the safety of people and ships in distress within the maritime areas of common concern;*
3. *To establish a national focal point among the three countries to facilitate timely sharing of information and intelligence as well as coordination in the event of emergency and security threats; and*
4. *To establish a hotline of communication among the three counties to better facilitate coordination during emergency situations and security threats.*

Terdapat empat operasional kerjasama yang dilakukan antara lain patrol maritim, bantuan darurat, pertukaran informasi intelijen dan jalur komunikasi. Kemudian berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Kolonel Oktaheroe Ramsi selaku Kasubdit Multilateral, Direktorat Kerjasama Internasional, Kementerian Pertahanan RI mengatakan bahwa menanggapi ancaman transnasional yang sedang marak terjadi di wilayah perairan khususnya dalam hal ini di Laut Sulu pada tahun 2016 yakni perompakan, penculikan dan pembajakan kapal, negara-negara berupaya untuk mengatasi hal tersebut dengan berbagai cara. Menilik dari kasus kejahatan yang banyak terjadi di Selat Malaka sebelumnya, efektivitas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) yang merupakan upaya dari pemerintah Indonesia, Singapura serta Malaysia mampu menekan tindak kriminal yang terjadi di Selat Malaka hingga hampir 0%. Kawasan yang tadinya memiliki status yang berbahaya kemudian berubah menjadi relatif aman setelah dilakukan patrol terkoordinasi antar negara tersebut. Kemudian negara-negara berupaya untuk membuat duplikat patrol terkoordinasi untuk tindak kriminal yang terjadi di Laut Sulu-Sulawesi melalui kerangka kerjasama tiga negara *Trilateral Cooperation Agreement* (TCA) (Ramsi 2018). Dalam hal ini dapat dilihat bahwa upaya yang dahulu dilakukan di Selat Malaka dalam mengurangi dan menanggulangi tindak kejahatan yang terjadi di lautan melalui kerangka kerjasama MSSP antara Indonesia, Malaysia dan Singapura terbukti efektif dengan adanya patroli di lautan dan *eyes in the sky* sebagai upaya patroli negara-negara melalui udara. Maka pemerintah Indonesia kemudian mencoba upaya yang sama dalam menanggulangi ancaman di laut Sulu.

Upaya proteksi di wilayah perbatasan dalam rangka menjaga kedaulatan dan hak negara di lautan dilakukan melalui suatu kerangka kerjasama yang disebut dengan *Trilateral Cooperation Agreement* (TCA) antara Indonesia, Malaysia dan Filipina. Kerangka kerjasama ini kemudian diresmikan pada Juni 2017 melalui *soft launching* di Tarakan yang dihadiri oleh masing-masing Menteri Pertahanan Indonesia, Malaysia dan Filipina serta observer dari Brunei Darussalam dan Singapura yang bertugas untuk melaksanakan operasi imbangan. Kolonel Oktaheroe menjelaskan bahwa TCA yang merupakan patrol terkoordinasi tiga negara berisi semua upaya yang berkaitan dengan *distress of the ships on the sea.* Dimana TCA ini kemudian mencakup TMP (*Trilateral Maritime Patrol*), dan diperluas cakupannya dengan dibentuknya TAP (*Trilateral Air Patrol*) serta perketatan penjagaan keamanan di darat melalui *Land Exercise* untuk meningkatkan kemampuan pasukan-pasukan hingga pengejaran pelaku kejahatan di laut yang kabur ke darat (Ramsi 2018). Maka dalam hal ini dapat dilihat bahwa *Trilateral Cooperation Agreement* (TCA) merupakan suatu bentuk kerangka kerjasama yang mencakup patroli maritime terkoordinasi yang tidak hanya terbatas di wilayah laut melalui *Trilateral Maritime Patrol* (TMP), melainkan juga mencakup *Trilateral Air Patrol* (TAP) yang dilakukan di udara serta *Land Exercise* yang dilakukan di darat dalam rangka memperkuat pertahanan di wilayah perbatasan dalam menanggulangi ancaman- ancaman yang ada (Ramsi 2018).

Selain itu dilakukan juga *port visit* dengan melibatkan crew kapal ke lokasi pemanfaatan yang telah disediakan dengan tujuan untuk membangun *capacity building* dan kepercayaan dari masing-masing personil yang melakukan pengamanan di laut tersebut. *Port visit* ini dilaksanakan sebanyak dua kali tiap satu tahun dengan berbagai kegiatan selain melakukan kunjungan seperti melakukan *parachute exercise* maupun *drill* yang ditujukan untuk penanganan dan penangkapan (Ramsi 2018). Dalam situasi normal patroli maritime dan bantuan darurat yang dilakukan oleh angkatan bersenjata dilakukan secara terkoordinasi oleh tiap-tiap negara di wilayah yurisdiksinya masing-masing. Sehingga patroli ini disebut sebagai patroli terkoordinasi daripada *joint patrol* (Yusup 2018). Selain patroli terkoordinasi upaya lain yang dilakukan adalah dengan *sharing* informasi antara Indonesia, Malaysia dan Filipina terkait ancaman yang terjadi di Laut Sulu. Dimana hal ini juga difasilitasi dengan dibentuknya *Maritime Command Center* (MCC) yang digunakan untuk melakukan koordinasi lintas dan memberikan respon tanggap darurat terkait insiden yang terjadi di tiap-tiap yurisdiksi negara. Maka dalam hal ini secara garis besar upaya *maritime border protection* yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia adalah dengan menginisiasi pembentukan kerangka kerjasama TCA yang mencakup seluruh hal yang perlu dilakukan negara untuk mengatasi ancaman dan tindak kejahatan di Laut Sulu.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

- **Joint Operation**

Joint operation atau operasi gabungan dapat diartikan sebagai suatu terminologi umum dalam mendeskripsikan suatu tindakan militer yang dilakukan melalui serangkaian upaya perkuatan bersama (*joint forces*) antar negara, atau dalam menjalin hubungan dalam pelaksanaan *service forces* namun dalam hal ini negara-negara tidak membentuk suatu pasukan gabungan (*joint forces*).

Dalam menjelaskan apakah ada keterlibatan Indonesia dalam *joint operation* yang dilakukan dengan negara-negara dalam upaya proteksi batas-batas maritime dan yurisdiksi di kawasan perairan Sulu Laksma Yusup mengemukakan bahwa latihan militer belum pernah dilaksanakan dan tidak ada rencana untuk melaksanakannya di perairan Sulu, namun berupaya mengembangkan patrol terkoordinasi untuk mengurangi penculikan dan kejahatan (Yusup 2018).

Sehingga dalam hal ini operasi yang dilakukan dan dikembangkan baru sebatas patroli terkoordinasi yang dirasa sudah cukup untuk mengurangi penculikan dan kejahatan di Laut Sulu. Hal ini dibuktikan dengan semenjak diadakannya patroli terkoordinasi di tahun 2017, jumlah kejahatan yang terjadi di tahun itu boleh dikatakan hampir tidak ada. Jumlah ini dapat dikatakan mengalami pengurangan yang drastic dibanding pada tahun 2016 (Yusup 2018). Selain itu kerjasama yang dilakukan dalam bentuk tukar menukar informasi yang dibarengi dengan patroli terkoordinasi dan kehadiran operasi sehari-hari juga dirasa mengurangi jumlah kejahatan dengan cukup signifikan.

Namun upaya untuk melakukan latihan gabungan kedepannya telah dicanangkan oleh ketiga negara yang telah mencapai pada tahap final planning conference menurut Kolonel Kav Oktaheroe Ramsi. Dimana dalam hal ini latihan gabungan yang dilakukan merupakan latihan yang dilakukan di darat (land exercise) yang akan dilakukan secara sistematis dan berkala nantinya. Latihan ini kemudian akan dilakukan secara berkesinambungan yang dimaksudkan untuk memperkuat kualitas dari tiap-tiap personel yang akan terlibat di kegiatan pengamanan. Hal ini juga diharapkan akan dapat memberikan sinyal kepada dunia bahwa negara-negara litoral di sekitar Laut Sulu juga memiliki kemampuan untuk menjaga keamanan di wilayah teritorialnya masing-masing (Ramsi 2018; Yusup 2018).

- **Maritime *Patrol***

Maritime patrol merupakan upaya patroli yang dilakukan oleh angkatan laut dalam menanggulangi kemungkinan ancaman yang terjadi di laut. Dalam upaya untuk menanggulangi ancaman-ancaman tersebut termasuk penculikan dan pembajakan (*piracy*). *Maritime Patrol* dalam hal ini dilakukan sebagai upaya Indonesia untuk menanggulangi dan mencegah aktivitas kejahatan maritime terjadi di Laut Sulu bersama dengan kedua negara lainnya. Maritime Patrol kemudian disebut dengan TMP (Trilateral Maritime Patrol). Dalam hal ini Laksma Yusup dalam hal ini mengatakan bahwa Indonesia menjalin kerjasama dengan ketiga negara itu untuk menjaga stabilitas keamanan perairan khususnya di perairan Sulu dalam bentuk joint patrol yang disebut trilateral." (Yusup 2018).

Sejak 2004 beberapa Negara seperti Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand melakukan langkah serupa untuk bergabung dalam penjagaan laut dan udara yang juga sejalan dengan upaya untuk menanggulangi pembajakan dan perampokan bersenjata (piracy and armed robbery). Dalam hal ini Filipina, Indonesia dan Malaysia kemudian merumuskan suatu perjanjian kerjasama yang disepakati oleh tiga negara (tripartite cooperation agreement) dalam memperkuat kerjasama keamanan maritim di tiga wilayah perbatasan (tri-border sea areas) Laut Sulu dan Sulawesi melalui penandatanganan terkait

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pertukaran informasi dan pembentukan suatu perjanjian prosedur komunikasi ada 7 Mei 2002 (Febrica 2017). Perjanjian ini kemudian dibahas diantara Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, kepolisian serta Kementerian Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan Republik Indonesia. Kesepakatan yang tercakup dalam kerjasama tersebut salah satunya membawahi perjanjian mengenai pertukaran informasi (information exchange) termasuk pertukaran informasi antar negara, latihan dan pelatihan maritime, serta adanya pembagian informasi mengenai daftar penumpang penerbangan serta database pada sidik jari yang bersangkutan (Febrica 2017).

Pada tahun 2016 inisiasi patroli di Laut Sulu yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina kemudian resmi didirikan yang juga dikenal dengan INDOMALPHI. Keterlibatan Filipina dalam joint patrol atau patroli terkoordinasi ini juga diharapkan dapat menghentikan penculikan dan pencegah pergerakan kelompok-kelompok militan bersenjata dalam wilayah tersebut yang merupakan ancaman bagi kawasan. Ketiga Negara kemudian juga meresmikan trilateral air patrol pada Oktober 2017 sebagai upaya untuk mendorong penanggulangan kejahatan transnasional yang terjadi di lautan selain upaya yang dilakukan secara langsung di lautan dengan maritime patrol (Parameswaran 2017).

Dalam hal ini beberapa Negara seperti Singapura, Jepang dan Australia juga turut mendorong upaya tersebut dengan menawarkan bantuan berupa keikutsertaan dalam patroli secara regional (regional patrols) maupun dengan memberikan bantuan dana kepada aktor yang bersangkutan (aid local actors). Ketiga Negara juga membangun sebuah infrastruktur yakni pusat komando maritime (Maritime Command Centers) yang terletak di Bongao, Tawau dan Tarakan sebagai upaya untuk mengurangi dan menanggulangi maritime piracy maupun armed robbery yang terjadi di Perairan Sulawesi-Sulu (ReCAAP 2017). Pusat komando maritim ini kemudian didirikan sebagai upaya dalam mensinergikan laporan patroli yang didapat melalui udara yang kemudian ditransfer kepada patroli di laut yang pada akhirnya disambungkan ke masing-masing markas kemiliteran tiap negara, yakni Mabes TNI (Indonesia), MKN (Malaysia) serta DND (Filipina) (Ramsi 2018).

Gambar 3. *Location of Asia Maritime Command Centers*



Sumber: Oceans Beyond Piracy (2017)

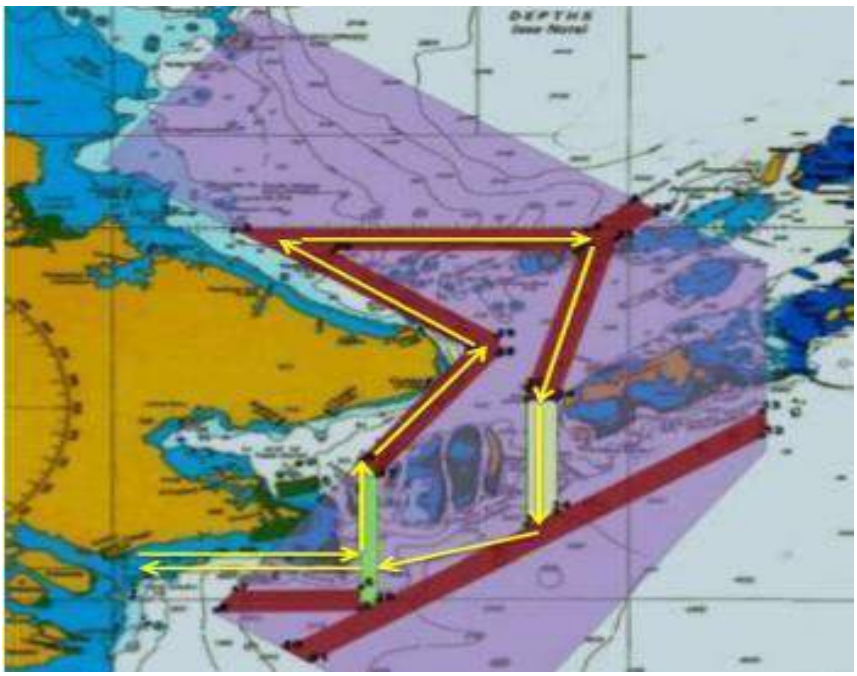
Gambar diatas merupakan uraian letak pusat komando maritime (*maritime command center*) yang merupakan upaya tiga negara dalam memantau kejadian dan ancaman yang mungkin terjadi di perairan Sulu. Dalam hal ini Laksma Yusup mengatakan bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pelaksanaan *joint patrol* harus dikemas melalui suatu kesepakatan (MoU) dalam penyusunan *standard operational procedure* (SOP) terhadap penggunaan alutsista dan peralatan militer untuk menghormati dan menghargai regulasi dari tiap negara. Namun sementara ini pelaksanaan patroli di laut masih dilakukan di wilayah masing-masing dengan melakukan informasi *sharing* data- data intelijen diantara ketiga negara melalui MCC (Ramsi 2018; Yusup 2018). Sehingga *maritime command center* dalam hal ini difungsikan sebagai suatu alat untuk mempermudah upaya informasi sharing data-data intelijen untuk saling tukar menukar informasi agar kecenderungan pembajakan atau penculikan di lautan dapat dihindari. Setiap aktivitas dan termasuk pelintas yang melewati perairan Sulu dari Indonesia menuju Filipina atau Malaysia dan sebaliknya akan saling dikirim informasi untuk diantisipasi tiap-tiap negara dan melakukan patroli di lautan sesegera mungkin. Agar tidak sampai terjadi kasus pembajakan maupun penculikan ABK maupun kapal yang melintas di perairan tersebut.

Trilateral maritime patrol ini juga dibentuk sebagai respon untuk memperlihatkan usaha ketiga negara dalam meningkatkan keamanan regional dan mengurangi ancaman *maritime piracy* di Laut Sulu (Wee 2017). Indonesia, Malaysia dan Filipina juga menyetujui untuk menjadikan *coordinated maritime patrol* sebagai salah satu rencana utama untuk mencegah dan menanggulangi kemungkinan peningkatan kejahatan dan ancaman yang terjadi di Laut Sulu.

Gambar 4. *Suggested Patrol Route along Transit Corridor within Area of Maritime Interest*



Sumber : (Safety4SEA 2017)

Gambar diatas menunjukkan koridor-koridor yang telah diciptakan oleh ketiga negara sebagai upaya untuk mengurangi kejahatan di lautan. Koridor ini merupakan salah satu beberapa bentuk manuver yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina dalam *trilateral maritime patrol.* Patroli yang *dilakukan* ketiga negara kemudian berawal dari pangkalan laut (*naval base*) yang berada di Tarakan, kemudian ke Borneo Utara untuk memperlihatkan peluncuran *coordinated maritime patrol* yang telah dilakukan dan untuk meningkatkan keamanan maritime di wilayah perairan Sulu (Tubeza 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sehingga dalam hal ini dapat dilihat bahwa variabel *maritime border protection* tidak hanya berbicara mengenai bagaimana suatu negara mengamankan wilayah yurisdiksi perbatasannya saja tetapi juga harus diimbangi dengan beberapa aktivitas seperti *joint operation* maupun *maritime patrol.*

Dalam kasus Laut Sulu penulis melihat bahwa variable ini sangat dapat menjelaskan upaya dan strategi keamanan maritime yang telah dilakukan Indonesia dalam menanggulangi segala bentuk kejahatan di lautnya, termasuk kejahatan pembajakan dan perompakan (*maritime piracy*). Lebih jauh penulis melihat bahwa indikator-indikator yang telah dijelaskan diatas saling terhubung satu sama lain dimana indikator tersebut penulis rasa merupakan bagian-bagian dari payung besar kerangka kerjasama ketiga negara (*Trilateral Cooperation Agreement*) yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina sebagai bentuk upaya proteksi dan penanganan terhadap kasus kejahatan di Laut Sulu. Bain *maritime patrol* maupun *joint operation* yang sebenarnya juga belum dilaksanakan dilihat mampu untuk melindungi wilayah-wilayah terluar yurisdiksi masing-masing negara. Dalam hal ini adanya patroli terkoordinasi di lautan yang dilakukan oleh masing-masing negara penulis rasa dapat menjadi komponen utama untuk mengatasi permasalahan dan kejahatan di Laut Sulu.

Aktivitas Militer di Wilayah Laut Sulu

Dalam variable *military activities at sea* menjelaskan bagaimana aktivitas militer berperan penting dalam bidang pertahanan dan keamanan. Indonesia dalam hal ini menekankan pada penguatan pertahanan di laut dan udara (Taylor Routledge & Francis Group n.d.). Pendekatan ini dalam tulisan Chris Rahman melihat pada aktivitas militer di lautan melihat keamanan secara tradisional seperti dalam konsep *common security*. Termasuk penekanan terhadap penggunaan senjata (*arms control*), khususnya dalam operasi- operasi yang beragam. Aktivitas militer di lautan umumnya didominasi oleh aktivitas yang dilakukan angkatan laut. Lebih lanjut Chris Rahman menjelaskan bahwa tidak semua aktivitas militer harus selalu berkaitan dengan *arms control,* penggunaan senjata secara gamblang. *Arms control* disini juga dapat digunakan sebagai media advokasi untuk mempromosikan *the operational arms control aspects of naval/maritime confidence building measures* melalui tiga kategori (Rahman 2009):

(1) **Declaratory**, menerangkan mengenai prinsip utama, termasuk kesepakatan batas wilayah, intensi negara terhadap non agresi dan non nuklir status serta aksesi dalam the Law of the Sea Convention
(2) **Transparency**, diukur melalui pertukaran informasi pada communications measures dengan mendirikan jaringan dan prosedur selama krisis misalnya; notification measures yang menyediakan pemberitahuan terkait latihan gabungan militer atau unusual deployment; observation/inspection measures, dengan secara sukarela memberikan informasi mengenai pelatihan kemiliteran maupun fasilitas persenjataan angkatan laut suatu negara.
(3) **Constraint**, yang dapat dicegah melalui risk reduction measures melalui perjanjian atau kesepakatan antar angkatan (laut) bersenjata negara-negara untuk mencegah konfrontasi yang tidak diinginkan.

Hal ini kemudian tercermin dalam upaya-upaya operasi militer yang dilakukan TNI-AL sebagai upaya yang ditujukan untuk mengantisipasi dan menanggulangi hal tersebut. Operasi Pembebasan Sandera (Operasi Basra) Tug Boat Brahma 12 di Tawi-Tawi, Filipina dan Tug Boat Henry EX di Banjarmasin yang berlayar dari Cebu ke Banjarmasin merupakan beberapa diantaranya. Berikut merupakan detail yang dilakukan oleh TNI-AL sebagai upaya dalam mengantisipasi insiden pembajakan yang dilakukan oleh Kelompok Abu Sayyaf.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TB BRAHMA-12 merupakan kapal jenis *tug boat* (kapal tunda) yang berasal dari Indonesia. Kapal ini membawa muatan baja yang melewati Perairan Sulu untuk diekspor ke Filipina. Kapal ini memiliki 10 anak buah kapal (ABK) yang merupakan Warga Negara Indonesia. Kapal berbendera Indonesia ini ditemukan pada tanggal 26 Maret 2016 di perairan Languyan, Tawi-Tawi, Mindanao Selatan. Diduga ada insiden pembajakan yang dilakukan oleh Kelompok Abu Sayyaf karena pada tanggal 27 Maret 2016 kapal tersebut dalam keadaan kosong dan di dalam *Tug Boat* masih penuh berisi bahan makanan yang diduga sebagai bekal perjalanan selama pelayaran. Pada saat ini belum diketahui motif dan keberadaan seluruh ABK yang berada di kapal tersebut. Pada 28 Maret 2016 didapatkan informasi bahwa Kelompok Abu Sayyaf meminta tebusan sebesar 10 Milyar peso untuk 10 orang WNI ABK dari TB BRAHMA 12 (Yusup 2018).

Mengetahui hal tersebut pengerahan alutsista yang dilakukan TNI- AL sebagai upaya pembebasan sandera antara lain dengan menggunakan KRI SBY-591 melakukan Operasi Komodo Jaya-16 (DWD TRK 0331.0800) dengan mengerahkan personel sebanyak 153 orang. Seluruh unsur yang terlibat operasi pembebasan sandera kemudian berada di Tarakan pada 4 April 2016, pemerintah bekerja sama dengan Malaysia dan Filipina mengambil langkah setelah adanya kasus penculikan ABK WNI tersebut dan penculikan pada 1 April terhadap empat pelaut di Sarawak di Pulau Ligitan di sepanjang perbatasan Malaysia-Filipina di Laut Sulawesi.

Pemerintah kemudian mengirim tiga batalyon untuk memperkuat pengawasan di perairan Sabah. Kemudian menempatkan joint task force untuk lebih memperkuat pengawasan di wilayah tersebut. Selain hal tersebut, pemerintah menerapkan pendekatan "*wait and see*" serta upaya negosiasi untuk memantau situasi kemajuan lebih lanjut (Yusup 2018). Pemerintah kemudian terus melakukan upaya komunikasi dan koordinasi dengan pemerintah Filipina terkait pembebasan sandera tersebut hingga pada tanggal 6 April 2016 10 ABK Indonesia yang disandera berhasil diselamatkan.

Kejadian serupa juga sempat dialami oleh TB Henry yang merupakan kapal berbendera Indonesia yang dibajak dalam perjalanan dari Cebu ke Banjarmasin oleh ASG. Sebanyak 10 kru kapal WNI diculik dengan motif untuk mencari dana kampanye menjelang pemilu Mei 2016. Sehingga dalam hal ini militer Indonesia bekerja sama dengan angkatan laut Filipina dalam upaya untuk mengatasi keadaan tersebut. Operasi pembebasan sandera mulai dilakukan sejak pihak Indonesia menerima informasi dari Filipina pada 19 April 2016 terkait kejadian tersebut. Kemudian operasi terus dilakukan hingga 15 Mei 2016 sampai semua kru kapal selamat dan tidak ada korban.

Dalam hal ini upaya pembebasan sandera yang dilakukan oleh TNI AL dilakukan melalui operasi-operasi antara Indonesia-Filipina dengan melibatkan KRI (Kapal Perang RI) dan BRP (Kapal Perang Filipina). Upaya yang dilakukan dalam hal ini mencakup pendekatan yang dikatakan oleh Chris Rahman terkait the operational arms control aspects of naval/maritime confidence building measures, dimana dalam tahap (1) Declaratory, Indonesia dan Filipina mengetahui batas yurisdiksi maritime masing-masing negara sehingga operasi militer yang dilakukan adalah di wilayahnya masing-masing; (2) Transparency, hal tersebut kemudian dikoordinasikan melalui pertukaran informasi antar keduanya melalui maritime *command center* dalam rangka upaya pembebasan sandera; (3) *Constraint,* upaya-upaya tersebut kemudian minim melibatkan penggunaan *arms control* dan lebih mengedepankan negosiasi dalam operasinya.

Lebih lanjut dalam melihat bagaimana aktivitas militer yang telah dilakukan suatu negara dalam upaya penanggulangan kejahatan di lautan maka perlu juga untuk melihat adakah *joint force employment* yang dilakukan oleh negara tersebut. Pelaksanaan *joint force employment* atau latihan gabungan militer menurut Laksma Yusup sejauh ini belum pernah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dilaksanakan untuk menanggulangi kejahatan di Laut Sulu. Laksma Yusup selaku asisten operasi TNI AL mengatakan bahwa latihan gabungan dirasa tidak perlu dilakukan dalam mengantisipasi kejahatan di Laut Sulu mengingat perkembangan penuntasan masalah kejahatan sudah cukup terkendali dengan baik. Sementara ini upaya yang dilakukan oleh Indonesia masih mengembangkan dan melakukan patroli terkoordinasi yang dapat dikatakan cukup efisien dalam mengurangi penculikan dan kejahatan yang terjadi di Laut Sulu seperti yang dikatakan oleh Laksma Yusup:

> "Ya boleh dikatakan 2017 hampir tidak ada. 2018 kemarin itu baru sekali kapal berbendera Malaysia. Artinya sudah turun drastis, boleh dikatakan hampir tidak ada. Karena dari pelaksanaan patroli yang dilaksanakan terus-menerus di wilayahnya masing-masing ketiga negara itu oleh *AL* ketiga negara masing-masing." (Yusup 2018)

Sehingga dalam hal ini patroli terkoordinasi yang dilakukan ketiga negara di wilayah yurisdiksi perairan masing-masing dapat dengan signifikan mengurangi jumlah kejadian *piracy* yang terjadi dari tahun 2016 ke 2017. Pelaksanaan patroli terkoordinasi ini dilakukan dalam waktu yang berbeda, tidak seperti *joint patrol* yang dilakukan dalam waktu bersamaan dan membutuhkan biaya yang besar karena ketiga negara mengeluarkan alutsistanya seperti kapal perang disaat bersamaan dan melaksanakan patroli terus-terusan di perairan tersebut. Hal ini masih belum dapat dilakukan karena adanya keterbatasan anggaran dsb. Maka upaya yang ditempuh pemerintah, dalam hal ini TNI-AL sebagai pelaksana operasi adalah melaksanakan patroli di wilayah perairan masing-masing negara, melakukan informasi *sharing* serta melakukan operasi harian yang dilaksanakan secara periodik untuk berjaga-jaga akan kemungkinan terjadinya kasus kejahatan yang tidak diinginkan.

Penggunaan senjata (*arms control*) dalam upaya menanggulangi kejahatan pembajakan dan penculikan tidak dilakukan secara langsung seperti dalam upaya pembebasan sandera dari kasus pembajakan di Somalia, melainkan penggunaan senjata yang dilakukan di perairan Sulu hanya sebatas untuk menjaga dan melindungi keamanan laut di wilayah perairan ini. Seperti yang dikatakan oleh Laksma Yusup bahwa penggunaan senjata secara langsung dilakukan karena patroli yang dilakukan menggunakan kapal perang, namun untuk kasus pembebasan sandera yang telah diculik oleh ASG tidak sampai menggunakan senjata dalam upaya pembebasannya (Yusup 2018). Lebih lanjut beliau mengatakan bahwa upaya yang dilakukan oleh pemerintah lebih banyak dilakukan melalui pendekatan negosiasi. Dalam hal ini dijelaskan bahwa negosiasi yang dilakukan juga termasuk didalamnya adalah melakukan patroli secara ketat oleh negara- negara sehingga para pelaku kejahatan tidak memiliki celah untuk melaksanakan aksinya. Hal ini dikatakan beliau mengurangi banyak kejadian yang terjadi di perairan Sulu.

Patroli terkoordinasi ini juga dapat dikatakan sangat efektif dalam mengurangi ancaman mengingat dalam forum ADMM (ASEAN *Defence Ministerial Meeting*) yang dihadiri oleh 10 negara serta termasuk tambahan ADMM-Plus itu plus 8 negara lagi, disampaikan oleh Menteri Pertahanan Indonesia bahwa telah dinyatakan trilateral untuk aspek operasi laut keberhasilannya baik karena dapat menurunkan drastis jumlah *piracy* dan *robbery* di perairan ini. Kapabilitas kekuatan AL ketiga negara juga sebenarnya dapat dibilang cukup besar apabila negara-negara ingin untuk melibatkan hal tersebut dalam operasinya. Namun hal tersebut tidak dilakukan karena dirasa belum perlu untuk itu, mengingat ancaman ASG di Laut Sulu yang masih bias di *tackle* dengan berbagai patroli yang dilakukan dan upaya kerjasama yang epik antar ketiga negara. Namun hal tersebut tidak menutup kemungkinan bahwa suatu saat ketiga negara bisa saja melakukan *arms control* untuk menanggulangi ancaman tersebut. Seperti pernyataan yang diutarakan oleh Kolonel Kav Oktaheroe Ramsi bahwa *arms control* hm kalau kita punya marshall law yang menjanjikan kapal-kapal itu dijaga oleh militer.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tapi kita tidak melakukan itu, kita lebih memilih bahwa kapal-kapal itu kita jaga tetapi tidak memilih kapal- kapal itu dipersenjatai (Ramsi 2018; Yusup 2018). Lebih lanjut kemudian Laksma Yusup juga menjelaskan bahwa upaya yang dilakukan sampai saat ini masih pada batas dan pendekatan negosiasi. Serta pengadaan patroli yang sangat ketat juga telah dirasa cukup untuk membuat aktor dan pelaku kejahatan berpikir ulang untuk melakukan aksinya.

Tabel 1. *Kapabilitas Angkatan Laut Indonesia, Malaysia dan Filipina*

	Indonesia	Malaysia	The Philippines
Base	Tarakan	Tawau	Bongao
Capabilities	KRI Sidat-851	Kapal Diraja (KD) Baung - 3509	PS-38 BRP General Mariano Alvarez
	KRI FKO-368	KD Todak	FF.16 BRP Ramon Alcaraz
	KAL Bunyu		

Sumber: (Kemlu n.d.)

Sebagai upaya untuk menjaga kepentingan nasional ketiga negara di dalam konteks keamanan maritime di Laut Sulu, tabel diatas kemudian menentukan kapabilitas militer yang dimiliki oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina. Namun walaupun ketiga negara masing-masing telah memiliki kapal perang untuk mendukung operasinya, tetapi *air forces capabilities* juga masih tetap dibutuhkan untuk membantu pelaksanaan *Trilateral Maritime patrol* yang diadakan oleh ketiga negara tersebut (Ramsi 2018; Yusup 2018). Dalam hal ini dapat dilihat bahwa selain aspek non tradisional seperti beberapa variabel yang telah dibedah oleh penulis diatas, variable tradisional seperti aktivitas militer di lautan masih menjadi komponen utama dalam upaya penyelamatan dan pembebasan sandera. Upaya militer dalam hal ini juga menjadi komponen penting yang dilakukan oleh Indonesia dalam upaya menanggulangi kejahatan *maritime piracy* di Laut Sulu.

Berbagai latihan militer, upaya latihan gabungan maupun operasi penyelamatan ABK yang disandera menggunakan KRI (yang sudah barang pasti menyediakan senjata disana, namun tidak dipergunakan) dapat dilihat sebagai upaya yang cukup baik dalam mendukung TCA terlaksana dengan baik di Laut Sulu-Sulawesi. Sehingga dampaknya secara lebih jelas terasa bahwa terjadi pengurangan signifikan jumlah kejahatan *maritime piracy* yang terjadi dari tahun 2016 ke 2017.

Sistem Regulasi Keamanan pada Moda Transportasi Laut

Regulasi terhadap transportasi maritime internasional telah menjadi konsen semenjak terjadinya insiden 9/11 yang kemudian dianggap sebagai suatu isu keamanan dan perlu diatur oleh *the International Maritime* Organization (IMO). Dalam hal ini regulasi dalam shipping (perkapalan) serta transportasi kelautan penting kemudian untuk memperketat regulasi terhadap hal ini agar terhindar dari kemungkinan adanya ancaman teroris, mengingat bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

transportasi kelautan sangat rentan terhadap ancaman. Maka dalam hal ini regulasi yang ditetapkan oleh IMO terhadap maritime transportation system dilakukan untuk mencegah adanya dominasi dan eksploitasi terhadap hal ini oleh kelompok teroris, perompak, maupun ancaman-ancaman lain yang mungkin terjadi pada transportasi laut (kapal) di lautan di seluruh dunia. IMO dalam hal ini memiliki kewenangan untuk mengatur dan legitimasi sebagai wadah negara-negara untuk mengamankan wilayah kelautannya melalui regulasi serta kesepakatan-kesepakatan yang ada (Rahman 2009).

International Maritime Organization (IMO) adalah suatu badan khusus PBB yang memiliki tanggung jawab dalam keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. IMO secara teknis memiliki tugas untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru dan pemutakhiran legislasi yang ada melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritime dari negara anggota, organisasi antar pemerintah dan non pemerintah, dsb (Kemlu n.d.). IMO dalam hal ini memiliki mandate untuk membuat jalur perdagangan dan aktivitas perdagangan yang melewati lautan dapat terjamin keamanannya (IMO n.d.).

MO dalam hal ini juga mengatur mengenai standarisasi penggunaan alat dan juga keselamatan pelayaran sehingga setiap negara memiliki kewajiban untuk menjaga keamanan dan keselamatan navigasi di negaranya. Sejalan dengan agenda Nawa Cita Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritime, salah satu bentuk upaya yang dilakukan oleh Indonesia adalah secara aktif berpartisipasi dalam IMO yang merupakan upaya penguatan kebijakan politik luar negeri yang dilandasi pada kepentingan nasional dan jati diri bangsa sebagai negara maritime.

Hasil pertemuan komite dan sub-komite IMO kemudian menghasilkan suatu konvensi internasional yang komprehensif dengan berbagai rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional seperti (1) Kegiatan yang ditujukan bagi pencegahan kecelakaan, termasuk di dalamnya standar rancangan kapal, konstruksi kelengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional; (2) Kegiatan yang perlu untuk mendata adanya kecelakaan, termasuk didalamnya terkait regulasi dalam komunikasi keadaan darurat dan keselamatan, serta (3) Adanya konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban (IMO n.d.).

Indonesia dalam hal ini juga telah menjadi anggota aktif dalam berbagai kegiatan IMO sejak tahun 1961. Salah satunya dengan menunjukkan peran aktif dengan mempromosikan pengembangan kerjasama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk dalam bidang perlindungan lingkungan laut. Indonesia telah menjadi anggota Dewan IMO pertama kali pada tahun 1973. Kemudian berlanjut pada dua periode keanggotaan selanjutnya pada 1975 dan 1977. Indonesia sempat gagal menjadi dewan anggota IMO pada tahun 1979 dan 1981, namun kembali terpilih pada Sidang Assembly ke 13 pada tahun 1983 sampai saat ini (IMO n.d.). Indonesia dalam hal ini juga telah melaksanakan kerjasama dengan IMO dalam melaksanakan tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup.

Sehingga dalam hal ini penulis melihat bahwa keterlibatan IMO sebagai suatu badan yang meregulasi maritime transportation system sangat berpengaruh terhadap keselamatan kapal yang hendak melintasi perairan luas. Lebih lanjut penulis melihat bahwa regulasi yang telah ditetapkan oleh IMO mengenai keselamatan transportasi kelautan telah ditaati dan dipahami secara jelas oleh Indonesia, dimana hal ini bisa jadi digunakan sebagai upaya untuk mengurangi jumlah signifikansi kejahatan pembajakan oleh ASG di Laut Sulu. Kepatuhan dan keterlibatan Indonesia dalam IMO penulis lihat sebagai bentuk dari sikap antisipasi Indonesia akan kemungkinan kejahatan transnasional yang mungkin akan terjadi di lautan. Hal ini juga dapat dilihat sebagai upaya pencegahan yang dilakukan pemerintah agar ABK

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

WNI terhindar dari pembajakan, penculikan dan penyanderaan yang kerap dilakukan oleh ASG di Perairan Sulu.

KESIMPULAN

Wilayah perairan Laut Sulu merupakan laut yang cukup strategis karena di Laut Sulu-Sulawesi merupakan wilayah ALKI II (*archipelagic sea lane*) Indonesia yang memanjang dari Selat Lombok-Selat Makassar- Laut Sulu Sulawesi yang dilewati oleh sebagian besar VLCC (kapal tanker) ukuran besar menuju Filipina, Malaysia, China, dsb. Jalur perdagangan melalui laut yang ramai ini kemudian menyebabkan munculnya ancaman di wilayah perairan ini termasuk di dalamnya ancaman pembajakan dan juga penculikan awak kapal (*maritime piracy*). Strategi keamanan maritime yang dilakukan oleh pemerintah untuk menanggulangi hal ini mendapatkan pandangan yang luas melalui konsep *maritime security* yang dijelaskan oleh Chris Rahman. Konsep ini melihat dalam kacamata yang lebih besar, dimana keamanan tidak melulu hanya berkaitan soal hal-hal yang bersifat tradisional (militer dan penggunaan senjata), melainkan ada hal-hal lain yang bersifat non-tradisional yang mendorong hal tersebut. Dalam pendekatan ini variabel-variabel yang perlu diperhatikan dalam melihat strategi keamanan maritim suatu negara secara utuh dapat dilihat melalui (1) *security of the sea itself: conservation and protection;* (2) *ocean governance;*(3) *maritime border protection;* (4) *military activities at sea* serta (5) *security regulation of the transport marine system* yang satu sama lain berkesinambungan dan memiliki kaitan yang erat. Dalam menjelaskan bagaimana strategi keamanan maritim yang dilakukan pemerintah Indonesia dalam menanggulangi *maritime piracy* di Laut Sulu penulis rasa hanya dua dari lima variabel yang benar-benar dapat diimplementasikan dan dilihat sebagai suatu strategi keamanan yang pas untuk mengatasi hal tersebut.

Lebih lanjut dalam menjelaskan strategi keamanan maritime Indonesia penulis melihat bahwa variabel *maritime border protection* dan *military activities at sea* merupakan dua variabel yang kemudian cocok dan dapat diaplikasikan. Penulis dalam hal ini melihat bahwa sebuah kerangka kerjasama antar tiga negara yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina dalam bentuk *Trilateral Cooperation Agreement*. TCA yang kemudian menjadi tolak ukur yang signifikan dalam melihat strategi keamanan maritime yang dilakukan Indonesia. Penanggulangan *maritime piracy* di Laut Sulu yang merupakan perairan yang berbatasan dengan tiga negara kemudian mengharuskan Indonesia untuk melakukan kerjasama kooperatif dengan dua negara lain dalam menanggulangi *maritime piracy* di Laut Sulu. Kesepakatan ini tidak hanya berbicara dari segi keamanan saja, melainkan juga menyinggung soal pentingnya pengembangan kawasan perbatasan serta pembangunan di wilayah tersebut untuk mengurangi kerawanan di wilayah perbatasan Indonesia yang dituangkan dalam kebijakan-kebijakan Indonesia terhadap hal tersebut.

Sehingga dalam hal ini melalui berbagai variabel yang telah dijelaskan oleh penulis, keamanan maritime yang dilakukan Indonesia di wilayah perbatasan dengan melakukan kerjasama dengan Malaysia dan Filipina juga dapat dikatakan berhasil. Dimana patroli terkoordinasi yang dilakukan oleh tiga negara terbukti dapat mengurangi jumlah kejadian kejahatan *maritime piracy* yang terjadi di Laut Sulu. Namun selain patroli terkoordinasi yang merupakan bagian dari TCA yang dapat dikatakan berhasil dalam mengurangi kejahatan di Laut Sulu, variable lain yakni aktivitas militer penulis rasa juga merupakan penentu strategi keamanan maritime yang telah dilakukan Indonesia dalam menanggulangi *maritime piracy*. Mengingat bahwa isu keamanan yang penulis angkat masih sangat berkaitan erat dengan aspek tradisional dan kemiliteran dalam upaya penanggulangannya. Akhir kata, walaupun kerangka yang digambarkan Chris Rahman dalam menjelaskan *maritime security* sangat besar dan *general*, mencakup aspek tradisional dan non tradisional serta tidak semua variabel berhasil

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diaplikasikan dalam studi kasus yang penulis angkat, penulis tetap beranggapan bahwa seluruh variabel saling berkaitan dan memberikan dampak yang signifikan bagi terciptanya keamanan maritime yang stabil di Laut Sulu.

DAFTAR PUSTAKA

Ambari, M. n.d. "Bentang Laut Sulu Sulawesi Jantung Segitiga Karang Dunia."

Bagus, I. Gusti Dhama Agastia; A. .. Banyu Perwita. 2016. *Maritime Security in the Indo-Pacific*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

BBC Indonesia. 2016. "Dua Kapal Indonesia Dibajak Di Filipina, 10 WNI Disandera." *BBC Indonesia*, March 25.

BBC Indonesia. 2017. "Laut Sulu Merupakan Perairan Paling Berbahaya Di Dunia." April 1.

BPK RI. 1996. *Undang-Undang (UU) Tentang Perairan Indonesia*. Indonesia: LN. 1996, LL SETNEG : 19 HLM.

Buerger, Christian. 2015. "What Is Maritime Security?" *Forthcomin in Marine Policy*.

Burhanudin. n.d. "Strategi Keamanan Maritim Indonesia Di Laut Sulu. Interview." *2018*.

Conway, James T; et al. 2008. *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*. Naval War College Review: Winter.

Coral Triangle Initiative. n.d. "Prakarsa Segitiga Karang Untuk Terumbu Karang, Perikanan, Dan Ketahanan Pangan: Model Umum Bentang Laut Dan Kerangka Regional Bentang Laut Prioritas." Retrieved (http://www.coraltriangleinitiative.org/sites/default/files/resources/Seascap es Document_bahasa_version 1.pdf).

DURSIN, KANIS. 2016. "Ancaman Abu Sayyaf: Mengapa Laut Sulu Penting Untuk Indonesia?" *Rappler*. Retrieved (https://www.rappler.com/world/mengapa-laut-sulu-penting-untuk-indonesia).

Febrica, Senia. 2017. *Indonesian Immigration AgencyMaritime Security and Indonesia: Cooperation, Interest and Strategies, Dalam Senia Febrica*. New York: Routledge.

GMA News Online. n.d. "Abu Sayyaf Kidnappings, Bombings and Other Attacks."

Gumilang, Prima. 2016. "Pembajakan Di Filipina, Indonesia Taruh Tentara Dalam Kapal." July 2.

ICC IMB. 2017. *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January - 31 Desember 2017*. London.

IMO. n.d. "Maritime Security and Piracy." Retrieved (http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx).

Johnson, Derek; Valencia, Mark J. 2005. "Introduction: Research on Southeast Asian Piracy." in *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*. IIAS.

Kemenko Kemaritiman. 2017. *Kebijakan Kelautan Indonesia Peraturan Presiden*. Indonesia.

Kemenko Kemaritiman. n.d. "Wilayah Perairan, Hak Berdaulat, Kawasan Yurisdiksi, Serta Laut Lepas Dan Kawasan Dasar Laut Internasional." in *Buku pedoman Kemenko Kemaritiman RI tentang Kebijakan Kelautan Indonesia*.

Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. 2017. "Indonesia Menjadi Ketua Kelompok Kerja Teknis Napoleon Wrasse Di Wilayah Sulu-Sulawesi." Retrieved (http://kkji.kp3k.kkp.go.id/index.php/en/beritabaru/228-indonesia-ketua- pokja-sulu-sulawesi).

Kemlu. n.d. "Diplomasi Maritim: Upaya Mendukung Keamanan Maritim Di Kawasan." *P3K Multilateral Kemlu*. Retrieved (https://www.facebook.com/P3KMultilateral/posts/?ref=page_internal).

Kemlu. n.d. "KBRI Indonesia Di London-Konsul Kehormatan RI Di Irlandia." Retrieved (https://www.kemlu.go.id/london/Pages/IMO.aspx).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Malaysia Kini. 2017. "We Were Treated like Slaves, Says Abu Sayaaf Kidnap Victim." March 28.
Mudric, Miso. 2016. "Maritime Security: Editorial Note." *CIRR Jurnal Online Edition 75*.
OBP. 2017. "Piracy and Robbery against Ships in Asia 2016." Retrieved (http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia).
Oceans Beyond Piracy. 2017. "PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA 2017." *The State of Maritime Piracy*. Retrieved (https://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia#humancostse).
Parameswaran, Prashanth. 2017. "What"s With the New Sulu Sea Trilateral Air Patrols?" Retrieved (https://thediplomat.com/2017/10/whats-with-the-new-sulu-sea- trilateral-air-patrols/).
Partogi, Poltak Nainggolan. 2016. "Pembajakan Kapal Dan Penculikan WNI Oleh Kelompok Abu Sayyaf." *Majalah Info Singkat Hubungan Internasional* 8(19).
Peraturan Pemerintah RI. 2002. *Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan*. Indonesia.
Prastyono, Edy. 2005. *Keamanan Internasional DanPolitik Luar Negeri Indonesia, Dalam Bantarto Bandoro (Ed), Mencari Desain Baru Politik Luar Negeri Indonesia*. Bantarto B. Jakarta: CSIS.
Presidency of the Government. 2013. "National Maritime Security Strategy 2013." *Jurnal Online*.
Rahman, Chris. 2009. "Concept of Maritime Security." *New Zealand: Centre for Strategic Studies*.
Ramsi, Kolonel Kav Oktaheroe. 2018. "Strategi Pertahanan Di Laut Sulu Dalam Upaya Menanggulangi Maritime Piracy. Interview."
ReCAAP. 2016. *Annual Report Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia 2016*.
ReCAAP. 2017. *January-December 2017 Report Annual Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*.
Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Center (ReCAAP). 2017. *Annual Report 2016*.
Rustam, Ismah. 2017. "Kebijakan Keamanan Maritim Di Perbatasan Indonesia: Kasus Kejahatan Di Laut Sulawesi-Laut Sulu." *Jurnal Online Universitas Mataram* 14(2).
Safety4SEA. 2017. "New Maritime Transit Corridors in Effect." *Safety4SEA*. Retrieved (https://safety4sea.com/new-maritime-transit-corridors-in-effect/?__cf_chl_jschl_tk__=b2c98413557df49777c54ca649519dd33b4d2bfd-1621682046-0-AXNPdOdNzygTnl99zs8FUyucUouOGe-yjwvPv75Gzsq8rHUptrl43zmwPYJOa66ttWYmydmwhT_AMnXpUP9p9KOmDX7_57gdq91vOxW6JmV4sGvomuzl1fFyOXLOcnox5T_WCYV0ZWKaXuLU5izp_CBl7q1tWhNupPW9DSeiLooWRB93dDXF2QOcwbkUvY6y89D1SYqMvAg7xIeIgRRBbo5_MWC-HpMzlURsbUozgRWzIXBtiuIHC6kIln_rAQUHbUDHCECASk09cRxnjTF3g5GFnlqJEa16UDG6hc3cX1l2sh8UE28D3BChIfDrHR_tmVq4KUHhC93FbGZJ0UJhsZA5z0R8mTsM9VttdCmzDQiAneEmVoeyJsGVwuNBAsmWccbdGpm9jQDj18Fv0WyujugdyS1det6ctP-Av2G0gJ8-fCyv7ycm8P8-r6sDusHj9Q).
Stable Seas. 2019. "Stable Seas: Sulu and Celebes Seas." Retrieved (https://www.stableseas.org/post/stable-seas-sulu-and-celebes-seas).
Storey, Ian. 2016. "Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in Southeast Asia." *Research at ISEAS-Yosuf Ishak Institute* (30).
Taylor Routledge & Francis Group. n.d. "The Military Balance Chapter Six: Asia." *Journal of University of Colorado at Boulder Libraries*.
Tubeza, Philip C. 2017. "Indonesia, Malaysia, Philippines Launch Naval Patrols." *Inquirer*, June 19.
UNODC. 2010. *TOCTA Report 2010 Maritime Piracy*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Wallace, Cath. n.d. "The Security of the Marine Environment, Dalam Chris Rahman, Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand."
Wee, Vincent. 2017. "Indonesia, Malaysia and the Philippines Launch Joint Patrols in Sulu Sea amid Terror Threat." *Seatrade Maritime News*, June 20.
Wenny Ikhtiari, Richarunia. 2011. . ". Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menanggulangi Ancaman Non-Traditional Security, Studi Kasus: Illegal Fishing Periode Tahun 2005-2010." *Tesis Universitas Indonesia*.
Winarno, Budi. 2008. *Isu-Isu Keamanan Strategis Dalam Kawasan ASEAN*. Jakarta: P2P-LIPI.
Yusup. 2018. "Operasi Penanggulangan Maritime Piracy Di Laut Sulu. Interview."

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Strategi *Maritime Silk Road* China dan Dampaknya pada Keamanan Maritim Indonesia

Ismah Rustam[1]
[1]Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia
ismahrustam@unram.ac.id

ABSTRACT

Nowadays, China has become one of the countries that reveal an increasing of power capability on military, economic and expanding geopolitics. Under the leadership of President Xi Jinping, China developed many innovations that based on long-held fundamental concepts such as the "Chinese dream", "The Great Rejuvenation of The Chinese Nation" and the "Twin Century Goals". One of the newest Chinese ideas is to reformulate China's Silk Road into the Belt and Road Initiative, which combines land and sea routes as the main trade route extending to Europe. This paper tries to describe how the Maritime Silk Road as part of the megaproject has an aim of being the driving of China's blue economy through the idea of blue partnership with the main route through Indonesian territory. By using the concept of maritime security and considering the South China Sea area which full of disputes, as well as the acts of China that violated Indonesia's sovereignty. Therefore, this initiative has become a challenge for Indonesia's maritime security.

***Keywords**: China, Indonesia, Maritime Security, Maritime Silk Road.*

ABSTRAK

Dewasa ini, China menjadi salah satu negara yang menunjukkan peningkatan kapabilitas kekuatan baik militer, ekonomi, dan geopolitiknya yang semakin meluas. Dibawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping, China mengembangkan banyak inovasi yang berlandaskan konsep fundamental yang dipegang teguh sejak dulu seperti *"Chinese Dream"*, *"the great rejuvenation of the Chinese nation"* serta *"the twin centenary goals"*. Salah satu gagasan China terbaru adalah mereformulasi Jalur Sutera Kuno China menjadi *Belt and Road Initiative*, yang menggabungkan jalur darat dan jalur laut sebagai jalur perdagangan utama yang membentang hingga ke Eropa. Jalur maritim China memiliki tujuan menjadi penggerak *blue economy* China melalui ide *blue partnership*. Peta *maritime Silk Road* yang dibuat China memperlihatkan jalur yang melewati wilayah Indonesia. Mempertimbangkan wilayah teritorial LCS yang penuh sengketa dan beberapa kali China kedapatan melakukan pelanggaran di laut Indonesia, maka inisiatif ini memberikan tantangan bagi keamanan maritim Indonesia.

Kata Kunci: China, Indonesia, Keamanan Maritim, *Maritime Silk Road.*

PENDAHULUAN

China merupakan negara maju yang menunjukkan berbagai perkembangan pesat dalam industri militer, pasar ekonomi, perdagangan, kemajuan insfrastruktur dan modernisasi lainnya. Sehingga negara ini berani memainkan banyak peran penting di regional baik kawasan Asia Timur maupun Asia Pasifik. Pada tanggal 3 Oktober 2013, Presiden Xi Jinping mengumumkan secara resmi konsep Jalur Sutera Maritim Abad ke-21 di depan Parlemen Indonesia, Inti kebijakan tersebut adalah pembangunan infratsruktur transportasi laut dari daratan China menuju pelabuhan-pelabuhan utama di berbagai negara Asia Tenggara, Asia Selatan, Timur Tengah, Afrika, dan Eropa. Selain itu, China bahkan menuntaskan ambisinya dengan memadukan jalur laut dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

darat melalui strategi barunya yang disebut sebagai *Belt and Road Initiative (BRI)* (Suropati et al., 2016, p. 66).

Dalam perkembangan regional maupun internasional saat ini, China memiliki pengaruh kuat di berbagai kawasan. Dalam klaim wilayah teritorial, Beijing berhadapan dengan berbagai negara tetangga yang mempunyai penetapan batas wilayah teritorial yang tidak menemukan jalan sepakat dengan China. Namun, di satu sisi China masih sangat membutuhkan negara-negara tetangga seperti ASEAN sebagai partner dalam berbagai bidang. China masih butuh untuk mempromosikan *political trust* dengan negara-negara Asia Tenggara; dalam ranah politik mencoba untuk meng-*upgrade* hubungan ASEAN-China dari sebuah '*strategic partnership'* menjadi '*community of shared destiny'*. China ingin membangun kembali *the 21st Century Maritime Silk Road* untuk memudahkan akses bagi China masuk ke berbagai pelabuhan utama di Asia Tenggara (Huy Hoang, 2017).



Gambar 1. Inisiatif '*Belt and Road*' China (Xinhua Net, 2018)

Kemajuan China dengan berbagai bidang menunjukkan adanya kebangkitan kembali dari yang sebelumnya tenggelam dibawah unipolar negara *super power* Amerika Serikat (AS). China hari ini 'hidup' kembali dengan laju ekonomi rata-rata diatas 7%. Bahkan riset Standard Chartered Bank tahun 2010 memprediksikan bahwa pada tahun 2030 kekuatan ekonomi China akan menggeser dominasi AS ke urutan kedua. *China's Maritim Silk Road Initiative* (MSRI) dan *the Silk Road Economic Belt* (SREB) menjadi dua agenda yang saling berkoneksi dalam "*Belt dan Road*". Proyek konektivitas ini sedang gencar disosialisasikan China karena melibatkan komponen infrastruktur secara masif yang menghasilkan kontroversi mengenai potensi China untuk ditransformasi kedalam lanskap geopolitik global (Blanchard & Flint, 2017).

Dalam strategi jalur maritim China akan membangun navigasi dan berbagai fasilitas keamanan. Dalam jalur yang dibuat China tersebut akan bersentuhan dengan Indonesia bagian utara yaitu Laut Natuna Utara yang berbatasan langsung dengan Laut China Selatan. Laut ini merupakan laut sengketa antara China dengan negara-negara ASEAN. Pada Laut Natuna dan sekitarnya, Indonesia mempunyai peluang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ekonomi maritim yang cukup besar. Lebih dari 50% cadangan dan produksi minyak Indonesia berasal dari provinsi Riau. Selain sumber daya minyak dan gas bumi, laut Natuna juga menjadi sumber perikanan tangkap dan budidaya. Potensi kekayaan alam di perairan ini perlu mendapatkan jaminan keamanan maritim yang menyeluruh. Mengingat Indonesia berada dalam posisi sangat strategis dalam dua pengaruh global dunia; AS dan China, maka harus mampu memberikan respon yang strategis terutama dalam proteksi keamanannya (Suropati et al., 2016, p. 66).

Sebagai sebuah bangsa bahari, kebijakan Indonesia dibawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo berkeinginan mengembalikan jati diri bangsa Indonesia sebagai sebuah negara maritim yang tangguh sehingga konsep negara poros maritim dunia harus benar-benar ditampilkan. Gagasan Indonesia sebagai negara Poros Maritim pun telah disampaikan dalam forum internasional Konferensi Tingkat Tinggi Negara-negara Asia Timur (KTT EAS) di Myanmar dengan gamblang menjabarkan mengenai visi kelautan Indonesia yang bebas ancaman (Tempo.co, 2014). Tulisan ini ingin menjelaskan mengenai peta strategi *Maritime Silk Road* China yang bersinggungan dengan wilayah perairan Indonesia dan dampaknya terhadap situasi keamanan maritim. Karena ekspansi *Maritime Silk Road* China yang melewati perairan Indonesia menjadi tantangan sekaligus peluang. Menciptakan keamanan maritim di seluruh wilayah Indonesia adalah prioritas yang harus diutamakan.

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian dan tulisan mengenai studi kajian maritim internasional serta keamanan memang telah banyak dilakukan. Namun masih sedikit literatur yang secara khusus mendeskripsikan situasi keamanan Indonesia sebagai negara kepulauan dilihat dari potensi geostrategis dan geopolitik kawasan, terlebih dari berbagai kebijakan negara besar seperti China yang memanfaatkan situasi perkembangan kawasan untuk mencapai kepentingannya. Terdapat sejumlah literatur yang berkenaan dengan pokok masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini.

POLITIK KELAUTAN

Syamsumar Dam menjelaskan mengenai Istilah Politik Kelautan (*Ocean Politics*) pertama kali digunakan oleh Peter Polomka melalui bukunya *Ocean Politics in Southeast Asia* yang diterbitkan oleh *ISEAS Singapore* pada tahun 1978. Ketika sedang berlangsung Konferensi Hukum Laut Ke-III yang diselenggarakan oleh PBB (1974-1982) yang akhirnya menghasilkan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982. Kajian Polomka lebih menitikberatkan pada masalah kelautan yang berkembang selama konferensi, khususnya di wilayah Asia Tenggara. Menurutnya, dewasa ini lautan menjadi pusat perhatian dari negara-negara bangsa *(nation states)* dan perusahaan transnasional untuk memperoleh kekayaan, kekuasaan, dan prestise. Ditambahkan pula, eksploitasi lautan oleh berbagai pihak telah menimbulkan berbagai masalah kontemporer seperti masalah politik, hukum, ekonomi, lingkungan, dan teknologi. Bahkan lautan telah dijadikan sebagai isu dasar dalam saling ketergantungan antarnegara serta stabilitas dan kemakmuran global dalam jangka panjang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dijelaskan berdasarkan teori Barry Buzan, dalam tiga dekade terakhir sejak Perang Dunia II, lautan telah menjadi suatu sumber pertikaian dan konflik antar negara yang begitu penting. Lautan tidak saja dipergunakan sebagai arena untuk mempertajam perbedaan kepentingan nasional dalam hubungan internasional, tetapi juga sudah merupakan sumber kekacauan yang sudah semakin meluas dalam sistem internasional. Kerisauan para pakar dan tokoh politik internasional di atas, dipengaruhi pula oleh perubahan hubungan internasional sejak berakhirnya Perang Dunia II, baik dalam aspek politik internasional, maupun dalam aspek hukum laut internasional (Dam, 2010: 2). Perubahan politik internasional ditandai oleh perubahan konfigurasi politik internasional dari *bipolar* yang diperlihatkan oleh persaingan pengaruh kedua negara adi kuasa (*super power*) seperti AS dan US dalam bentuk Perang Dingin (1947-1989) menjadi *multipolar* yang ditandai oleh kehadiran aktor-aktor utama yang baru seperti Uni Eropa, Jepang, China, dan India.

POTENSI LAUT CHINA SELATAN

Parulian Simamora menjelaskan mengenai Laut China Selatan adalah sebuah kawasan yang setengah wilayahnya ditutupi oleh air dan dikelilingi sembilan negara dengan klaim saling tumpang tindih zona maritim laut, pulau-pulau kecil dan karang. Rantai kepulauan utamanya adalah pulau-pulau *Paracel* dan pulau-pulau *Spratly*. Pulau-pulau *Paracel* diklaim oleh Cina dan Vietnam sedangkan pulau-pulau *Spratly* di klaim oleh Filipina, Malaysia, Brunei dan Taiwan, termasuk Cina dan Vietnam juga. Klaim Cina dan Vietnam atas Laut China Selatan berdasarkan sejarah, Filipina berdasarkan kedekatan geografis, Malaysia berdasarkan sejumlah karang yang masuk dalam landasan kontinennya (*continental shelf),* sedangkan Brunei berdasarkan Zona Ekonomi Eksklusifnya. Untuk memperkuat klaimnya, masing-masing negara melakukan berbagai cara, antara lain: menempatkan pasukan di pulau yang diklaim, mendatangkan turis, melakukan patroli dan peninjauan, membuat peta yang menunjukan wilayah tersebut sebagai bagian dari wilayahnya.

Laut China Selatan kaya akan sumber daya yang menjadi rebutan oleh beberapa negara yang mengelilingi laut tersebut karena dapat menjadi sumber energi dan kemakmuran bagi rakyatnya. Konsumsi energi China semakin meningkat untuk mempertahankan pertumbuhan ekonominya antara 8-10% per tahun. China mengklaim hampir seluruh kawasan Laut China Selatan sebagai bagian dari wilayahnya, yang terkenal dengan sebutan meletakkan sembilan garis titik *(9 dotted lines)*. Klaim sepihak oleh China atas seluruh kawasan ini, telah membuat negara-negara yang ikut mengklaim menjadi gusar dan melakukan kegiatan-kegiatan untuk memperkuat klaimnya serta membangun dan memperkuat angkatan bersenjatanya. Walaupun telah banyak, upaya-upaya yang dilakukan untuk menyelesaikan konflik, namun klaim dari negara-negara yang terlibat didalamnya, hingga saat ini terus berlanjut dan berpotensi memicu konflik di masa datang.

Potensi konflik ini perlu diredam untuk memelihara stabilitas dan keamanan di kawasan Laut China Selatan (Simamora, 2014). Apabila dilihat dari aspek pertahanan dan keamanan, bagi Indonesia kawasan Laut China Selatan dapat menjadi ancaman apabila: pertama, terjadi konflik bersenjata antar negara yang saling bertikai; kedua, terjadinya perlombaan senjata atau pembangunan kekuatan angkatan bersenjata secara signifikan di kawasan yang bertikai; dan ketiga, terlibatnya dua kekuatan besar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Amerika Serikat dan China dalam konflik Laut China Selatan. Menjadi peluang bagi Indonesia sebagai juru runding atau penengah atau penyeimbang apabila masing-masing negara yang bertikai sadar dan bersedia untuk melakukan perundingan atau kerja sama di kawasan yang dipersengketakan (Simamora, 2014).

JALUR SUTERA MARITIM CHINA

Dalam buku yang berjudul "Arungi Samudra Bersama Sang Naga; Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutera Maritim Abad ke-21", Untung Suropati, Yohanes Sulaiman dan Ian Motratama. Menjabarkan bahwa pada tahun 2013, presiden China, Xi Jinping, secara resmi meluncurkan kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke 21. Menariknya, peluncuran kebijakan tersebut dilakukan di depan parlemen Indonesia. Untuk merealisasikan ambisinya, China berkomitmen menyediakan dana tidak kurang dari US$ 40-45 miliar untuk pembangunan infrastruktur, terutama pelabuhan laut di berbagai lokasi strategis sepanjang rute Jalur Sutera Maritim yang terbentang dari daratan China hingga ke Afrika dan Eropa (Suropati et al., 2016).

Tentu saja kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke 21 memanfaatkan program bantuannya sebagai alat untuk menebar pengaruh ke negara-negara lain, terutama negara penerima bantuan. Hal ini terlihat dari inisiatif China mendirikan AIIB yang merupakan lembaga pemberi pinjaman untuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur terkait kebijakan OBOR, dimana kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke 21 ada di dalamnya, pada tanggal 29 Juni 2015. Tidak aneh kelahiran AIIB menjadi daya tarik luar biasa bagi banyak negara, terutama negara-negara yang memerlukan dana bagi pembangunan infrastruktur konektivitas maritimnya. Sementara bagi negara kreditor, banyaknya negara debitur membuka peluang masuknya perusahaan-perusahaan negaranya menanam berbagai proyek infrastruktur di negara tersebut.

Sebagaimana diketahui klaim China yang sejauh ini berdasar sejarah, disamping tidak sesuai dengan tata pergaulan internasional, juga sebenarnya sangat subyektif, yakni bahwa perairan tersebut pernah disinggahi pelaut-pelaut China. Sebagaimana telah diatur dalam UNCLOS 1982 bahwa kedaulatan atas wilayah laut tertentu diukur berdasar jarak dari titik atau pulau terluar suatu negara. Namun, sebagaimana telah dibahas di atas bahwa seiring dengan semakin menguatnya ekonomi dan militer China, negara itu pun merasa perlu bersikap lebih asertif dalam membela apa yang dianggapnya sebagai bagian dari keutuhan wilayah, termasuk dengan mempertahankan klaimnya yang jauh melebihi batas aturan hukum laut internasional.

Sementara Indonesia, merasa dirinya bukan sebagai negara penuntut, cenderung memilih bermain di zona aman. Suatu sikap yang sangat disayangkan banyak kalangan, terutama Filipina dan Vietnam, mengingat Indonesia adalah pemimpin alamiah kawasan. Merasa Indonesia tidak bisa diharapkan, Filipina pun berusaha melibatkan ASEAN. Namun, upaya Filipina membawa kasus Laut China Selatan ke forum KTT ASEAN di kamboja tahun 2012 pun mengalami hambatan. Kegagalan Filipina tidak lain karena ditentang oleh sesama anggota ASEAN sendiri yaitu Kamboja, yang dikenal memiliki hubungan sangat erat dengan China. Pertama dalam sejarah ASEAN, forum setingkat KTT hamper gagal menyepakati *joint communiqué* (Suropati et al., 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Oleh karena itu, tantangan ASEAN di masa depan sangatlah besar. Kegagalan dalam penyelesaian masalah sengketa perbatasan, seperti yang terjadi di Laut China Selatan yang melibatkan beberapa negara anggota ASEAN vs China melalui forum ASEAN, dipastikan akan sangat menurunkan kredibilitas, sekaligus soliditas ASEAN. Hal tersebut mulai terasa manakala Vietnam dan Filipina cenderung lebih mendekat ke Amerika Serikat dalam menghadapi sengketa perbatasannya dengan China di Laut China Selatan. Pada saat yang sama sebagai sesama negara ASEAN, Laos, Kamboja, dan Myanmar lebih condong ke China. Tidak ketinggalan sikap negara ASEAN yang lain seperti Malaysia dan Singapura. Sebagai negara penuntut, Malaysia cenderung mengesampingkan posisi berlawanan dengan China karena memiliki kepentingan ekonomi yang besar dengan Beijing, sementara Singapura, lebih menampilkan sikap abu-abu (dalam balutan strategi luar negeri *hedging* (Suropati et al., 2016).

Melihat jabaran tinjauan pustaka di atas, dapat disimpulkan bahwa setiap negara memainkan politik maritim guna mendukung berbagai kepentingan mereka di lautan, termasuk bagi negara-negara yang tidak memiliki laut. Strategi politik kelautan juga semakin berkembang luas hingga hari ini. Salah satunya kepentingan negara China dan situasi konfliktual di Laut China Selatan. Pada literatur terakhir dipaparkan mengenai ide poros maritim Indonesia yang bersamaan dengan berjalannya gagasan jalur sutera maritim China, namun kajian yang fokus membahas mengenai ancaman dari China khususnya pada wilayah laut Indonesia secara spesifik di kawasan masih belum banyak ditemukan. Karenanya perlu diadakan kajian lebih lanjut dan bersifat komprehensif untuk menggali potensi-potensi dan masukan-masukan untuk kajian kemaritiman dalam hubungan internasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan teknik kualitatif, sebagaimana yang dideskripsikan oleh Creswell bahwa teknik penulisan kualitatif sebagai sebuah proses dimana masalah penelitian menjadi sebuah studi yang muncul dari *natural setting* seperti pengumpulan data lapangan yang dikaji dengan berbagai metode, bukan sebuah studi yang muncul dari penelitian laboratorium. Sehingga pada saat proses koleksi informasi dengan teknik kualitatif dapat diperoleh dari berbagai sumber guna memahami bagaimana pemecahan permasalahan baik melalui responden atau orang-orang yang terlibat (Creswell, 2007). Penulis menggunakan teknik penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif dengan mengumpulkan data dari berbagai sumber data seperti buku dan literatur jurnal, hasil seminar mengenai *Belt and Road Initiative* yang disampaikan pada *Seminar on South-south Cooperation* di Beijing, China, maupun pemberitaan media massa seperti koran Tempo dan tulisan terpublikasi yang meneliti mengenai tema serupa.

Adapun urutan analisis data yang dilakukan dengan metode kualitatif adalah *pertama*, peneliti membaca berkali-kali data yang diperoleh dari studi pustaka sambil menghilangkan beberapa informasi yang tumpang tindih atau berulang-ulang disebutkan. *Kedua*, melihat signifikansi atau pentingnya data yang diperoleh. *Ketiga*, mengklasifikasikan data yang memiliki kemiripan atau kecocokan dengan data lain. *Keempat*, mencari pola atau tema yang mengikat pikiran yang satu dengan lainnya. *Kelima*, mengkonstruksikan *framework* untuk mendapatkan esensi dari apa yang hendak disampaikan oleh data tersebut (Raco, 2010).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KERANGKA PEMIKIRAN

Penelitian ini menggunakan kerangka konsep keamanan maritim. Keamanan maritim sendiri didefinisikan oleh Bueger sebagai sebuah kondisi dimana tidak terdapat bentuk ancaman apapun. Ancaman yang dimaksud antara lain perselisihan antar negara terutama dalam klaim yurisdiksi di wilayah perairan, kemudian ancaman kegiatan terorisme di laut, masalah pembajakan kapal, masalah kejahatan terorganisir seperti penyelundupan narkoba, penyelundupan manusia, dan barang-barang ilegal lainnya, juga ancaman *illegal fishing*, masalah lingkungan, hingga ancaman kecelakaan di laut dan bencana (Bueger, 2015).

Guna mempermudah memahami sebuah kondisi keamanan maritim, Bueger mencoba menggambarkan situasi dalam sebuah matrik dimana memuat empat pilar utama untuk menopang situasi aman. *Pertama*, *marine environment* yaitu situasi dimana wilayah laut dalam keadaan aman ketika bebas dari bahaya kecelakaan pelayaran, polusi lingkungan dan perubahan iklim, sebab masalah lingkungan berkaitan dengan masa depan kehidupan bawah laut. *Kedua*, keamanan maritim erat kaitannya dengan *economic development* karena negara-negara saat ini menghadirkan *blue economy* sebagai alternatif dalam pembangunan berkelanjutan, maka dalam matrik ini keadaan aman ialah saat bebas dari ancaman kegiatan penyelundupan, IUU *fishing* dan pembajakan kapal sebagai penghambat pembangunan ekonomi sebuah negara maritim.

Ketiga, national security yang lebih condong pada upaya penegakan kedaulatan di laut sebuah negara dimana keamanan akan tercipta apabila terbebas dari berbagai insiden perselisihan antar negara baik masalah klaim wilayah teritorial, masalah perbatasan laut hingga proliferasi senjata. Matriks *keempat* ialah *human security*, dimana ancaman terhadap keamanan manusia semakin meningkat, misalnya maraknya praktek *human trafficking*. Kerangka konsep keamanan maritim yang dijabarkan oleh Bueger hampir mirip dengan dengan Geoffrey Till bahwa keamanan maritim sebagai frasa baru yang tidak hanya bersifat tradisional seperti *sea control* atau *expeditionary operations* namun kini lebih berkembang isu non-tradisional dalam upaya pemeliharaan tatanan wilayah laut sebagai ruang yang menyimpan potensi sumber daya alam, pelayaran dan lingkungan hidup (Till, 2004).

Kedua pendekatan di atas menjadi kerangka pemikiran dalam tulisan ini. Situasi keamanan maritim dalam sebuah negara tidak dapat terwujud bilamana salah satu aspek ancaman masih terjadi. Meminjam dari matriks keamanan maritim Bueger, bahwa salah satu sektor yang terpenting adalah keamanan nasional. Dimensi ini bertumpu pada perspektif tradisional untuk memberikan perlindungan pada seluruh wilayah teritorial negara, seperti Indonesia yang memiliki ruang laut lebih luas daripada daratan, sehingga titik terluar negara kepulauan adalah wilayah perairan. Apabila masih terjadi pelanggaran dalam wilayah teritorial, dalam hal ini Indonesia, maka belum dapat dikatakan terdapat situasi keamanan maritim karena sejumlah ancaman pelanggaran wilayah. Dalam dimensi lainnya, Bueger juga menunjukkan bahwa keamanan ekonomi dan keamanan lingkungan tidak kalah pentingnya, hal ini senada dengan ruang maritim Indonesia khususnya wilayah Laut Natuna Utara hingga ke Selat Malaka yang memiliki nilai komersialisasi tinggi dan mempunyai potensi ancaman dalam dimensi tersebut terutama menghadapi rencana megaproyek China.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Wilayah teritorial Indonesia yang berada dalam pekarangan Asia Tenggara merupakan area strategis tempat bertemunya banyak kepentingan strategis. Dalam hubungan konfliktual maritim dapat terlihat bagaimana China dan para negara *claimant states* beradu kekuatan di Laut China Selatan yang masing-masing mengedepankan kepentingan mempertahankan wilayah teritorialnya. Hal ini menunjukkan aspek tradisional dalam studi keamanan maritim seperti yang dikemukakan dalam konsep Bueger maupun Till masih relevan dengan keadaan sekarang. Disaat negara-negara Asia Tenggara tengah beradu klain wilayah di Laut China Selatan, China membangun megaproyek di sepanjang laut mulai dari pesisir China Hingga tembus ke Samudra Hindia dengan berbagai konsekuensi keamanan maritim yang harus diterima negara-negara pesisir. Termasuk situasi keamanan maritim di Indonesia dan negara-negara di kawasan.

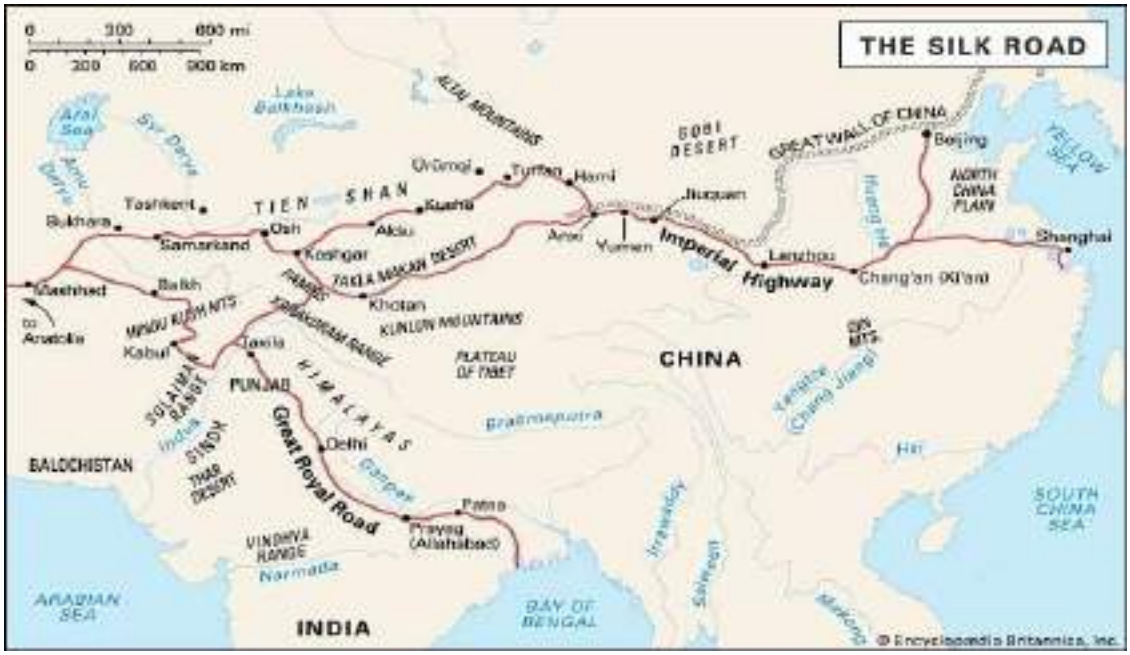
PERKEMBANGAN EKONOMI CHINA DAN KEMUNCULAN INISIATIF BELT AND ROAD

China merupakan negara paling berpengaruh di Asia saat ini. Kebangkitan China tentu tak lepas dari keberhasilan reformasi ekonomi yang dilakukan sejak tahun 1978. Sejak peralihan masa jabatan dari tangan Mao Zedong ke Deng Xiaoping. Pada masa pemerintahan Deng Xiaoping kebijakan ekonomi China berubah drastis dengan mulai menerapkan sistem ekonomi pasar dan melakukan transisi ideologi dari Maoisme yang terbukti gagal menyejahterakan rakyatnya (Suropati et al., 2016, p. 66). China bergabung dalam beberapa integrasi regional di berbagai kawasan.

Tahun 1997-1998 terjadi krisis finansial di Asia secara besar-besaran dan berdampak pada hampir semua negara sehingga peningkatan integrasi perdagangan dan investasi sangat terlihat sejak saat itu. China mulai memposisikan diri dimana Presiden Xi Jinping menerapkan konsep "*Chinese Dream*", "*the great rejuvenation of the Chinese nation*" serta "*the twin centenary goals*" sejak kepemimpinannya. Dengan slogan-slogan tersebut China diharapkan mampu bangkit hingga menjadi pesaing baru bagi negara-negara barat (Johnson et al., 2016). Presiden Xi Jinping membuat banyak inovasi dengan berbagai konsep yang dirancang dengan sebuah target yaitu pada tahun 2049 menjadi negara utama yang berpengaruh di kawasan.

China mengalami perkembangan pesat sejak memasuki abad ke-21. Ini disebut sebagai gelombang *Rising China* yang berlangsung secara bertahap. *Pertama,* peletakan landasan domestiknya yang didasari pertanian, dengan menutup diri dari pengaruh asing. Hal ini menyebabkan pada era Mao Zedong, China dikenal dengan sebutan negara Tirai-bambu. *Kedua*, keterbukaan yang berlandaskan pada industrialisasi, pertama kalinya dilakukan oleh Deng Xiao Ping. *Ketiga*, keterbukaan yang bukan hanya sekedar membuka pintu terhadap kehadiran investasi asing, namun juga menjadi pelaku utama investasi ke berbagai kawasan. Ini yang dilakukan oleh Xi Jinping sejak tahun 2013 melalui strategi ekonomi lintas kawasan atau yang kita kenal dengan *Belt and Road initiative* (BRI). Ini merupakan strategi jangka panjang dengan mereformulasi dari Jalur Sutera Kuno yang membuat suatu jalur perdagangan dan energi membentang dari China hingga ke Eropa dan Afrika (Jati, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Peta Jalur Sutera Kuno China (The Editors of Encyclopaedia Britannica, 2018).

BRI merupakan gabungan dari dua konsep yang membentang dalam jalur sutera daratan dan jalur sutera lautan. Jalur sutera telah berlangsung sejak berabad-abad lamanya yang menghubungkan antara China dengan barat (lihat gambar 2). Semangat dari Jalur Sutera Kuno yang saat itu berkembang yaitu "*peace and cooperations, openness and inclusiveness, mutual learning and mutual benefit*". Hal ini masih tetap dipertahankan hingga saat ini. Jalur sutera mengikat hubungan erat antara timur dan barat, menjadi simbol kerjasama dan komunikasi. Jalur sutera adalah sebuah sejarah dan warisan budaya yang diakui oleh semua negara di dunia (Zou Weikang, 2018). Dalam catatan sejarahnya, China memang memberikan perhatian terhadap laut. Hal ini digambarkan dalam ekspedisi lautan yang dilakukan oleh Laksamana Cheng Ho ke Laut China Selatan pada masa Dinasti Ming pada abad ke-14 dengan memanfaatkan kepulauan Paracel dan Spratly sebagai tempat persinggahan (Dam, 2010).

BRI sebagai gagasan lama dari jalur sutera China yang kini kembali dicetuskan dengan kepentingan yang jauh lebih luas daripada sekedar perdagangan. Gagasan ini tentu memberi implikasi yang cukup besar terhadap ekonomi dan politik di kawasan. Bukan hanya terhadap China, namun juga negara-negara yang berada dalam kawasan Asia. Bagi China saat ini dunia tengah dihadapkan dengan tuntutan untuk menciptakan perdamaian, pembangunan, kerjasama dan juga saling memberi keuntungan. Melakukan kompetisi yang menimbulkan kerugian harus dihindari. Hal ini yang mendorong semangat reformulasi *belt and road* China untuk menghadapi situasi ekonomi global dan tantangan internasional yang begitu kompleks.

Dukungan jalur sutera maritim China salah satunya adalah untuk mengembangkan konsep *Blue Economy* yang berorientasi pada industri kelautan dan pemanfaatan sumber daya laut secara maksimal. Sementara itu, negara-negara Barat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masih meletakkan konsentrasi pada pembangunan lingkungan berkelanjutan dengan berbagai upaya politik hijau. Termasuk mengekang China sebagai negara yang menyumbangkan polusi dalam jumlah besar terhadap kehidupan bumi(Ghiasy et al., 2018). Dalam inisiatif BRI, jalur sutera maritim China adalah salah satu prioritas utama pembangunan kekuatan laut negara tirai bambu tersebut. Selain kepentingan untuk melindungi kedaulatan teritorial China, kepentingan untuk melindungi wilayah strategis industri sepanjang pantai, kepentingan untuk melindungi sumber daya laut serta keamanan pelayaran dan jalur komunikasi untuk melancarkan perdagangan internasionalnya.

JALUR SUTERA MARITIM CHINA SEBAGAI JALUR PELAYARAN INTERNASIONAL

Pasca Perang Dingin, China melakukan gebrakan diplomasi untuk memperbesar kapasitas proyeksi kekuatan militernya melalui kerjasama sepanjang jalur laut untuk memberikan kelancaran pada sirkulasi sejumlah kepentingan nasionalnya. Mereformulasi sebuah konsep jalur laut sebagaimana jalur sutera China di masa lalu yang lebih dahulu eksis. Sebelum konsep ini dikenal dengan nama Jalur Sutera Maritim, strategi ini dikenal dengan nama untaian mutiara (*string of pearls*) meskipun konsep ini tidak pernah dianggap sebagai kebijakan formal pemerintah China (Suropati et al., 2016, p. 108). Kemajuan pesat China dalam bidang ekonomi juga bersamaan dengan kemajuan dalam bidang militer dan politik, sehingga China nampak memiliki agresivitas di kawasan Asia termasuk di Asia Tenggara dan disebut sebagai “the next regional hegemon” oleh Mearsheimer. China akan memilih jalan menjadi negara hegemon dalam situasi internasional yang anarki (Mearsheimer, 2001).

Hampir 90 persen total perdagangan internasional China diangkut melalui laut, perdagangan maritim merupakan mesin utama untuk mempertahankan ekonomi nasional China. Melalui ‘*Blue Partnership’*, China dapat mengekspor kelebihan kapasitas industrinya ke pasar luar negeri dan menstimulus sumber-sumber baru untuk pertumbuhan ekonomi domestik. China secara aktif telah mempunyai hak kepemilikan pelabuhan asing di sepanjang jalur-jalur strategis. China melakukan ekspansi ekonomi dengan membangun pelabuhan-pelabuhan di sejumlah negara di Laut China Selatan dan Samudra Hindia (lihat Tabel 1). Pembangunan Infrastruktur pelabuhan di sepanjang jalur maritim dimaksudkan untuk merangsang pertumbuhan *blue economy* karena dengan adanya pelabuhan akan memudahkan koneksi dengan sejumlah area daratan di China seperti Pelabuhan Gwadar di Pakistan dan Kyaukpyu di Myanmar. Sejumlah pelabuhan China di negara lain didirikan untuk menstimulasi perkembangan ekonomi terestrial China dengan menghubungkan provinsi pedalaman China yang kurang berkembang melalui koridor ekonomi sepanjang jalur maritim ke Samudra Hindia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Pelabuhan Milik China di Negara-Negara Laut China Selatan dan Samudra India (Ghiasy et al., 2018)

Year	Region	Host state	Port	Lease period
2015	Indian Ocean	Pakistan	Gwadar	40 years
2015	Indian Ocean	Myanmar	Kyaukpyu	50 years
2015	South China Sea	Malaysia	Kuantan	60 years
2016	Indian Ocean	Djibouti	Obock	10 years
2016	South China Sea	Malaysia	Melaka Gateway	99 years
2017	Indian Ocean	Sri Lanka	Hambantota	99 years
2017	South China Sea	Brunei	Muara	60 years
2017	Indian Ocean	Maldives	Feydhoo Finolhu	50 years

Note: Transparency issues mean that data on the year of agreement and lease period may be inaccurate.

Sources: Data compiled by the authors from various sources.

Presiden China Xi Jinping secara resmi telah meresmikan kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke-21. Untuk merealisasikan ambisinya, China berkomitmen menyediakan dana tidak kurang dari US$ 40-45 miliar untuk pembangunan infrastruktur, terutama pelabuhan laut di berbagai lokasi strategis sepanjang rute Jalur Sutera Maritim yang terbentang dari daratan China hingga ke Afrika dan Eropa. Target perdagangan China bukan hanya di Asia tetapi tujuan utama adalah negara-negara di Eropa dengan melalui Laut Mediterania dan terusan Suez. sejumlah negara di Afrika menjadi sasaran China seperti Djibouti, Kenya, Madagaskar, Mozambik dan Tanzania (Ghiasy et al., 2018, p. 226). Lebih dari 60 negara akan terlibat dalam proyek *belt* dan *road* China dimana mayoritas adalah negara berkembang. Untuk melanggengkan mega proyek tersebut China berhasil membuat *Silk Road Fund* sebesar 40 miliar US dolar yang ini menjadi kendaraan pembiayaan infrastruktur untuk memasok pendanaan dalam membiayai pembangunan jalur sutera maritim dan infrastruktur lainnya (Ghiasy et al., 2018, p. 228).

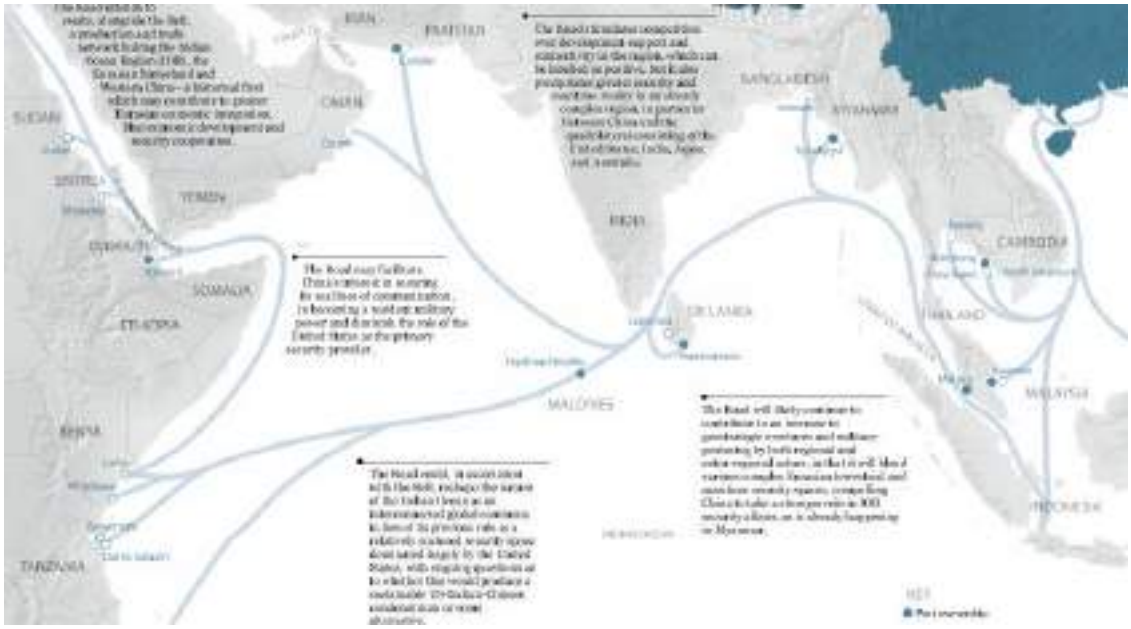
China juga memanfaatkan program bantuan dalam BRI sebagai alat untuk menebar pengaruh ke negara-negara lain, terutama negara penerima bantuan. Bantuan China diimplementasikan melalui gagasannya mendirikan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang merupakan lembaga pemberi pinjaman untuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur terkait kebijakan BRI, termasuk jalur sutera maritim China. AIIB sebagai bank pembangunan multilateral membawa misi untuk meningkatkan penghasilan ekonomi dan taraf kehidupan sosial di Asia dan negara anggota lainnya. Bermarkas di Beijing, AIIB sudah beroperasi sejak Januari 2016 dan mengalami kemajuan pesat dengan jumlah 57 anggota pendiri hingga bertambah menjadi 86 anggota negara di dunia (Zou Weikang, 2018).

Membangun jalur maritim China mempunyai tantangan dan hambatan yang lebih daripada jalur sutera darat. Jalur sutera lama yang membentang di daratan China hingga Asia tengah telah terbentuk sehingga China hanya perlu menghidupkan kembali dengan dukungan teknologi. Berbeda dengan jalur sutera maritim yang baru

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mulai dibangun dengan dukungan negara-negara maritim di sepanjang laut dan samudra.

Negara-negara di Asia menjadi prioritas utama untuk konektivitas. Selain Asia, China juga memberikan perhatian kepada negara-negara yang terletak di Samudra Hindia seperti Sri Lanka yang sangat strategis sehingga Menteri Luar Negeri China, Wang Yi, menjuluki negara ini sebagai "*Dazzling pearl on the Maritime Silk Road*". Negara di Samudra Hindia lain yang tidak kalah penting adalah Maladewa, dimana Presiden Xi Jinping telah melakukan kunjungan kenegaraan pada tahun 2014 silam dengan memperluas perdagangan dan sektor pariwisata yang ditandai dengan adanya *Memorandum of Understanding* (MoU) (Blanchard & Flint, 2017). Selain itu, beberapa negara di Timur Tengah dan Afrika yang memiliki pelabuhan seperti Mesir, Irak, dan Iran juga telah memperluas integrasi politik dan diplomatiknya ke arah dukungan Jalur Sutera Maritim China demi mendapatkan keuntungan bersama.



Gambar 3. Jalur Sutera Maritim China (Ghiasy et al., 2018)

IMPLIKASI JALUR MARITIM CHINA TERHADAP SITUASI KEAMANAN DI ASIA TENGGARA DAN INDONESIA

Ketika Presiden Xi Jinping menyampaikan gagasannya mengenai *Silk Road Economic Belt* dan *Maritime Silk Road*, yang menjadi fokus utama China ialah negara-negara Asia karena konektivitas BRI akan berlangsung diantara negara-negara Asia termasuk ekspansi untuk koridor ekonomi maritim yang hingga kini masih dalam tahap pembangunan (Jinping, 2017). Asia menjadi kunci bagi keberhasilan BRI China baik jalur darat maupun maritim. Untuk jalur sutera maritim akan membentang dari pesisir China timur kemudian memasuki Laut China Selatan yang dikelilingi oleh negara-negara Asia Tenggara. Maka, hampir semua negara Asia Tenggara memiliki peran besar bagi keberhasilan mega proyek China tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berbicara mengenai jalur maritim China yang melalui sejumlah wilayah laut di Asia Tenggara tentu mengingatkan pada konflik di Laut China Selatan yang belum kunjung usai hingga hari ini. Dari konsep keamanan maritim kita dapat melihat bagaimana keamanan sebuah wilayah perairan dapat tercipta bilamana tidak ada ancaman didalamnya. Permasalahan perbatasan laut yang tidak kunjung usai mendorong pada konflik antara negara-negara. Konflik yang melibatkan setidaknya delapan negara ini terjadi karena perbedaan pendapat mengenai garis batas teritorial masing-masing negara. klaim China di wilayah Laut China Selatan memang sebuah sejarah panjang karena menerapkan peta tradisional *nine dash line* yang memperluas wilayah China hingga ke utara perairan Indonesia. Laut China Selatan merupakan jalur pelayaran strategis dan penting bagi dunia karena menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut China Timur melalui Selat Malaka. Fakta ini menunjukkan besarnya keuntungan ekonomis yang dapat diraup dalam wilayah perairan tersebut, ditambah lagi potensi kekayaan sumber daya alam yang terkandung didalamnya.

Dalam kacamata China, ASEAN memiliki tiga masalah keamanan; *pertama*, perselisihan dalam sengketa Laut China Selatan antara China dan empat negara anggota ASEAN lainnya; *kedua*, masalah kemakmuran dan stabilitas negara anggota; dan *ketiga*, masalah kohesifitas, keefektifan, dan kredibilitas ASEAN itu sendiri (Ghiasy et al., 2018). Tiga permasalahan ini menciptakan hubungan yang kurang harmonis bukan hanya dengan China tetapi juga sesama negara anggota ASEAN. Terdapat sejumlah sengketa yang belum diselesaikan antara China dan negara-negara Asia Tenggara. Seperti masalah perbatasan, perselisihan yurisdiksi peningkatan persenjataan hingga masalah perebutan sumber daya alam.

Masalah sengketa yurisdiksi di Laut China Selatan (LCS) antara China dengan beberapa negara ASEAN yang mengklaim yaitu Malaysia, Filipina, Vietnam dan Brunei Darussalam disebabkan oleh *nine dash line* China yang mengklaim hampir 80 persen luas dari LCS, muncul tumpang tindih serta konflik klaim kawasan maritim dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dengan Filipina, China belum selesai mengenai tarik ulur ZEE di wilayah *Reed Bank*, yang berlokasi 80 mil laut dari pulau Palawan. Sementara dengan Vietnam China bermasalah dalam survei seismik untuk minyak dan gas yang memicu konflik bersenjata (Warsito, 2015). Di satu sisi, klaim China bertentangan dengan kerangka kerja UNCLOS untuk zona maritim. Hal ini pernah dilaporkan oleh Filipina mengenai kasus eksploitasi sumber daya maritim. China mendapatkan teguran dari Mahkamah Arbitrase Internasional di Den Haag pada tahun 2016. Pada saat itu, China menolak mediasi internasional yang diajukan, sementara Vietnam dan Filipina tetap berusaha menjadikan isu ini sebagai kasus internasional.

Sebagai respon atas meningkatnya ketegangan di LCS, terlihat beberapa peningkatan persenjataan di negara-negara sekitar, misalnya Vietnam yang meningkatkan pengeluaran militernya sebesar 127 persen dari $ 2,2 milyar pada tahun 2006 menjadi $ 5 miliar pada tahun 2017. Pada saat itu, Vietnam menjadi negara di urutan ke-11 sebagai penerima senjata terbesar dunia. Vietnam juga memperlihatkan kedekatannya dengan Amerika Serikat, Jepang dan India dalam bidang keamanan. Sementara Filipina dan Thailand sejak tahun 2013 meningkatkan belanja militer secara konstan di Singapura. Di saat yang bersamaan China juga terus meningkatkan kapasitas militernya di LCS. Perkembangan ini membuat cemas negara-negara ASEAN terutama negara pengklaim dan berbagai *stakeholder* regional berkaitan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan masalah kebebasan navigasi. Amerika Serikat sebagai negara yang memiliki kepentingan ekonomi dan keamanan cukup signifikan di LCS dan di Asia Tenggara telah melakukan kebebasan reguler untuk navigasi dan mendukung negara mitranya di Asia Tenggara.

Ditinjau dari potensinya, LCS adalah sebuah wilayah teritori yang kaya sumber daya alam. Dasar lautnya diyakini mengandung sekitar 11 miliar barel minyak dan 190 triliun meter kubik gas alam. Pengeboran minyak dan gas di wilayah yang bersengketa sebagian besar telah menimbulkan ketegangan politik. China pada tahun 2012 hingga 2016 memblokade nelayan Filipina di Scarborough Shoal, selain itu, Vietnam menghentikan ekspedisi pengeboran gas setelah mendapatkan tekanan dari China pada tahun 2017.

Menurut China, area penangkapan ikan ini seharusnya digunakan untuk tujuan keamanan pangan dan memperluas '*blue economy*' (Ghiasy et al., 2018, p. 32). Persoalan isu keamanan laut bagi negara-negara "*Island in Between*" atau negara-negara di Asia Tenggara dengan berbagai klaim atas beberapa wilayah maritim yang strategis di LCS merupakan penyebab utama munculnya perselisihan antar negara. Disampaikan dalam tulisan Connie Rahakundini bahwa Craig Snyder mencoba menganalisis perselisihan dibalik isu keamanan maritim melalui tulisannya "*Maritime Security in Southeast Asia*" terdapat tiga faktor utama yang menurutnya mempengaruhi keamanan laut, yaitu: kepentingan atas kekayaan sumber daya laut dan ZEE (*Exclusive Economic Zones*), perubahan lingkungan keamanan regional pasca berakhirnya Perang Dingin dan mundurnya kekuatan militer Amerika Serikat di Asia Tenggara, serta keamanan maritim menjadi perhatian utama dari angkatan laut dalam mengatasi berbagai ancaman kedaulatan nasional yang berasal dari faktor eksternal seperti penyelundupan senjata, masalah narkoba, sampai imigran gelap.

Tiga wilayah yang sering menjadi perselisihan regional di Laut China Selatan adalah kepulauan Spartly, Paracel, dan Scarborough (Bakrie, 2007). Sebagaimana diketahui klaim China sejauh ini berdasarkan kekuatan histori yang kurang sesuai dengan hukum internasional. Pengaturan dalam UNCLOS 1982 bahwa kedaulatan atas wilayah laut tertentu diukur berdasar jarak dari titik atau pulau terluar suatu negara. Seiring dengan semakin menguatnya ekonomi dan militer yang dimilikinya, China bersikap lebih asertif dalam memperjuangkan kepentingannya.

Sementara Indonesia, untuk kasus LCS cenderung memilih berada dalam posisi netral dengan berdiri di zona aman. Ini merupakan sebuah sikap yang mencerminkan prinsip politik luar negeri Indonesia, yaitu bebas dan aktif. Tidak memihak pada salah satu kekuatan manapun. Namun sikap ini justru sangat disayangkan oleh negara tetangga, Filipina dan Vietnam, mengingat Indonesia sebagai pemimpin alamiah kawasan. Filipina pun berusaha melibatkan ASEAN. Namun, upaya Filipina membawa kasus Laut China Selatan ke forum KTT ASEAN di Kamboja tahun 2012 pun mengalami hambatan. Kegagalan tersebut tidak lain karena ditentang oleh sesama anggota ASEAN sendiri yaitu Kamboja, yang dikenal memiliki hubungan sangat erat dengan China (Suropati et al., 2016, p. 79). Kekecewaan terhadap hal tersebut membuat Vietnam dan Filipina cenderung lebih mendekat ke AS dalam menghadapi sengketa perbatasannya, pada saat yang sama Laos, Kamboja, dan Myanmar lebih condong ke China (Suropati et al., 2016, p. 65).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Situasi keamanan di LCS ini menjadi batu sandung bagi kelancaran proyek *Maritim Silk Road* (MSR) itu sendiri. Akses untuk melampaui sejumlah zona perairan di sepanjang MSR idealnya adalah bebas dari ancaman dan sengketa. Indonesia, sekali lagi, sebagai negara yang memiliki prinsip politik bebas dan aktif memang tidak ikut campur dalam permasalahan negara lain, namun kebebasan China dalam membangun jembatan MSR tersebut patut ditinjau kembali demi mempertahankan keamanan nasional dan keamanan maritim Indonesia.

JALUR SUTERA MARITIM CHINA SEBAGAI TANTANGAN SEKALIGUS PELUANG BAGI INDONESIA DAN SINERGISITAS TERHADAP KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA

Indonesia dikelilingi sejumlah laut dan selat strategis yang digunakan oleh berbagai negara dalam aktivitas pelayaran internasional. Beberapa diantaranya juga menjadi jalur yang dilalui oleh *Maritim Silk Road* (MSR) China, seperti; Laut China Selatan, Samudra Hindia, Selat Malaka, dan Laut Natuna. Wilayah laut ini banyak dimanfaatkan bukan hanya untuk menopang kegiatan ekonomi dan perdagangan, namun juga untuk kepentingan militer, politik dan keamanan. Banyak negara memiliki kepentingan di Laut China Selatan baik negara-negara Asia Tenggara, maupun negara-negara diluar kawasan. Hampir semua negara memanfaatkan laut ini untuk jalur perdagangan internasional maupun upaya memperluas pengaruh dikawasan. kekuatan laut yang dimiliki oleh sebuah negara dimaksudkan untuk melindungi kepentingan nasionalnya, termasuk China yang memaksimalkan kemampuan maritimnya di Laut China Selatan dengan orientasi *blue economy* yang mengarah pada bidang industri dan perdagangan (Blanchard & Flint, 2017).

Pada konsep keamanan maritim dari Bueger, terdapat empat dimensi keamanan yang harusnya dipenuhi untuk mendapatkan situasi dimana keamanan maritim tercapai, yaitu keamanan nasional, keamanan ekonomi, keamanan manusia dan keamanan lingkungan maritim. Dalam hubungan internasional dikenal perspektif tradisional yang memandang bahwa keamanan nasional adalah hal terpenting bagi sebuah negara karena berkaitan kedaulatan. Keamanan nasional negara-negara Asia Tenggara masih terganggu dengan adanya ketegangan di Laut China Selatan, termasuk negara-negara *non-claimant*.

China diidentifikasikan sebagai negara dengan kekuatan militer yang paling besar dalam sengketa di Laut China Selatan, meskipun kehadiran Amerika Serikat juga masih nampak sebagai penyeimbang kekuatan militer. China seringkali membuat kebijakan-kebijakan luar negeri yang kontroversial dan negara ini mampu menempatkan diri sejajar dengan negara-negara pemilik teknologi pertahanan tingkat tinggi. Mencermati sepak terjang China belakangan ini, dengan menghitung untung rugi secara ekonomis dan politis, nampak China lebih memilih jalan yang bisa diartikan konfrontasi daripada negosiasi terhadap negara-negara di Asia Tenggara yang dipersepsikan lebih lemah secara militer. semua negara Asia Tenggara ikut mengantisipasi potensi konflik yang mungkin terjadi guna melindungi kedaulatan wilayah lautnya (Bakrie, 2007, p. 67), China mempersiapkan kekuatan militer bukan hanya memiliki kemampuan bertahan namun juga untuk kemampuan ofensif.

Salah satu bentuk strategi yang dilakukan China dalam upaya meredakan ketegangan namun tidak melepaskan kepentingan utamanya di LCS, negara ini

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengajak negara-negara di Asia Tenggara termasuk Indonesia untuk bekerjasama melalui konsep MSR. Memperhatikan situasi konfliktual di kawasan, China sangat tepat mengambil langkah pendekatan ekonomi untuk meredakan ketegangan tersebut. Jalur maritim China yang membentang dari daratan China melalui Asia hingga ke Eropa dan Afrika melewati sejumlah negara, termasuk didalamnya Indonesia. Berkaitan dengan geopolitik China di kawasan Asia Tenggara, Indonesia menjadi salah satu negara transit yang paling diandalkan terutama pada sisi Selat Malaka. Bagi China, Indonesia adalah pusat ekonomi terbesar di Asia Tenggara, apalagi China menangkap sinyal kesamaan tujuan yaitu dengan deklarasi visi Indonesia dibawah pemerintahan Presiden Jokowi untuk menjadikan Indonesia sebagai titik tumpuan maritim global.

Disamping itu, bersama dengan inisiatif Poros Maritim Indonesia, Thailand juga ikut mendorong *East Economic Corridor*, yang bertujuan mengembangkan kawasan pesisir timur Thailand menjadi zona ekonomi terkemuka di ASEAN (Ghiasy et al., 2018, p. 26). Sebagai negara kunci dalam MSR China serta secara geografi berada tepat di selatan LCS, Indonesia memiliki peran signifikan dalam politik regional Asia Tenggara. Indonesia harus dapat mencari titik imbang antara kepentingan ekonomi, situasi politik dan mengedepankan keamanan negara. Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di Asia yang terdiri dari 17.506 pulau-pulau besar dan kecil, dimana 2/3 bagiannya merupakan perairan seluas lebih dari 5,8 juta km² (Wahyono, 2007). Indonesia memiliki tanggung jawab untuk menjamin keamanan maritim baik untuk keutuhan bangsa Indonesia sendiri maupun keamanan maritim negara pengguna jalur pelayaran internasional yang ada di Indonesia.

Indonesia dibawah pemerintahan Presiden Joko Widodo mengembangkan sebuah konsep kelautan yang mengandung kepentingan strategis yaitu Poros Maritim Dunia (PMD). Dengan konsep PMD Indonesia diharapkan memiliki peran signifikan sebagai penghubung laut internasional. Sebagai bagian dari *national interest*, PMD adalah kebijakan pemerintah Indonesia yang telah disampaikan pada semua negara dan telah dimulai proses interkonektivitasnya. PMD berangkat dengan visi untuk menjadi negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu untuk memberikan kontribusi positif bagi perdamaian di kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasionalnya. Wilayah laut Indonesia yang dipetakan sebagai MSR China terdapat di dua bagian, yaitu ALKI I dan Selat Malaka. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, yang melintasi perairan Natuna dari Laut China Selatan menuju Samudra Hindia melalui Selat Sunda memiliki dua pintu masuk.

Pintu masuk pertama ditarik tegak lurus di tengah-tengah garis dasar yang menghubungkan Pulau Sentut dan Pulau Tokong Malangbiru yang memotong garis lurus yang lain dari pintu masuk kedua yang terletak di tengah garis dasar antara Pulau Senua dan Pulau Subi Kecil. Jalur ini memberikan kebebasan pelayaran bagi kapal asing. Semua kapal asing bebas berlayar di ALKI I dengan hak *transit passage* yang diakui oleh Konvensi Hukum Laut 1982, tanpa harus melapor kepada stasiun pantai RI, sehingga pengawasan kapal-kapal asing itu sangat perlu untuk ditingkatkan (Dam, 2010, p. 119). Kembali pada konsep keamanan maritim yang mempertimbangkan keamanan nasional dimana Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri dari pulau-pulau dan wilayah perairan didalamnya akan berhadapan dengan MSR China yang mengklaim jalur perairan Indonesia, sehingga kekuatan laut Indonesia harus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dapat dimaksimalkan untuk memberikan perlindungan secara penuh dari agresifitas China di sepanjang koridor yang berada dalam perairan Indonesia.

Koridor ekonomi MSR China secara langsung bersinggungan dengan lautan Indonesia di beberapa wilayah. Keadaan ini membuktikan bahwa perairan Indonesia kedepannya akan semakin terbuka atas kepentingan ekonomi global. Disatu sisi, sengketa LCS mendorong peningkatan kekuatan militer negara-negara sekitar, sebagai negara terdekat tentu Indonesia akan mendapatkan imbas dari sengketa kawasan tersebut. Meskipun Indonesia tidak terlibat secara langsung dalam konflik LCS, namun klaim *nine dash line* China bersinggungan dengan wilayah teritorial Indonesia di bagian utara Natuna. Klaim China dalam *nine dash line* juga membawa dampak bagi Indonesia. Seperti beberapa kali terjadi insiden di Laut Natuna utara dengan China. Hal ini dipicu karena peta tradisional China yang menunjukkan wilayah penangkapan ikan tradisional hampir memasuki wilayah Indonesia.

Seperti insiden yang terjadi pada bulan Maret 2016, *coast guard* China membantu kapal nelayan China yang ditahan oleh Indonesia atas dugaan mencuri ikan. Selanjutnya pada bulan Mei 2016 China memprotes tindakan Angkatan Laut Indonesia yang menyita kapal China di dekat perairan Natuna, serta insiden ketiga bulan Juni di tahun yang sama dimana kapal perang Indonesia mendekati 12 kapal asing yang diduga mencuri ikan di laut Natuna (Muhaimin, 2016). Dalam dimensi lain konsep keamanan maritim, juga mempertimbangkan aspek keamanan ekonomi sebagai salah satu ancaman. Lautan Indonesia berkali-kali menjadi sasaran *illegal fishing* yang dilakukan oleh China dan beberapa negara lainnya. Ditambah lagi cara penangkapan ikan yang dilakukan oleh nelayan asing menimbulkan kerusakan lingkungan maritim. Hal ini tentu menimbulkan kerugian yang cukup besar bagi Indonesia.

Jalur MSR China menempatkan area teritorial Indonesia kedalam bagian kunci guna memperlancar gagasan tersebut setidaknya menimbulkan dua dampak. *Pertama*, ini akan memberikan dampak positif bagi Indonesia sebagai bagian yang dilalui oleh jalur perdagangan China. Keuntungan dari segi ekonomi dan politis sesuai dengan kemampuan diplomasi maritim Indonesia kepada China dan negara-negara sekitar. Pelaksanaan politik luar negeri Indonesia yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Sehingga Indonesia harus mampu memanfaatkan kerjasama dengan China terutama untuk pembangunan infrastruktur wilayah dan kawasan industri sebagaimana yang diatur dalam konsep jalur sutera maritim China (Suropati et al., 2016).

Kedua, tentu hal ini menjadi tantangan bagi Indonesia terutama dalam masalah keamanan dan ketertiban kawasan. Selain itu juga karena konsep jalur MSR belum terlalu jelas. Ketidakjelasan dapat menimbulkan kecurigaan dan multipersepsi yang akan berimbas pada pelaksanaan kerja sama yang tidak lancar. Hal seperti itu pernah terjadi di Sri Lanka, negara kecil namun memiliki geolokasi yang sangat strategis bagi kepentingan militer dan ekonomi China dimana negara tirai bambu ini memerlukan pelabuhan-pelabuhan pendukung bagi jalur perdagangan dan militernya. Dengan menunjuk Sri Lanka sebagai mitranya yang secara geostrategis berada di selatan India, memberikan kesempatan bagi China untuk menekan India dari selatan. Seperti yang disinggung dalam sub bahasan sebelumnya, bahwa jalur maritim China

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melalui Laut China Selatan mengandung banyak persepsi dalam kacamata keamanan oleh negara-negara Asia Tenggara tak terkecuali Indonesia (Suropati et al., 2016).

China pun secara aktif memilih dan menjadikan wilayah lautan Indo-Pasifik bersahabat dengan kepentingannya dengan mengembangkan kemitraan ekonomi dengan negara-negara di sepanjang rute MSR. Indonesia sebagai mitra strategis bagi China di satu sisi membutuhkan kesempatan kerjasama sebagai peluang ekonomi, namun disisi lain dihadapkan pada sejumlah potensi ancaman keamanan maritim. Melalui kacamata keamanan, sengketa yang melibatkan negara-negara tetangga di LCS memperlihatkan peningkatan persenjataan yang mengarah pada konflik terbuka. Sementara ide membangun MSR secara tidak langsung dapat memberikan kontribusi pada pembangunan kekuatan baik militer maupun pengaruh politik China di LCS. Muncul kekhawatiran di antara negara-negara Asia Tenggara bahwa China kelak bisa menggunakan strategi MSR tersebut sebagai bagian dari penetrasi militer di kawasan LCS.

KESIMPULAN

Artikel ini telah menjelaskan mengenai perkembangan China yang kian pesat dan semakin agresif dalam berbagai kawasan, termasuk Asia Tenggara. Hal tersebut menjadi peluang sekaligus ancaman bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Peningkatan kekuatan militernya beriringan dengan kekuatan ekonomi yang terus beranjak naik. Kebijakan politik dan keamanan China kemudian menjadi lebih terbuka dengan pembentukan kemitraan strategis dengan negara-negara lain. Keinginan yang disampaikan oleh Presiden Xi Jinping untuk mengarahkan kebangkitan China pada kontribusi perdamaian dan kemakmuran kawasan. Meskipun pada satu sisi, China masih dihadapkan pada permasalahan internal dan konflik di kawasan terutama sengketa Laut China Selatan. Hal tersebut menjadi batu sandung bagi China untuk mencapai tujuannya menjadi negara paling berpengaruh.

Untuk melindungi kepentingan ekonominya, China melakukan gebrakan dengan melakukan pengembangan strategi maritim. Bukan hanya mengedepankan kekuatan *blue water navy*, China juga membangun kembali kekuatan jalur sutera lama yang dikemas kembali dalam bentuk *Belt and Road Initiative* (BRI) yang didalamnya terdapat *Maritime Silk Road* (MSR). Hal ini berangkat dari semangat dari Jalur Sutera Kuno yang saat itu berkembang yaitu "*peace and cooperations, openness and inclusiveness, mutual learning and mutual benefit*". MSR adalah salah satu prioritas dalam BRI dengan langkah awal memulai pembangunan infrastruktur di sepanjang jalur. Secara tidak langsung ini memberikan akses kepada angkatan lautnya untuk menggelar kekuatan maritim di wilayah lain.

Indonesia sebagai salah satu negara yang menjadi mitra strategis China karena secara geografis letak Indonesia sebagai negara maritim sangat mendukung ekspansi MSR. Tantangan utama yang dihadapi Indonesia adalah situasi keamanan maritim di kawasan dengan konflik LCS dan situasi keamanan maritim di sepanjang wilayah perairan Indonesia karena berkaitan dengan ancaman keamanan nasional misalnya pelanggaran kedaulatan. Menghadapi hal tersebut membutuhkan strategi politik luar negeri yang mengedepankan kepentingan keamanan maritim. Mengingat posisi Indonesia yang begitu strategis dalam kawasan, pemerintah sepatutnya mengambil

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

langkah tepat dalam menanggapi mega proyek China dan menyelaraskannya dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

REFERENSI

Bakrie, C. R. (2007). *Pertahanan Negara dan Postur TNI Ideal*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Blanchard, J.-M. F., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Inititive. *Geopolitics*, *22*(2), 223–245. https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503

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

Creswell, J. (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Fire Traditions* (2nd ed.). California: SAGE Publications.

Dam, S. (2010). *Politik Kelautan*. Jakarta: Bumi Aksara.

Ghiasy, R., Su, F., & Saalman, L. (2018). *The 21th Century Maritime Silk Road; Security Implications and ways forward for the European Union*. Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI). Retrieved form https://www.sipri.org/publications/2018/other-publications/21st-century-maritime-silk-road-security-implications-and-ways-forward-european-union

Huy Hoang, N. (2017). China's Strategic Moves since the Communist Party of China's 18th National Congress: Impact on ASEAN Security and Politics. In J. Jacob & H. T. Anh (Eds.), *China and its Neighbourhood; Perspectives from India and Vietnam*. New Delhi: Pentagon Press.

Jati, I. (2017). Comparative Study of the Roles of ASEAN and the Organization of Islamic Cooperation in Responding to the Rohingya Crisis. *IKAT : The Indonesian Journal of Southeast Asian Studies*, *1*(1), 17. https://doi.org/10.22146/ikat.v1i1.27466

Jinping, X. (2017). *The Governance of China II*. Beijing: Foreign Languages Press.

Johnson, C. K., Cha, V., & Searight, A. (2016, December 15). *How should we view China's rise?* Center for Strategic and International Studies. Retrieved form https://www.csis.org/analysis/how-should-we-view-chinas-rise

Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. W.W. Norton & Company.

Muhaimin. (2016, June 20). *Insiden Indonesia dan China di Natuna sudah tiga kali*. Sindonews. Retrieved form https://international.sindonews.com/read/1118077/40/insiden-indonesia-dan-china-di-natuna-sudah-3-kali-1466385708

Raco, J. R. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif, Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya*. Jakarta: Grasindo.

Simamora, P. (2014). *Peluang dan Tantangan Diplomasi Pertahanan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Suropati, U., Sulaiman, Y., & Montratama, I. (2016). *Arungi Samudra Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutera Maritim Abad ke-21*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.

Tempo.co. (2014, November 13). *Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim*. Retrieved form http://www.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/Cara-Jokowi-Jadikan-Indonesia-Poros-Maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The Editors of Encyclopaedia Britannica. (2018, September 19). *Silk Road Trade Route*. Retrieved form https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route

Till, G. (2004). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. London: Frank cass.

Wahyono, S. (2007). *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: Teraju (Anggota IKAPI).

Warsito, P. T. (2015). Mengurai Silang-Sengkarut Sengketa di laut China Selatan. *Seminar Nasional Universitas Muhammadiyah Yogyakarta*.

Xinhua Net. (2018, August). *Belt and Road Initiative*. Retrieved form http://www.xinhuanet.com/silkroad/english/index.htm

Zou Weikang, P. (2018). *The Belt and Road Initiative; implementation, coordination and international financial cooperation* [PowerPoint]. Seminar Internasional dengan tema: South-South Cooperation for Developing Countries.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TANTANGAN KEBIJAKAN DIPLOMASI PERTAHANAN MARITIM INDONESIA DALAM PENYELESAIAN KONFLIK LAUT NATUNA UTARA

Ahmad Pradipta Budhihatma Adikara dan Adis Imam Munandar

Program Studi Ketahanan Nasional
Sekolah Kajian Stratejik dan Global
Universitas Indonesia

Email: ahmad.pradipta@ui.ac.id, adis.imam@ui.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk meninjau dan menganalisis bentuk pelaksanaan dan tantangan dari diplomasi pertahanan maritim yang dilaksanakan Pemerintah Indonesia. Melalui metode kualitatif dengan menggunakan pendekatan *narrative policy analysis*, penelitian ini memperlihatkan bentuk dan tantangan kebijakan diplomasi pertahanan maritim sebagai strategi kebijakan yang dilakukan untuk menjaga kedaulatan sektor maritim Indonesia terutama yang ada di perbatasan berdasarkan struktur naratif dan simbolik yang ada dalam proses kebijakan. Hasil penelitian ini menunjukkan kebijakan diplomasi pertahanan maritim masih belum maksimal karena *pertama* kerjasama bilateral dan multilateral tidak dilakukan dengan negara yang terlibat konflik secara langsung dengan Indonesia, *kedua* belum adanya koordinasi antar instansi terkait dalam penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritim Indonesia. Hal tersebut dibuktikan dengan masih banyak terjadi insiden penangkapan kapal asing terutama dari Tiongkok di wilayah perairan Laut Natuna Utara.

Kata Kunci: *Diplomasi Pertahanan Maritim, Indonesia, Kebijakan, Laut Natuna Utara, Tiongkok*

ABSTRACT

This study aims to review and analyze the forms of implementation and challenges of maritime defense diplomacy carried out by the Government of Indonesia. Through a qualitative method using approach *narrative policy analysis*, this study shows the forms and challenges of maritime defense diplomacy as a policy strategy to safeguard the sovereignty of the Indonesian maritime sector, especially those on the border based on the narrative and symbolic structures in the policy process. The results of this study indicate that the maritime defense diplomacy policy is still not optimal because *first,* bilateral and multilateral cooperation are not carried out with countries that are directly involved in conflict with Indonesia, *secondly* there is no coordination between related agencies in the implementation of Indonesia's maritime defense diplomacy policy. This is evidenced by the many incidents of catching foreign vessels, especially from China, in the waters of the North Natuna Sea.

Keywords: *Maritime Defense Diplomacy, Policy, Indonesia, North Natuna Sea, Tiongkok*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Wilayah Indonesia yang terdiri dari beberapa pulau dan mayoritas adalah lautan, menjadikan Indonesia sebagai negara maritim. Banyaknya wilayah perbatasan Indonesia yang berupa lautan, membuat Indonesia harus memiliki kekuatan armada yang memadai untuk menjaga keamanan maritimnya di perbatasan. Beberapa waktu terakhir Laut Natuna Utara yang menjadi ujung perbatasan Indonesia terlibat konflik oleh beberapa negara yang mencoba menerobos masuk wilayah perbatasan Indonesia. Wilayah Laut Natuna Utara menjadi perbincangan di dunia internasional karena sarat dengan nilai strategis. Nilai strategis yang terdapat dalam Laut Natuna Utara adalah Sumber daya alam yang terkandung di dalamnya seperti minyak bumi dan gas alam. Selain itu perairan Natuna Utara juga memiliki peran penting dalam jalur distribusi pedagangan, dan pelayaran internasional.

Hegemoni Tiongkok dan Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara menghadirkan kondisi baru dalam pergerakan di wilayah perbatasan Laut Natuna Utara. Aspek pertahanan menjadi pemain utama dalam pengamanan alur Laut Kepulauan Indonesia. Potensi ancaman yang selalu hadir dalam wilayah yang menjadi jalur pelayaran membuat Presiden Joko Widodo mencanangkan visi dalam bidang kemaritiman pada tahun 2014 yang menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dengan mengembalikan kejayaan Indonesia di sector maritim. Pilar yang menjadi poin utama adalah pilar pertahanan, keamanan, penegakkan hukum, dan keselamatan laut (Mundayat dan Widodo 2018, Hal 23).

Beberapa bentuk ancaman yang terjadi di perbatasan Laut Natuna Utara antara lain klaim dan tumpang tindihnya wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang sudah ada dalam UU No 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontinen Indonesia dengan *Nine Dash Line* (Sembilan garis putus-putus) milik Tiongkok yang diklaim sepihak. Adanya klaim sepihak dari Tiongkok menyebabkan banyaknya insiden yang terjadi di wilayah perairan Natuna Utara. Dalam penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Kusuma, Halkis, dan Yusgiantoro (2019), menekankan pada pelaksanaan latihan Puncak Angkasa Yudha TNI AU sebagai bentuk diplomasi pertahanan berdasarkan konflik yang terjadi dalam Laut Natuna Utara seperti masuknya kapal penangkap ikan milik Tiongkok ke wilayah kedaulatan Indonesia, dan dilakukan beberapa penangkapan kapal tersebut seperti pada 19 Maret 2016 ketika KM Kway Fey 10078 tertangkap di perairan Natuna yang diduga sedang menangkap ikan secara illegal. Proses penangkapan KM tersebut dihalang-halangi oleh *Chinese coast guard naval ship*. Saragih (2018) dalam penelitiannya memaparkan upaya diplomatic Indonesia dari perspektif pertahanan Indonesia. Usaha diplomatik Indonesia dalam penyelesaian konflik di Laut Tiongkok Selatan menjadi fokus dalam penelitiannya, seperti banyaknya kapal asing yang masuk ke dalam wilayah teritorial membuat Indonesia tidak boleh tinggal diam karena perairan tersebut merupakan pilar penting bagi kegiatan ekspor impor Indonesia dan jalur perdagangan internasional. Wibawati, Sari, dan Sulistyani (2018), dalam penelitiannya fokus pada potensi dan tantangan dari *one belt one road* (OBOR) Tiongkok yang berpengaruh bagi kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Adanya OBOR memicu konflik yang terjadi di Laut Natuna Utara karena menciptakan efek *borderless* bagi setiap negara yang dilalui oleh Tiongkok.

Pemberian nama Laut Natuna Utara pun juga menjadi salah satu strategi yang dilakukan Pemerintah Indonesia untuk mengklaim wilayah ZEE Indonesia (Muhaimin, 2018). Pada tahun 2017 dibawah arahan Presiden Joko Widodo, Pemerintah Indonesia melakukan pembenahan peta baru wilayah Indonesia dan memperjelas batas wilayah laut dengan memberikan nama Laut Natuna Utara sebagai wilayah laut yang berbatasan langsung dengan Laut Tiongkok Selatan (LTS) (Sambogo, 2018). Kebijakan tersebut dipengaruhi oleh keberanian dan keberhasilan Filipina dalam menggugat Tiongkok mengenai sengketa LTS di Mahkamah Arbitrase Internasional. Keputusan mengenai pembaharuan peta nasional dilaksanakan setelah terjadi kesepakatan antara Indonesia, Singapura, dan Filipina mengenai batas wilayah ZEE ketiga negara. Berdasarkan kesepakatan tersebut yang menjadi landasan hukum, Pemerintah Indonesia berani untuk memberi nama Laut Natuna Utara. Pengubahan peta wilayah batas laut dan pemberian nama Laut Natuna Utara sudah didaftarkan Pemerintah Indonesia ke *International Hydrographic Organization* (IHO) untuk memperjelas landasan hukum dan hak berdaulat Indonesia demi menjaga keamanan Indonesia di Natuna Utara (Reuters, 2017). Penamaan Laut Natuna Utara sebagai wilayah yang berbatasan langsung dengan LTS tidak bisa dianggap sepele karena dengan adanya penamaan tersebut dapat menunjukkan siapa yang berkuasa atas wilayah tersebut dan menjadi penegas kepemilikan wilayah tersebut.

Kebijakan diplomasi pertahanan maritim menjadi salah satu cara dari pihak Indonesia untuk mengakomodasi kepentingan nasional bidang pertahanan di forum internasional yang dapat diwujudkan dengan kerja sama pertahanan agar wilayah kedaulatan Indonesia yang sudah tercatat dalam konstitusi negara tidak diklaim sepihak oleh negara lain. Dalam beberapa penelitian sebelumnya, tidak dijelaskan secara detail mengenai pola dan tantangan dari kebijakan diplomasi pertahanan maritim Indonesia untuk menyelesaikan permasalahan yang ada di Laut Natuna Utara. Faktanya hingga saat ini wilayah Laut Natuna Utara masih sering terjadi insiden penangkapan kapal asing terutama dari Tiongkok (CSIS, 2017).

Sifat ancaman dalam isu pertahanan dan keamanan negara saat ini bukan hanya bersifat *state* atau negara, melainkan ancaman individu atau *human threat* yang bersifat *transboundary*. Sifat dari keamanan sudah tidak lagi sebatas keamanan negara, melainkan juga keamanan individu atau *human security*. Keamanan non tradisional saat ini menjadi isu yang berkembang di seluruh negara dunia. Dalam keamanan non tradisional terdapat strategi yang digunakan untuk menghadapi potensi ancaman yang datang, salah satunya adalah diplomasi pertahanan maritim. Menurut Nugraha & Sudirman (2018), Diplomasi pertahanan maritim adalah istilah yang berlaku untuk berbagai macam kegiatan di wilayah maritim atau perairan dalam hal ini gugus tugas utamanya ada pada Angkatan Laut suatu negara berdaulat. Pada masa damai diplomasi maritim ini dilakukan untuk mempengaruhi perilaku dari negara lain dalam konteks interaksi dan transaksi yang terjadi di wilayah perairan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Banyak yang memandang bahwa diplomasi pertahanan maritim disebut sebagai diplomasi militer, tetapi secara prakteknya diplomasi pertahanan adalah sebuah operasi tanpa penggunaan kekerasan dari apparat pertahanan negara untuk memajukan tujuan strategis pemerintah melalui kerjasama dengan negara lain (Winger, 2014). Konsep diplomasi pertahanan dengan diplomasi pertahanan maritim sesungguhnya sama, namun yang membedakan ada pada lingkup strategisnya. Jika diplomasi pertahanan adalah konsep umum, dan penambahan kata maritim dibelakangnya adalah bentuk lingkup dari diplomasi pertahanan tersebut yaitu berada di wilayah lautan. Terdapat beberapa aktivitas diplomasi pertahanan maritim menurut Cottey dan Forster (2004), antara lain kontak bilateral dan multilateral antara pejabat senior militer dan pertahanan sipil, penunjukan atase pertahanan untuk negara asing, perjanjian kerjasama pertahanan bilateral, pelatihan personel pertahanan sipil dan militer asing, penyediaan keahlian dan nasihat tentang kontrol demokratis atas angkatan bersenjata, manajemen pertahanan dan militer area teknis, kontak dan pertukaran antara personel dan unit militer, dan kunjungan kapal, penempatan personel militer atau sipil di kementerian pertahanan dan angkatan bersenjata negara mitra, penempatan tim pelatihan, penyediaan peralatan militer dan bantuan material lainnya, latihan militer bilateral atau multilateral untuk melatih murid.

Diplomasi pertahanan maritim tidak termasuk operasi militer, tetapi mempromosikan bentuk kerjasama seperti: pertukaran personel, kapal dan pesawat, kunjungan tingkat tinggi dan komandan senior, pertemuan dan dialog bilateral, pelatihan dan latihan, forum pertahanan regional, militer bantuan, langkah-langkah membangun kepercayaan dan non-proliferasi (Drab, 2018). Selain itu pemahaman mengenai diplomasi pertahanan maritim didefinisikan oleh Pedrason, Kurniawan, dan Purwasandi (2016) bahwa diplomasi pertahanan maritim sebagai keseluruhan strategi yang dilakukan negara, yang mungkin sedang dalam kompetisi dengan negara lain, untuk membangun kepercayaan melalui praktik kerjasama ekonomi, budaya, politik, pertahanan serta diplomasi itu sendiri.

Aktivitas diplomasi pertahanan maritim terbagi menjadi tiga model yaitu diplomasi petahanan untuk *confidence building measures,* diplomasi pertahanan untuk *capacity building,* dan diplomasi pertahanan untuk industri pertahanan (Mundayat dan Widodo, 2018). Terdapat empat jenis tindakan praktek diplomasi pertahanan maritim, antara lain *communication, constrains, transparency,* dan *verification*. Selain itu menurut Saragih (2018), Diplomasi pertahanan maritim juga merupakan sebuah proses yang tidak hanya melibatkan aktor negara saja (seperti politisi, kekuatan bersenjata atau badan intelijen), namun juga organisasi non-pemerintah, think tank dan masyarakat sipil. Di Asia Tenggara terdapat empat pola kerjasama keamanan, antara lain pola kerjasama pertahanan multilateral antara *external powers* dan negara Asia tenggara, kedua ola kerja sama pertahanan yang dipimpin Amerika Serikat, ketiga pola kerja sama pertahanan yang dipimpin Tiongkok, keempat, pola kerjasama multilateral dengan ASEAN sebagai pusatnya. Tujuan utama diplomasi pertahanan maritim adalah untuk membangun dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memelihara kepercayaan dan bantuan dalam pengembangan angkatan bersenjata yang demokratis dan memberikan kontribusi yang signifikan untuk pencegahan dan resolusi konflik (Drab, 2018). Kerja sama internasional dikembangkan sebagai salah satu instrumen diplomasi pertahanan maritim dalam mewujudkan kepentingan nasional di bidang pertahanan yang akan diefektifkan melalui langkah-langkah konkret dan saling menguntungkan dalam satu jembatan bagi terwujudnya stabilitas keamanan kawasan (Kementerian Pertahanan, 2015).

Berdasarkan uraian situasi di atas, artikel ini berupaya untuk meninjau dan menganalisis bentuk diplomasi pertahanan maritim yang dilaksanakan Pemerintah Indonesia dan tantangannya dalam pelaksanaan kebijakan tersebut untuk menjaga wilayah kedaulatan Indonesia dengan menggunakan metode kualitatif dan pendekatan *narrative policy analysis*.

METODE PENELITIAN

Metode penulisan yang digunakan dalam makalah ini ialah dengan menggunakan metode penulisan kualitatif. Metode penulisan kualitatif adalah penulisan yang ada karena adanya perubahan paradigm dalam memandang suatu realitas, fenome dan gejala. Menurut Creswell (2014), penulisan kualitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan.

Pada penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan metode Studi Pustaka. Studi Kepustakaan merupakan kajian literatur yang berkaitan dengan budaya, nilai, dan norma yang berkembang secara social dalam pengumpulan datanya menggunakan materi yang ada di dalam perpustakaan seperti buku, majalah, dokumen, dan lain-lain (Sugiyono, 2012). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini untuk menganalisis sebuah masalah adalah dengan menggunakan *Narrative Policy Analysis*. *Narrative policy analysis* merupakan sebuah konsep yang mendasari narasi kebijakan yang dibangun oleh para pemangku kebijakan untuk mempengaruhi kebijakan public secara strategis. Komponen yang digunakan dalam *narrative policy analysis* menurut Shanahan, Jones, dan McBeth (2017) adalah, pertama narasi kebijakan harus memiliki setidaknya satu karakter, kedua narasi kebijakan juga harus mengacu pada kebijakan kepentingan publik. Terdapat tiga level analisis dalam *Narattive Policy* yaitu mikro, meso, dan makro. Pada level mikro, focus penelitian pada pengaruh yang dimiliki oleh narasi individu berdasarkan preferensinya terhadap pengambilan keputusannya secara individu. Pada level meso, focus penelitian pada pembangunan narasi kebijakan oleh kelompok dan efek dari narasi kebijakan terhadap proses kebijakannya. Pada level makro, focus penelitiannya tentang kondisi di mana narasi tingkat makro (secara budaya dan institusi politik atau negara) berkembang dan berubah. Penelitian ini menggunakan level analisis makro karena analisis tingkat makro berpusat pada narasi kebijakan yang menembus norma-

REPUBLIK INDONESIA

norma negara, lembaga, masyarakat, dan budaya. Proses dalam menentukan kebijakan adalah tindakan yang dilandaskan aktivitas intelektual yang bersifat politis.

Narrative Policy Analysis memiliki elemen naratif yang berusaha mendefinisikan permasalahan (Jones dan McBeth, 2010). Elemen naratif memaknai karakter yang dimasukkan dalan sebuah analisis seperti pahlawan (*hero*), penjahat (*Villain*), dan korban (*Victim*). Karakter tersebut digunakan untuk mengidentifikasi solusi yang dibentuk oleh nilai moralnya. Menurut Jones dan McBeth (2010), dalam *narrative policy analysis* mayoritas karya yang dihasilkan mengikuti pendekatan kualitatif dan poststruktural dengan berfokus pada teori dan data yang ditemukan.

Tabel 1. Bentuk Elemen Naratif dari *Narrative Policy Analysis* dan penjelasannya.

Elemen Naratif	Penjelasan
Karakter: *Hero, Villains, Victims*	Pihak yang menyelesaikan masalah, pihak yang menyebabkan masalah, korban.
Plot: *Organizes action*	Terstruktur dari awal, tengah, dan akhir.
Policy Solution	Moral dan solusi dari cerita dan kebijakan.

Sumber: Shanahan, Elizabeth A., Jones, Michael D., McBeth, Mark K. (2017). *How to conduct a Narrative Policy Framework study*. The Social Science Journal.

PEMBAHASAN

Pola Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia

Diplomasi Pertahanan menjadi popular dalam beberapa tahun terakhir terutama di wilayah benua Asia-Pasifik. Australia menjadi pencetus dan memiliki sejarah panjang dalam melakukan diplomasi pertahanan, inventarisasi akan menjadi langkah pertama untuk mengembangkan strategi yang jelas untuk diplomasi pertahanan Australia dan tempatnya dalam kebijakan strategis nasional Australia (Taylor, 2014). Sejak tahun 1950an Australia sudah menerapkan diplomasi pertahanan ke wilayah Asia Tenggara dan Pasifik Barat Daya. Salah satu daya tarik mengapa Australia menggunakan metode diplomasi pertahanan, adalah bahwa hal tersebut menyediakan cara yang tidak begitu kontroversial untuk bekerja sama dalam masalah keamanan daripada metode diplomasi tradisional (Bisley, 2014). Diplomasi pertahanan dianggap dapat mengurangi ketegangan dan membantu mengelola krisis dalam sebuah negara. Sebagai contohnya selama tahun 1960-an dan 1970-an, Australia memberikan bantuan pertahanan yang cukup besar kepada negara-negara di wilayah Asia Tenggara dan pasifik Barat Daya dengan tujuan untuk memajukan kepentingan strategis di kawasan tersebut terutama di wilayah laut Samudera Hindia. Kemudian, inventarisasi diplomasi pertahanan Australia dapat menjelaskan alasan mengapa praktek terebut bertahan lama dan berjalan baik.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Salah satu program diplomasi pertahanan yang menurut Taylor (2014) dapat bertahan hingga saat ini adalah Program Beasiswa Kerjasama Pertahanan. Di bawah program ini, dana disediakan untuk mendukung sekitar 70 pejabat asing selama mereka belajar di Australia. Beasiswa tersebut dilakukan di berbagai universitas di Australia dengan program studi yang bermacam-macam seperti, Teknik, Hubungan Internasional, Hukum dan Kebijakan Hak Asasi Manusia, Studi Strategis, Pendidikan dan Teknologi Informasi.

Pada tahun 1952, Australia dengan Thailand juga sempat melakukan hubungan diplomatik bidang pertahanan dan keamanan kawasan yang mana dahulu Thailand merupakan Organisasi Perjanjian Asia Tenggara (SEATO) yang sekarang sudah tidak berfungsi. Setelah itu, sebagai investasi dalam hubungan tersebut, Australia secara rutin berpartisipasi dalam serangkaian latihan militer bilateral yang dirancang untuk mendorong saling pengertian dan interoperabilitas yang lebih besar untuk berbagai kemungkinan. Latihan udara, darat, laut, dan pasukan khusus semacam itu memberikan peluang untuk memelihara saluran komunikasi serta tolok ukur yang penting untuk mengetahui kemampuan satu sama lain. Di Pasifik Selatan, Australia juga menjalin hubungan diplomasi pertahanan dengan Papua Nugini (Blaxland, 2014). Pertukaran rutin, pelatihan dan latihan bersama serta berbagai kepentingan bersama terus membina hubungan bilateral dengan PNG Defense Force (PNGDF). Di Asia sendiri, Australia telah terlibat dalam diplomasi pertahanan baik secara bilateral maupun multilateral selama lebih dari dua puluh tahun. Australia telah melakukan bentuk diplomasi pertahanan dengan negara-negara di Asia antara lain seperti Dialog Shangri-La yang dikelola IISS, ADMM +, latihan RIMPAC, dan Simposium Angkatan Laut Pasifik Barat (Bisley, 2014). Hal tersebut dilakukan untuk mendapatkan keamanan Asia yang lebih luas dan dinamis dengan tetap mementingkan investasi dalam kebijakan strategis jangka panjang.

Situasi yang sama juga dihadapi oleh Indonesia dalam menjaga wilayah kedaulatan dan kepentingan strategisnya. Secara khusus, Indonesia banyak belajar dengan Australia dalam hal Diplomasi Pertahanan, dan kedua negara tersebut sempat melakukan kerjasama diplomasi pertahanan. Menurut Pramitha (2017), Indonesia memiliki focus bersama dengan Australia dibidang keamanan yang bersifat eksternal yaitu, bidang keamanan maritim di wilayah Samudera Hindia untuk menjaga stabilitas keamanan di wilayah Samudera Hindia melalui forum *Indian Ocean Rim Association* (IORA). Praktek diplomasi pertahanan kemudian dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dan digunakan dalam kebijakan strategis nasional terutama dalam menjaga wilayah kedaulatannya. Kedaulatan teritorial Indonesia harus menjadi kepentingan utama dan vital dalam menentukkan kebijakan luar negeri dan pertahanan. Berdasarkan buku putih pertahanan Indonesia tahun 2015, kebijakan strategis pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJPN Tahun 2005-2025 mengarahkan pertahanan negara pada membangun postur pertahanan yang tangguh dan memiliki kekuatan penangkalan sebagai negara kepulauan dalam mendukung kebijakan poros

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim dunia. Adanya sengketa kasus Laut Natuna Utara yang masih berjalan hingga saat ini dapat menjadi pertimbangan kebijakan kawasan karena bersinggungan langsung dengan kepentingan utama tersebut.

Pada tanggal 17 Juni 2016, sebuah kapal korvet kecil Angkatan Laut Indonesia, KRI Imam Bonjol, menghadapi setidaknya tujuh kapal nelayan dan dua Kapal Pengawas Pantai Tiongkok (*Chinese Coast Guard*) yang jauh lebih besar di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dekat Kepulauan Natuna yang terpencil (Lowy Institute, 2016). Dalam mengatasi sengketa kasus Laut Natuna Utara, Indonesia harus memahami posisi negara lain yang terlibat dalam sengketa wilayah tersebut. Integrasi negara ASEAN menjadi prioritas dalam menyelesaikannya. Karena dengan kondisi ini memungkinkan Tiongkok dan beberapa negara ASEAN secara unilateral mengklaim memiliki kedaulatan atau hak berdaulat atas wilayah maritim yang dipersengketakan tersebut (Laksmana, Gindarsah, dan Mantong, 2018). Diperlukan kebijakan strategis yang mampu menyelesaikan konflik Laut Natuna Utara tanpa harus terlibat konflik dengan negara lain. Strategi kebijakan pertahanan dalam menjaga wilayah kedaulatan teritorial yang digunakan Pemerintah Indonesia dan bersifat *soft defense* adalah dengan menggunakan diplomasi pertahanan maritim. Kebijakan tersebut digunakan karena ada penekanan dari internasional tentang kebijakan pertahanan nasional di negara-negara seluruh dunia telah bergeser dari pencegahan menuju pada keamanan kooperatif teritorial, yang mana salah satu caranya adalah dengan diplomasi pertahanan maritim (The Strategic Survey, 2019).

Seiring dengan perubahan dan perkembangan jaman, negara-negara Asia Tenggara kini mampu menggunakan diplomasi pertahanan untuk mencapai dua kepentingan yang selama ini dikenal saling bersilangan yaitu, pembangunan nasional dan keamanan nasional (Midhio & Priyono, 2019). Menurut Fearon (2002), peluang akan dimenangkan menuju politik internasional oleh mereka yang mampu bermain secara elegan dengan sumber domestic yang tersedia. Berdasarkan hal tersebutlah membuat Indonesia sangat meyakini bahwa diplomasi pertahanan maritim merupakan wahana dan sarana yang komprehensif untuk memperjuangkan kepentingan dalam negeri seperti menjaga wilayah kedaulatan dengan memanfaatkan kepentingan di luar negeri. Seperti diketahui, saat ini Pemerintah Indonesia lebih menggunakan konsep dari Diplomasi Pertahanan Maritim, karena dinilai lebih jelas, *soft*, dan spesifik dalam penerapan kebijakannya. Penggunaan diplomasi pertahanan maritim tidak hanya melibatkan militer, tetapi sipil ikut andil dalam perannya, bahkan lebih besar peran yang dimainkan.

Diplomasi pertahanan maritim memang memainkan peran penting dalam membentuk dan melaksanakan kebijakan keamanan di banyak negara yang mana sebagai instrumen khusus kebijakan luar negeri mereka dan menempati tempat permanen dalam sistem kerja sama antara negara dan organisasi internasional (Drab, 2018). Seperti contohnya di Prancis, kerja sama militer dan pertahanan berada di bawah kendali Direktorat Kerja Sama dan Pertahanan Militer di Kementerian Luar Negeri (DCSD, Directorate of Cooperation of Security and Defence), sedangkan pengawasan jaringan pertahanan diplomatik bilateral di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kedutaan Prancis berada di bawah Departemen Hubungan Internasional dan Strategis. (DGRIS, Direction Générale des Relations Internationales et de la Stratégie) di Kementerian Pertahanan, yang terakhir dijalankan oleh seorang diplomat tetapi dengan personel militer konsentrasi tinggi (Charillon, Balzacq, & Ramel, 2020).

Terdapat tiga pola yang digunakan Pemerintah Indonesia dalam melakukan diplomasi pertahanan maritim untuk menyelesaikan sengketa yang ada dalam Laut Natuna Utara. Pola yang digunakan antara lain, Diplomasi Pertahanan Maritim Bilateral, Diplomasi Pertahanan Maritim Multilateral, dan Diplomasi Pertahanan Maritim Hukum Internasional. Pada bagian ini, penulis mencoba memaparkan bentuk dan contoh langsung dari ketiga pola diplomasi pertahanan maritim Indonesia.

Pertama adalah Diplomasi Pertahanan Maritim Bilateral. Perjanjian bilateral ini adalah bagian dari diplomasi pertahanan Indonesia yang bertujuan meningkatkan pembangunan kepercayaan sambil memperkuat kapabilitas pertahanan di tengah ketidakpastian situasi kawasan (CSIS, 2017). Tipe dari diplomasi pertahanan maritim bilateral dilakukan berdasarkan faktor kepentingan maritim dari kedua negara. Bentuk dari diplomasi pertahanan maritim bilateral antara lain seperti pertukaran informasi intelijen bidang keamanan maritim, patroli bersama, dan latihan bersama. Selain itu investasi dalam hubungan regional bilateral melalui beasiswa Pendidikan militer, pertukaran dan latihan dapat menghasilkan serangkaian pembagian jangka pendek dan jangka panjang yang mengejutkan dalam hubungan pribadi antar negara dan kemauan untuk bekerja sama dalam tugas-tugas operasional yang mendatang (Blaxland, 2014).

Bentuk diplomasi pertahanan maritim bilateral yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia adalah, bulan Desember 2019 Menteri Pertahanan Indonesia melakukan perjanjian kerja sama pertukaran informasi intelijen dengan Australia (Kementerian Pertahanan, 2019). Dalam kerja sama tersebut Indonesia dan Australia sepakat untuk memerangi penangkapan ikan secara illegal dan kejahatan trans-nasional. Kemudian Panglima TNI dalam Forum Asean Chiefs of Defence Forces Melting pada bulan September 2020 mengusulkan kerja sama militer dengan negara-negara ASEAN, salah satunya adalah pertukaran informasi intelijen (Mabes TNI, 2020). Pada bulan Oktober 2018 delegasi Indonesia dan Fillipina meninjau kembali perjanjian patroli perbatasan dan pelintas batas tahun 1975 dalam sidang ke-38 Komite Perbatasan Indonesia-Filipina di Auditorium Puslat Kaprang, Koarmada II, Surabaya (Mabes TNI, 2018). Dalam sidang perjanjian kedua negara tersebut mempertimbangkan pelibatan aparat penegak hukum sipil di bidang maritim dalam pelaksanaan patroli terkoordinasi. Selanjutnya pada bulan Oktober 2020, TNI AL menggelar latihan bersama dengan Kapal Perang Pasukan Beladiri Jepang (JMSDF) di ZEEI Barat daya Pulau Jemaja hingga keluar dari perairan Natuna Utara (Kompas, 2020). Latihan bersama tersebut dilakukan untuk meningkatkan kerja sama dengan negara lain dengan melakukan peran diplomasi pertahanan maritim dengan menggunakan metode *passing exercise*. Indonesia juga berminat untuk bergabung dengan latihan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perang gabungan dengan Amerika Serikat di wilayah ini. Sudah dua kali latihan dilakukan bersama AS di Batam yang berjarak 480 km dari Natuna (Saragih, 2018). Indonesia sebelumnya juga pernah melakukan diplomasi pertahanan maritim dengan Malaysia dalam kasus selat malaka dengan menerapkan strategi diplomasi yang dilakukan dengan G to G (Government to Government). Strategi tersebut dilakukan dengan menggunakan instrumen diplomasi pertahanan dan kebijakan luar negeri untuk mewujudkan kepentingan nasional dan menjaga kedaulatan setiap negara yang berlangsung secara bilateral dan secara multilateral (Fathun, 2019). Hal tersebut juga dapat dilakukan kembali oleh Pemerintah Indonesia dengan Malaysia untuk menyelesaikan konflik yang ada di Laut Natuna Utara.

Kedua adalah diplomasi pertahanan maritim multilateral. Perjanjian ini kurang lebih sama dengan perjanjian bilateral, yang membedakan adalah perjanjian multilateral melibatkan lebih dari 2 negara yang melakukan perjanjian. ASEAN hingga tahun 1994, tidak ada upaya multilateral negara untuk mengatasi banyak tantangan keamanan di kawasan ini. Paska tahun tersebut banyak negara Asia menganggap diplomasi pertahanan sebagai bentuk yang paling berguna dan efektif dari gelombang multilateralisme keamanan baru-baru ini di kawasan, dan Diplomasi pertahanan dalam hubungan multilateral dianggap berpotensi untuk mengelola ketegangan, meningkatkan arus informasi, dan membangun kepercayaan dan kesamaan tujuan di Asia (Bisley, 2014). Bulan Juni 2017, Indonesia, Malaysia, dan Filipina menandatangani kerja sama patroli (Kementerian Pertahanan, 2017). Kerja sama tersebut dilakukan untuk memperkuat dan mengkoordinasikan patroli pada masing-masing daerah maritim dari tiga negara. Kerja sama yang dilakukan antara lain peningkatan komunikasi dan pertukaran informasi intelijen, patroli bersama, dan percepatan penempatan asset angkatan laut sebagai respon cepat terhadap keadaan bahaya. Dalam buku Diplomasi Pertahanan Maritim: Strategi, Tantangan, dan Prospek (CSIS, 2017) tertulis Indonesia semakin berusaha meningkatkan partisipasinya di berbagai forum diplomasi pertahanan maritim multilateral non-ASEAN, meski dalam skala yang jauh lebih kecil. Indonesia mencoba pendekatan multilateralisme, menyarankan 'dewan bersama' untuk kerja sama pertahanan dan latihan militer bersama di antara negara-negara Asean tetapi konsensus KTT Aseam menolak untuk melembagakan pertimbangan keamanan di dalam Asean (Manowong dan Ocha, 2017).

Kerjasama multilateral bidang pertahanan di ASEAN terdapat dalam forum yang bernama Asean Defence Ministers Meeting Plus (ADMM+), yang mana forum tersebut dapat digunakan sebagai langkah diplomasi pertahanan maritim multilateral (Tan, 2014). ADMM+, didirikan sebagai upaya untuk memperkuat kerjasama pertahanan dan keamanan dengan tiga level, pertama mempromosikan kerja praktis tingkat operasional, kedua keterlibatan ASEAN dengan non-ASEAN dalam isu nontradisional dan lintas batas, ketiga memperkuat sentralitas dalam rencana keamanan di Asia Tenggara (Gilang P, 2016). Terkait dengan kepentingan Indonesia, ADMM+ telah melakukan sejumlah inisiatif regional, termasuk kolaborasi industri pertahanan, jaringan pusat penjaga perdamaian, dan dukungan logistik untuk misi keamanan non-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tradisional dan tak kalah pentingnya, baru-baru ini mereka menyerukan pembentukan tautan komunikasi langsung untuk pertukaran informasi jika terjadi krisis (Gandarsih, 2015).

Kerjasama multilateral lainnya diselenggarakan oleh *Network of ASEAN Defence and Security Institutions* (NADI), yang terdiri dari lembaga think tank dan lembaga penelitian, untuk mendukung ADMM (Chang, 2016). Dokumen Pusat Pengkajuan dan Pengembangan Kebijakan Pada Organisasi Internasional, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (2016) tertulis, untuk mendukung kebijakan diplomasi pertahanan maritim melalui kerjasama multilateral, Indonesia dan beberapa negara di Asia mendirikan forum bernama HACGAM (*Head of Asian Coast Guard Meeting*) yang merupakan pertemuan tahunan bagi institusi-institusi yang menjalankan fungsi Coast Guard. Pada bulan Mei 2016 Indonesia menjadi tuan rumah untuk pertemuan *coast guards* dari 20 negara di Asia, dan pertemuan tersebut memfokuskan pada upaya peningkatan *information sharing* dan pembangunan kapasitas *coast guard* dalam mengantisipasi keamanan maritim di Asia.

Ketiga adalah Diplomasi Pertahanan Maritim Hukum Internasional. Diplomasi pertahanan beroperasi dalam kerangka hukum internasional, peraturan dan adat istiadat yang berlaku, baik dalam diplomasi maupun hukum nasional yang kemudian membentuk solusi struktural tertentu, mendefinisikan prinsip-prinsip kerja sama dengan lembaga negara lainnya, terutama dengan Kementerian Luar Negeri, serta menetapkan tujuan dan tugas (Drab, 2018). Penerapan kebijakan diplomasi ini mengacu pada hukum internasional yang mengatur mengenai hukum dalam laut atau United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Upaya diplomasi pertahanan maritim dalam sengketa Laut Natuna Utara, Pemerintah Indonesia selalu mengingatkan Tiongkok dan negara lain yang berusaha memasuki wilayah kedaulatan Indonesia tanpa izin dengan mengacu pada peraturan UNCLOS 1982. Pasal 49 UNCLOS 1982 ayat 1 dan 4 mengatakan;

> *The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baselines drawn in accordance with article 47, described as archipelagic waters, regardless of their depth or distance from the coast.* (UNCLOS, 1982. Pasal 49, Ayat 1)

dan,

> *The regime of archipelagic sea lanes passage established in this Part shall not in other respects affect the status of the archipelagic waters, including the sea lanes, or the exercise by the archipelagic State of its sovereignty over such waters and their air space, bed and subsoil, and the resources contained therein*. (UNCLOS, 1982. Pasal 49, Ayat 4)

Pemerintah Indonesia melalui Menteri Luar Negeri sudah melakukan beberapa upaya diplomasi dalam bentuk peringatan hingga dalam konferensi internasional terkait batas wilayah Natuna Utara. Pada bulan Januari 2020, memperingatkan Tiongkok untuk patuhi wilayah ZEE sesuai dengan UNCLOS 1982 (Kompas, 2020). Peringatan dan protes tersebut dilakukan pasca terjadinya lagi pelanggaran yang dilakukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

kapal Tiongkok yang memasuki wilayah ZEE Indonesia di perairan Natuna dengan memanggil Duta Besar Tiongkok di Indonesia. Tiongkok merupakan salah satu bagian dari UNCLOS 1982, sudah seharusnya mematuhi dan menghormati peraturan yang ada di UNCLOS 1982 (Muhaimin, 2020). Upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia baik dari latian bersama, patroli gabungan, peningkatan kerjasama pertahanan, dan peringatan terkait UNCLOS 1982 bukan merupakan peningkatan ketegangan di perbatasan Laut Natuna Utara, melainkan bentuk dari diplomasi pertahanan maritim Indonesia.

Apabila dikaji menggunakan *narrative policy analysis*, dengan elemen naratif kebijakan yang terdiri dari karakter, plot, dan *policy solution* apabila dikaitkan dengan kebijakan diplomasi pertahanan maritim maka karakter pahlawan (*hero*) dalam kebijakan ini adalah UNCLOS 1982 karena peraturan tersebut hingga saat ini masih digunakan dalam hukum internasional terutama Indonesia dan Tiongkok berada didalam kesepakatan hukum tersebut, dan negara lain melalui kontrak kerjasama diplomasi. Karakter penjahat (*villain*) dalam kebijakan ini adalah Tiongkok dan negara-negara lain yang berusaha mengganggu kedaulatan wilayah Indonesia dengan masuknya kapal-kapal asing penangkap ikannya secara illegal di wilayah Laut Natuna Utara. Selanjutnya karakter korban (*victim*) dari kebijakan ini adalah Pemerintah Indonesia yang di dalamnya terdapat Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, TNI, dan Bakamla karena mereka yang dirugikan akibat adanya pelanggaran yang dilakukan oleh negara lain melalui kapal-kapal penangkap ikannya. Terdapat banyak tantangan ke depan dalam kebijakan diplomasi pertahanan maritim yang dilakukan Indonesia. Hal tersebut akan dipaparkan pada bagian selanjutnya dengan perspektif *narrative policy analysis* dalam elemen naratif kebijakan *policy solution* mengenai tantangan dan solusi dari kebijakan diplomasi pertahanan maritim Indonesia dalam penyelesaian konflik di Laut Natuna Utara.

Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim dalam Konflik Laut Natuna Utara

Kerasnya penolakan Tiongkok terhadap aturan perbatasan Indonesia menjadi tantangan tersendiri bagi Pemerintah Indonesia terutama kebijakan One Belt One Road (OBOR) Tiongkok. OBOR merupakan proyek konektivitas ambisius Tiongkok melalui pembangunan infrastruktur dan jalur transportasi darat dan laut yang menghubungkan negaranya dengan kawasan Asia, Eropa, dan Afrika yang menciptakan efek *borderless* bagi setiap negara yang dilaluinya. Pertumbuhan kekuatan Tiongkok merupakan aspek yang paling menonjol dari perubahan strategis yang sedang berlangsung di Asia Tenggara. Sengketa maritim semakin menjadi tantangan yang signifikan bagi keamanan kawasan kedaulatan Indonesia. Kebijakan One Belt One Road (OBOR) serta *nine dash line* Tiongkok menjadi tantangan tersendiri bagi Pemerintah Indonesia untuk menjaga kedaulatan wilayah melalui Diplomasi Pertahanan Maritim (Wibawati, Sari, dan Sulistyani, 2018). Meskipun Indonesia secara resmi merupakan negara non-penggugat, namun Indonesia menolak klaim *nine dash line* menurut sejarah Tiongkok atas Laut Tiongkok Selatan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Saat menjadi perantara negosiasi antara ibu kota ASEAN dan Beijing untuk kode etik regional, pejabat pertahanan Indonesia telah berulang kali menyatakan keprihatinannya atas kerentanan kedaulatan teritorial negara Indonesia terhadap perambahan Tiongkok menggunakan armada penangkapan ikannya (Gindarsah, 2015). Selain itu tantangan lain yang harus menjadi perhatian Pemerintah Indonesia dalam menjaga wilayah kedaulatan di Laut Natuna Utara adalah aktivitas pengerukan laut dan pembentukan pulau buatan berpotensi mengubah perimbangan kekuatan militer di di Laut Tiongkok Selatan dengan membangun infrastruktur strategis seperti landasan terbang, dermaga dan sistem intai maritim di pulau-pulau buatan tersebut, Tiongkok dapat mengendalikan seluruh navigasi yang melewati Kepulauan Spratly (Laksmana, Gindarsah, Mantong, 2018).

Dalam ASEAN sendiri melalui ADMM+, telah menunjukkan kurangnya tindakan yang terkoordinasi dan kolektif, sebagian karena norma "non-interferensi" yang diterima dan "pembangunan konsensus" yang menghalangi tindakan tersebut (Chang, 2016). Adanya diplomasi pertahanan maritim juga menunjukkan ke arah persamaan yang positif seperti sebagaimana membangun langkah-langkah kepercayaan dalam diplomasi, bukan kepada persaingan yang kompetitif antar negara. Namun dapat dikatakan bersaing dan kompetitif jika perjanjian pertahanan yang disepakati adalah untuk memperkuat persaingan dan menunjukkan keunggulan satu dengan lainnya.

Tantangan lain dalam penerapan kebijakan Diplomasi pertahanan maritim muncul dari internal Pemerintahan Indonesia. Dalam melaksanakan diplomasi, komunikasi dan koordinasi dengan berbagai instansi terkait khususnya Kementerian Luar Negeri sebagai leading sector diplomasi negara tidak dapat dihindari mengingat salah satu fungsi Kementerian Luar Negeri adalah melaksanakan kebijakan di bidang hubungan luar negeri (Sudarsono, Mahroza, & Surryanto, 2018). Namun koordinasi antara Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, TNI, dan Bakamla dalam hal penyiapan strategi diplomasi pertahanan maritim belum berjalan dengan baik, meskipun komunikasi antar personel dari instansi-instansi tersebut berjalan intens (RRI, 2020). Komunikasi yang terjalin antar instansi tersebut hanya sebatas urusan operasional, sedangkan pada tingkat kebijakan hampir tidak ada terutama yang berkaitan dengan penyusunan strategi diplomatic.

Bentuk dari kurangnya koordinasi dalam penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritim seperti kebingungan yang ada pada pertanyaan sejauh mana kewenangan Angkatan Laut berlaku dalam pengamanan perairan Indonesia pasca pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 yang sementara itu dianggap belum bisa mengurai secara baik tata kelembagaan serta pembagian wewenang untuk pengamanan perairan Indonesia (Laksmana, Gindarsah, Mantong, 2018). Tumpang tindih operasional kebijakan dipastikan akan terjadi dalam penerapannya. Padahal konsep diplomasi pertahanan maritim memerlukan integrasi dan perpaduan antar sectoral dalam pengelolaan ranah maritim baik dari segi pertahanan, keamanan, dan diplomasi. Selain itu, Alasan utama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang menyebabkan tidak efektifnya kerja sama antara TNI dan Kementerian Luar Negeri dalam merumuskan strategi diplomasi adalah belum adanya white paper kebijakan diplomatik yang dapat dijadikan acuan di tingkat nasional (Sudarsono, Mahroza, & Surryanto, 2018).

Selanjutnya cakupan kerja sama bilateral dan multilateral Indonesia masih berfokus terhadap beberapa negara saja seperti Malaysia, Filipina, Singapura, Jepang, dan Amerika Serikat. Sedangkan dalam sengketa Laut Natuna Utara, negara yang menjadi actor utama adalah Tiongkok dan Vietnam yang sering mengganggu wilayah perbatasan. Pada dua bulan berturut-turut yaitu September-Oktober 2020, Pemerintah Indonesia menangkap dua kapal asing Vietnam yang memasuki wilayah Natuna Utara. Bulan September 2020 KRI Usman Harun-359 menangkap dua Kapal Ikan Asing (KIA) asal Vietnam saat melakukan pencurian ikan atau illegal fishing di Laut Natuna Utara (Kompas, 2020). Selanjutnya bulan Oktober 2020, Kapal Perang RI John Lie-358 milik TNI Angkatan Laut (AL) menangkap kapal pencuri ikan berbendera Vietnam di Laut Natuna Utara (Kompas, 2020). Melihat kondisi tersebut, tantangan terhadap konsistensi dan perluasan kerja sama pertahanan maritim di perbatasan Laut Natuna Utara sangat diperlukan sehingga kepentingan Indonesia dan kepentingan negara lain yang terlibat dapat terkakomodasi. Mengingat strategi Diplomasi Pertahanan Maritim yang menyeluruh diperlukan juga investasi yang menyeluruh. Sehingga negara lain yang berada dalam wilayah maritim Indonesia dapat memperhatikan secara serius tentang wilayah kedaulatan Indonesia.

Dari segi hukum internasional sebenarnya klaim Tiongkok dalam *nine dash line* bukan merupakan ancaman bagi Indonesia, karena menurut hukum internasional tidak sesuai dengan yang tertera di dalamnya. Menurut Sidjabat, Octavian, & Said (2018), Indonesia dan Tiongkok adalah dua diantara negara-negara yang meratifikasi UNCLOS, sehingga apabila ada sengketa di antara dua negara, rujukan utamanya adalah UNCLOS dan bukan argumen lain seperti *Traditional Fishing Zone* yang tidak sesuai dengan Hukum Internasional. Namun yang menjadi tantangan adalah diplomasi pertahanan maritim hukum internasional dari Indonesia selalu tidak digubris oleh Tiongkok. Walaupun Indonesia tidak mengakui klaim *nine dash line* dan Indonesia juga bukan merupakan *claimant states*, namun provokasi dari Pemerintah Tiongkok masih terus dilakukan melalui kapal-kapal nelayannya yang sering masuk wilayah yurisdiksi Indonesia dengan dikawal kapal *Coast Guard Tiongkok*.

Secara keseluruhan, penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritime yang dilakukan Pemerintah Indonesia masih belum maksimal. Dimulai dari penerapan kebijakan OBOR dan klaim Tiongkok atas *nine dash line* yang menciptakan efek *borderless* sehingga mempengaruhi wilayah kedaulatan Indonesia, pengerukan hingga pembentukan pulau oleh Tiongkok di wilayah perbatasan Laut Natuna Utara juga menjadi bentuk tantangan langsung di wilayah perbatasan karena memudahkan Tiongkok mengendalikan seluruh navigasi yang melewati Kepulauan Spratly. Tiongkok juga tidak merujuk pada hukum UNCLOS terkait Zona Ekonomi Eksklusif dalam kebijakan luar negerinya. Kemudian dari sisi internal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemerintah Indonesia tantangan yang muncul adalah kurangnya koordinasi dan komunikasi antar instansi terkait yang menangani permasalahan konflik di Laut Natuna Utara. Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, TNI, dan Bakamla masih berjalan sendiri-sendiri dalam penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritimnya. Selain itu, cakupan kerja sama bilateral dan multilateral Pemerintah Indonesia hanya dilakukan dengan negara-negara yang tidak terlibat konflik secara langsung di wilayah perairan Laut Natuna Utara.

SIMPULAN

Kedaulatan teritorial Indonesia harus menjadi kepentingan utama dan vital dalam menentukkan kebijakan luar negeri dan pertahanan. Sengketa kasus Laut Natuna Utara yang masih berjalan hingga saat ini dan mungkin akan terus berlanjut ke depan dapat menjadi pertimbangan kebijakan kawasan karena bersinggungan langsung dengan kepentingan utama tersebut. Maka dari itu, Pemerintah Indonesia menerapkan kebijakan Diplomasi pertahanan maritim. Diplomasi pertahanan maritim Indonesia menerapkan beberapa pola yang dilakukan, yaitu: Diplomasi Pertahanan Maritim Bilateral, Diplomasi Pertahanan Maritim Multilateral, dan Diplomasi Pertahanan Maritim Hukum Internasional. Ketiga pola kebijakan tersebut dianggap efektif dalam mengatasi sengketa Laut Natuna Utara dengan metode *soft defense*.

Namun penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritim dalam penanganan sengketa laut natuna utara mendapatkan beberapa tantangan. Penulis menemukan ada tiga tantangan yang ada dalam penerapan kebijakan tersebut. Tantangan yang pertama adalah Perlunya *leading actor* yang konsisten dalam pemerintah yang bertanggung jawab secara jelas mengatur kebijakan diplomasi pertahanan maritim. Tantangan yang kedua adalah perluasan cakupan kerjasama bilateral dan multilateral dalam diplomasi pertahanan maritim. Tantangan yang ketiga adalah, ketidakpercayaan dan penentangan Tiongkok dalam aturan hukum internasional UNCLOS 1982 dengan menerapkan klaim *nine dash line*.

Elemen naratif *policy solution* dalam kebijakan diplomasi pertahanan maritim yang perlu dilakukan Indonesia untuk menghadapi tantangan tersebut antara lain, *Pertama* ciptakan hubungan kerja sama diplomasi pertahanan maritim dengan melibatkan negara-negara yang terlibat langsung dalam konflik Laut Natuna Utara. Kerja sama tersebut mampu untuk mengurangi beberapa program-program yang tidak menawarkan manfaat yang jelas, dimana mengakibatkan banyak sumber daya yang terbuang terkait keamanan wilayah kedaulatan Indonesia. *Kedua,* fokus program pada kegiatan yang menawarkan manfaat konkret bagi negara-negara yang berbatasan langsung dengan Laut Natuna Utara. Pertukaran terkait pertahanan harus tetap dilanjutkan. *Ketiga,* sipil harus dilibatkan dalam pelaksanaan kegiatan diplomasi pertahanan maritim untuk membentuk badan konsultasi politik-militer yang mampu mengintegrasikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan negara-negara lain. Keempat, perlunya koordinasi terpusat antara Kementerian Pertahanan, Kementerian Luar Negeri, Bakamla, dan TNI. Hal tersebut diperlukan supaya tidak terjadi *miss leading* antar lembaga, yang mana diplomasi pertahanan maritim membutuhkan koordinasi yang lebih besar dan kuat. Buku putih mengenai kebijakan diplomasi menjadi penting untuk dimiliki oleh Kementerian Luar Negeri karena akan menjadi acuan utama penyusunan strategi diplomasi oleh instansi pemerintah yang membidangi urusan diplomatik. Sehingga diplomasi pertahanan maritim lebih terintegrasi dengan kebijakan luar negeri, keamanan, dan ekonomi. Berdasarkan hal tersebut Pemerintah Indonesia perlu mempertimbangkan kembali terkait kebijakan diplomasi pertahanan maritimnya karena perkembangan geopolitik dunia yang selalu berubah-ubah. Sehingga wilayah terluar Indonesia tidak mudah di klaim oleh negara manapun, karena berkaitan erat dengan kedaulatan wilayah negara Republik Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

Bisley, Nick. (2014). *The Possibilities and Limits of Defence Diplomacy in Asia*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

Blaxland, John. (2014). *Defending Defence Diplomacy*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

Butler, Colin J. (2005). *Strategic Alliance UK*. Journal Strategic Change 14.

Chang, Jun Yan. (2016). *Defence Diplomacy in ASEAN*. The Habibie Centre in Thinking ASEAN, Issue 17.

Charillon, F., Balzacq, T., Ramel, F. (2020). *Defense Diplomacy* dalam *Global Diplomacy: An Introduction to Theory and Practice*. The Sciences Po Series in International Relations and Political Economy.

Drab, Lech. (2018). *Defence Diplomacy-An Important Tool For the Implementation of Foreign Policy and Security of the State*. Poland. War Studies University.

Fathun, Laode Muhammad. (2019). *ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Straits*. Insignia Journal of International Relations Vol 6, No 1.

Fearon, J. D. (2002). *Domestic Politics, Foreign Policy, and Theories of International Relations*. Annual Review of Political Science.

Gilang P, M Harviend. (2016). *Peran ASEAN Defence Ministers Meeting Plus (ADMM Plus) Sebagai Forum Diplomasi Pertahanan di Kawasan Asia*. Jurnal Studi Diplomasi dan Keamanan Vol 8, No 2.

Gindarsah, Iis. (2015). *Indonesia's Defence Diplomacy: Harnessing the Hedging Strategy Against Regional Uncertainties*. The RSIS Working Paper.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jones, Michael D., McBeth, Mark K. (2010). *A Narrative Policy Framework: Clear Enough to Be Wrong?*. The Policy Studies Journal, Vol. 38, No. 2.

Kusuma, Wida Sanditya., Halkis, Mhd., Yusgiantoro, Purnomo. (2019). *Diplomasi Pertahanan Indonesia Terhadap Pelanggaran Wilayah oleh China di Perairan Kepulauan Natuna Melalui Pelaksanaan Latihan Puncak Angkasa Yudha TNI AU Tahun 2016*. Jurnal Diplomasi Pertahanan Volume 5, Nomor 3.

Laksmana, Evan A., Gindarsah, Iis., Mantong, Andrew W. (2018). *Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi*. Centre for Strategic and International Studies, Jakarta.

Manowong, Ektewan., Ocha, Witchayanee. (2017). *Defence Diplomacy and ASEAN Community Integration: Opportunities and Challenges*. APHEIT JOURNAL Volume 6 Number 1.

Medeiros, Sabrina Evangelista., Moreira, William de Sousa. (2017). *Maritime Co-operation among South Atlantic Countries and Repercussions for the Regional Community of Security Practice*. Contexto Internacional vol. 39.

Midhio, I Wayan., Priyono, Juniawan. (2019). *Education and Research as Components of Indonesia Defense Diplomacy.* Jurnal Pertahanan Vol 5, No 1.

Muhaimin, Ramdhan. (2018). *Kebijakan Sekuritisasi dan Persepsi Ancaman di Laut Natuna Utara*. Politica Vol. 9 No. 1.

Mundayat, Aris Arif., Widodo, Pujo., Prakasa, Bayu. (2018). *Diplomasi Pertahanan Indonesia dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan, Vol 4, No 2.

Nugraha, Muhammad HR., Sudirman, Arifin. (2016). *Maritime diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*. Jurnal Wacana Politik, Vol 1, No 2. 175-182.

Pedrason, Rodon., Kurniawan, Yandry., Purwasandi, Purwasandi. 2016. *Handling of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Jurnal Pertahanan Vol. 2 No. 1.

Poespojoedho, R Wing WItjahyo O W. (2019). *Naval diplomacy: Upaya defensive Indonesia dalam Konflik Laut Tiongkok Selatan di Era Joko Widodo*. Jurnal Hubungan Internasional. Tahun XII No 2.

Sambogo, Alief. (2018). *Penamaan Laut Natuna Utara Oleh Pemerintah Indonesia dalam Perspektif Hukum Internasional*. Jurist-Diction: Vol 1, No 2.

Saragih, Hendra Maujana. (2018). *Diplomasi Pertahanan Indonesia dalam Konflik Laut China Selatan*. Jurnal Ilmu Politik dan Komunikasi, Volume VIII No 1.

Shanahan, Elizabeth A., Jones, Michael D., McBeth, Mark K. (2017). *How to conduct a Narrative Policy Framework study*. The Social Science Journal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sidjabat, Christine A., Octavian, Amarulla., Said, Budiman Djoko. (2018). *Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim China atas Laut China Selatan*. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, Volume 8 Nomor 2.

Sudarsono, Budyanto Putro., Mahroza, Jonni., Surryanto, D.W. (2018). *Indonesia Defense Diplomacy in Achieving National Interest*. Journal of Defense & State Defense, Volume 8 Number 3.

Tan, See Seng. (2014). *Digging in its backyard: Why Australia Should Deepen Engagement with Southeast Asia*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

Taylor, Brendan. (2014). *Australia's Defence Diplomacy: Time for a Stocktake*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

The Strategic Survey. (2019). *New Challenges to Defence Diplomacy* dalam *Strategic Survey 100*. Routledge Publisher.

Wibawati, Santi Wira., Sari, Marina Ika., Sulistyani, Yuli Ari. (2018). *Potensi Tantangan One Belt One Road (OBOR) Bagi Kepentingan Nasional Indonesia di Bidang Maritim*. Jurnal Kajian Wilayah 9. 109-123.

Winger, Gregory. (2014). *The Velvet Gauntlet: A Theory of Defense Diplomacy*. IWM Junior Visiting Fellows' Conferences Vol 33.

Buku

Centre for Strategic and International Studies. (2017). *Diplomasi Pertahanan Maritim: Strategi, Tantangan, dan Prospek*. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Cresswell, John W. (2014). *Research Design Pendekatan Kualitatif Kuantitatif dan Mixed, terj. Achmad Fawaid*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. hal 4-5.

Cassidy, Fikry., Samosir P.J.P., Oktarossa, Debbi., Prasetyo, Erry W., Nugroho, Faiz A., Fitri, Widya., Putro, Robertus A.P. (2016). *Diplomasi Poros Maritim: Keamanan Maritim dalam Perspektif Politik Luar Negeri*. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Dunn, William N. (1999). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah. Mada University Press.

Kementerian Pertahanan. (2015). *Buku Putih Pertahanan Indonesia*.

Marbun. (2007). *Kamus Politik*. Jakarta: Pustaka Sinar harapan.

Sugiyono. (2012). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : ALFABETA.

Website dan Media Online

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kementerian Pertahanan. (2017). *Indonesia, Malaysia, dan Filipina Resmi Mulai Kerja Sama Patroli Maritim Terkoordinasi*. < https://bit.ly/38rbFTi > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kementerian Pertahanan. (2020). *Indonesia – Australia Sepakati Kerjasama Keamanan Maritim*. < https://bit.ly/2I1srNM > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kompas. (2020). *Dua Kapal Ikan Asing Vietnam di Laut Natuna Utara Kembali Ditangkap*. < https://bit.ly/38fdVNE > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kompas. (2020). *KRI John Lie Tangkap Kapal Pencuri Ikan Asal Vietnam di Natuna*. < https://bit.ly/34WvU9s > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kompas. (2020). *Saat TNI AL dan Jepang Pamer Armada di Laut Natuna Utara*. < https://bit.ly/36lv1H5 > Diakses pada 25 Oktober 2020

Kompas. (2020). *Soal Natuna, Menlu Retno Minta China Patuhi Wilayah ZEE Sesuai UNCLOS 1982*. < https://bit.ly/3euC3wQ > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Lowy Institute. (2020). *Indonesia Laut Cina Selatan Berjalan Sendiri*. < https://bit.ly/32icc6m > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Mabes TNI. (2018). *Koarmada II Tuan Rumah Sidang Ketua Komite Perbatasan RI-RPBC Tahun 2018* < https://bit.ly/3pc0P9P > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Mabes TNI. (2020). *Panglima TNI: Forum ACDFM Ke-17 Pentingnya Memperkuat Kerja Sama Militer ASEAN*. < https://bit.ly/38e37Py > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Reuters. (2017). *Asserting sovereignty, Indonesia renames part of South China Sea*. <https://reut.rs/36rr5FX > Diakses pada 1 Desember 2020.

RRI. (2020). *Pemerintah Kurang Koordinasi Tangani Masalah Zona Ekonomi Eksklusif Natuna*. < https://bit.ly/3pTurcw > Diakses 23 November 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Di Laut Timor Dan Laut Arafura Pasca Kemerdekaan Timor Leste

Muhammad Risal*
Universitas Mulawarman Samarinda
e-mail:*unmulrizal@gmail.com

ABSTRACT

As the biggest martime country in the world, Indonesia has world major sea lines. However, it resulted in many maritime sovereignty challenges for Indonesia. The challenge grow more whilst Timor Leste got it's independence. The article aims at explaining the maritime challenge in Timor Sea and Arafura Sea; and Indonesia Government effort to deal with such challenges. It is a qualitative research based on primary and secondary data which are gained by library research. The result shows that Indonesia's maritime challenges in these seas are maritime sovereignty infringement by foreign ship and watercraft, illegal fishing, resource exploration inhibition in Celah Timor, and trafficking. These problems force Indonesia Government to conduct several methods namely: (1) diplomacy and battleship consignment; (2) ship drowning, surveillance system reinforcement, and fishing court formation; (3) formation of Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) / Sea Security Coordination Agency, and (4) formation of Joint Border Committee.

Keywords: *maritime sovereignty, Timor Sea, Arafura Sea, Timor Leste Post Independence*.

Latar Belakang

Sesuai dengan UNCLOS 1982, Indonesia yang merupakan negara kepulauan memiliki luas laut teritorial sepanjang 282.583 km^2, luas landas 2.749.001 km^2 dan zona ekonomi eksklusif (ZEE) seluas 2.936.345 km^2. Dengan luas tersebut, Indonesia memiliki perbatasan laut dengan 10 negara tetangga, yaitu: India, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Filipina, Republik Palau, Australia, Timor Leste dan Papua Nugini (PNG). Luasnya wilayah laut dan banyaknya negara yang memiliki perbatasan maritime dengan Indonesia, menimbukan tantangan baru. Menurut Syamsumar Dam, perbatasan maritim sudah sejak lama menjadi salah satu sumber konflik antar negara dalam hal kepemilikan wilayah dan penguasaan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya (Syamsumar Dam, 2010:2).

Salah satu tantangan maritim yang dihadapi Indonesia pada tahun 2000an terletak Laut Timor dan Laut Arafura. Masalah ini muncul pasca Timor Leste berpisah dari Indonesia pada Mei 2002. Sebelum Timor Leste merdeka, Laut Timor dan Laut Arafura merupakan laut yang memisahkan antara Indonesia dan Australia. Ada beberapa perjanjian batas maritim yang disepakati oleh Indonesia dan Australia sebelum Timor Leste merdeka di kedua laut tersebut.

Pertama adalah perjanjian batas maritim mengenai dasar-dasar laut tertentu yang ditandatangani pada tahun 1971 di Canberra. Perjanjian ini berisikan mengenai delimitasi landas kontinen Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Timor dan Laut Arafura. Namun, pada saat perjanjian maritim ini dibuat, Provinsi Timor Leste belum masuk kedalam wilayah Indonesia sehingga menyebabkan wilayah maritim yang berada di selatan Timor Leste tidak masuk kedalam proses pembuatan garis perbatasan yang terdapat di dalam perjanjian. Pasca terintegrasinya Timor Leste kedalam Provinsi Indonesia pada tahun 1978, Indonesia kemudian melakukan pembuatan *baseline* di selatan Timor Leste yang digunakan dalam penarikan batas maritim di wilayah Celah Timor. Namun, karena terjadi *overlap* dengan landas kontinen milik Australia, sebagai solusinya dibuatlah perjanjian Celah Timor pada tahun 1989 yang mengakomodasi penyelesaian permasalahan di Celah Timor sekaligus sebagai bentuk kerjasama untuk mengeksplorasi sumber daya alam di wilayah Celah Timor (Dirjen Strahan, 2007:28). Perjanjian maritim terakhir yang disepakati oleh Indonesia dan Australia adalah Perjanjian Perth 1997 yang mengakomodasi wilayah ZEE kedua negara di Laut Timor, Laut Arafura, dan Samudera Hindia. Hanya saja, perjanjian ini belum sempat diratifikasi hingga Timor Leste merdeka.

Pasca dua perjanjian batas maritim yang menegaskan landas kontinen dan ZEE kedua negara dibuat, ada banyak pelanggaran kedaulatan yang terjadi di kedua laut tersebut. Baik yang dilakukan oleh penduduk lokal Indonesia, Australia, maupuin kapal berbendera negara asing. Pelanggaran-pelanggaran seperti kejahatan lintas batas, penyelundupan, imigran legal, serta patroli kapal asing yang masuk kedalam wilayah teritorial Indonesia sudah terjadi sejak Timor Leste masih menjadi bagian dari negara Indonesia. Pelanggaran-pelanggaran ini sulit diatasi karena kemampuan dan sumber daya Indonesia di bidang pengawasan laut tidak memadai. Kondisi di kedua laut tersebut cenderung konfliktual meskipun sudah ada perjanjian batas maritim yang disepakati.

Kemerdekaan Timor Leste mengubah wilayah perbatasan maritim yang berada di Laut Timor dan Laut Arafura yang semula hanya dimiliki oleh Indonesia dan Australia. Hingga saat ini belum ada perjanjian batas maritim antara Indonesia dan Timor Leste. Kedua negara masih berfokus pada penyelesaian perbatasan darat sehingga perbatasan maritim kedua negara belum dibicarakan. Belum adanya ketetapan batas maritim yang pasti di Laut Timor dan Laut Arafura menimbulkan ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional yang mengancam kedaulatan Indonesia di kedua wilayah laut tersebut.

Metode Penelitian

Untuk menjelaskan permasalahan tantangan kedaulatan maritim yang ada di Laut Timor dan Laut Arafura, peneliti menggunakan Pendekatan Normatif (Preskriptif), dimana peneliti menjelaskan kesesuaian fenomena atau peristiwa yang terjadi (perubahan tapal batas perairan di Laut Timor dan Laut Arafura, pelanggaran tapal batas wilayah perairan) dengan norma-norma atau nilai-nilai yang berlaku (UNCLOS 1982, Perjanjian-perjanjian batas laut yang disepakati Indonesia di Laut Timor dan Laut Arafura). Peneliti

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menggunakan analisis data kualitatif yang digunakan untuk menafsirkan dan menggambarkan persoalan berdasarkan data yang diperoleh dari studi literatur. Permasalahan yang diangkat dalam artikel ini akan dianalisis dengan Konsep Kedaulatan Teritori, Konsep Keamanan dan Konsep Perjanjian Internasional.

Pembahasan

A. Dinamika Perjanjian Batas Maritim di Laut Timor dan Laut Arafura

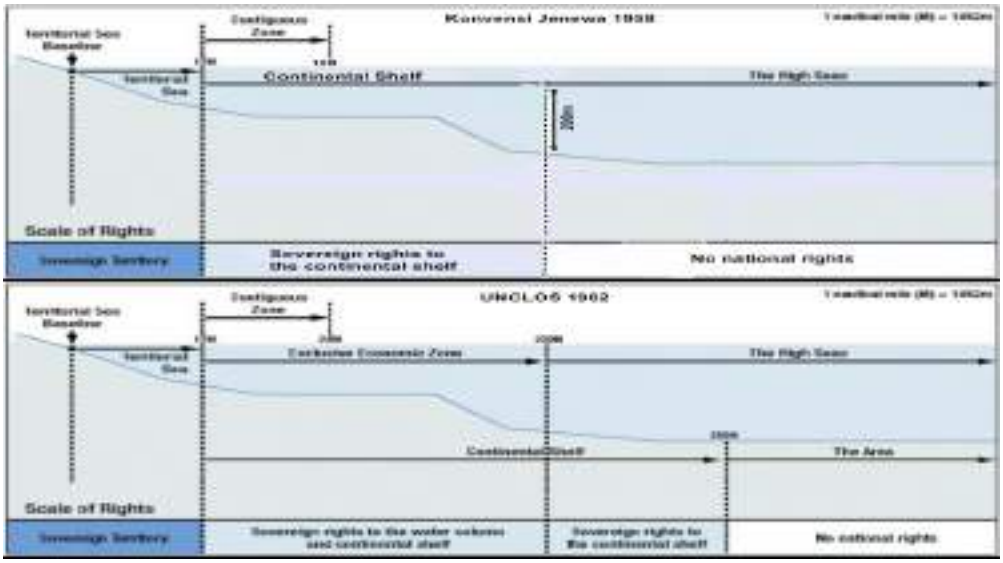
Sebagai negara yang merdeka, Indonesia memiliki kedaulatan atas wiayah teritorialnya di darat, laut dan udara. Kedaulatan teritorial ini mengacu pada pengertian bahwa kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan jurisdiksi eksklusif di wilayahnya. Dalam hal ini, suatu negara berhak melaksanakan hukum nasionalnya di wilayah yang menjadi bagian dari negaranya. Segala sesuatu yang berada di atas wilayah yang dikuasai oleh suatu negara harus tunduk terhadap peraturan dan norma-norma yang berlaku di negara tersebut (Huala Adolf, 2002:111).

Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki batas maritim dengan negara tetangga mewajibkan Indonesia untuk menyelesaikan perbatasan maritimnya agar tidak terjadi tumpang tindih kedaulatan. Hal ini sekaligus bertujuan untuk menegakkan kedaulatan dalam arti positif dan negatif. Martin Griffith menjelaskan bahwa kedaulatan dalam arti negatif diartikan sebagai hak dasar sebuah negara untuk meminta negara maupun aktor internasional lainnya untuk tidak mengintervensi negara tersebut. Intervensi yang dimaksudkan disini dapat berupa intervensi politik hingga intervensi militer. Kedaulatan dalam arti positif adalah kemampuan sebuah negara untuk melakukan kontrol secara efektif dalam wilayah negaranya. Sebuah negara yang berdaulat memiliki sifat otoritatif dalam setiap aspek kehidupan masyarakatnya dan wilayah yurisdiksinya (Yulius P Hermawan, 2006: 151-173).

Perbatasan maritim di Laut Timor dan Laut Arafura sudah ditetapkan oleh Indonesia dan Australia jauh sebelum UNCLOS 1982 ada, yaitu Konvensi Jenewa 1958. Bahkan ketika UNCLOS 1982 ditandatangani dan diratifikasi oleh keduanya, perjanjian ini tetap berlaku selama waktu yang ditetapkan belum berakhir sesuai dengan ketetapan dalam Konvensi Wina 1969. Konvensi ini menjelaskan bahwa berlakunya suatu perjanjian biasa tertera di dalam isi perjanjian. Bila tidak diterangkan dalam isi perjanjian, perjanjian internasional berlaku sejak ditandatanganinya perjanjian tersebut. Konvensi ini juga mengatur bagaimana perjanjian internasional berakhir. Berakhirnya suatu perjanjian internasional berdasarkan persetujuan negara-negara pihak, persetujuan kemudian, dan atas peristiwa-peristiwa tertentu (Boer Mauna, 2005:156-161).

Pengaturan batas laut yang tertera dalam Konvensi Jenewa 1958 dan UNCLOS 1982 memiliki perbedaan prinsip dalam menentukan garis batas landas kontinen. Hal ini dapat dilihat dari gambar di bawah ini:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Sumber :pubs.rsc.org

Gambar 1
Perbandingan Konvensi Jenewa 1958 dan UNCLOS 1982

Konvensi Jenewa 1958 menggunakan prinsip atau kriteria landas kontinen di kedalaman laut 200 meter dibawah permukaan air sebagai prinsip penentuan landas kontinennya. Landas kontinen menurut Konvensi Jenewa 1958 berlaku hingga kedalaman 200 meter di bawah permukaan laut atau hingga jarak yang masih dapat dieksploitasi. Definisi landas kontinen tersebut tidak memberikan ukuran definitif atau pasti terhadap kawasan dasar laut yang menjadi hak dari negara pantai (Tullio Treves, 2008). Sedangkan dalam UNCLOS 1982 menggunakan prinsip atau kriteria jarak yang memberikan ukuran yang jelas yaitu 200 mil dihitung dari garis batas laut teritorial.

Perbedaan prinsip ini tidak membuat baik Indonesia maupun Australia berkeinginan untuk mengubah isi perjanjian sesuai UNCLOS 1982. Padahal, jika menggunakan prinsip dalam UNCLOS 1982 dalam menetapkan kembali garis batas landas kontinennya, Indonesia akan memiliki porsi wilayah landas kontinen yang lebih besar daripada sebelumnya di Laut Timor dan Laut Arafura.

Kedua laut ini memiliki peranan yang penting dalam perairan Indonesia. Hal ini terkait dengan keberadaan kedua laut tersebut dalam kerangka Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan menjadi jalur pelayaran internasional. Selain itu, kedua laut juga memiliki sumber daya laut maupun sumber daya minyak dan gas. NIlai strategis inilah yang coba dimanfaatkan oleh Indonesia, Australia dan Timor Leste setelah berpisah dari Indonesia.

Sebelum Timor Timur bergabung dengan Indonesia, batas maritim di kedua laut ini tercantum dalam Perjanjian Garis Batas Dasar Laut Tertentu tahun 1971 yang menetapkan garis batas landas kontinen antara Indonesia dan Australia. Perjanjian ini disempurnakan dengan Perjanjian dengan hal yang sama pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tahun 1972. Perjanjian ini berisikan mengenai penetapan titik koordinat perbatasan maritim kedua negara dan hak masing-masing negara untuk melakukan eksplorasi kekayaan alam yang berada di dasar laut yang menjadi wilayah negara tersebut. Perjanjian ini dibuat berdasarkan landasan hukum penentuan landas kontinen yang terdapat dalam Konvensi Jenewa 1958 dimana dalam konvensi menyatakan bahwa landas kontinen ditentukan berdasarkan kedalaman laut. Namun, pengaturan mengenai penetapan delimitasi landas kontinen tidak diatur dalam Konvensi Jenewa 1958 tersebut. Pengaturan penetapan perbatasan maritim hanya berdasarkan kesepakatan antara Indonesia dan Australia saja dimana yang sangat diuntungkan dalam perjanjian ini adalah Australia. Hal ini dapat dilihat dari wilayah landas kontinen yang menjadi milik Australia yang lebih luas daripada milik Indonesia. Perjanjian landas kontinen ini tidak mengatur delimitasi landas kontinen di Celah Timor karena pada saat perjanjian dibuat, Timor Timur belum terintegrasi dengan Indonesia.

Pasca terintegrasinya Timor Timur, Indonesia dan Australia melakukan perundingan untuk menyelesaikan perbatasan maritim di Celah Timor yang belum terselesaikan. Namun terjadi perbedaan prinsip dalam penentuan batas delimitasi batas maritim antara kedua negara dimana Australia berpendapat bahwa di Celah Timor terdapat Palung Timor sehingga mekanisme penetapannya harus berdasarkan prinsip kedalaman laut. Sedangkan menurut Indonesia, Celah Timor merupakan satu landas kontinen sehingga penetapan delimitasi maritimnya harus menggunakan prinsip garis tengah sesuai dengan UNCLOS 1982. Karena ada perbedaan pandangan dan mengingat bahwa jika tidak ada kesepakatan mengenai batas maritim yang pasti akan berdampak pada tidak bisa diekplorasinya sumber daya migas yang ada di Celah Timor, kedua negara memutuskan untuk membentuk Zona Kerjasama di Celah Timor pada tahun 1989 yang dikenal dengan Perjanjian Celah Timor sebagai solusi atas permasalahan perbedaan pandangan tersebut. Perjanjian ini membagi Celah Timor menjadi tiga zona dengan persentase pembagian sesuai dengan yang di sepakati oleh kedua negara. Selanjutnya, pada tahun 1997, Indonesia dan Australia menandatangani perjanjian Perth 1997 yang mengatur delimitasi ZEE kedua negara di Laut Timor dan Laut Arafura. Perjanjian ini dibuat berdasarkan prinsip garis tengah sesuai dengan UNCLOS 1982. Hanya saja perjanjian ini tidak sempat diratifikasi oleh kedua negara hingga Timor Leste merdeka.

Pemberlakuan batas maritim berdasarkan perjanjian yang disepakati oleh Indonesia dan Australia tidak serta membuat situasi di kedua laut tidak ada permasalahan. Dengan adanya batas maritim membuat situasi di kedua laut tersebut cenderung konfliktual. Situasi ini terlihat dari adanya friksi antar kelompok nelayan tradisional Indonesia dengan Pemerintah Australia dimana nelayan-nelayan tersebut sering memasuki wilayah perairan Asutralia. Hal ini semakin diperparah dengan dibentuknya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Australian Fishing Zone (AFZ) yang batas terluarnya 200 mil dari pantai Australia. Keberadaan AFZ ini membuat wilayah perairan nelayan tradisional Indonesia semakin sempit dan kegiatan penangkapan ikan oleh nelayan tradisional Indonesia masuk dalam kategori *illegal fishing.* Keberadaan AFZ juga menjadi alasan Australia untuk melakukan patroli militer yang seringkali dalam pengawasannya masuk kedalam perairan milik Indonesia.

Setelah Timor Leste berpisah dari Indonesia tahun 2002 melalui proses referendum tahun 1999, perjanjian-perjanjian tentang batas maririm antara Indonesia dengan Australia menjadi batal. Termasuk di dalamnya adalah Perjanjian Celah Timor dan Perjanjian Perth. Batalnya Perjanjian Celah Timor membuat Australia mengambil langkah untuk menegoisasikan kelanjutan dari Perjanjian Celah Timor dengan *the United Nations Transitional Administration for East Timor* (UNTAET) yang saat itu menjadi administrasi pemerintahan sementara selama pemerintahan resmi Timor Leste belum terbentuk. Kesepakatan mengenai Celah Timor kemudian ditandatangani pada tahun 2002 pada saat Timor Leste mendapatkan eksistensinya sebagai sebuah negara yang diakui oleh dunia internasional. Perjanjian ini kemudian dinamakan sebagai Perjanjian Laut Timor.

Perjanjian Laut Timor tahun 2002 yang menggantikan Perjanjian Celah Timor 1989 ternyata merugikan Indonesia karena tidak melibatkan Indonesia yang juga memiliki kepentingan atas wilayah tersebut. Perjanjian ini membuat Indonesia memiliki batas maritim yang tidak jelas karena tidak ada kesepakatan yang mengaturnya, dan pada gilirannya menyulitkan Indonesia untuk melakukan pengawasan atas wilayah kedaulatannya di kedua wilayah laut tersebut.

B. Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Pasca Kemerdekaan Timor Leste

Kemerdekaan Timor Leste membuat perubahan yang signifikan dalam konteks perbatasan maritim Indonesia – Timor Leste – Australia, terlebih lagi Perjanjian Laut Tomor telah mengecualikan Indonesia di dalamnya. Perbatasan maritim yang tidak jelas menimbulkan tantangan dan ancaman keamanan maritim baik dalam bentuk ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional.

Dalam pendekatan tradisional, keamanan secara sederhana diartikan sebagai keamanan sebuah negara yang dapat diancam oleh kekuatan militer negara lain dan harus dipertahankan melalui kekuatan militer negara itu sendiri. Dalam pendekatan ini, negara menjadi subyek dan obyek dari upaya mengejar kepentingan keamanan. Pendekatan non-tradisional menekankan konsepsi keamanan sebagai kepentingan pelaku-pelaku bukan negara. Konsepsi ini berkembang setelah menurunnya ancaman militer yang berkaitan dengan melemahkan kedaulatan negara dimana di sisi lain menunjukkan adanya peningkatan ancaman terhadap keamanan manusia pada aspek yang lain. Dalam konsepsi keamanan non tradisional, keamanan sebuah negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diancam oleh isu-isu non-militeristik seperti penyakit, kerusuhan sosial, permasalahan lingkungan, kejahatan lintas batas, terorisme, ekonomi, dan lain sebagainya (Barry Buzan, 1991: 19-20; Al Araf, 2011:88-89).

Ancaman keamanan tradisional yang terjadi berupa gangguan keamanan di laut seperti masuknya kapal patroli militer Australia di sekitar perairan teritorial Pulau Rote. Masuknya kapal patroli militer Australia ini merupakan sebuah pelanggaran kedaulatan serius mengingat laut teritorial merupakan wilayah laut dimana negara memiliki kedaulatan penuh di dalamnya. Pelanggaran ini terjadi berungkali sebanyak enam kali dalam kurun waktu 1 Desember 2013 hingga 20 Januari 2014 (www.timorexpress.com). Pelanggaran kedaulatan ini diakui oleh pemerintah Australia yang dalam pernyataannya menyatakan bahwa pelanggaran tersebut disebabkan karena kesalahan perhitungan navigasi dari kru kapal patroli Australia (www.abc.net.au). Alasan Pemerintah Australia atas insiden ini adalah karena kapal militer mereka sedang melakukan operasi kebijakan untuk menghalau imigran gelap yang ingin masuk ke wilayah Australia.

Pelanggaran kedaulatan berupa masuknya kapal militer Australia di perairan teritorial Indonesia tidak terlepas dari faktor tidak adanya batas maritim yang pasti di Laut Timor dan Laut Arafura pasca kemerdekaan Timor Leste. Kesalahan perhitungan navigasi yang dilakukan oleh kru kapal militer Australia dapat menjadi sebuah alasan yang logis mengingat perjanjian batas maritim yang masih berlaku hingga saat ini adalah perjanjian dasar laut tertentu dimana dalam perjanjian tersebut hanya mengatur kepemilikan wilayah dasar laut, bukan wilayah perairan yang berada diatasnya.

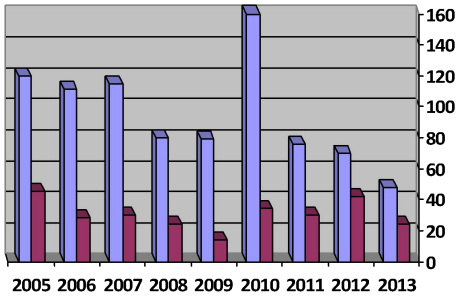
Masuknya kapal militer negara asing dapat dipersepsikan sebagai ancaman kedaulatan yang dapat mengganggu stabilitas keamanan suatu negara karena hal tersebut dapat dipersepsikan sebagai upaya negara asing untuk mengumpulkan informasi yang merugikan pertahanan dan keamanan suatu negara. Hal ini juga dapat dikatakan sebagai bentuk dari pelanggaran terhadap ketentuan lintas damai kapal asing yang diatur dalam UNCLOS 1982 Pasal 19 mengenai Lintas Damai.

Mudahnya perairan teritorial Indonesia dimasuki oleh kapal militer negara lain mengindikasikan bahwa Indonesia sangat lemah dalam hal pengawasan terhadap wilayah yang menjadi kedaulatannya. Negara lain dapat mempersepsikan bahwa wilayah Indonesia sangat mudah dimasuki tanpa ada tindak pencegahan yang berarti. Melalui persepsi tersebut, negara lain dapat mengukur sejauh mana kemampuan pertahanan dan keamanan maritim Indonesia, khususnya di Laut Timor dan laut Arafura.

Untuk ancaman keamanan non-tradisional, ada 3 bentuk ancaman, yang pertama adalah *illegal fishing*. Kebutuhan yang besar terhadap bahan baku ikan segar membuat negara tetangga berlomba untuk mengambil ikan secara ilegal di perairan Laut Timor dan Laut Arafura. Para pelaku *illegal fishing*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memanfaatkan tidak adanya batas maritim yang jelas di kedua laut tersebut untuk mengambil ikan secara massif dan ilegal dengan argumentasi bahwa konsep ZEE memberikan alternatif *open acces* untuk mengambil ikan di wilayah perairan ZEE negara lain dimana negara tersebut tidak memiliki kapasitas untuk memanfaatkan sumber daya perikanannya. Meskipun di perbolehkan untuk mengekploitasi sumber daya perikanan, para pelaku penangkapan ikan harus membayar pajak kepada Indonesia. Kerugian akibat *illegal fishing* di Laut Arafura mencapai Rp. 40 Triliun/tahun (www.bisnis.com).



Gambar 2
Kapal Nelayan Yang di Tangkap Kurun waktu 2005-2013
Sumber : Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan

Dari gambar dapat dilihat bahwa jumlah kapal ilegal yang ditangkap menunjukkan bahwa kapal asing yang ditangkap lebih banyak. Rata-rata kapal yang ditangkap tidak memiliki izin dan menggunakan bendera Indonesia di kapalnya. Meskipun demikian, data diatas hanya menunjukkan jumlah kapal yang ditangkap, sedangkan dalam fakta di lapangannya, jumlah kapal yang berhasil meloloskan diri dari pengejaran memiliki jumlah yang lebih banyak.

Belum adanya perbatasan maritim yang jelas juga berdampak pada nelayan tradisional Indonesia yang menangkap ikan di kedua laut tersebut dan dianggap melakukan kegiatan *illegal fishing* oleh Australia. Hal ini terkait dengan sampai di batas mana nelayan tradisional boleh menangkap ikan. Padahal perjanjian batas maritim yang ada hanya landas kontinen yang hanya mengatur sumber daya alam dasar laut, bukan perairan yang berada di atasnya. Batas maritim yang diklaim sebagai Australia hingga kini belum ada (ZEE) mengingat Perjanjian Perth yang mengatur ZEE kedua negara belum diratifikasi.

Ancaman keamanan non-tradisional yang kedua adalah pengelolaan sumber daya alam di Celah Timor. Pasca kemerdekaan Timor Leste, Perjanjian Celah Timor antara Indonesia dan Australia juga berakhir. Hal ini terkait dengan perjanjian yang dibuat ketika Timor Leste masih menjadi bagian dari Indonesia. Australia dan Timor Leste kemudian menyepakati Perjanjian Laut Timor pada tahun 2002 sebagai bentuk dari kelanjutan dari Perjanjian Celah Timor yang dulu dilakukan oleh Indonesia dan Australia. Namun dalam proses hingga sampai kepada kesepakatan CMATS atau *Treaty on Certain Maritime Arrangement in the Sea Timor*, Indonesia tidak pernah terlibat. Hal ini sangat merugikan Indonesia karena sebelumnya Indonesia mendapatkan kewenangan untuk turut melakukan kegiatan eksplorasi sumber daya alam di Celah Timor tersebut. Hal ini terkait dengan investasi dan modal yang pernah dikeluarkan Indonesia dalam pengelolaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

migas di Celah Timor sebelum Timor Leste merdeka.

Selain permasalahan konsesi ekplorasi migas, ternyata dalam pasal-pasal yang terdapat di dalam CMATS sangat merugikan Indonesia karena terkait dengan permasalahan kedaulatan, delimitasi, dan hal-hal yang menyangkut klaim wilayah antar ketiga negara. Dalam isi perjanjian tersebut, Australia dan Timor Leste sepakat untuk tidak membicarakan permasalahan delimitasi perbatasan maritim selama perjanjian tersebut berlaku. Hal ini tentu akan menyulitkan Indonesia untuk melakukan perundingan perbatasan maritim dengan Timor Leste dan Australia di sekitar wilayah Celah Timor (www.laohamutuk.org).

Ancaman non-tradisional yang terakhir adalah masalah kejahatan lintas batas. Hal ini tidak terlepas dari posisi kedua laut yang strategis dan menjadi jalur pelayaran internasional. Tidak adanya batas maritim yang jelas dan sistem pengawasan yang lemah membuat para pelaku kejahatan dapat dengan mudah melakukan upaya penyelundupan barang-barang seperti narkoba, senjata api, bahkan manusia.

Para pelaku kejahatan lintas batas menggunakan pulau yang berada di provinsi NTB dan NTT sebagai tempat transit serta penyimpanan barang-barang yang akan diselundupkan seperti di daerah Sekotang Desa, Awang Desa, Tanjung Luar,Labuan Haji, dan Jero Waru Desa. Untuk Provinsi NTT terdapat di Maumere (www.nttprov.go.id). Perbatasan maritim yang belum jelas menjadi penyebab utama di samping sistem pengawasan yang lemah karena dengan tidak adanya batas maritim yang jelas membuat sistem pengawsan tidak memiliki data yang valid mengenai di titik koordinat mana saja batas terluar wilayah Indonesia sehingga menyulitkan proses pengambilan keputusan dalam proses penangkapan kapal para penyelundup.

C. Upaya Indonesia dalam Mengatasi Tantangan Kedaulatan di Laut Timor dan Laut Arafura.

Tantangan yang muncul sebagai konsekuensi tidak berlakunya Perjanjian Celah Timor pasca berpisahnya Timor Leste dari Indonesia membuat Indonesia mengambil langkah-langah mengamana untuk menjaga dan mempertahankan kedaulatannya. Beberapa uaya yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia adalah:

1. Pendekatan Diplomatik dan Pengiriman Kapal perang

   Indonesia melalui kementerian luar negeri mengirimkan nota keberatan yang mempertanyakan dan meminta klarifikasi dari Australia atas pelanggaran kedaulatan berupa masuknya kapal militer Australia di perairan teritorial Indonesia. Upaya ini dilakukan dalam rangka masih dalam usaha untuk menjaga hubungan baik antar kedua negara. Upaya ini membuahkan hasil dengan adanya klarifikasi dari Australia atas pelanggaran yang terjadi.

   Selain mengirimkan nota keberatan, pemerintah Indonesia melalui TNI AL juga mengerahkan kapal perang untuk berjaga-jaga di sekitar Laut Timor dan Laut Arafura.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Meskipun dalam keterangannya aksi pengiriman kapal perang ini bukan sebagai bentuk respon dari insiden pelanggaran kedaulatan, namun dalam perspektif keamanan, hal ini merupakan bentuk dari respon atas terjadinya pelanggaran (www.jakartagreater.com).

2. Penenggelaman Kapal, Penguatan Sistem Pengawasan, dan Pembentukan Pengadilan Perikanan

   Upaya maksimal Indonesia dalam memberantas kegiatan *illegal fishing* di Laut Timor dan Laut Arafura baru terlihat pada tahun 2013-2014. Pada tahun 2014, Kementerian Kelautan dan Perikanan mengeluarkan kebijakan untuk melakukan penenggelaman kapal yang melakukan *illegal fishing*. Penenggelaman dilakukan jika proses hukumnya sudah selesai di pengadilan perikanan. Sebagai bentuk dari penguatan dan percepatan proses hukum, Kementerian Kelautan dan Perikanan juga akan membangun tiga pengadilan perikanan baru di Ambon, Sorong, dan Merauke. Selama ini proses pengadilan hanya dilakukan di pengadilan yang hanya ada Pulau Jawa, Kalimantan, dan Sumatera sehingga prosesnya menjadi lama dan tidak efektif.

   Upaya lainnya adalah penguatan sistem pengawasan dimana pada tahun 2013 pemerintah sudah mengoperasikan dua speed boat untuk pengawasan di perairan Laut Arafura dan perairan di sekitar Provinsi NTB dan NTT (www.djpsdkp.kkp.go.id). Meskipun demikian, jumlah ini tidak ideal jika dibandingkan dengan luasnya wilayah laut yang harus diawasi.

3. Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla)

   Dalam upayanya untuk menjaga keamanan laut, Indonesia sejak tahun 1972 telah membentuk Bakorkamla, namun baru efektif pada tahun 2005. Bakorkamla memiliki komitmen untuk penyelenggaraaan keamanan dan penegakan hukum di laut. Bakorkamla ditujukan untuk menjadi satuan penjaga laut dan pantai Indonesia yang memiliki kewenangan untuk melengkapi lembaga dan institusi seperti TNI, Polri, Kejaksaan, dan kementerian terkait agar tidak terjadi kekosongan pemerintahan di laut.

   Kehadiran dan peran Bakorkamla di Laut Timor dan Laut Arafura tidak terlalu dirasakan manfaatnya. Hal ini disebabkan karena dalam teknis pelaksanaannya, Bakorkamla tidak mampu mengkordinir lembaga dan institusi yang berada dibawah kordinasinya. Selain itu, tidak ada program yang jelas dan matang dari Bakorkamla untuk melakukan pengawasan di Laut Timor dan Laut Arafura sehingga masih banyak terjadi pelanggaran kedaulatan.

4. Pembentukan *Joint Border Committee* (JBC)

   Indonesia dan Timor Leste telah sepakat untuk membicarakan dan menyelesaikan perbatasan darat antar kedua negara sebelum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

membicarakan perbatasan maritim. Sebagai bentuk komitmen tersebut, kedua negara kemudian membentuk JBC. Pembentukan JBC ini sebagai sebuah lembaga yang dapat berperan aktif dalam proses penyelesaian perbatasan kedua negara dan penanganan permasalahan keamanan di daerah perbatasan.

Sebagai bentuk konkret dari keberadaan JBC, Indonesia dan Timor Leste menetapkan *Provisial Agreement* terhadap batas darat kedua negara pada tahun 2005. Keberadaan JBC menjadi sebuah hal yang penting karena dengan adanya JBC, diharapkan dapat mempercepat proses penyelesaian perbatasan darat kedua negara yang kemudian akan dilanjutkan dalam proses delimitasi perbatasan maritim. Hingga saat ini proses penyelesaian perbatasan darat antar kedua negara hampir terselesaikan, hanya tersisa di wilayah *enclave* Timor Leste. Proses ini melibatkan waktu yang lama karena dalam proses penyelesaiannya banyak memperhatikan faktor sosial, ekonomi, dan keamanan. Jika melihat dari rentang waktu pembentukan hingga saat ini, keberadaan JBC menjadi kurang efektif karena belum juga menyelesaikan perbatasan darat kedua negara.

Kesimpulan

Delimitasi perbatasan maritim merupakan permasalahan yang serius bagi negara kepulauan yang memiliki batas maritim dengan banyak negara tetangga seperti Indonesia. Salah satu wilayah di Indonesia yang memiliki permasalahan dengan delimitasi batas maritim adalah Laut Timor dan Laut Arafura. Pasca kemerdekaan Timor Leste, permasalahan delimitasi maritim di kedua laut tersebut semakin rumit dan menimbulkan berbagai tantangan kedaulatan maritim dalam bentuk ancaman keamanan tradisional dan non-tradisional. Dalam rangka menghadapi berbagai tantangan kedaulatan yang ada, Indonesia melakukan berbagai upaya untuk mengatasinya. Berdasarkan tujuan dilakukan penelitian ini, maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa posisi kedaulatan Indonesia di kedua laut sangat lemah karena hanya di wilayah teritorial saja Indonesia memiliki kedaulatan yang jelas sedangkan di ZEE, Indonesia belum memiliki kesepakatan dengan Australia maupun dengan Timor Leste sehingga ZEE Indonesia tidak memiliki delimitasi yang pasti dan jelas. Untuk landas kontinen, meskipun perjanjian landas kontinen telah dimiliki sejak tahun 1971, namun isi perjanjian tidak menguntungkan posisi Indonesia. Selain itu, masih ada landas kontinen di Celah Timor yang belum ditentukan. Upaya-upaya yang dilakukan dalam mengatasi tantangan kedaulatan yang ada hanya efektif dalam penekanan tingkat terjadinya pelanggaran, namun tidak menyentuh substansi dari penguatan kedaulatan yang seharusnya dimiliki Indonesia di kedua laut tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Referensi

Adolf, Huala. 2002. *Aspek Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Al A'raf. 2011. "Konsepsi dan Operasionalisasi Keamanan Nasional", *Jurnal Pertahanan*. Universitas Pertahanan Indonesia, Edisi 1. 87-96. Jakarta.

Australia Langgar Kedaulatan NKRI. www.timorexpress.com/kupang-metro/australia-langgar-kedaulatan-nkri.

Boer Mauna. 2005. *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: P.T Alumni.

Buletin La'o Hamutuk Vol.7, No 1 Tahun 2006. www.laohamutuk.org/Bulletin/2006/Apr/LHBv7n1biS.pdf.

Buzan, Barry. 1991. *People, States, and Fear: an Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War (2nd edition)*. London: Harvester Wheatsheaf.

Dirjen Strahan. 2007. *Kajian Optimalisasi Penanganan Wilayah Perbatasan Maritim RI-RDTL Dalam Rangka Menjaga Keutuhan NKRI*. Jakarta: Departemen Pertahanan RI.

Illegal Fishing di Laut Arafura: Indonesia Rugi Rp 40 Triliun/Tahun. http://m.bisnis.com/industri/read/20131227/99/194512/illegal-fishing-di-laut-arafura-indonesia-rugi-rp40-triliuntahun.

Indonesia Rejects the Coalition's Asylum Seeker Policy. http://www.abc.net.au/news/2013-06-14/indonesia-rejects-opposition-asylum-seeker-policy/4753128.

Perairan NTT Rawan Penyelundupan Manusia. http://nttprov.go.id.

Perkuat Pengawasan di Laut Arafura, KKP Tambah Armada Pengawasan, www.djpsdkp.kkp.go.id/index.php/arsip/c/117/?category_id=10.

Syamsudar Dam. 2010. *Politik Kelautan*. Jakarta: Bumi Aksara.

TNI AL Cooling Down soal Pelanggaran Australia. www.jakartagreater.com/tni-al-cooling-soal-pelanggaran-australia/ .

Tullio Treves. 2008. 1958 Geneva Convention on the Law of the Sea. https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_e.pdf.

UNCLOS. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

Yulius P. Hermawan (Ed). 2007. *Transformasi dalam Studi Hubungan Internasional: Aktor, Isu dan Metodologi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Di Laut Sulawesi Pasca Lepasnya Pulau Sipadan Dan Ligitan

Muhammad Fuadillah Nugraha*
Universitas Mulawarman Samarinda
E-mail: *aku.fuad.17@gmail.com

ABSTRACT

International Court of Justice (ICJ) Decision on 17 December 2002 which assigned that sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan belongs to Malaysia ensued to alteration of maritime baseline configuration for Indonesia and Malaysia. It created boundary obscurity between the two countries in Sulawesi Sea. In turn, the obscurity resulted in the emergence of several challenges for Indonesia. This article is aiming to describe Indoensia's sovereignty challenges in Sulawesi Sea post ICJ provision and it's settlement. This is a descriptive research using qualitative data, both primary and secondary. There are three perspectives used to analyse the problems, namely National Security Concept, Maritime Souvereignty and System Theory. The result shows that: first, there are two threats related to maritime sovereignty in the Sulawesi Sea, i.e. traditional and non-traditional security threats (such as prescription, illegal fishing and cross border crime/trafficking); and second, the settlement efforts are conducting diplomatic approach, strengthening maritime control, and national law enforcement. Unfortunately, these efforts became uneffective due to lack of inter-agency coordination and facilities so as the infringements in the area are remain.

Keywords *: maritime sovereingty, national secity, system theory, Sipadan and Ligitan, Sulawesi Sea*

Latar Belakang

Wilayah perbatasan merupakan bentuk pembatasan wilayah politik maupun penegakkan hukum suatu negara dan merupakan manifestasi utama kedaulatan bangsa yang memiliki nilai strategis dalam mendukung kebijakan pembangunan nasional. Mengingat pentingnya wilayah bagi suatu negara, maka batas-batas wilayah harus jelas agar kemungkinan sengketa dengan negara-negara lain tidak terjadi, karena itu setiap negara harus menetapkan batas atas wilayahnya sesuai dengan aturan hukum yang berlaku. Wilayah perbatasan ini meliputi perbatasan darat, udara dan laut (Carol Bonnet, 2008:19).

Sebagai salah satu negara kepulaun yang ada di dunia, Indonesia memiliki perbatasan baik di darat maupun di laut dengan 10 negara yaitu Malaysia, Thailand, Singapura, Vietnam, Timor Leste, Papua New Guinea, Filipina, Palau, Australia, dan India. Konsekuensi kondisi ini adalah potensi ancaman bagi kedaulatan Indonesia cukup besar, salah satunya adalah konflik perbatasan, seperti masalah Pulau Sipadan dan Ligitan.

Sengketa Pulau Sipadan dan Ligitan antara Indonesia dan Malaysia muncul ada tahun 1967 ketika kedua negara memasukkan kedua pulau ini ke dalam wilayah kedaulatannya. Masalah ini akhirnya diajukan ke Mahkamah Internasional pada tahun 1998. Pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tanggal 17 Desember 2002, Mahkamah Internasional memutuskan bahwa kepemilikan Pulau Sipadan dan Ligitan diberikan kepada Malaysia.

Pasca keputusan tersebut, kedua negara belum menemukan titik terang dalam penetapan batas maritim di Laut Sulawesi. Bagi Indonesia, ketidakjelasan batas wilayah laut ini menyebabkan timbulnya ancaman keamanan yang beragam. Artikel ini bertujuan untuk mendeskripsikan ancaman-ancaman yang timbul pasca keputusan Mahkamah Internasional tahun 2002 dan upaya pemerintah Indonesia untuk mengatasi ancaman-ancaman tersebut.

Keamanan dalam pengertian obyektif adalah ketiadaan ancaman terhadap nilai-nilai yang diperoleh dan dalam pengertian subyektif adalah ketiadaan ketakutan nilai-nilai tersebut akan diserang (Buzan, 1991: 4). Dalam skala nasional, keamanan dapat dilihat sebagai kondisi dan fungsi. Dalam pengertian luas, keamanan nasional mencakup rasa nyaman, damai, tenteram dan tertib. Selain itu, dalam pengertian umum, keamanan nasional dianggap sebagai kebutuhan dasar untuk melindungi dan menjaga kepentingan nasional suatu bangsa yang menegara dengan menggunakan kekuatan politik, ekonomi dan militer untuk menghadapi berbagai ancaman baik yag datang dari dalam maupun luar negeri (Darmono, 2010: 9).

Seiring berjalannya waktu konsep keamanan meluas dalam pemaknaannya. Berakhirnya Perang Dingin, seperti yang dijelaskan oleh Buzan (1991), telah memperluas konsep kamanan dari lingkup keamanan yang identik dengan penggunaan kekuatan atau persaingan militer dalam menghadapi ancaman dari negara lain menjadi keamanan non-tradisional yang berhubungan dengan ekonomi, sosial dan lingkungan.

Lepasnya Pulau Sipadan dan Ligitan merupakan masalah yang mengganggu keutuhan wilayah Indonesia karena menimbulkan ketidakjelasan batas wilayah laut kedua negara. Hal ini membuka kemungkinan terjadinya konflik terbuka sehingga menjadi ancaman bagi keamanan nasional dilihat dari perspektif keamanan tradisional. Di pihak lain, masalah-masalah yang berhubungan dengan keamanan non-tradisional pun bisa muncul seperti kegiatan-kegiatan lintas batas yang ilegal.

Kemungkinan kemunculan ancaman keamanan nasional baik tradisional maupun non-tradisional ini memaksa Pemerintah Indonesia mengambil langkah penanganannya. Dilihat dari Teori Sistem dalam struktur dan fungsi negara maka langkah untuk menjaga keamanan nasional dan kedaulatannya ini merupakan reaksi atas kondisi-kondisi yang terjadi pasca belum ditemukannya kesepakatan batas maritim di Laut Sulawesi pasca lepasnya Sipadan - Ligitan.

Metode Penelitian

Permasalahan dalam penelitian ini akan dianalisis melalui konsep kedaulatan maritim, kemanan nasional dan teori sistem. Tantangan atau ancaman di Laut Sulawesi akan dijelaskan dari konteks kemanan nasional yang bisa bersifat tradisional dan non tradisional bagi kedaulatan maritim Indonesia di Laut Sulawesi. Teori sistem akan digunakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk menjelaskan bagaimana tantangan-tantangan tersebut menjadi input bagi pemerintah Indonesia untuk meresponnya dengan membuat kebijakan sebagai output yang menjadi umpan balik terhadap tantangan tersebut. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dengan tenik pengumpulan data telaah pustaka atau kajian literatur.

Pembahasan

A. Sengketa Sipadan dan Ligitan

Penguasaan Pulau Borneo atau yang saat ini dikenal dengan Pulau Kalimantan sebelum Indonesia dan Malaysia adalah Belanda di bagian selatan dan Inggris di bagian utara. Kedua negara penguasa tersebut telah menyepakati pembagian wilayah darat Pulau Borneo pada tahun 1891 (Arsana, 2007:156) yang batas darat kedua negara berakhir di ujung timur Pulau Sebatik. Sedangkan Pulau Sipadan dan Ligitan belum pernah disepakati oleh kedua negara, akibatnya kekuasaan atas laut dan beberapa pulau yang berada di Laut Sulawesi tidak jelas kedaulatannya.

Setelah Indonesia dan Malaysia merdeka dimulailah usaha penegasan terkait kepemilikkan kedua pulau tersebut yang kemudian menjadi sengketa oleh kedua negara. Sejarah sengketa Pulau Sipadan dan Ligitan antara Indonesia dengan Malaysia menjadi perhatian yang sangat serius baik secara nasional maupun pada tingkat internasional.

Keputusan Mahkamah Internasional mengenai kasus sengketa pulau Sipadan dan Ligitan ditetapkan pada tanggal 17 Desember 2002 yang menetapkan bahwa kedua pulau tersebut yakni Sipadan dan Ligitan merupakan bagian kedaulatan pemerintah Malaysia. Hal ini diputuskan oleh 16 hakim yang mendukung pemerintah Malaysia dan 1 hakim yang memihak pemerintah Indonesia. Dari 17 hakim tersebut, 15 merupakan hakim tetap dari Mahkamah Internasional, sementara 1 hakim merupakan pilihan Malaysia dan 1 hakim lagi dipilih oleh Indonesia (www.icj-cij.org). Adapun keputusan dalam dokumen resmi Mahkamah Internasional terkait kasus tersebut terdapat pada poin ke 149 yang berisi:

> *"Berdasarkan dari keadaan kasus ini, dan khususnya pandangan terhadap bukti-bukti yang disampaikan oleh masing-masing Pihak, Sidang yang terhormat menyimpulkan bahwa Malaysia memiliki hak kepemilikkan atas Pulau Ligitan dan Sipadan berdasarkan effectivites yang dijabarkan sebelumnya"* (www.icj-cij.org)

Meskipun dalam sengketa Sipadan dan Ligitan Mahakamah Internasional menetapkan bahwa pemerintah Malaysia yang berhak atas kedaulatan kedua pulau tersebut tetapi, perlu diperhatikan dua hal terkait keputusan tersebut yaitu:

1. Bahwa keputusan tersebut hanya mencantumkan ketetapan atas kedua pulau sedangkan batas-batas yang berkaitan dengan maritim kedua negara di Laut Sulawesi harus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diputuskan atau disepakati secara bilateral oleh Indonesia dan Malaysia dengan mengacu pada hukum laut internasional yang berlaku.

2. Keputusan tidak membahas sah atau tidaknya peta nasional Malaysia 1979 sehingga harus ada kesepakatan terkait peta tersebut oleh negara-negara yang berbatasan wilayah maritim dengan Malaysia.

Kedua hal tersebut harus menjadi perhatian serius oleh pemerintah Indonesia karena setalah Sipadan dan Ligitan menjadi wilayah kedaulatan Malaysia, Indonesia mengalami banyak permasalahan dan tantangan di wilayah Laut Sulawesi berkaitan dengan kedaulatan maritim seperti ketegangan patroli laut Indonesia dan Malaysia, preskripsi, *illegal fishing*, pelanggaran lintas batas dan masalah maritim lainnya di Laut Sulawesi.

Setelah keputusan Mahkamah Internasional disahkan, Indonesia langsung melakukan peninjauan kembali terhadap titik koordinat batas maritim di wilayah sengketa dimana sebelumnya pemerintah Indonesia menetapkan Sipadan dan Ligitan sebagai titik pangkal kepulauan yang disahkan dalam PP. No. 38/2002, Indonesia merubah titik pangkal kepulauan di Karang Unarang yang telah diakomodir dengan PP. No. 37/2008 sedangkan untuk wilayah ZEE dan Landas Kontinen Indonesia tetap melakukan perundingan dengan Malaysia.

Di pihak lain, Pemerintah Malaysia pasca keputusan Mahkamah Internasional tetap menjadikan peta 1979 sebagai peta nasional dan dasar atas klaim beberapa wilayah maritim di Laut Sulawesi. Hal ini juga menjadikan pemerintah Malaysia menolak dan tidak mengakui keputusan Indonesia yang menjadikan Karang Unarang sebagai titik pangkal kepulauan serta meminta Indonesia untuk mundur ketitik pangkal awal yaitu dipulau sebatik, tetapi permintaan tersebut ditolak oleh Indonesia dengan tetap menjadikan Karang Unarang sebagai titik pangkal kepulauan pengganti Sipadan dan Ligitan.

B. Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Pasca Lepasnya Pulau Sipadan Ligitan

1. Ancaman Keamanan Tradisional

Pasca keputusan Mahkamah Internasional di tahun 2002 mengenai status kedaulatan Pulau Sipadan dan Ligitan, salah satu ancaman yang dihadapi Indonesia adalah pelanggaran batas wilayah maritim. Dari beberapa kasus yang terjadi dalam rentan tahun 2005 sampai dengan 2015 masalah keamanan di wilayah maritim Indonesia terjadi disebabkan oleh masuknya kapal patroli dan pesawat angkatan udara milik Malaysia di territorial Indonesia.

Pelangaran-pelangaran yang dilakukan oleh pihak Malaysia terjadi secara terus menerus dan berulang kali dengan modus operasi keamanan wilayah maritim. Di tahun 2005 terjadi gesekan antara kedua negara dimana Kapal Diraja Rencong milik Malaysia memasuki perairan Karang Unarang yang kemudian dihadang oleh Kapal Republik Indonesia Tedong Naga, sedangkan di tahun 2006 telah tercatat setidaknya 35 pelanggaran dan 13 pelanggaran di tahun 2009 yang dilakukan oleh Pemerintah Malaysia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(www.cnnindonesia.com). Peristiwa tersebut terus berlanjut baik di wilayah teritorial dan zona ekonomi eksklusif dalam kurun waktu 10 tahun terakhir. Hal ini jelas merupakan pelanggaran kedaulatan jika melihat dari sudut pandang Indonesia namun bagi Pemerintah Malaysia tindakan tersebut bukanlah pelanggaran karena menganggap operasi patroli dilakukan dalam wilayah maritim Malaysia.

Masuknya kapal dan pesawat militer Malaysia di wilayah Laut Sulawesi dapat dipersepsikan sebagai sebuah ancaman terhadap kedaulatan yang mengganggu stabilitas keamanan dengan tujuan untuk mengumpulkan informasi sehingga dapat merugikan pertahanan nasional Indonesia atau merupakan bentuk propaganda yang bertujuan mempengaruhi keamanan negara. Dapat dikatakan bahwa kapal militer Malaysia telah melakukan pelanggaran berupa lintas kapal asing yang dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara kepulauan karena dianggap telah melakukan hal-hal seperti yang telah dipersepsikan diatas, sebagaimana telah diatur dalam bab II UNCLOS 1982 Pasal 19 tentang Pengertian Lintas damai (www.un.org).

Terlepas dari perbedaan sudut pandang dan hukum yang digunakan oleh Indonesia dan Malaysia dalam menentukan batas wilayah maritim di Laut Sulawesi, masuknya kapal militer negara lain ke wilayah teritorial suatu negara tanpa diketahui oleh negara yang berwenang tidak dapat dianggap sebagai pelanggaran yang biasa. Hal ini dapat dikategorikan sebagai upaya untuk mengganggu keamanan, karena laut teritorial merupakan wilayah dimana suatu negara memiliki kedaulatan penuh. Termasuk didalamnya kedaulatan untuk menegakkan hukum atas pelanggaran yang terjadi di laut tersebut.

Mudahnya wilayah perairan teritorial Indonesia di Laut Sulawesi dimasuki oleh kapal militer Malaysia, meskipun dalam bentuk kapal patroli, mengindikasikan bahwa Indonesia sangat lemah dalam hal pengawasan terhadap wilayah lautnya, terlebih di wilayah laut teritorial dimana seharusnya suatu negara memiliki kedaulatan penuh diatasnya. Hal ini tentu saja merupakan sebuah ancaman keamanan yang serius mengingat bahwa yang masuk kedalam wilayah perairan teritorial tersebut adalah sebuah kapal patroli militer. Negara lain dapat mempersepsikan bahwa wilayah laut Indonesia mudah untuk dimasuki tanpa ada tindakan pencegahan yang berarti. Melalui pelanggaran-pelanggaran kedaulatan yang terjadi, negara lain dapat mengukur sejauh mana kemampuan pertahanan dan keamanan wilayah maritim Indonesia, khususnya di wilayah perairan Laut Sulawesi.

2. Ancaman Keamanan Non-Tradisional

a. Masalah Preskripsi

Masalah ini muncul karena Indonesia mengacu pada UNCLOS 1982 dan Malaysia yang menggunakan peta 1979 pada penetapan batas wilayah maritim di Laut Sulawesi. Pada dasarnya Indonesia maupun Malaysia sama-sama telah melakukan ratifikasi untuk menjadi anggota UNCLOS, pemerintah Indonesia telah menandatangani UNCLOS 1982

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada tahun 1985 melalui UU No. 17/1985 sedangkan Malaysia melakukan ratifikasi pada tanggal 14 Oktober 1996. Hal ini menunjukkan bahwa baik Indonesia maupun Malaysia harus mengikuti ketentuan-ketentuan UNCLOS dalam menentukan klaim maritimnya seperti, ZEE dan Landas Kontinen. Sehingga penerapan batas maritim di wilayah Laut Sulawesi harus berdasarkan mekanisme UNCLOS 1982.

Pada peta 1979 milik Malaysia garis batas yang digunakan adalah garis pangkal lurus kepulauan yang hanya dapat diterapkan pada negara-negara kepulauan. Status Malaysia bukanlah negara kepulauan melainkan negara pantai jika melihat pada data yang diterbitkan dalam situs jaringan United Nations-*Division For Ocean Affairs And The Law Of The Sea* atau UN-DOALOS, pada situs tersebut terdapat beberapa negara yang secara perundang-undangan telah menetapkan sebagai negara kepulauan. Salah satu negara yang terdapat pada situs UN-DOALOS adalah Indonesia sedangkan Malaysia tidak tercantum sebagai negara kepulauan.

Garis teritorial merupakan batas yang sangat penting bagi sebuah negara untuk menjaga kedaulatannya, melihat pentingnya peran laut teritorial sebagai penentuan zona laut, maka laut teritorial mengalami banyak perkembangan. Seperti halnya rezim negara pantai yang hanya dapat menerapkan penarikan garis teritorial sepanjang 3 mil atau memaksimalkan sampai 12 mil sesuai dengan aturan Hukum Laut Internasional.

Berbeda dengan negara kepulauan, rezim hukum negara pantai dijelaskan pada bab II UNCLOS 1982 Pasal 7 yang hanya mengatur garis pangkal lurus dari ujung ke ujung (*straight base-lines*) sebagai cara penarikan garis pangkal yang dapat dilakukan dalam keadaan-keadaan tertentu. Syarat-syarat terkait penarikan garis batas ini kemudian dijelaskan pada ayat-ayat disetiap pasal. Hal ini kemudian menunjukkan bahwa adanya perbedaan yang sangat mendasar terkait masalah maritim yang terjadi di wilayah Laut Sulawesi.

Merujuk pada rezim hukum negara kepulauan, maka dalam penentuan batas wilayah maritimnya diatur dalam bab IV UNCLOS 1982 yang memuat ketentuan-ketentuan menyangkut definisi negara kepulauan, cara penarikan garis pangkal kepulauan, status hukum perairan kepulauan, hak lintas damai dan hak lintas alur-alur kepulauan (Kusumaatmadja, 2007:242). Berkaitan dengan hal tersebut maka pada pasal 47 ayat 1 UNCLOS 1982 menetapkan bahwa negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar dan karang-karang kering terluar dari kepulauan (Agoes, 2004 :455-456), ketentuan ini berlaku pada semua negara yang berstatus negara kepulauan, karena tidak semua negara yang terdiri dan terhubung dengan pulau-pulau dapat dikatakan atau dikelompokkan sebagai negara kepulauan.

Munculnya tantangan serta ancaman preskripsi di Laut Sulawesi didasarkan atas Peta 1979 Malaysia, dimana peta tersebut mengklaim sebagian wilayah Indonesia yang masuk dalam wilayah teritorial dan wilayah ZEE, walaupun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebenarnya hal ini sangat bertentangan dengan UNCLOS yang telah disepakati kedua negara, sehingga memberikan potensi terjadinya preskripsi di Karang Unarang dan Ambalat yang kemudian menjadi ancaman sengketa kewilayahan bagi Indonesia. Ancaman preskripsi juga merupakan kegagalan Indonesia dalam menetapkan kedaulatan atas Sipadan Ligitan, serta okupasi yang dilakukan Inggris dan dilanjutkan oleh Malaysia. Dampak dari hal tersebut yang kemudian mengancam kedaulatan maritim Indonesia di Laut Sulawesi.

b. Illegal Fishing

Illegal Fishing menjadi ancaman yang dihadapi oleh setiap negara yang memiliki wilayah maritim termasuk Indonesia. Berbatasan dengan 10 negara merupakan faktor utama dalam kasus *illegal fishing* yang terjadi di Indonesia, yang kemudian diperburuk dengan lemahnya pengawasan pemerintah pada daerah perbatasan laut sehingga membuat beberapa wilayah tertentu menjadi ladang subur bagi para pelaku. Pada periode 2005-2010 kegiatan illegal fishing sebagian besar terjadi di ZEE *(Zona Economic Zone)* dan juga cukup banyak terjadi di perairan kepulauan (www.aseannews.net), Sehingga beberapa titik menjadi pusat kegiatan illegal fishing seperti di Laut Sulawesi.

Dalam kegiatan *illegal fishing* pelaku tidak hanya dilakukan oleh nelayan negara lain tetapi juga oleh nelayan Indonesia, namun dibeberapa kasus kegiatan tersebut didominasi oleh nelayan negara lain. Seperti halnya di Laut Sulawesi, dimana kegiatan *illegal fishing* dilakukan oleh kapal-kapal ikan asing yang berasal dari Filiphina dan Malaysia yang sebagian besar merupakan nelayan modern dari negara tersebut. Tingginya potensi sumber daya laut dengan keanekaragaman spesies ikan di wilayah tersebut yang kemudian menarik beberapa negara untuk melakukan penangkapan ikan secara *illegal.* Industri perikanan negara tersebut yang sedang meningkat dan ikan-ikan tertentu sangat sulit ditemukan, sehingga untuk memenuhi permintaan pasar membuat beberapa nelayan asing menjadikan laut Indonesia sebagai solusi dengan melakukan penangkapan secara *illegal* di perairan tersebut.

Selain permasalahan akan kebutuhan bahan baku ikan salah satu faktor yang mendukung meningkatnya tindakan illegal fishing di Laut Sulawesi adalah ketidakjelasan batas maritim Indonesia dan Malaysia. Tidak jelasnya batas maritim antara kedua ini mengakibatkan pelaku illegal fishing dapat dengan bebas memasuki daerah tersebut. Sehingga menyebabkan penangkapan ikan secara illegal terjadi begitu massif.Data dari beberapa sumber menunjukkan bahwa pasca sengketa Sipadan dan Ligitan kasus illegal fishing di Laut Sulawesi terus mengalami peningkatan, dalam kasus ini pelaku berasal dari beberapa negara seperti Malaysia, Filiphina, maupun Indonesia. Gambaran mengenai kasus tersebut, sebagai berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1
Kasus *Illegal Fishing* di Wilayah Laut Sulawesi
(Sebelum lepasnya Sipadan dan Ligitan)

No.	Tahun	Jumlah Kasus
1	1998	73
2	1999	83
3	2000	76
4	2001	81
5	2002	86

Tabel 2
Tabel Kasus *Illegal Fishing* di Laut Sulawesi
(pasca lepasnya Sipadan dan Ligitan)

No	Tahun	Jumlah Kasus
1	2003	86
2	2004	89
3	2005	91
4	2006	103
5	2007	109
6	2008	117
7	2009	119
8	2010	98
9	2011	64
10	2012	60

Sumber: Diolah dari berbagai sumber

Pada kurun waktu 2003 sampai dengan 2012 kegiatan *illegal fishing* mengalami peningkatan, hal ini berkaitan dengan sattus kedua pulau tersebut dimana pasca keputusan Mahkamah Internasional batas maritim Indonesia dan Malaysia di Laut Sulawesi menjadi tidak jelas. Sehingga membuat keamanan laut diperbatasan cendrung lemah dan berakibat pada tingginya kasus *illegal fishing* di wilayah tersebut. Maraknya illegal fishing sebelum dan sesudah kasus Sipadan Ligitan memberikan dampak yang negatif bagi Indonesia. Belum terselesaikannya batas maritim di Laut Sulawesi menjadi sarana dan kesempatan bagi para pelaku untuk melakukan tindak pelanggaran secara lebih leluasa.

c. Kejahatan Lintas Batas

Laut Sulawesi merupakan salah satu wilayah yang menjadi alur perlintasan perdagangan dunia dengan melakukan perlintasan secara damai dan tidak melakukan tindakan yang mengancam kedaulatan maritim Indonesia. Alur perlintasan ini kemudian dimanfaatkan sebagai wilayah kejahatan lintas batas yang dilakukan oleh beberapa negara seperti Malaysia, Filiphina dan Indonesia. Dalam beberapa kasus kegiatan kejahatan lintas batas di wilayah Laut Sulawesi pada umumnya terjadi pelanggaran seperti, *arms smuggling, human trafficking,* dan *drugs trafficking* ketiga hal ini menjadi kegiatan yang paling dominan di wilayah tersebut.

Kegiatan-kegiatan lintas batas pada dasarnya sangat menganggu kestabilan keamanan, ekonomi dan sosial disetiap wilayah yang teridentifikasi menjadi pusat kegiatan tersebut. Di Indonesia, penyelundupan senjata api *illegal* sangat mengancam terhadap integritas teritorial dimana kegiatan tersebut melibatkan kelompok *non state* seperti kelompok separatis, kelompok kejahatan teroganisir, teroris dan kelompok kejahatan lainnya. Jelas sekali tindakan tersebut sangat mengancam keamanan dan stabilitas nasional, penggunaan senjata api pada setiap konflik telah lazim digunakan sebagai pengganti senjata tradisional yang kemudian menimbulkan kebutuhan akan senjata-senjata tersebut. Dalam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memenuhi kebutuhan akan senjata api inilah yang kemudian kegiatan arms smuggling menjadi solusi bagi kelompok-kelompok tersebut. Hal ini jelas menjadi akses bagi setiap kelompok yang ingin melakukan pemberontakan atau daerah yang ingin memerdekakan diri dari NKRI melalui konflik bersenjata seperti halnya di wilayah Poso.

Tidak hanya arms smuggling yang menjadi kasus yang paling diperhatikan tetapi drugs smuggling juga masuk dalam daftar kasus yang sangat rawan di perairan Indonesia. Menurut juru bicara BNN Sumirat Dwiyanto, jalur laut di Indonesia sudah sangat rawan sebagai lokasi penyelundupan narkoba. Perairan Indonesia yang rawan terjadi penyelundupan narkoba seperti antara Selat Malaka, Laut Sulawesi dan perairan lepas di sepanjang pantai selatan Jawa, peredaran narkoba ini berasal dari Malaysia yang kemudian di distribusikan ke Pulau SulawesI (www.voaindonesia.com). Hal ini menunjukkan betapa besarnya potensi Laut Sulawesi untuk dijadikan akses oleh para pelaku tindak kejahatan lintas batas sehingga mengancam keamanan nasional.

C. **Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Masalah di Laut Sulawesi**

1. Pendekatan Diplomatik dan Pengiriman Kapal Perang

Dalam penyelesaian peristiwa yang terjadi pada tahun 2005 di perairan Karang Unarang berupa masuknya kapal patroli Malaysia di wilayah kedaulatan Indonesia, pemerintah langsung mengirimkan nota protes kepada pemerintah Malaysia. Langkah ini sesuai dengan amanat UU No. 37 Tahun 1999 yang setiap keputusan negara harus mempertimbangkan hubungan dengan negara lain. Namun, nota protes tersebut ditanggapi dengan pernyataan Perdana Menteri Malaysia Abdullah Badawi yang menyatakan pemerintah Malaysia tidak akan menarik mundur kapal perangnya dari perairan Karang Unarang (www.edukasippkn.com). Bagi pemerintah Malaysia Karang Unarang masih dalam kawasan kedaulatannya sesuai dengan peta nasional 1979 yang kemudian secara tegas menganggap bahwa UNCLOS yang mejadi dasar Indonesia dalam penetapan titik koordinat tidak dapat diterapkan dalam kejadian ini.

Tidak hanya mengirim nota diplomatik, Indonesia melalui TNI AL juga mengerahkan armada lautnya untuk mengawasi dan melakukan pencegahan agar peristiwa tersebut tidak terjadi lagi. Namun, ada beberapa hal yang cukup membatasi para prajurit TNI AL dalam melaksanakan tugasnya tersebut, ini berkaitan dengan dikeluarkannya SK Panglima TNI No: Skep/158/IV/2005 pada tanggal 21 April 2005. (www.aal.ac.id) Dalam SK tersebut Panglima TNI menginstruksikan agar seluruh pasukan TNI AL untuk tidak melepaskan peringatan dengan menggunakan senjata kecuali dari pihak pelanggar yang memulai, keputusan ini jelas mempengaruhi sekaligus membatasi kinerja prajurit yang menjaga wilayah Laut Sulawesi dengan hanya melakukan tindakan berupa blokade, hal ini kemudian dirasa belum maksimal karena dalam kurun waktu sepuluh tahun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terakhir pelanggaran-pelanggaran masih terus terjadi oleh pihak Malaysia di perairan Laut Sulawesi sehingga keamanan pada wilayah tersebut menjadi tidak stabil.

Poros maritim yang menjadi agenda nasional yang disuarakan oleh pemerintahan Presiden Joko Widodo dengan tujuan menjadikan Indonesia negara yang mampu mengelola potensi kelautan secara maksimal untuk negara. Agenda tersebut hanya dapat terlaksana dengan mengedepankan keamanan maritim Indonesia, terkait dengan masalah tersebut Presiden Jokowi pada awal kepemimpinan memfokuskan penyelesaian batas maritim Indonesia dengan mengutus Eddy Pratomo ke Malaysia untuk membahas batas maritim Indonesia-Malaysia yang dari pihak Malaysia diwakilkan oleh Tan Sri Mohd Radzi Abdul Rahman (www.international.sindonews.com). Sampai saat ini penyelesaian batas maritim dengan Malaysia masih terus dilakukan dan belum ada keputusan yang jelas terkait pertemuan tersebut.

2. Peningkatan dan Penambahan Armada Pengawas

Selain peningkatan pengawasan TNI AL dan Kepolisian di wilayah Laut Sulawesi, Indonesia membentuk Indonesian Sea and Coast Guard (ISCG) yang dibentuk berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam Pasal 1 ayat 59 dijelaskan bahwa penjaga laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan di pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri. Jika melihat dari isi undang-undang tersebut maka dapat dipahami bahwa penegakkan hukum di wilayah Laut Sulawesi akan dilaksanakan oleh kapal perang milik TNI, Kepolisian dan kapal milik ISCG dengan mengamankan semua titik-titik terluar dari wilayah maritim tersebut.

Hadirnya penjaga laut dan pantai dibawah naungan kementrian diharapkan dapat menjadi solusi terhadap segala bentuk ancaman kedaulatan Indonesia di Laut Sulawesi sehingga ketegangan-ketegangan antarnegara, usaha pencaplokan wilayah, *illegal fishing* dan kejahatan lintas batas maritim di wilayah tersebut dapat dicegah dengan pengawasan pemerintah melalui TNI, Kepolisian dan ISCG. Namun demikian, banyaknya instansi yang menangani masalah maritim dapat berimplikasi terhadap penegakkan hukum di laut yang kemudian dirasa tidak efektif dan efisien, justru berpotensi memberikan kerugian dengan borosnya anggaran yang dikeluarkan untuk setiap instansi. Kehadiran ISCG juga belum begitu dirasakan manfaatnya karena kemampuan dari lembaga tersebut dalam melakukan koordinasi terhadap lembaga dan Intansi terkait masih sangat lemah, sehingga masalah pelanggaran di Laut Sulawesi masih sering terjadi.

3. Penenggelaman Kapal dan Penegakan Hukum

Melihat tingginya *illegal fishing* yang terjadi di Indonesia khususnya Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sulawesi membuat pemerintah mengeluarkan beberapa kebijakan untuk menekan angka kasus tersebut. Ada beberapa produk hukum yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk mengatasi masalah kelautan seperti Peraturan Pemerintah No.45 Tahun 1959 tentang nasionalisasi perusahaan maritim Belanda dan dilanjutkan dengan Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1965 tentang penyelenggara dan pengawasan industri maritim. Jika melihat UU yang dikeluarkan pemerintah Indonesia di tahun 1959 dan 1965, maka dapat dipahami bahwa orientasi maritim saat itu hanya berfokus pada kemajuan industri maritim sedangkan isi dalam UU tersebut tidak membahas kebijakan atau upaya pemerintah dalam mengatasi pelanggaran *illegal fishing*, pengolahan sumber daya laut, ikan, migas serta pemanfaatan potensi pulau terdepan Indonesia.

Penanganan illegal fishing juga tertuang di dalam UU No. 31/2004 yang membahas tentang pengolahan sektor perikanan. Namun implementasi dari UU tersebut tidak begitu efektif, hal ini dikarenakan permasalah illegal fishing yang terjadi semakin kompleks sehingga dibutuhkan peraturan yang lebih strategis. Kebutuhan tersebut kemudian diwujudkan dengan UU No. 45/2009 yang merupakan perubahan dari UU No. 31/2004. Pada Pasal 76A mengisyaratkan bahwa benda atau alat yang digunakan dalam atau yang dihasilkan dari tindak pidana perikanan dapat dirampas untuk negara atau dimusnahkan setelah mendapat persetujuan ketua pengadilan negeri.

Walaupun kebijakan-kebijakan ini telah dilaksanakan namun seringkali ditemukan kekurangan dalam pelaksanaannya, seperti minimnya sarana dan prasarana dalam melaksanakan kegiatan pengawasan perikanan. Indonesia saat ini secara keseluruhan hanya memiliki 25 kapal dari kebutuhan ideal sebanyak 80 kapal pengawas perikanan (www.djpsdkp.kkp.go.id). Jumlah yang sangat jauh dari kebutuhan sehingga walaupun keputusan sudah sangat tepat namun jika tidak didukung dengan kemampuan operasional yang memadai maka kasus illegal fishing masih tetap akan terjadi di setiap perairan Indonesia khususnya wilayah Laut Sulawesi. Hal ini menjadi masalah yang perlu diperhatikan pemerintah Indonesia jika ingin menjaga keamanan dan memaksimalkan sektor kelautan, mengingat Poros Maritim yang diwacanakan oleh Presiden Joko Widodo menjadi agenda nasional sejak tahun 2014 dan hanya dapat terlaksana dengan mengedepankan stabilitas keamanan maritim terlebih pada wilayah terdepan Indonesia.

Kesimpulan

Pasca keputusan Mahkamah Internasional di tahun 2002 mengenai kedaulatan Pulau Sipadan dan Ligitan ternyata memberikan dampak yang negatif bagi Indonesia berupa ancaman kedaulatan dan hak berdaulat. Malaysia masih menggunakan peta nasional yang dikeluarkan pada tahun 1979 dan Indonesia menggunakan UNCLOS pada penentuan batas maritimnya sehingga membuat ketidak jelasan batas di wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perairan Laut Sulawesi. Tidak jelasnya batas maritim tersebut memberikan ancaman berupa ancaman tradisional seperti masuknya kapal patroli Malaysia di wilayah kedaulatan dan non-tradisional seperti preskripsi, illegal fishing dan kejahatan lintas batas. Munculnya ancaman tersebut tidak hanya disebabkan karena masalah batas tetapi juga lemahnya pengawasan dan pengamanan oleh pemerintah di wilayah tersebut. Untuk mengatasi masalah tersebut Indonesia melakukan upaya-upaya yang bersifat diplomatis dan kebijakan-kebijakan yang strategis sesuai dengan aturan hukum yang berlaku secara nasional dan internasional. Upaya yang dilakukan adalah pendekatan diplomatik, pengiriman kapal perang, peningkatan dan penambahan armada pengawas maritim, peneggelaman kapal dan penegakkan hukum. Namun, dalam pelaksanaannya selalu ada hambatan yang dihadapi pemerintah seperti kurangya koordinasi antar lembaga dan fasilitas yang kurang memadai membuat upaya tersebut kurang efektif sehingga pelanggaran-pelanggaran di wilayah Laut Sulawesi masih terus terjadi.

Referensi

Anggi Kusuma Dewi. (17 Juni 2015). Sejarah Panjang Kemelut Indonesia-Malaysia di Ambalat. *CNN Indonesia*. https://www.cnnindonesia.com/nasional/20150617140454-20-60584/sejarah-panjang-kemelut-indonesia-malaysia-di-ambalat.

Bonnet, Carol, 2008. *The Soverignity: Between Conflict and Bordeness Management*. London and New York. Palgraff Mc Millan.

Buzan, Barry. 1991.*People, State and Fear: An Agenda of International Security Studies in the Post Cold War*.London. Harvester Wheatshef.

Berantas Illegal Fishing dan Destrutive Fishing KKP Perkuat Infrastruktur Pengawasan. www.djpsdkp.kkp.go.id.

BNN: Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba. http://www.voaindonesia.com/a/bnn-perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba/1863557.html.

Case Concering Soverignty Over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan. http://www.icj-cij.org/docket/files/102/10570.pdf.

Darmono, Bambang, Letjen. 2010.*Keamanan Nasional: Sebuah Konsep dan Sistem Keamanan bagi Bangsa Indonesia.*Jakarta. Sekretariat Jendral Dewan Ketahan Nasional.

Etty R. Agoes, *Praktik Nrgara-Negara Atas Konsepsi Negara Kepulauan*, Jurnal Hukum Internasional, Volume 1 No. 3 2004, Lembaga Pengkajian Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Hukum Internasional tersedia di www.edukasippkn.com/2015/10/sejarah-insiden-kejadian-penyerempetan.html, diakses 18 April 2016.

Illegal Fishing Cost Indonesia 3 Billion Dollar A Year.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

http://www.aseannews.net/illegal-fishing-costs-indonesia-3-billion-dollars-a-year/.

I Made Andi Arsana. 2007. *Batas Maritim Antar Negara: Sebuah Tinjauan Teknis dan Yuridis*. Yogyakarta. Gadjah Mada University Press.

Indonesia Kebut Pembahasan Batas Maritim Dengan Malaysia. www.international.sindonews.com.

Jurnal Saintek tersedia di www.aal.ac.id/files/JURNAL%20SAINTEK%202014%20(1).pdf.

Mochtar Kusumaatmadja. "*Sovereign Rights over Indonesian Natural Resources: An Archipelagic Concept of Rational and Sustainable Resource Managament", Jurnal Hukum Internasional.* Volume 4 No.2 2007. Lembaga Pengkajian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

International Court of Justice. (1998). *Sovereignty Over Pulau Sipadan and Ligitan.* https://www.icj-cij.org/en/case/102.

United Nations*. UNCLOS 1982*. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Journal of Education and Practice
ISSN 2222-1735 (Paper) ISSN 2222-288X (Online)
Vol.12, No.21, 2021

The Effect of the Contextual Teaching and Learning Model with the Encounter with God Learning Model Reviewing from Cognitive Styles on Learning Outcomes at Adiguna Maritim Indonesia Polytechnic Medan

Fatolosa Telaumbanua[1] Maria Magdalena[2] Albet Saragih[3] dan Wahyuputra Telaoembanoea[4]
1.Adiguna Maritime Polytechnic Indonesia
2.STKIP Riama Medan
3.North Sumatra Theological College Medan
4.Institute of Teacher Training and Education, Gunung Sitoli

Abstract
Until now, the implementation of the Christian Religious Education lecture process at Non-Theological Colleges is well programmed according to the curriculum. However, especially Maritime higher education institutions that have graduated Ship Officers, both those who work in the country and those who work abroad, still stick to the negative image of society, namely "Evil Sailors Don't Fear God". Seeing and hearing this image, as a lecturer at the Adiguna Maritim Indonesia Polytechnic (Poltek Ami) Medan, who has served 33 years since 1986, as a child of God, a follower of Jesus Christ feels called and is interested and sympathetic, then seeks to find out how to overcome the impression this ugly from society. On the other hand, the researchers reviewed the learning model applied by the PAK course lecturers, who have been using the Contextual Teaching and Learning (CTL) learning model, with their learning styles and various teaching methods, from this the idea emerged to try to offer another learning model, namely the listed in the 2013 National Curriculum, the 2016 revision of the K13 year is the Encounter With God-EWG Learning Model, in terms of cognitive style. With all the knowledge that has been bestowed by God to the Servant, make a research with the title written above. The purpose of this research is to offers a Learning Model to strengthen students' faith in Jesus Christ in daily life and fear God and touch more on the affective aspect. The research carried out is experimental research by quantitative means and data analysis techniques using statistical formulations. It turns out that the PAK learning outcomes of students who use the EWG (Encounter With God) learning model with a score of 90, are higher than the learning outcomes obtained by students who use the EWG learning model using the CTL learning model, PAK learning outcomes with a score of 80, and students who have a field independent cognitive style with a score of 85, higher than the PAK learning outcomes of students who have a field dependent cognitive style with a score of 80, and there is an interaction between the learning model and cognitive style significant impact on PAK learning outcomes, as well as the implication that the application of the EWG model is more motivated and It is fun to learn PAK and it is also supported by students who have a field independent cognitive style so that students feel as if they are EWG.
Keywords: CTL & EWG Learning Model, Cognitive Style, Quantitative Research Experiments, Student Learning Outcomes
DOI: 10.7176/JEP/12-21-05
Publication date: July 31st 2021

1. Introduction

The implementation of Christian Religious Education in every educational institution functions to grow the attitudes and behavior of students in daily life based on Christian faith in order to form students as young generations who are responsible and can live side by side with followers of other religions in an atmosphere of mutual respect in accordance with Pancasila and the Law. the 1945 Constitution for the maintenance of national unity and integrity.

In presenting the material to students, including in general educational institutions, such as at Poltek Ami - Medan, a learning model is chosen that can shape students' attitudes of steadfast faith in the Lord Jesus, and can be expressed in attitudes and actions. Indeed, there is an unfavorable image and impression from the public that maritime academic graduates who become sailors have bad behavior, as well as unsatisfactory learning outcomes.

As a Christian who does not dare to judge sailors and as a Lecturer at the Maritime Academy, as an educational institution that forms seafarers with the title ATT-III (Technical Expert Level III) as Engineer Officer, ANT-III (Level III Nautical Expert) as Deck Officer and A.Md (Intermediate Expert in Commercial Shipping and Ports), tries to minimize the gaps that occur, if possible, remove the bad impression from the public by starting in the task environment, by interviewing PAK Lecturers and seeing the use of learning models that have been using the CTL approach learning model and will try the Learning Model from the 2013/K13 National Curriculum, namely the Model Learning EWG and this is with the approval of the lecturer, and student learning styles, as well as linking elements of logic through cognitive style, knowledge possessed by students, and prioritizing the fear of

God. The word of the LORD says at Proverbs 1:7: “The fear of the LORD is the beginning of knowledge, but fools despise wisdom and discipline.” It is hoped that the application of these three variables, learning models, cognitive styles will remain in a biblical frame, with the corridors of learning material underpinning the Bible. God's Word says 2 Timothy 3:16: “All writings which are inspired by God are beneficial for teaching, for reproofing error, for correcting conduct and for educating people in the truth.”

2. Research Method

The population in this study were all Christian students for the 2018/2019 academic year, Poltek Ami - Medan which consisted of 3 study programs, namely: 1) Commercial and Port Shipping Administration Study Program (KPNK), 2) Engineering Study Program, and 3) Nautical Study Program. The total population is 102 people, so all the population becomes the object of this research. The total number of the study population can be seen in Table 1 below.

Table 1. List of Christian student population class 2018/2019 at Poltek Ami- Medan

No	Study Program	Number of Students
1	KPNK	**36**
2	Teknika	**40**
3	Nautika	**26**
	Total	**102**

Table 2. Distribution of Research Samples

Study Program	Population	Number of Samples
KPNK	36	32
Teknika	40	35
Nautika	26	23
Total	**102**	**80**

The research implementation scheme can be seen in Fig.1. below.

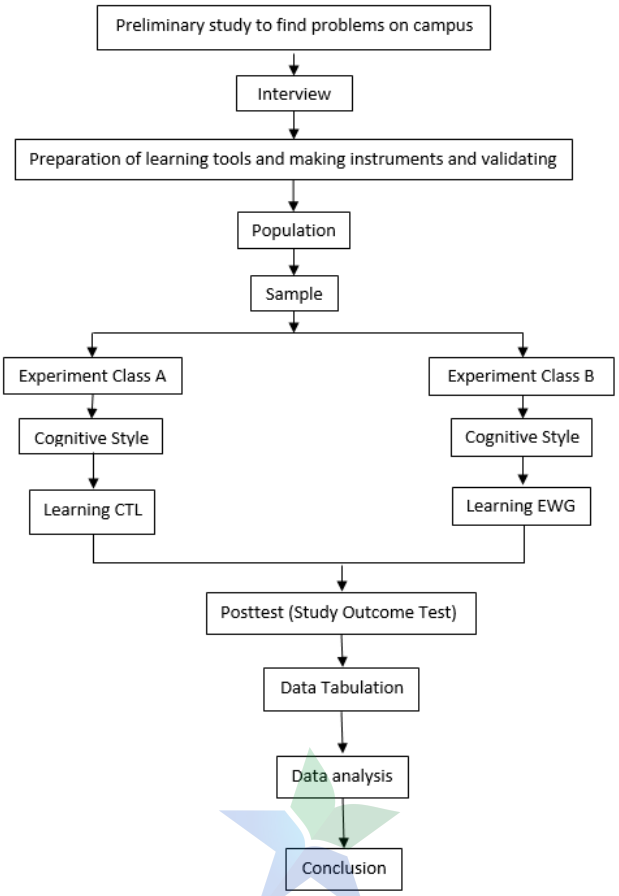


Fig. 1. Schematic of Research Implementation

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Results and Discussion

Learning Outcomes in the EWG Learning Model Class

Based on the scores of the learning outcomes variables with the EWG learning model that were collected, spread from the highest total score of 90 and the lowest 30, with Mode (Mo) = 50; Median (Me) = 60 ; Mean = 61.03. The frequency distribution of PAK learning outcomes in classes with the Encounter With God learning model can be seen in Table 3. below.

Table 3. Frequency Distribution of PAK learning outcomes in classes with the EWG learning model

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	30-38	4	2.94
2	39-47	4	5.88
3	48-56	12	35.29
4	57-65	9	20.59
5	66-74	3	17.65
6	75-83	2	14.71
7	84-92	1	2.94
Amount		**34**	**100**

From Table 3. above shows that the learning outcomes of students who are taught with the EWG learning model are 15 people or 44, 12% are below the average, 7 people or 20, 59% are in the average class, and 12 people or 35.29% were above the average. The histogram can be seen in Fig. 2. below.

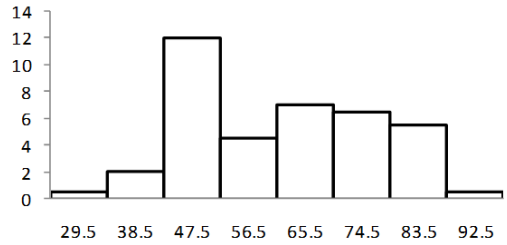


Fig. 2. Histogram of PAK Learning Outcomes in Classes With Encounter With God Learning Model

Student PAK Learning Outcomes in CTL Model Classes

Based on the score of the PAK learning outcomes variable in the class with the collected CTL learning model, spread from the highest total score of 80 and the lowest 40, with Mode (Mo) = 55; Median (Me) = 55; Mean = 56, 47. The distribution of the frequency of PAK learning outcomes in classes with the CTL learning model can be seen in Table 4 below

Table 4. Frequency Distribution of PAK Learning Outcomes Scores in Classes with CTL learning models

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	40-46	4	11,76
2	47-53	4	11,76
3	54-60	12	35,29
4	61-67	9	26, 47
5	68-74	3	8, 82
6	75-81	2	5, 88
Amount		**34**	**100**

From Table 4. above shows that the learning outcomes of students who are taught with the CTL learning model are 8 people or 23.53 % are below the average, 12 people or 35.29 % are in the average class. , and 14 people or 41, 18% were above the average. The histogram can be seen in Fig. 3.

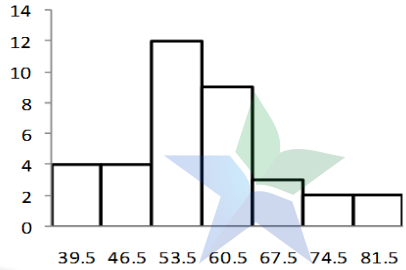


Fig. 3. Histogram of PAK Learning Outcomes Scores in Classes With Contextual Teaching and Learning Models

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Learning Outcomes on Field Independent Cognitive Style

Based on the scores of the PAK learning outcomes of students who have a field independent cognitive style collected, spread from the highest score of 90 and the lowest 45, with Mode (Mo) = 55; Median = 65; (me) = 63, 57 ; Mean = 61, 14 . The frequency distribution of PAK learning outcomes on field independent cognitive styles can be seen in Table 5.

Table 5. Frequency Distribution of PAK Learning Outcomes Scores on Field Independent Cognitive Style

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	45-52	3	8.57
2	53-60	8	22.86
3	61-68	10	28.57
4	69-76	11	31.43
5	77-84	2	5.71
6	85-92	1	2.86
Amount		**35**	**100**

Table 5. above shows that the PAK learning outcomes of students who have a field independent cognitive style are 11 people or 31.43% below the average, 10 people or 28.57% are in the average class, and 14 people or 40.00% is above the average. Furthermore, it can be described by histogram the frequency distribution of PAK learning outcomes scores in the classroom on the field independent cognitive style as shown in Fig. 4.

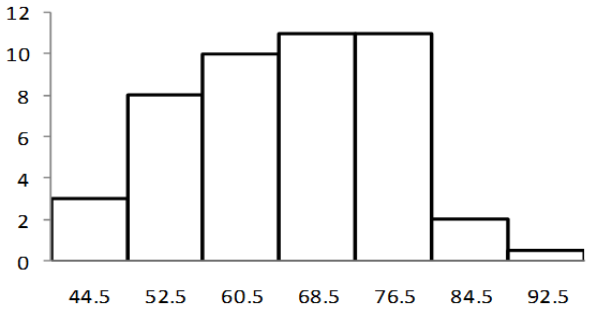


Fig. 4. Histogram of PAK Learning Outcomes Scores on Field Independent Cognitive Styles Students' PAK Learning Outcomes on Field Dependent Cognitive Styles

Based on the scores of the PAK learning outcomes of students who have a field dependent cognitive style collected, spread from the highest total score of 70 and the lowest 30, with Mode (Mo) = 50; Median (Me) = 55, Mean = 53.33. The frequency distribution of PAK learning outcomes on the field dependent cognitive style can be seen in Table 6.

Table 6. Frequency Distribution of PAK Learning Outcomes on Cognitive Style Field Dependent

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	30-36	2	6.06
2	37-43	2	6.0.6
3	44-50	11	33.33
4	51-57	8	24.24
5	58-64	5	15.15
6	67-71	5	15.15
Amount		**33**	**100**

From Table 6. above shows that the PAK learning outcomes of students who have a field dependent cognitive style are 15 people or 45, 45% are below the average of 8 people or 24, 24% are in the average class, and 10 people or 30, 30% is above average. Histogram can be seen in Fig. 5.

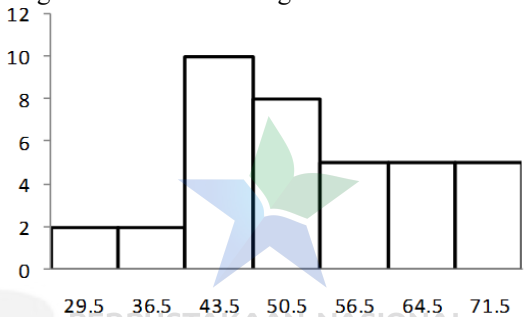


Fig. 5. Histogram of PAK Learning Outcomes on Cognitive Style field dependent

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Student PAK Learning Outcomes in Encounter With God Learning Model Class With Independent Field Cognitive Style

Based on the score of the PAK learning outcomes variable in the class with the Encounter With God learning model with field independent cognitive style collected, spread from the highest total score of 90 and the lowest 55, with Mode (Mo) = 70 Median (Me) = 70 ; Mean = 70. The distribution of the frequency of PAK learning outcomes in the class with the EWG learning model with field independent cognitive style can be seen in Table 7

Table 7. Frequency Distribution of PAK Learning Outcomes in Class with Encounter With God Learning Model with field independent cognitive style

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	55-60	2	11.76
2	61-66	3	17.65
3	67-72	6	35.29
4	73-78	4	23.53
5	79-84	1	5.88
6	85-90	1	5.88
Amount		**17**	**100**

From Table 7 above shows that the learning outcomes of students who are taught with the EWG learning model with a field independent cognitive style style, namely 5 people or 29.41% are below the average, 60 people or 35.29% are in the average class, and 6 people or 35.29 5 are above the average. Histogram can be seen in Fig. 6.

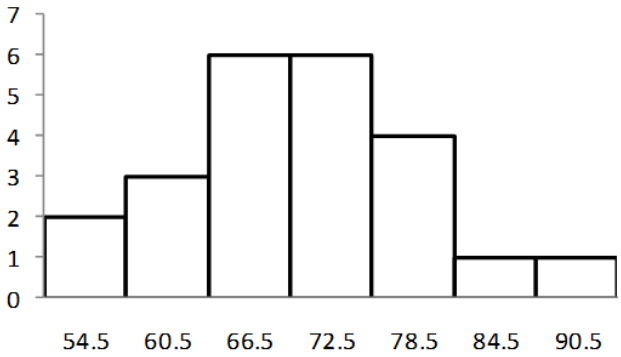


Fig. 6. Histogram of PAK learning outcomes in the classroom with the Encounter with God learning model with field independent cognitive style

Student PAK Learning Outcomes In Encounter With God Learning Model Class With Field Dependent Cognitive Style

Based on the variable scores of PAK learning outcomes of students in classes with the EWG learning model with field dependent cognitive style collected, spread from the highest total score of 70 and the lowest 30, with Mode (Mo) = 50; Median (Me) = 50 ; Mean = 51.76. The distribution of PAK learning outcomes in the class with the EWG learning model with a field dependent cognitive style can be seen in Table 8.

Table. 8. Frequency Distribution of PAK Learning Outcomes Scores in Class With EWG Learning Model with field dependent cognitive style

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	30-36	1	5.88
2	37-43	2	11.76
3	44-50	5	29.41
4	51-57	5	29.41
5	58-64	3	17.65
6	65-71	1	5.88
Amount		**17**	**100**

From table 8, the above shows that the learning outcomes of students who are taught with the EWG learning model with a field dependent cognitive style are 8 people or 47, 06% are below the average, 5 people or 29, 41% are in the average class, and 4 people or 23, 53% are above the average. Histogram can be seen in Fig. 7.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

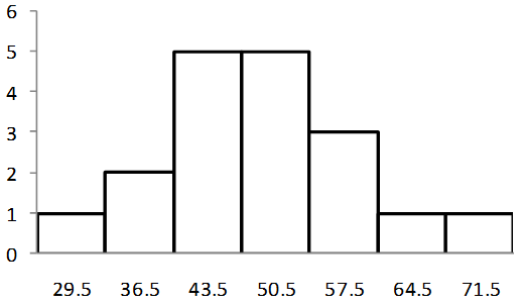


Fig. 7. Histogram of PAK learning outcomes in the classroom using the Encounter with God learning model with a field dependent cognitive style

PAK Learning Outcomes of Students in the Contextual Teaching and Learning Model Class with Field Independent Cognitive Style Contextual Teaching and Learning with Field Independent Cognitive Style

Based on the scores of the PAK learning outcomes variables in the classroom using the contextual teaching and learning learning model with field independent cognitive style collected, spread from the highest total score of 85 and the lowest 50, with Mode (Mo) = 55; Median (Me) = 55; Mean = 57.50. The distribution of the frequency of PAK learning outcomes in the classroom using the contextual teaching and learning model with field independent cognitive style can be seen in Table 9.

Table 9. Frequency Distribution of PAK Learning Outcomes Scores in Classes With Contextual Teaching and Learning Models with field independent cognitive style

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	45-50	1	5.56
2	51-56	3	16.67
3	57-62	5	27.78
4	63-68	5	27.78
5	69-74	2	11.11
6	75-80	2	11.11
Amount		**18**	**100**

From Table 9, the above shows that the PAK learning outcomes of students who are taught using the CTL learning model with field independent cognitive style, namely 4 people or 22.22% are below the average of 5 people or 27, 78% are in the average class. average, and 7 people or 50% were above the average. Histogram can be seen in Fig. 8.

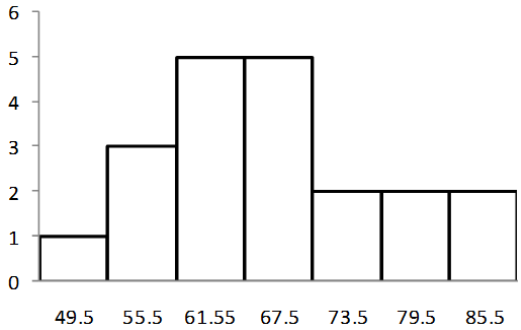


Fig. 8. PAK Learning Outcomes Scores in Classes with CTL Models with field independent cognitive style

PAK learning outcomes of students in the CTL Model Class with Field Dependent Cognitive Style

Based on the score of the PAK learning outcomes variable in the classroom with the CTL learning model with the field dependent cognitive style collected, spread out and the highest score is 70 and the lowest is 35, with Mode (Mo) = 60 Median (Me) = 55 Mean 55.31. The frequency distribution of PAK learning outcomes in classes with CTL learning models with field dependent cognitive style can be seen in Table 10.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Table 10. Frequency Distribution of PAK learning outcomes scores in classes with CTL learning models with field dependent cognitive style

No.	Interval Class	Absolute Frequency	Relative Frequency (%)
1	35-40	1	6.25
2	41-46	2	12.50
3	47-52	5	31.25
4	53-58	4	2500
5	59-64	2	12.50
6	65-70	2	12.50
	Amount	**16**	**100**

From Table 10, the above shows that the learning outcomes of students who are taught with the CTL learning model with a field dependent cognitive style, namely 8 people or 50% are below the average, 4 people or 25% are in the average class. and 4 people or 25% are above average. Furthermore, it can be described by histogram the frequency distribution of PAK learning outcomes in the classroom using the contextual teaching and learning model with a field dependent cognitive style as shown in Fig. 9.

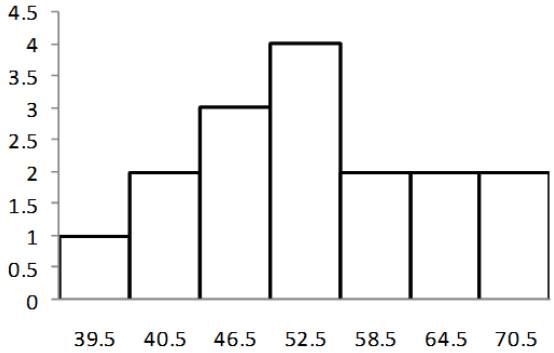


Fig. 9. Histogram of PAK learning outcomes in a classroom using a CTL model with a field dependent cognitive style

Based on the results of the study, it was found that the PAK learning outcomes in classes taught with the EWG learning model were higher than the PAK learning outcomes of students taught with the CTL learning model. This is because at the time of application in the room the steps in EWG learning namely Think time or thinking time provide opportunities for students about how to their opinions and answers independently before the question is answered by other students. In addition, lecturers can reduce the problem of having students chatting, because each student has a task to do on their own. plate time which is a refinement step from the previous steps, in the sense that this step helps all groups become more understanding about solving problems given based on the explanations of the other groups. So that students really understand when the lecturer gives corrections and fees at the end of the lecture.

These three activities cause students to go through three thinking processes, namely independently, in groups, and between groups. In addition, the number of group members consisting of only two people causes students to concentrate more in participating in learning activities so as to provide better learning outcomes, in the EWG learning model students work collaboratively to understand questions, share ideas, and formulate solutions to solve problems problem more effectively. EWG can influence and improve cognitive and affective thinking so that learning is better such as increased interaction, feedback, high motivation, and increased self-confidence, the EWG learning model provides a better influence among students. The activity of sharing the best answers with the class, sharing ideas in pairs makes students think independently about solving a learning topic. This model too improve cognitive and affective learning processes because students have more time to spend in discussions and self-reflection to better understand a lesson.

While the CTL learning model is a learning model that requires students to have good abilities in all things. This is because students directly absorb understanding from other groups. If students are less able to accept explanations from other students, the results are less than optimal. In addition, the discussion process will not last long due to limitations the time when students must visit each group. Especially for students who sometimes lack focus when being a visiting team. So that the essence of the material to be conveyed is not channeled properly. Whereas in PAK learning students must understand correctly what is the subject of the material presented, especially matters related to formulas so that they can relate them to events in everyday life.

From the description above, it can be seen that student learning outcomes related to the EWG learning model are more developed. Thus, it is clear that using the EWG learning model can have a better influence on PAK learning outcomes than CTL learning.

Cognitive style is the key to developing performance at work, at school, and in interpersonal situations

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(socializing with other people). According to Nurdin (2005) cognitive style is a thought process that combines how the mind receives the information in the brain.

Thinking is a process of drawing conclusions from understood problems which are then able to find solutions to those problems so as to produce new conclusions and findings. Each student has a different thinking style so that the specific level of understanding is also different. It should be remembered that students' cognitive style is not a student's ability, but is a way that students choose to use their thinking abilities. In this study, the cognitive style used is the field independent cognitive style and the field dependent cognitive style. To see the difference, groups of students who have a field independent cognitive style are united in the same group, and vice versa. Students who have an independent cognitive style get higher PAK learning outcomes than students who have a field dependent cognitive style. This is because students who have a field independent cognitive style tend to use the left hemisphere where the left brain's thinking process is scientific. Logical, critical, sequential, linear, and rational. In addition, independent field thinkers are experts in matters relating to facts, data and formulas.

So that it fits the PAK learning characteristics. This is in line with the opinion of Winkel (2004) which states that the left brain is more academic in nature and plays a role in processing logic, words, mathematics, and sequences. This is what causes learning outcomes with field independent cognitive style to get higher results. In addition, in this study, lecturers used various methods so that students with field independent cognitive style were more enthusiastic and enthusiastic about the ongoing learning activities.

The PAK experimental activities carried out can export new ideas and systems for students who have a field independent cognitive style. While the field dependent cognitive style is the dominant way of thinking using the right brain that is creative, not detailed and emotional.

In managing information, the thinking process is done by going through the steps in a procedure according to what he wants. Field dependent thinkers can start or do something in the middle or end by working backwards. So that students who have a field dependent cognitive style tend to be disorganized in doing a given task, especially those related to practicum. They often do not follow the procedures listed in the book so that the results they get are sometimes far from what they expected. In this case, it is concluded that the PAK learning outcomes of students who have a field independent cognitive style are higher than those of students who have a field dependent cognitive style.

Then, the results showed that there was a significant interaction between learning models and cognitive styles on PAK learning outcomes. When viewed from the average PAK learning outcomes in the EWG group of students, it is higher than the average learning outcomes of other student groups. This is due to the application of the EWG learning model in accordance with the characteristics possessed by students with field independent cognitive styles. Someone who has a field independent cognitive style tends to be able to do it systematically, step by step or regularly, if you pay close attention to something in detail, can work well within time limits and it is rather difficult to work with many people.

This is supported which states that field independent thinkers tend to be perfectionists who are detail-oriented and learn while doing. So that in accordance with the learning steps in the EWG which requires students to be able to think systematically or sequentially starting from emphasizing on student personal activities to the maximum, then the results of each student's previous thoughts will be discussed again with their group colleagues and then the results of student discussions will be presented in front of the class. so that they can develop intellectual abilities as part of the mental process. As a result, students are not only required to master the course material, but how they can use their potential so that they can grow self-confidence.

The number of group members consisting of only two people also makes it easier for students with field independent cognitive styles to work together. In addition, the learning method used is the method of presentation, question and answer, and demonstration with existing media, laptops and projectors so that it is suitable for students who have an independent field of cognitive style who usually have difficulty when asked to capture an abstract lecture material and which requires strong imagination. He tends to capture lecture material that is presented verbally and which he can see. In other words, it requires many examples or demonstrations and all of these are presented in a systematic and sequential form.

On the other hand, the cognitive style according to the CTL learning model is the field dependent cognitive style. where students with field dependent cognitive style tend to have the ability to receive lessons randomly so that they become people who are full of new ideas. So there is no problem for him if learning is obtained from various groups because in CTL learning, students who act as guests every 15 minutes have to exchange positions to seek information from each group. In addition, dependent thinkers also tend to accept the type of human diversity, can contribute ideas to others and can think quickly without the help of others. So that they can work well together when they are members of the group well when they are members of the living group even though the students who are guests will continue to exchange.

From the description above, the learning model is closely connected with the student's cognitive style. Because students' cognitive style greatly affects how students solve a problem. This is in line with the opinion in addition to learning styles, learning models that need to be considered in the teaching and learning process are

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
REPUBLIK INDONESIA

which cognitive styles are dominant in students. Each student has a different cognitive style so that the specific level of understanding is also different. The existence of this learning model can foster students' enthusiasm in learning PAK. Meanwhile, in teaching and learning activities, both the EWG and CTL learning models can take place interactively because the learning atmosphere is fun. In fact, each individual has a different cognitive style, so the learning process that occurs in them is also different. Optimal learning quality must be able to overcome these differences so that the objectives can be achieved.

4. Conclusion

From the results of the discussion above, several conclusions can be drawn, including:

1. The learning outcomes of Christian Religious Education students who are taught using the learning model with the EWG approach are higher than the PAK learning outcomes of students who are taught using the learning model with the CTL approach.
2. PAK learning outcomes of students who have field independent cognitive styles are higher than those of students who have field dependent cognitive styles.
3. There is an interaction between the learning model and cognitive style on students' PAK learning outcomes. In this study there was interaction because the group of students who had a field independent cognitive style got higher learning outcomes when taught with the EWG learning model compared to the group of students who were taught with the CTL learning model. On the other hand, students who have a field dependent cognitive style get higher learning outcomes when taught with the CTL learning model compared to groups of students who are taught with the EWG learning model.

Bibliography

Anthony, Michael J., 2012. *Foundation of Ministry and Introduction to Christian Education for A New Generation.* Malang: Gandum Mas.

Arikunto, Suharsimi. 2015. *Basics of Educational Evaluation.* Jakarta: Bumi Akasara

Aritonang, Jan S., 2016. *Various Streams In And Around The Church.* Jakarta: BPK. Gunung Mulia.

Arikunto, Suharsimi, 2016. *Research Management.* Jakarta: Rineka Cipta.

Baker, David L., 2015. *One Bible Two Covenants.* Jakaarta: BPK . Gunung Mulia

Budiyana, Hardi. 2011. *Basics of Christian Religious Education.* Surakarta: STT Berita Hidup.

Edlin,J. Richard. 2015. *The Nature of Christian Education.* Jakarta: BPK Gunung Mulia

Hamdani. 2017. *Teaching and Learning Strategy.* Bandung: Pustaka Setia.

Hasugian, MT., and T. Lumban Tobing. 2011. *Evaluation of Christian Religious Education.* Medan: Mitra

Harianto GP., 2017. *PAK Theology, Methods and Application of Christian Education in the Bible.* Yogyakarta; ANDI.

Harianto GP., 2012. *Christian Religious Education in the Bible & Today's World of Education.* Yogyakarta: ANDI

Hergenhahn, B.R. and Matthew H.O., 2014. *Theories of Learning.* Jakarta: Kencana Pranandamedia Group.

Jasa Ungguh M., 2016. *45 Spectacular Learning Model*. Yogyakarta: AR-RUZZ MEDIA.

Kasmadi and Nia Siti Sunariah. 2016. *Modern Guide to Quantitative Research.* Bandung: Alfabeta.

Lase, Sudirman. 2011. *Christian Religious Education for Adults.* Medan: Mitra.

Lograde, Cathy. Ira Shor. 2014 *Educating about social issue in the 20th and 21st centuries.* North Carolina: Information Age Publising.

Matondang, Zulkifli. 2013. *Education Statistics.* Medan: Unimed Press.

Nana Sudjana. 2016. *Assessment of the Results of the Teaching and Learning Process.* Bandung: Remaja Rosdakarya.

Pasaribu, Andar Gunawan. 2015. *Biblical Christian Religious Education Competency Application Kompetensi.* Medan: Mitra

Rusman. 2017. *Learning Models, Developing Teacher Professionals.* Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Rudi Susilana, and Cepi Riyana. 2017. *Learning Media.* Bandung: Wacana Prima

Sabdono, Eratus. 2014. *My Life For You.* Jakarta: Rebobot Literature

Sagala, Syaiful. 2011. *Professional Ability of Teachers and Education Personnel.* Bandung: Alfabeta.

Saragih, Albert. 2015. *Christian Parenting (Study of Theology, Pedagogy, and Methodology) and Its Implementation in Schools.* Medan: Mitra.

Sedarmayanti and Syarifuddin H., 2011. *Research Methodology.* Bandung: Mandar Maju.

Silitonga, SAM. 2013. *Christian Religion Teaching Materials in College.* Medan: Mitra.

Sudiarja, A., 2014. *Education in the challenges of the times.* Yogyakarta: Karnius.

Suharsaputra, Umar. 2014. *Quantitative, Qualitative, and Action Research Methods.* Bandung: Refika Aditama.

Sugiyono. 2017. *Educational Research Methods Quantitative, Qualitative, and R&D Approaches.* Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2016. *Statistics for Research.* Bandung: Alfabeta.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Suyanto and Asep Jihap. 2013. *Professional Teachers, Strategies to Improve Teacher Qualification and Quality in the Global Era.* Jakarta: Erlangga.
Suyono & Hariyanto. 2016. *Study and Learning.* Bandung: Remaja Rosdakarya.
Surya, Mohamad. 2016. *Cognitive Strategies in Learning.* Bandung: Alfabeta.
Sutrisno. 2011. *Introduction to Innovative Learning, Based on Information and Communication Technology.* Jakarta: Gaung Persada.
Smith, Donald K., 2014. *Greating Understanding.* Yogyakarta: ANDI.
Tambun, R. and M.T. Hasugian. 2011. *Christian Religion Lamp.* Medan: Mitra
Tung, Khoe Yao. 2013. *Philosophy of Christian Education.* Yogyakarta: ANDI.
Tung Khoe Yao. 2015. *Towards Today's Dream Christian School.* Yogyakarta: ANDI
Trianto. 2011. *Designing Innovative-Progressive Learning Model.* Jakarta: Kencana.
Verkuyl, J. 2016. *General Section of Christian Ethics.* Jakarta: BPK Gunung Mulia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Turkish Online Journal of Qualitative Inquiry (TOJQI)
Volume 12, Issue 6, June 2021: 4643- 4649

Research Article

The Positive Impacts of The Cooperative Existence to The Self Suffiecient of Fishermen in Tanjung Limau Bontang Indonesia

Sri Djuwani Ekowati(1), Sudharto P Hadi (2). Dwi P Sasongko (3)

[1]Doctoral Program in Environmental Sciences, Post-Graduate School, Diponegoro University, Semarang-Indonesia
[2]Professor at the Graduate Program of Environmental Science, Diponegoro University, Semarang-Indonesia
[3]Lecturer in Departement of Physics, Faculty of Science and Mathematics, Diponegoro University

Abstract: The group of Floating Net Cages (FNC) fishermen in Tanjung Limau Bontang, East Kalimantan Indonesia which is assisted by a team Creating Shared Value (CSV) of PT. Pupuk Kalimantan Timur (PKT) has reached *exit program*. The group started with 10 (ten) traditional fishermen under the name of *Fantasi*.Then the PKT chose 10 (ten) fishermen from all fishermen in North Bontang District. This group are trained in internship in cooperative *Alam Bahari* Tanjung Lesung in Pandeglang, Banten to learn grouper fish and lobster cultivation and cooperatives. After the internship is finished, the fishermen established a cooperative named *Koperasi Nelayan Bontang Ekonomi dan Pariwisata Maritim* (Bontang Fishermen Cooperative of Economy and Maritime Tourism) to be shortened *Kop BEM* and *Fantasi* group is merged with *Kop BEM*. The number of members and FNC increases every year, and at the end of 2020 there are 74 members with 124 plots including replications in Gusung and Bontang Kuala in Bontang City. The type of research is descriptive qualitative. The data collection techniques are observation with interviews to purposive informant. The result of research show that the positif impacts of the cooperative existence to the self suffiecient of Fishermen in Tanjung Limau. The harvest of grouper fish is exported to numerous countries. Each fisherman of Kop BEM obtained between IDR450.000 to IDR4.500.000 on average every month; The remaining results of operations for every member is IDR371.120 on average; the asset managed is IDR3.158.310.000**.** Under the guidance of PKT, *Kop BEM* becomes the place of internship for students of fisheries faculty and fishermen from outside Bontang to study grouper fish and lobsters cultivation, cooperatives and has replicated three FNC, two FNC in Bontang and one FNC in Miang Island, East Kutai.

Keywords : Floating Net Cages (FNC) ; Cooperative ; Replication

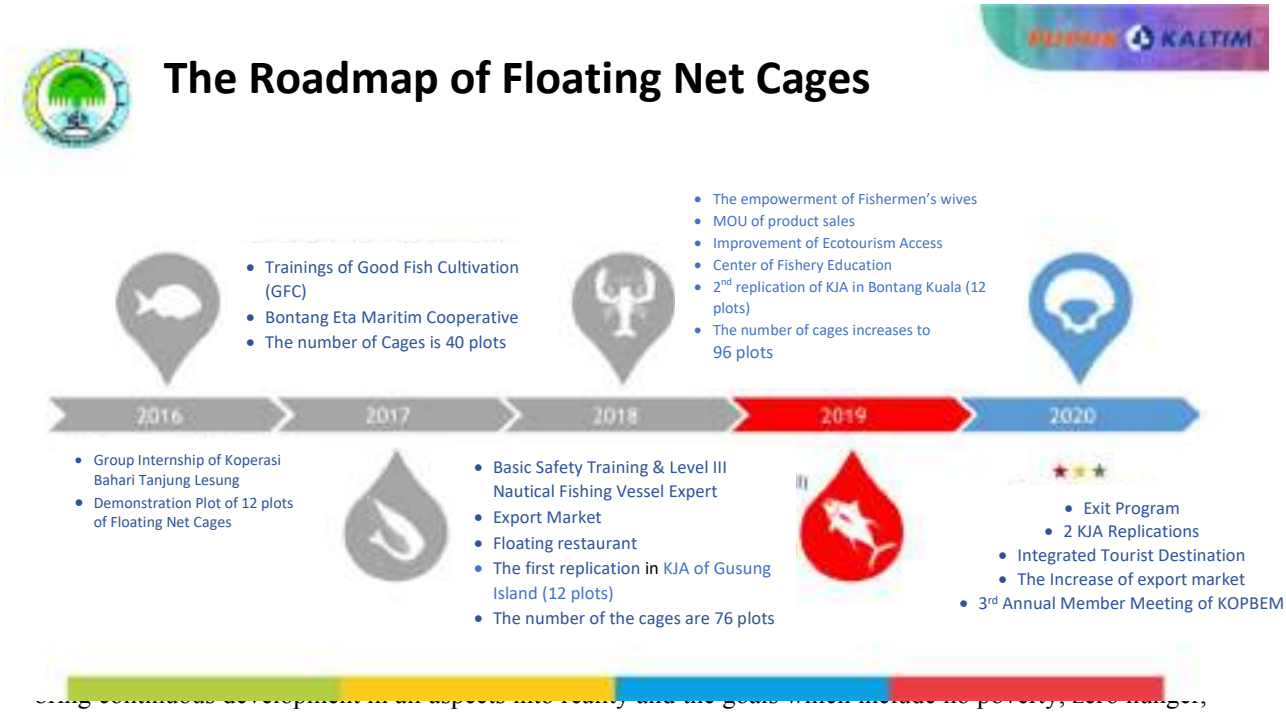
1. Introduction

One of PT.Pupuk Kalimantan Timur's (PKT's) Corporate Social Responsibility (CSR) programs is cultivation of grouper and lobster in floating net cages (FNC). The Floating Net Cages fishermen group under the guidance a team CSV of PKT which is incorporated in Bontang Fishermen Cooperative of Economy and Maritime Tourism, has reached exit *program* according to the *road map* designed, since the beginning of its establishment at the end of 2016 until October 2020. This group is started from 10 (ten) traditional fishermen under the name of *Fantasi* led by Mr. Ismail who owns 8 (eight) traditional net cages. After that this group is facilitated by PKT to be self suffiecient and is given 12 (twelve) demonstration plots of FNC sized 4x4 meter and support of 4000 seedlings of grouper fish aid for every 12 plots of Floating Net Cages (FNC). Then the PKT chose 10 (ten) fishermen from all fishermen in North Bontang District who then are sent to internship at cooperative *Alam Bahari Tanjung Lesung Pandeglang Banten* province to study grouper fish and lobster cultivation there.

After the internship is finished, the fishermen are given trainings about cooperatives with speakers from PKT employees cooperative and from Department of Industry, Trade, and Cooperative of Bontang. After the fishermen understand about cooperatives well, this fishermen group began to establish a

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

cooperative named *Koperasi Nelayan Bontang Ekonomi Pariwisata dan Maritim* (Bontang Fishermen Cooperative of ETA Maritime) or *Kop BEM*. To improve knowledge about grouper fish cultivation and as a requirement of grouper fish harvest sales, 30 fishermen are given a training of Good Fish Cultivation (GFC) by PKT with the speaker from the Ministry of Marine Affairs and Fisheries (MMAF) of Manado in 2018. The location of FNC which is next to urea and supporting raw materials for fertilizer production carrier ship, enables PKT to provided a trainings of III Fishing Boat Nautical Expert (Indonesian language called Ankapin III) to fishermen of Kop BEM to allow them to have License so they can pilot fishing boats with the capacity above 5 Gross Tons (GT) and to understand traffic signs at sea, in order to avoid collision between *Kop BEM* ships with ships of PKT carrying raw materials products. For the safety of ship crews, 16 fishermen are given a Basic Safety Training (BST) in Tegal, Central Java. To foster the independence of *Kop BEM* and its programs that are compiled are able to be performed well and achieve its goals, a planning road map which is presented in Figure 1 is created at the start of the program until the exit program.



[illegible] continuous development in all aspects into reality and the goals which include no poverty, zero hunger, good health and well-being, quality education, gender equality, clean water and sanitation, affordable and clean energy, decent work and economic growth, industry, innovation, and infrastructure, reduced inequalities, sustainable cities and communities, responsible consumption and production, climate action, life below water, life on land, peace, justice, and strong institution, and partnerships for the goals have been agreed by 193 countries. According to Hadi, (2019) those seventeen (17) goals of SDGs are summarized into 3 (three) big goals, namely:

(1) human development: health, education, and gender equality
(2) social economic development: imbalance, poverty, environmental facilities and infrastructure availability, and economic growth
(3) environmental development: maintaining the availability of good natural resources and environmental quality.

The goals of SDGs are able to be performed through community empowerment programs conducted by companies which to be obliged to conduct social responsibility, according to Limited Liability Company Law Number 40, 2007 which in Article 74, clause (1), determines that Limited Liability Companies with a business in a field of and/or relating with natural resources must carry out social and environmental responsibility, clause (2), social and environmental responsibility as stated in clause 1 is the obligation of the Company which is budgeted and calculated as the Company's cost which implementation is performed

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

with due regard to propriety and fairness, clause (3) A company which does not perform its obligation as stated in clause (1) is charged with sanctions according to the provision of legislation. One of the companies as categorized above is PT. Pupuk Kalimantan Timur (PKT).

Coastal communities are still classified as marginalized and have low income. According to Nikijuluw (2001) in Kristiyanti (2016), the Ministry of Marine Affairs and Fisheries (MMAF) and other government agencies are making efforts to alleviate poverty in coastal communities. There are five approaches used, namely: 1. alternative job creation. Empirical data shows that too many fishermen are concentrating in certain sea. In fact, nationally, it seems that the number of fishermen has also been excessive. The available marine fish potential, if the estimation of marine fish potential is correct, cannot be used as a mainstay for improving welfare; 2. bringing people closer to sources of capital. The seasonal nature of the fishing business, uncertainty and high risk are often the reasons for the reluctance of banks to provide capital for this business ; 3. bringing people closer to new sources of technology, which are more successful and more efficient. Efforts to increase income are carried out through technological improvements, starting from production technology to post-production and marketing; 4. bringing people closer to the market. The market is a pull factor, opening market access is a way to develop a business because if there is no market, the development of the business will be very hampered; 5. build solidarity and collective action in the community. Empowerment through the development of collective action means the development of cooperatives or joint business groups. Collective action is a collective action which leads to the welfare of each individual member.

Rudito and Famiola, (2019) state that community empowerment is a series of programs which provides wider access to the community to support their independency such as with the establishment of cooperatives, and other small industrial businesses which supporting institutions are naturally already possesed by community members and the company provides access to the existing social institutions in order to continue.

According to Tanjung, (2017) a Cooperative cannot be monopolized by individuals in the form of ownership of capital or shares, the institutional elements in cooperatives are not based on the strength of economic but of human resources. The members of the cooperatives are the owners, managers, as well as supervisors of the cooperative business entities. The elements of cooperatives are different from the elements in other business entities. The elements in a cooperative include the meetings of members, caretakers, supervisors, and managers. In cooperative institutions, other than caretakers and supervisors, it is possible to appoint a manager who should manage the cooperative business based on the power and authority which are determined by the caretakers. In its operation, the position of caretakers can be applied as a new structure in a more operational form which is led by a manager. Cooperatives are not oriented towards seeking maximum profit but rather provide services for common needs and as a forum for the participation of economic agents who have the same economic interests. As a business entity, Cooperative is stated in Article 1 clause 1 of Law No 25, 1992 that a cooperative is a business institution with a legal status which in its operations is carried out based on the cooperative management which consists of the meetings of members, caretakers, and supervisory body. In running its operations, the status of cooperatives is equal with other business entities, namely subject to the regulations governing obligations as a business entity such as the obligation to have legal statuses such as deed of establishment, Tax Payer Identification Number (TPIN), Trading Business License (TBL) and others. The development of cooperatives and micro and small and medium enterprises (MSME) is intended for the creation of strong and independent cooperatives and MSME so that the cooperatives and MSME are able to support the national economy as well as a form of strengthening the foundations of the national economy.

Based on Article 3 Law No 25, 1992 regarding the purpose of cooperatives which outline includes:1. promoting the welfare of members and society ; 2. building an economic order ; 3. the realization of a just and prosperous society

Tanjung, AM, (2017) says that based on its identity, a cooperative is a business entity which holds both comparative and competitive advantages. The comparative advantage lies on its members. The members of a cooperative are the main assets whose existence is very valuable to the cooperative because the cooperative is

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

established from, by, and for its members, then the cooperative is owned by the members. Caretakers and supervisors of a cooperative are elected by members and strategic decisions are made through Annual Member Meeting (AMM). With the more open and integrated global economic market, cooperatives are forced to participate in the competition as other companies in general. The important key words in running cooperatives to achieve competitive excellences are effectiveness and efficiency. A cooperative will not last if it only has comparative excellences but it also needs to have competitive excellences or competitiveness to enter market as the main requirement.

The role of entrepreneurs in a cooperative should be optimized if the cooperative wants to stay in the market. Many cooperatives are not able to operate as what business organizations should do due to the inability of the cooperatives to play their role as a business entity, namely a business Institution which will compete in open markets. This condition happens because the cooperatives do not have professional resources who act as cooperative entrepreneurs. Generally a cooperative is managed by people who do not understand that a cooperative is a business organization or a business Institution which existence equals with other business organizations in the market (Tanjung, 2017).

Meanwhile, indicators of the success of community development, according to Hadi (2019) include: 1. economy: that community development activities are able to open jobs, business fields and increase community income.; 2. social: improving the quality of health, education and competence of group members in managing group activities.; 3. improve environmental quality through reducing the waste load, reducing the use of fossil energy and so on.; 4. There are innovations in the form of new products (follow-up activities) or new methods.;5.Can be replicated in other places, so that the benefits can be felt by the wider community.

3. Research Method

The method applied in this research is qualitative with participative observation with interviews to purposive informant. The informants were selected from key figures such as the head of the *Kop BEM* fishing cooperative, a local hero for grouper farming in floating net cages in Tanjung Limau and a former PKT CSR staff tasked with assisting coastal communities.

4.Results

According to the opinion of Tanjung (2017) that a good cooperative is able to carry out comparative advantage and competitive advantage. With the establishment of *Kop BEM* as a Fisheries Sector Cooperative with the Number of Legal Entity: 005973/BH/M.KUKM.2/X/2017 on 30th October 2017, Kop BEM is able to exercise competitive advantages, namely: being able to compete in selling live grouper fish to the market domestic and have an MoU, are able to sell grouper harvested products to the international market through third parties at international prices that do not depend on middlemen and are able to provide added value to the grouper harvest which is processed into grilled fish and grilled lobster, so that the selling price is in floating stall *kerlob-kerlob* increase. Some of the business fields run by Kop BEM during 2019 that provide cash income to Kop BEM, are:

1. The sales of grouper and lobster from each member of the cooperative and *Kop BEM* receive a fee of IDR 5,000 per kg of grouper sold at harvest time. The income received by *Kop BEM* is IDR14,065,500 on 31th December 2019.
2. *Kerlob-Kerlob* food stall managed by the members of Fishermen Wives Unity (FWU) with the main dish grilled grouper with the price of IDR 80,000 per portion and grilled lobster with minimum order is per 3 ounce serving, price per ounce is IDR50,000 (including rice, chili sauce, and fresh vegetables and a bottle of mineral water). *Kop BEM* receives a fee of IDR5.000 for 1 portion of grilled grouper and IDR 10.000 for 1 portion of lobster. The income obtained by Kop BEM from *Kerlob-Kerlob* food stall is IDR16.990.000

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. From ice factory, *Kop BEM* earned the income of is IDR 240,000. The income from the ice factory is very small because the ice produced is in the form of small pieces of ice cubes, so fishermen are not interested in buying it because it is easy to melt and does not last long when used while sailing and the location of the ice factory is far from fishing settlements.

The business multiplier effects obtained by *Kop BEM* as a cooperative with legal entities are:

1. Access to markets to sell living groupies with international price during the harvest time with a purchase requirement of 1 ton for exporters who load the fish by using special ship to be exported overseas.
2. Obtaining 3 fishermen 3-Gross Tonnage capacity ships, used as fish transport at domestic markets and between main *FNC* in Tanjung Limau and the Replication in Gusung and Bontang Kuala as a support from the Minister of Marine Affairs and Fisheries (MMAF) of the Republic of Indonesia.
3. Ice maker given by MMAF for the business of ice cubes used for fish preservation
4. Agreement contract with several restaurants and star hotels in Bontang to sell harvest products for the guests of the restaurants and hotels.
5. Selling the harvest to domestic markets in Bontang
6. 1 passenger ship from PKT to carry passengers outside of PKT from Fish Auction Place (FAP) in Tanjung Limau to *Kerlob-Kerlob* food stall
7. a culinary destination for local officials, company officials, ministers, company guests, company employees and Bontang residents to eat grilled grouper and lobster in *Kerlob-Kerlob* floating food stall.
8. as the place for internship and sources for the fishermen of Miang Island in East Kutai, assisted by Indonesian Bank, Samarinda branch to learn gouper and lobster cultivation in Floating Net Cages (FNC) and replicate FNC in Miang Island.
9. As the place for internship for students of fisheries faculty of universities in East Kalimantan, Sulawesi, and Java.
10. Each member receives the remaining results of operations (RRO) as of IDR371.000 per member in the third annual member meeting (AMM) of *Kop BEM*
11. Trusted by PKT to manage assets as of IDR3.158.310.000 (Three billion one hundred fifty-eight million and three hundred and ten thousand rupiah) in the form of 124 of floating net cage pieces along with the facilities which are handed by the board Director of PKT to the Chairman of *Kop BEM* at the end of October in 2020. The amount of the asset does not include the costs for trainings and Floating Net Cages (FNC) maintenance for almost 5 (five) years.
12. Award from Indonesian Bank (IB) for the second winner in 2019 with the prize of IDR40 million.

With the existence of grouper and lobster cultivation at FNC and *kerlob-kerlob* grilled fish stalls at FNC Tanjung Limau, it creates alternative employment opportunities for fishermen, according to Kristiyanti (2016) as one of the fishermen's poverty alleviation by providing alternative job creation.

Kop BEM is also able to carry out a comparative advantage, proven to have been able to hold the first Annual Member Meeting (AMM) in 2018 for 2017 performance, second AMM in 2019 for 2018 performance and third AMM for 2020 for 2019 performance and have the remaining results of operations (RRO) Kop BEM is able to create a new economic institution, namely Fishermen Wives Unity (FWU) which manages kerlob-kerlob stalls that provide the largest share of remaining results of operations (RRO) 54.3% in the third AMM Kop BEM, able to replicate FNC Tanjung Limau in three (3) other locations, namely in Gusung, in Bontang Kuala and on Miang Island, East Kutai. With the cooperative with legal entities capacity and institutional improvement to the fishermen of *Kop BEM*, independent fishermen may get positive impacts, such as gaining:

1. a strong social cohesion between members and caretakers
2. a strong confidence for negotiation with tri sector partnership stakeholders (company, government, and civil society)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. a guaranteed access to markets with international rate tariff and continuity for selling grouper fish without dependency to wholesalers.
4. trusts from stakeholders that will enable the cooperative to get moral, facilities, and operational supports needed from the stakeholders.
5. environmentally friendly

5.Discussion

The importance of cooperative institutions that are legal entities and increasing the capacity of the assisted community, will give confidence to the fostered community and give confidence to relevant stakeholders to play a role in advancing the assisted community. PKT realizes this so that in assisting community empowerment, PKT carries out some of the capacity building priorities for *Kop BEM* members, namely: internship, cooperative training, assistance in fulfilling the requirements for cooperative formation and other capacity building. Some of the capacity building programs for Tanjung Limau fishermen are:

1. The internship of Tanjung Limau fishermen group at cooperative Alam Bahari in Pandeglang, Banten which one of its purposes is to learn about how a cooperative manages grouper and lobster farming in Floating Net Cages (FNC), cooperative and administrations leadership, in December 2016. Other trainings obtained are fresh water fish farming and fish feed pellets making.
2. The training of cooperative about the theory and how to manage a cooperative with 2 keynote speakers from PKT Employees Cooperative and also from the officer of Industry, Trade and Cooperatives Office of Bontang in March, 2017.
3. The establishment of fisherman cooperative of Bontang Economic and Maritime Tourism (*Kop BEM*) during 2017, so that at the end of 2017 *Kop BEM* with a legal entity is formed.
4. A training on administration and finance conducted by Industry, Trade and Cooperatives Office of Samarinda in 2019 with the goal to create a better finance report.
5. Trainings and certifications of Good Fish Cultivation (GFC) in order to support the marketing of grouper harvest to be sold well at international markets.
6. Fishing Boat Nautical Expert 3rd (Indonesian called *Ankapin III*) Trainings as the License for driving over 5-Gross Tonnage (5 GT) fish boats in order to pilot fishing boats legally and to understand traffic signs at sea.
7. *Basic Safety Training* (BST) Trainings for safety at sea during sailing.
8. Included in several exhibitions both regionally in Bontang or nationally in Indonesia Quality Award (IQA) events in Makasar in 2017, in Surabaya in 2018, in Semarang in 2019 and in Padang Sumatra Barat at the end of 2019 which are held by the Ministry of Marine Affairs and Fisheries (MMAF) of the Republic of Indonesia.

While the wives of the fishermen are organized and guided by PKT with the establishment of Fishermen Wives Unity (FWU) under *Kop BEM* in order to produce additional income for their families. FWU is given trainings in processing and serving grouper fish and lobsters from a 3-star hotel chef in Bontang, so they are able to process and serve restaurant-style dishes with 3 flavors, namely grilled grouper fish and lobsters and sweet and sour lobsters. After that, the members of FWU are able to innovate with new dishes, namely *gami cumi* and *gami udang pete* (squid and prawn with stinky beans cooked in hot plate chili sauce), and *rajungan santan* (crabs cooked in coconut milk) sold in *Kerlob-Kerlob* floating food stall in Floating Net Cage (FNC) in Tanjung Limau. FWU is assigned by Kop BEM to manage *Kerlob-Kerlob* food stall.

According to Tanjung (2017) a well-established Cooperative is indicated with the ability of performing both comparative and competitive excellences. *Kop BEM* is also able to establish comparative excellences by conducting the first Annual Member Meeting (AMM) in 2018 for the performance in 2017, the second AMM in 2019 for the performance in 2018 and the third AMM in 2020 for the performance in

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2019 and it also produces the remaining results of operations (RRO). *Kop BEM* is also able to generate competitive excellence with its ability to compete in selling living grouper fish from the harvest in both domestic and international markets through the third party with international price which leaves it independent from middlemen and is able to provide additional values. The grouper fish which are processed further into grilled fish and lobster, making the selling price in *Kerlob-Kerlob* food stall increasing. It is able to create new economic institution namely fishermen wives unity (FWU) group which manages *Kerlob-Kerlob* food stall and provides the biggest remaining results of operations (RRO) as of 54.3% in the third AMM of *Kop BEM*. *Kop BEM* is also able to replicate FNC Tanjung Limau in other three (3) locations, namely Gusung, Bontang Kuala and Miang Island in East Kutai. Replication of FNC in Miang Island under the coordination of Miang Island fishermen assisted by an Indonesian Bank (IB). *Kop BEM* fishermen as trainers, assistants and field advisors.

Based on the results of the previous description of the PKT CSR program in empowering Tanjung Limau fishermen, according to Hadi's opinion (2019) it fulfills the 3 goals of SDGs and meets the comdev success indicators.

6. Conclucion

From the previous explanation, it can be concluded that society empowerment performed by the Company should be accompanied with the establishment of groups in the form of a cooperative which holds legal entities, for its independency in order to provide credibility to stakeholders in supporting the cooperative's existence.

References

1. Ekowati,S.D.(2019) *Budidaya Ikan Kerapu dan Lobster di Keramba Jaring Apung Binaan CSV* Pupuk Kalimantan Timur.*Seri Manajemen Pengetahuan.*Bontang.
2. Hadi, S. P. (2019) *Tanggungjawab Sosial dan Lingkungan Perusahaan*. Undip Press Semarang.
3. Kartini, Dwi (2013) .*Corporate Social Responsibility*. PT.Refika Aditama. Bandung
4. Kristiyanti, M. (2016) 'Pemberdayaan Masyarakat Pesisir Pantai Melalui Pendekatan ICZM (Integrated Coastal Zone Management)'.
5. Mukhtar, (2020) *Laporan Kinerja Tahunan Pengurus dan Pengawas Koperasi Bontang Ekonomi Pariwisata dan Maritim (Kop BEM) Tahun Buku 2019*, in the Third Annual Member Meeting (AMM).
6. PKT, (2020a) *Laporan Akhir Program Creating Shared Value* (CSV) Pupuk Kaltim Bontang.
7. PKT, (2020b) *Materi presentasi kandidat Proper Emas Nasional 2019* Pupuk Kaltim Bontang.
8. Rudito, B. dan Famiola, M. (2019) Corporate Social Responsibility. Bandung: PT. Rekayasa Sains Bandung
9. Sugiyono (2014) *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: CV.Alfabeta Bandung.
10. Tanjung, A. M. (2017) *Koperasi dan UMKM*. Jakarta.PT.Gelora Aksara Pratama.
11. Undang-Undang No. 25, 1992 about Cooperatives
12. Undang-Undang No. 40, 2007 about Limited Company

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright of Turkish Online Journal of Qualitative Inquiry is the property of Turkish Online Journal of Qualitative Inquiry and its content may not be copied or emailed to multiple sites or posted to a listserv without the copyright holder's express written permission. However, users may print, download, or email articles for individual use.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 1798-4769
Journal of Language Teaching and Research, Vol. 9, No. 6, pp. 1284-1292, November 2018
DOI: http://dx.doi.org/10.17507/jltr.0906.18

The Students' Needs in Maritime English Class at Ami Aipi Makassar, Indonesia

Nur Aeni
Akademi Maritim Indonesia AIPI Makassar, Indonesia

Baso Jabu
Universitas Negeri Makassar, Jln. Bonto Langkasa, Kampus Gunung Sari, Makassar, South Sulawesi, Indonesia

Muhammad A. Rahman
Universitas Negeri Makassar, Jln. Bonto Langkasa, Kampus Gunung Sari, Makassar, South Sulawesi, Indonesia

Hamid Ismail
STKIP Kie Raha, Ternate, Indonesia

Saidna Z. Bin-Tahir
Universitas Iqra Buru, Maluku, Indonesia

***Abstract*—This paper reports the students' needs in developing a GME instructional course with the following research questions: 1) What is the present level of students' oral communication apprehension? 2) What are the students' needs (the learning and the language needs) in learning General Maritime English? The research was conducted at the *Akademi Maritim Akademi* Indonesia AIPI Makassar. There were 150 students of the nautical department in the academic year 2016-2017 as the primary subjects of this research. The researchers administered questionnaires, conducted interviews and observed exams to collect the data. The results found that the students' level of oral communication apprehension was high, based on the Foreign Language Classroom Anxiety Scale (FLCAS). It was also found that there was a high demand for materials that could prepare the students to have good communication skills, in order to be equipped to work in international maritime industries. Most of the students assumed that the four language skills (listening, speaking, reading, and writing) in English are crucial, but they placed productive skills (writing and speaking) as their highest priority. It is concluded that the results of this investigation should be taken into account in developing teaching and learning materials for maritime academy students.**

***Index Terms*—students' needs, students' level of oral communication apprehension, Maritime English (ME), International Maritime Organization (IMO), Akademi Maritim Indonesia (AMI AIPI)**

I. Introduction

Related to the Indonesian government's goal for seafarers to speak English fluently, lecturers have a need to use textbooks or materials which are suitable for the students' needs and that ensure speaking activities are dominant. Since it is an international curriculum, each educational institution must modify their current materials so that this goal can be achieved.

As such, the limited and irrelevant GME (General Maritime English) materials in Indonesia are becoming a hindrance in the process of teaching and learning to achieve the goals in the IMO (International Maritime Organization). Previous research has shown that this has caused an adverse effect on the students. Some of them are less motivated to learn English and their vocabulary is limited to the technical vocabulary related to their major as seafarers (Dirgayasa, 2014; Aini, 2017; Bin-Tahir et al., 2017). As a consequence, they will find it difficult when they are communicating with international staff on board in the future.

Specifically, in AMI AIPI Makassar the IMO Course 3.17 is used as a guidebook in teaching which has been widely recognized as needing to be modified, or replaced, based on the students' needs and characteristics. Based on this objective, the researcher intended to do some investigation on the learning needs of maritime students, especially for the nautical department.

II. Literature Review

A. English for Specific Purposes

Robinson (1991) defined that English for Specific Purposes (ESP) are generally constrained by a limited time period in which their objectives have to be achieved and are taught to adult in homogenous class in terms of work that the

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

students are involved. ESP teaching should always reflect the underlying concept and activities of the discipline. The ESP is designed to meet the specific needs of the students, it is centered on the language (grammar, lexis, register), skills, discourse and genres appropriate to these activities.

In addition, ESP is designed for specific discipline, it may use in specific teaching situations, a different methodology from General English. ESP is likely to be designed for adult learners, either a tertiary level institution or in a professional work situation; it could be used for learners at secondary school level; most ESP courses assume basic knowledge of the language system, but it can be used with beginners.

Finally, the ESP curriculum and its syllabus have to be a learner-centered, which means all the teaching and learning activities are focused on the learners' needs and progress or achievement. The ESP teachers are true facilitators who are expected to facilitate learning and not only lecturing,

B. Maritime English

According to the International Maritime Organization (IMO) (2015), Maritime English has two main courses namely; General Maritime English (GME) and Specialized Maritime English (SME). There are two sections in the course model for General Maritime English: Core Part 1 and 2, both of which contain separate syllabus. This system allows students to enter the classroom at a point corresponding to their English level. It is recommended that the instructor perform a pre-course assessment to assess the level of language that is present of each student. The syllabus in Core 1 is designed for students who have the lower level of English while the syllabus in Section Core 2 is designed for students who have lower secondary or Middle English level. The definition of language level and entry requirements required for students/cadets is given in part A of both sections of the course.

For effective language teaching to take place, lecturers/ instructors need an understanding of the Communicative Approach methodology to be able to create tasks appropriate to their students' learning needs, to develop the students' communicative competence and to implement a syllabus that meets the requirements defined by the STCW Code.

C. Students' Needs

Communication needs lead the way when it is believed that what is taught to students must be in accordance with what they will need to apply, and therefore, it must determine the course content of ESP (Munby, 1978). The definition of 'needs' depends on the perception of those making the judgement. The difference between what learners can presently do with the language and what they should be able to do cannot be looked at from one standpoint.

In order to get and to know the students' needs, the researcher need to conduct need analysis as the activities involved in gathering information that will serve as the basis for developing a curriculum, syllabus, and course materials which meet the learning and language needs. Once identified, it can be stated in terms of goals and objectives which can serve as the bases for developing tests, materials, teaching activities, and evaluation strategies.

D. Students' Level of Oral Communication Apprehension

Leary (2013) has categorized three levels of apprehension, namely: low, moderate, high. Low anxiety relates to difficult situations happening in daily life. Low apprehension can motivate learning. The symptoms of low anxiety can be exhaustion, irritability, or ability to learn, depending on the situation. Meanwhile, moderate or reasonable apprehension can enable someone to focus on the crucial problem and turn aside from other problems (Salikin et al., 2017; Panggua, 2017). At this level of apprehension, symptoms include the faster heartbeat, quicker breathing, quicker speaking with a higher volume, and can cause decreasing concentration, so it is easy to forget something, become angry or cry.

The next level is high apprehension, which hugely reduces someone's perception. Someone with high-level trepidation tends to focus on details. Someone who is on this level of anxiety needs more guidelines to focus on the topic. Symptoms include headaches, insomnia, and ineffective learning. Critically, their fear can prevent them from saying anything at all.

Horwitz (1978) states that the level of oral communication apprehension/anxiety is based on the result of Foreign Language Classroom Anxiety Scale (FLCAS). To determine a student's anxiety level, add up their responses to all the questions, remembering to first reverse-score the items that need reverse-scoring, then divide the total by 33 (the total number of questions). Students with averages around 3 should be considered slightly anxious or moderate level, while students with averages below 3 are probably not very anxious or low level. Students who average near 4 and above are fairly anxious or high level. Ortega (2013) also states that foreign language anxiety is occurring when people feel confused, freeze up, and cannot say anything in speaking foreign language.

In conclusion, the researcher applied Horwitz scale as the guidance to determine the cadets or students' level of oral communication apprehension/ anxiety because it is not difficult to apply. It is measurable as well.

E. Akademi Maritim Indonesia AIPI Makassar

According to the Ministerial decision of Transportation Ministry No. 28, 2010, Akademi Maritim Indonesia (AMI) AIPI is an educational institution which offers vocational education programs in the maritime field. There are three departments, namely: deck, engineering, and port and shipping management. In this institute, the graduates from deck and engine departments receive a Diploma III certificate. In addition, the graduates from deck and engine departments

PERPUSTAKAAN NASIONAL

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

receive a certificate of nautical/ technical class III. Then, they may also pass several training certifications to become a seafarer according to IMO requirements.

Akademi Maritim Indonesia (AMI) AIPI Makassar is an educational institution which holds such a vocational education program. Its curriculum is based on the IMO Model course. The characteristics of the learners of Indonesian Maritime Academy AIPI Makassar are various. Therefore, the researcher conducted needs analysis as one of steps to know better who the students are and what materials would be most appropriate for them to achieve communicative competence in English relevant to their field.

III. Method

This research investigated the students' needs by an applied survey method. Interviews were conducted and a questionnaire was distributed to students, lecturers, and alumni. There were two questionnaires used in this research, namely: the Needs Analysis Questionnaire and the Foreign Language Classroom Anxiety Scale (hereafter referred to as FLCAS, adapted from Horwitz, 1988). The data sources were multiple, by involving students, lecturers, and the employees from marine or nautical department. Purposive sampling was adopted. There were 150 students from the first semester of Akademi Maritim Indonesia (AMI) AIPI Makassar involved for this research to gather information about the present situation (the students' level of oral communication apprehension), the students' needs, the existing materials that they used during learning general maritime English course, and their expectations of the course. They all were given the questionnaire to fill in as well as 5 alumni who have worked in the International trade or company. Data were analyzed using the descriptive statistical method.

IV. Results and Discussion

A. Results

1). The students' level of oral communication apprehension



The FLCAS result showed that the students of the nautical department had a high apprehension level. 89 students felt anxiety in their English class especially when they had an upcoming speaking activity. Many reported trembling beforehand. This phrase refers to the analysis of students' present situation, students' proficiencies and difficulties to English language skills, students' needs, the existing materials, the objectives of learning English as General English course as well as the identification of the results of the analysis.

2). The frequency of students practicing English language skills

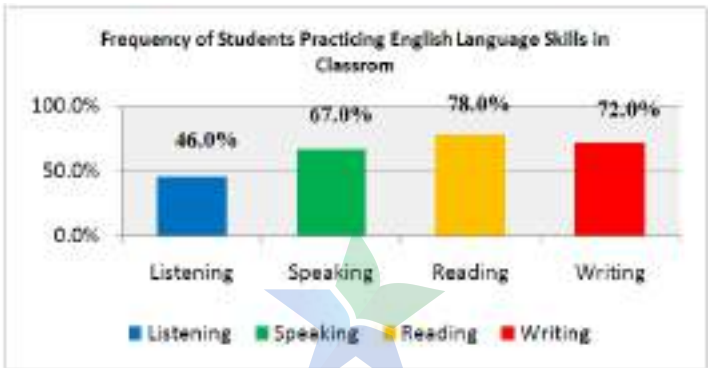


Chart 4.1 Frequency of Students Practicing English Language Skills in Classroom

The frequency of practicing listening skills delivered by teachers is an average score of 1.85 with a percentage of 46. Thus, it can be interpreted that the frequency of students practicing listening skills in English is unfavorable to developing proficiency in aural comprehension. In speaking skills, the data showed quite a high intensity of practice,

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

with the average score of 2.69 and a percentage of 67. In writing skills, the data also indicated quite a high intensity of practice with the average score of 2.88 and a percentage of 72. Among all the English language skills practiced in the classroom, reading was the most frequently practiced with the average score of 3.11 and a percentage of 78. Overall, the data showed that the frequency of English language skills practiced in the classroom was quite high, with an average score of 2.63 and a percentage of 65.8.

3). The Level of Students' Difficulty with English Language Skills

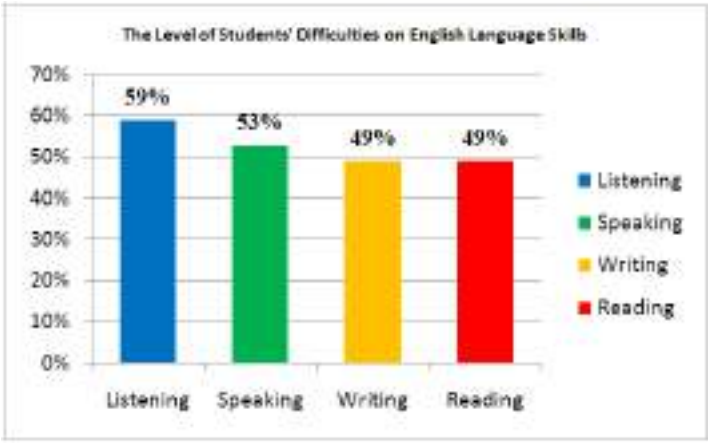
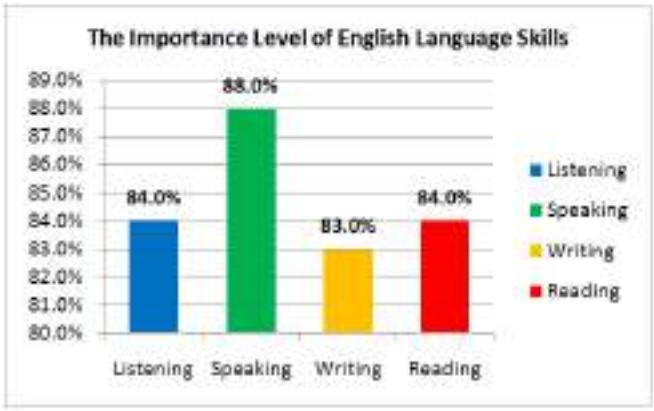


Chart 4.2 The Level of Students' Difficulty with English Language Skills

The data from chart 2 demonstrates that most of the students found all the language skills quite tricky and mainly found listening to be the most difficult. The data indicated that listening is very complicated with an average score of 2.35 and a percentage of 59. The speaking skill was also considered quite difficult with the average score of 2.12 and a percentage of 53. The writing skill and reading skill proved to be quite difficult as well with the average score of 1.97 and a percentage of 49. Overall, the level of students' difficulty toward English language skills was quite high with the average score of 2.10 and a percentage of 52.6.

4). The Importance Level of English Language Skills



Chat 4.3 The importance level of English Language skills

The importance level of all the four language skills is considered very high according to the data acquired. Chart 3 describes the average score of all language skills in English at 3.39 with a percentage of 84.7%. However, the highest rated skill was speaking with a percentage 88%.

5).The participants believed that the main objectives of learning English as a general course are as follows:

Statement	Score	Percent (%)
To improve students' readiness to be able to continue their studies abroad	45	69.2%
To improve students' ability to communicate in English	44	67.7%
To improve students' capability to comprehend English literature/resources	20	30.8%
To fulfill a curriculum requirement	14	21.5%
To enhance the likelihood of students finding a job after graduation	42	64.6%

PERPUSTAKAAN NASIONAL

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

6). The medium of instruction in the learning process

When asked what was should be the medium of instruction during the learning process, the students responded most strongly that English should be - either partly, or wholly. Meanwhile, students thought that it is less crucial for the materials to be produced in *Bahasa Indonesia* either entirely or partially. Most students tended to believe that it is essential to use both languages interchangeably. The data below shows students' perception of the language used in the learning process:

7). The level of importance of learning method or activities

Every student had their preference on how to acquire knowledge and learn:

Learning Preference	Average	Percent	classification
Self-learning	3.08	76.9%	Important
Learning in couple	3.03	75.8%	Important
Small group learning	3.11	77.7%	Important
Large group learning	2.82	70.4%	Important
Audio learning	3.09	77.3%	Important
Learning by reading	3.23	80.8%	Important
Learning by listening and speaking	3.37	84.2%	Very important
Learning by listening and speaking reading material while writing	3.14	78.5%	Important
Learning by repeating what is being listened	3.11	77.7%	Important
Learning by memorizing the conversation	2.92	73.1%	Important
Learning through games and quizzes	3.03	75.8%	Important
Learning through role plays	2.97	74.2%	Important
Learning through western songs	2.94	73.5%	Important
Average score of respondents' reactions	**3.06**	**76.6%**	**Important**

From the above data, we can see that all the 13 learning methods and activities are proven to be important to students with the percentage of 76.6, and in particular, learning by listening and speaking, to be very important to students with the percentage over 80.

8). Reasons for the unsatisfactory attitude towards the existing materials

Statement	Score	Percent (%)
Boring materials	12	18.5%
Irrelevant to the students' needs	17	26.2%
Irrelevant to the field of study	8	12.3%
The teaching method is boring	19	29.2%

There are quite a few reasons why students considered the existing materials used to be unsatisfying or to fail to meet their expectations. The highest frequency of 29.2% blamed it on the annoying teaching method, followed by the irrelevance of the materials to the students' needs (26.2%). Meanwhile, 18.5% of students expressed that the materials used in teaching General English were boring and 12.3% students stated that the materials were irrelevant to the field of study. From the table above, it can be concluded that the reason why students found the materials used currently unsatisfying is due to the university method of teaching and the irrelevancies of the materials.

9). Topics of General Maritime English

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

Learning Topics	Average	Percent	Category
Asking for and giving personal data	3.22	80.4%	Important
Discussing navigational routes	2.94	73.5%	Important
Naming type of vessel	3.06	76.5%	Important
Describing the location and purpose of safety equipment	2.88	71.9%	Important
Understanding commands in emergency situations on board	3.05	76.2%	Important
Naming position on boards; giving directions on board	3.28	81.9%	Very Important
Dealing with health and safety on board	3.32	83.1%	Very Important
Telling about what's happening on board and around you	3.40	85.0%	Very Important
Talking about sport	1.83	45.8%	Unimportant
Describing crew roles and routines	3.03	75.8%	Important
Discussing food on board; ordering meals; reporting damage to food cargoes	3.32	83.1%	Very Important
Movies	1.83	45.8%	Unimportant
Society	1.82	45.4%	Unimportant
Talking about holidays	1.68	41.9%	Unimportant
Fashion	1.38	34.6%	Unimportant
Other Topics: Music (Western Songs) and expressing personal likes and dislikes	2.77	69.2%	Important
Average score of respondents' reactions	**2.67**	66.9%	Important

Students were questioned on their preferred English learning topics and were asked their opinions on 16 learning topics as to whether they considered them important or unimportant. The results reveal that there are 4 topics that students consider very important as the percentages are over 80 as follows; (i) discussing food on board; ordering meals; reporting damage to food cargoes, (ii) telling about what's happening on board and around you, (iii) naming position on boards; giving direction on board, and (iv) dealing with health and safety on board.

Asking for and giving personal data, describing crew roles and routines, understanding commands in emergency situations on board, naming the type of vessel, discussing navigational routes, and others like music and free time activities (expressing likes and dislikes) were the learning topics students considered to be important as well. However, there were 4 topics including fashion, talking about holidays, society, and talking about sport that were considered to be unimportant to students with percentages below 50%.

B. Discussion

A students' needs analysis is essential to the feasibility of a product that should be measured by the demands and needs of the users. It was started by measuring the students' level of oral communication apprehension, because this is an important part of needs analysis. It is one aspect that should be identified by the researcher to inform the development of General Maritime English materials. Gardner, et.al (2005) revealed that the students' anxiety or oral communication apprehension could be minimized by certain teaching materials and learning strategies that the teachers apply in their teaching and learning process. In addition, learning English by using games and role plays was also found to be an important consideration in designing activities in the course design., for all of the respondents categorized these activities as 'important' to be used in teaching and learning English.

A modified FLCAS questionnaire is used to investigate whether students are in a high, moderate, or low apprehension classification. After the participants filled out the questionnaire, the researchers then gave them an assessment score for each question from each participant. After reviewing each participant FLCAS questionnaire, the answers to all questions were compiled to create an overall apprehension assessment using the Likert Scale described in the previous section to assess survey questions as to whether they were positive or negative.

Based on the FLCAS result, there are 89 students who felt really anxiety toward English class especially when they had speaking activity. They trembled when they knew they were going to be called in maritime English class (Aeni, 2017). It is in line with the item number 3 "I trembled when I know that I am going to be called on Maritime English class". During observations and based on the result of the questionnaire, there were two students who were indicated to be low apprehensive, supported by FLCAS results. They experienced the symptoms of apprehension only at the first time they spoke, then they could manage and control their communication in order to get a good performance. Ortega

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

(2013) also states that foreign language anxiety is occurring when people feel confused, freeze up, and cannot say anything in speaking foreign language. Gibson and Hanna (2003) found that public speaking apprehension can be showed in many ways, namely: blood pressure, hand trembling, feeling apprehensive, forgetting the prepared materials, and avoiding looking at the audience. The students still showed the symptoms of apprehension such as many fillers and mumbling. Although they looked very anxious at the beginning of speaking test, they still can mitigate their anxiety with some strategies such as smiling, pause, deep breathing, and some gestures.

In this stage, the researcher analyzes the students wants, necessities and lacks. She also analyzes the existing syllabus, lesson plan, course materials used in teaching Maritime English at Akademi Maritim Indonesia AIPI Makassar. The researcher tries to find the present condition of students' ability in learning English and their expectation as well. This includes, their goals in learning English, how they think English materials should delivered in terms of language orientation, the learning topics, and their learning preferences.

The current condition of the teaching of the General Maritime Course at Akademi Maritim Indonesia AIPI is very important. Current teaching methods show that the students English language skills in the classroom is still low, especially in listening and speaking skills. However, students are aware of the importance of developing these particular language skills (percentage of 84.7). However, the results show that current teaching methods and materials have not yet improved students' achievement in four sufficient language skills. Proven by the fact that many students still consider the four language skills to be too complicated. Most of teaching and learning processes are dominated by teachers' talking about grammar or asking students to write, and the lack of motivating the students to speak. Moreover, students' needs and expectation toward the comfortable and interactive teaching and learning process are being ignored. As shown in the students' needs analysis, they are expecting the materials designed to involve them and give them more opportunities for speaking activities. Students stated their primary objective in learning English was for enhancing their ability in communication, as one of the essential qualifications for seeking jobs. If they had more opportunity to practice speaking in the classroom, it would likely lead to less anxiety and better performance when their speaking skills were precisely tested. However, currently, they are being tested for something that they have not been adequately prepared.

V. Conclusion

The present condition of the students' level of oral communication apprehension is generally high. This is connected to the present teaching and learning method in the General Maritime English course implemented at the Akademi Maritim Indonesia AIPI Makassar which shows inadequacy in fulfilling students' needs and expectations. Most of the students assumed that the four language skills (listening, speaking, reading, and writing) in English are crucial, but they put productive skills (writing and speaking) as the highest priority. Based on the data, the students requested materials that can prepare them to have good communication skills. This would not only prepare them for their oral tests, but more importantly to be able to work effectively in the international maritime industry once graduated. One immediate result of this research was the primary researcher's subsequent development of new teaching and learning materials such as a syllabus, lesson plans, and a course book designed specifically for the Maritime students of Makassar, South Sulawesi.

Acknowledgements

The researchers address thanks to the Directorate General of Research Enhancement and Development, Ministry of Research, Technology, and Higher Education of Indonesia for the financial support (State University of Makassar, Northern Illinois University and AMI AIPI Makassar).

References

[1] Aeni, N., Jabu, B., Rahman, M. A., & Strid, J. E. (2017). English Oral Communication Apprehension in Students of Indonesian Maritime. *International Journal of English Linguistics*, *7*(4), p.158-167.

[2] Atmowardoyo, H. (2018). Research Methods in TEFL Studies: Descriptive Research, Case Study, Error Analysis, and R & D. *Journal of Language Teaching and Research*, *9*(1), p.197-204.

[3] Bin-Tahir, S. Z., Atmowardoyo, H., Dollah, S., & Rinantanti, Y. (2017). Multilingual learning program: pesantren students' perceptions of the multilingual simultaneous-sequential model. *JELE (Journal of English Language and Education)*, *3*(2), p.44-53.

[4] Bin-Tahir, S. Z., Atmowardoyo, H., Dollah, S., & Rinantanti, Y. (2017). Multilingual Instructional Model of Pesantren Schools in Indonesia. *Journal of Language Teaching and Research*, *8*(6), p. 1210-1216.

[5] Croucher, SM. (2015). A Cross-Cultural Analysis of Communication Apprehension. *Journal of Intercultural Communication*, ISSN 1404-1634, issue 38, July (2015). URL: http://immi.se/intercultural. Accessed on January 2016.

[6] Dirgayasa, I. W. (2014). Survey of English Teaching and Learning Process in Maritime Education and Training in Indonesia: A Case Study in Private MET in Indonesia. *English Language Teaching*, *7*(7), p.111-120.

[7] Embassy of the Republic of Indonesia. (2014). Indonesian archipelago. Retrieved on 11th June, 2017 from http://www.indonesia.hu/page.php?id=99&titlethearchipelago.

[8] Evans, T. D., & St John, M. J. (2001). Developments in ESP: A Multi-disciplinary Approach. New York: Cambridge University Press.

[9] Fan, L. (2017). An Overview of Chinese Seafarers' Communicative Competence in English—Chinese Seafarers' Perspectives.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, *11*(4). P. 577-581.
[10] Fan, L., Fei, J., Schriever, U., & Fan, S. (2017). The communicative competence of Chinese seafarers and their employability in the international maritime labour market. *Marine Policy*, *83*, p.137-145.
[11] Gardner, C. T., Milne, M. J., Stringer, C. P., & Whiting, R. H. (2005). Oral and written communication apprehension in accounting students: Curriculum impacts and impacts on academic performance. *Accounting Education*, *14*(3), p. 313-336.
[12] Gibson, B. J., & Hanna, J. B. 2003. Periodical usefulness: the US logistics educator perspective. *Journal of Business Logistics*, *24*(1), p. 221-240.
[13] Hyland, K. (2006). English for academic purposes: An advanced resource book. London: Routledge.
[14] Holland, L. C. (2016). A Study of the Intelligibility, Comprehensibility and Interpretability of Standard Marine Communication Phrases as Perceived by Chinese Mariners (Doctoral dissertation, Portland State University).
[15] Hutchinson, T., & Waters, A. (1987). English for specific purposes. Cambridge: Cambridge University Press.
[16] Khan, T. M., & Awan, A. S. (2011). Needs Analysis of English for Occupational and Specific Purposes. *International Journal of Social Sciences & Education*, *1*(4), 632-643.
[17] Latifa, A., Rahman, A., Hamra, A., & Jabu, B. (2015). Developing a Practical Rating Rubric of SpeakingTest for University Students of English in Parepare, Indonesia. *English Language Teaching*, *8*(6), p.166-179.
[18] Leary, M. R. (2013). Social Anxiety, Shyness, and. *Measures of personality and social psychological attitudes: Measures of social psychological attitudes*, *1*, 161-176.
[19] Liyanage, I., & Walker, T. (2014). English for academic purposes: a trojan horse bearing the advance forces of linguistic domination?. *Affirming language diversity in schools and society: Beyond linguistic apartheid*, 165-175.
[20] Munby, J. (1978). Communicative syllabus design. Cambridge: Cambridge University Press.
[21] Ortega, L. 2013. SLA for the 21st century: Disciplinary progress, transdisciplinary relevance, and the bi/multilingual turn. *Language Learning*, *63*(1), p. 1-24.
[22] Panggua, S., Wello, B., & Macdonald, D. (2017). Self-Assessed Professional Competence of the High School EFL Teachers in Toraja Indonesia. *International Journal of English Linguistics*, *8*(2), p.25-36.
[23] Poedjiastutie, D., & Oliver, R. (2017). English learning needs of ESP learners: Exploring stakeholder perceptions at an Indonesian University. *TEFLIN Journal*, *28*(1), p.1-11.
[24] Pritchard, B. (2004). A Survey of Maritime English Materials–State of the Art in Maritime English. *International Association of Maritime Universities, Nippon Foundation*, 1(1), p. 118-131.
[25] Rahman, M. (2015). English for Specific Purposes (ESP): A Holistic Review. *Universal Journal of Educational Research*, *3*(1), p. 24-31.
[26] Ratnah. (2013). Developing English for Specific Purpose (ESP) Course for Tour and Travel Students Based on Needs Analysis. Unpublish Dissertation. Makassar: Graduate Program State University of Makassar.
[27] Richards, J.C. (2001). Curriculum Development in Language Teaching. New York: Cambridge University Press.
[28] Robinson,P. (1991). ESP today: a practitioner's guide. Herforshire: Prentice Hall.
[29] Sakkir, G. (2016). Interest and Writing Skill of the University Students on Using Social Media-Facebook in Writing Class (STKIP Muhammadiyah Rappang, Indonesia). In *Asian EFL Journal (Second Language Acquisition-Academic Research)* TESOL Indonesia International Conference Edition (Vol. 2, pp. 178-188).
[30] Salikin, H., Bin-Tahir, S. Z., Kusumaningputri, R., & Yuliandari, D. P. (2017). The Indonesian EFL Learners' Motivation in Reading. *English Language Teaching*, *10*(5), p. 81-90.
[31] Suriaman, A., Rahman, A., & Noni, N. (2018). Developing Web-based English Instructional Material Oriented to Promote Independent Learning at Indonesian University Context. *Journal of Language Teaching and Research*, *9*(2), 336-345.
[32] Tahir, S. Z. B., & Hanapi, H. (2017). Lecturers' Method in Teaching Speaking at the University of Iqra Buru. *International Journal of English Linguistics*, *7*(2), 73-85.
[33] West, R. (1997). Needs analysis: State of the art. *Teacher education for LSP*, 68-79.



Nur Aeni M was born in Selayar, South Sulawesi, Indonesia on August 27th, 1988. She completed her undergraduate study in 2009 in English Education at Universitas Negeri Makassar. She earned her Master degree from State University of Makassar in Indonesia. Her research interest is in Teaching English as Foreign language and the use of circle games in teaching vocabulary. Shevis a lecturer at Indonesian Maritime Academy AIPI Makassar. She is currently a Ph.D student at Universitas Negeri Makassar. She attended some International Conference as the Presenter. Namely: International Conference on language education, International Conference on Education, Science, Art and Technology.



Baso Jabu completed his undergraduate studies in 1987, majoring in Teaching English as a Foreign Language (TEFL) at Ujung Pandang Institute of Teacher Training and Education (currently Universitas Negeri Makassar), Indonesia. He completed his Master's and doctoral degrees in the field of applied linguistics at Hasanuddin University in Makassar, Indonesia, in 1995 and 2007, respectively. He was awarded a Specialist Certificate in Language Testing at the Regional Language Centre Singapore in 1996. Professor Jabu is former Director of the Language Centre at Universitas Negeri Makassar, where he manages training in some foreign languages, as well as the Indonesian language for non-native speakers. He is currently as the Second Assistant Director of Pascasarjana Universitas Negeri Makassar. He is a lecturer, and has been teaching English as a foreign language at Universitas Negeri Makassar for more than 20 years. Prof. Jabu is a

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

member of TEFLIN (Teaching English as a Foreign Language in Indonesia) and MLI (Indonesia Linguistic Society). His research interests are TEFL and language assessment.



Muhammad A. Rahman was born in Selayar, South Sulawesi, Indonesia on May 21, 1952. He completed his undergraduate study in 1979 in Teaching English as a Foreign Language (TEFL) at Ujung Pandang Institute of Teacher Training and Education) in Makassar, Indonesia and master and doctorate degrees in the field of Instructional Design and Technology at the University of Pittsburgh, PA, USA in 1986 and 1990 respectively. He is currently a professor in the Faculty of Literature and Language, State University of Makassar, in Makassar, Indonesia. He has a lot of experience in elementary and secondary school teacher training, teacher professional development, and teaching English to young learners. He was employed for five years as ACADEMIC ADVISOR for USAID Decentralized-Basic Education leading university faculty members to develop active learning training packages for elementary school teachers. In the last couple of years, he did a research and a development study whose product is a training package for elementary school teachers of English. At present, his research focuses on module development for improving EFL college writing. He has got the Best Paper Awards on his article entitled "Reading in English as a Foreign Language: A Case of First-Year Students of Junior Secondary Schools in South Sulawesi Indonesia" from the 2nd International Conference on Theory & Practice (ICTP-2016) of Asia Pacific Institute Advanced Research. His research interests include early reading program for learners of English as a foreign language. Prof. Rahman is a member of Indonesian Linguistics Society (MLI), Indonesian Education Scholars Association (ISPI), and TEFLIN (Teaching English as a Foreign Language in Indonesia).



Hamid Ismail was born in Ternate, North Moluccas, Indonesia on October 5, 1961. He completed his undergraduate study in 1984 in English Education Program at Teacher Training and Education in Manado, North Sulawesi, Indonesia and Master degree in 1996 at the same field at Teacher Training and Education in Malang, East Java. He was employed for two years as committee members of Basic Education Project in North Moluccas funded by World Bank. He was to be keynote speaker on the seminar of English Teachers Forum held by West Halmahera government district. He was also to be a trainer of higher education students as a guide for foreigners in total solar eclipse in 2016 in North Moluccas province.



Saidna Z. Bin-Tahir is a lecturer at English Education Department of Universitas Iqra Buru, Indonesia. His areas of interest and research include teaching media, TEFL, Arabic and Linguistics, and Multilingual Education. He graduated from Al-Azhar University of Cairo in Arabic Language and Linguistics and graduated his master and doctoral degree from the State University of Makassar in English Education Department and got the short course at Northern Illinois University, USA. He has published some books and many articles in TEFL, ICT in language learning, and Multilingual teaching and learning. He had become a member of Asia TEFL, Asian EFL, International Forum of Researchers in Education (IFORE), and ADRI. He is a reviewer and editor in some local and international journals, and the head of the language center at the Universitas Iqra Buru, Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

© 2018 ACADEMY PUBLICATION

Copyright of Journal of Language Teaching & Research is the property of Academy Publication Co., LTD and its content may not be copied or emailed to multiple sites or posted to a listserv without the copyright holder's express written permission. However, users may print, download, or email articles for individual use.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VISION OF THE WORLD MARITIME AXIS OF INDONESIA AS A MARITIME COUNTRY IN ALFRED THAYER MAHAN'S PERSPECTIVE

E.T. PUDJIASTUTI*
I.N. PUTRA**
A.K. SUSILO***

***Sekolah Tinggi Manajemen IMMI, Pejaten Tim., Kec. Ps. Minggu, Jakarta Indonesia**
****Indonesia Defense University (IDU), Bogor, Jawa Barat 16810, Indonesia**
*****Indonesia Naval Technology College, Surabaya 60178, Indonesia**

The economic development of Indonesia and the region has an impact on national maritime security. With these conditions, developments and challenges in the maritime aspect, Indonesia has outlined a policy on the vision of the World Maritime Axis. This vision is a consequence of being a maritime nation with an area that is mostly ocean, as is the policy of Alfred Thayer Mahan (A. T. Mahan). The purpose of this paper is to provide an analysis of the relationship between the vision of the World Maritime Axis (WMA) and the concept of maritime strategy from A.T. Mahan so that it can be seen the relevance of this strategy to the development of President Joko Widodo's World Maritime Axis (WMA) Vision. Based on the results of analysis, the development of the World Maritime Axis (WMA) Vision is relevant to Alfred Thayer Mahan's maritime strategy. The relevance, among others, is that Indonesia is between two continents in the world, namely the Asian continent and the Australian continent; Indonesia is also the largest archipelagic country in the world with a very wide maritime area; Demographic bonus is a condition where the productive age population is more than the non-productive age; History records that the Indonesian people have long controlled sea shipping lanes with a fairly formidable fleet; The vision and mission of the government of President Joko Widodo have the ambition to make Indonesia the world's maritime axis.

***Key WordS**: Relevance analysis, Maritime State, A.T. Mahan, Vision of the World Maritime Axis (WMA).*

1. INTRODUCTION

The Asia Pacific is now a region in the world that is predicted to be part of the great history of world politics and economics in the 21st century (Rumley, 2005). This dynamic can be seen from the increasing number of New Emerging Countries (NEC) that have sprung up. The rise of the Asian economy is still being spearheaded by two countries, namely China and India (Valli & Saccone, 2015). Both countries have the largest human resources and have the potential to be the largest markets in the world. Coupled with developments in Southeast Asia, especially Indonesia with the strength of its natural resources which are supported by the largest population. Connectivity in this area continues to increase and contributes to regional economic growth.

In the global trends report 2030 the map of the strength of the countries in the world will experience drastic changes in 2030 (Phillips, 2008). Asia will pass North America and Europe in terms of global power, mainly based on GDP, population size, military allocation, and technology investment (Espas, 2011). In this projection, Indonesia is seen as one of the countries that will have emerging power in 2030 (McKinsey, 2012).

The economic development of Indonesia and the region has an impact on national maritime security. Indonesia as one of the ASEAN countries with the largest sea area makes this water area a very important role in the connectivity mode in the Asia Pacific (Heiduk, 2016). With its position on strategic sea trade and transportation routes, Indonesia has challenges in managing maritime security which includes various dimensions including the dimensions of defense and security. (Manurung, 2016).

In facing these developments and challenges in the marine aspect, Indonesia has outlined a policy on the vision of the World Maritime Axis. This vision is a consequence of being a maritime nation with an area that is mostly ocean, as the policy of A. T. Mahan.

This study aims to provide an analysis of the relevance of Indonesia's world maritime axis vision from the strategic perspective of Alfred Thayer Mahan. This study uses a comparative analysis approach using expert opinion consisting of three doctoral-level people. This research is expected to provide benefits in analyzing the perspective of world maritime strategy. This research is also expected to explore the historical values of Alfred Thayer Mahan's strategy for the development of Indonesia's maritime aspects.

There are several studies as references, including research on Alfred Thayer Mahan's theory of Sea Power to analyze types of policies to actualize the idea of the world maritime axis. (Hudaya & Putra, 2017). Research on evaluating the idea of Indonesia as a global maritime axis in restoring reputation in Southeast Asia (Ali & Sulistiyono, 2020). Research on Indonesia's implementation in improving its image as a maritime country among IORA member countries (Indrayani, et al., 2019). Exploration of the key components of the world maritime axis concept and the challenges facing each component (Sambhi, 2015). Alfred Thayer Mahan's ideas in building and developing maritime Japan (Bose, 2020).

This research consists of several parts. The second part discusses the literature review consisting of the function of the sea, maritime security, the vision of the world maritime axis, Alfred Thayer Mahan's Theory. The third part describes the analysis of the world maritime axis and its relevance to the theoretical perspective of Alfred Thayer Mahan. The fourth part describes the conclusion of the manuscript.

2. LITERATURE REVIEW

2.1.The Function of the Sea for Indonesia

Indonesia is the largest archipelagic country in the world with a very wide maritime area with a coastline of about 81,000 km (Astor, et al., 2014). Indonesia has more than 17,000 islands and its sea area covers 5.8 million km² or about 70% of the total area of Indonesia (Akhira, et al., 2015). Indonesia's marine area consists of 3.1 million km² of sovereign sea area and 2.7 million km² of the Indonesian Exclusive Economic Zone (ZEEI). From these data, it can be calculated that Indonesia's marine area is 64.97% of the total area of Indonesia (Lasabuda, 2013).

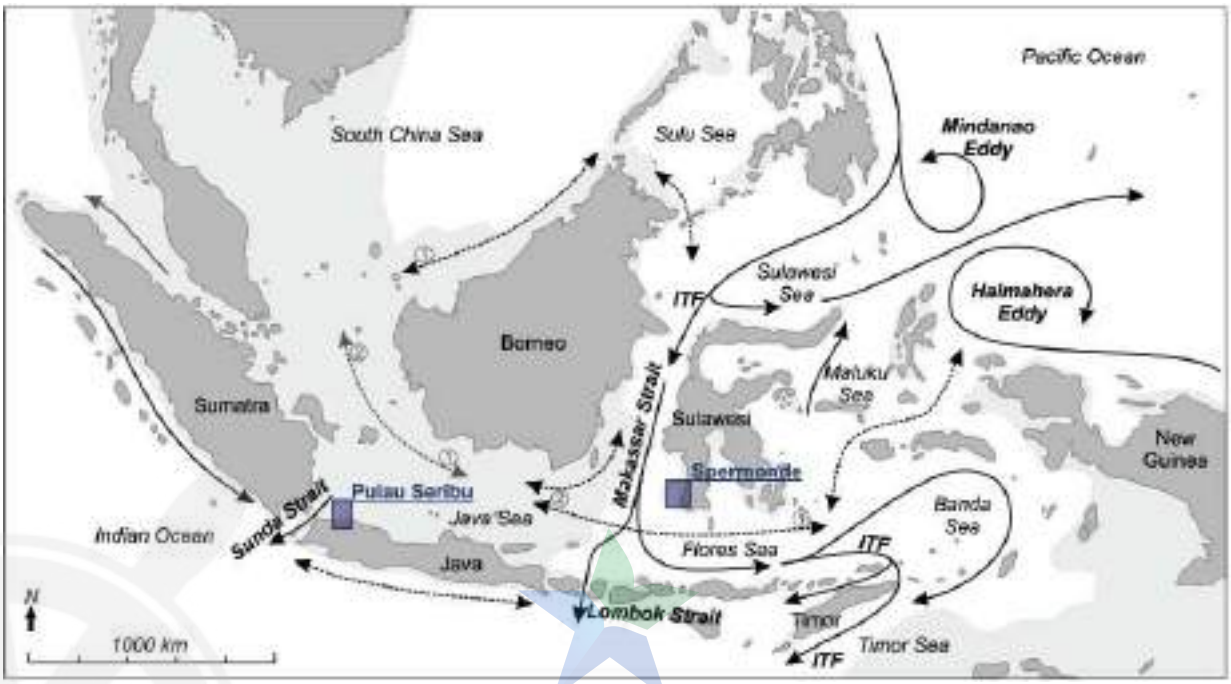


Fig. 1. Map of Indonesia.
(Rosa Maria van der Ven, et al., 2021)

REPUBLIK INDONESIA

The function of the sea for Indonesia can be divided into 2 parts, namely vital functions that affect the existence of the Unitary State of the Republic of Indonesia and non-vital functions. The sea in Indonesia has four vital functions that can affect the existence of the Unitary State of the Republic of Indonesia, including: (1) the sea as an area of national sovereignty, (2) the sea as a resource and ecosystem, (3) the sea as a means of transportation, social and cultural contacts, (4) The sea as a means of defense and security (Hartono, 2009).

These four functions are existential functions for the existence of Indonesia, which is based as an archipelagic country within the framework of the Unitary State of the Republic of Indonesia, without the sea, the Unitary State of the Republic of Indonesia will never exist. These four vital functions need to be instilled in building a maritime state in regulating the interests of state administration in Indonesia.

2.2.Maritime Security

Maritime security is strongly influenced by the actions and patterns of interaction of the actors who are members of it. These actors include not only states but also non-state actors, where the existence of these actors is currently increasing the intensity of maritime security. The concept of maritime security lies between two different interactions of thought, namely between groups that use traditional frameworks of security and groups that use non-traditional frameworks (Setiawan, 2017). Traditional groups tend to limit the concept of security (de-securitization) while non-traditional groups tend to expand it (securitization).

Maritime security has also expanded not only the concept of sea defense against military threats from other countries but also includes defense against non-military threats, including protection of nature conservation, trade routes, eradication of illegal actions at sea, and others. Maritime security is not only concerned with law enforcement at sea, but maritime security in the broadest sense is also that the sea is an area that is safe for use by users and free from threats or disturbances to various marine use and utilization activities, namely 1) A sea that is free from the threat of violence; 2) Seas that are free from threats to navigation; 3) Sea that is free from pollution and destruction of ecosystems; 4) A sea that is free from the threat of lawlessness.

In identifying the concept of maritime security according to Christian Bueger three things must be considered, namely (1) the maritime security matrix, (2) a 'securitization' framework that provides a means to understand how different threats are included in maritime security, and (3) theory of security practice which aims to understand what actions are taken in the name of maritime security (Bueger, 2015).

Through the maritime security framework, an entity can be mapped on how to formulate maritime security in four dimensions, namely national security, economic security, human security, and the maritime environment. The dimension of national security rests on a traditional perspective that views national security as an effort to protect the sustainability of the country so that sea power, represented by naval forces, is the dominant force related to maritime affairs. Thus, in this dimension maritime security is identical or related to the use of naval power.

2.3.The Vision of the World Maritime Axis President Joko Widodo

Indonesia is the largest archipelagic country in the world that has the potential to become the World Maritime Axis. The World Maritime Axis aims to make Indonesia a large, strong, and prosperous maritime country by restoring Indonesia's identity as a maritime nation, safeguarding maritime interests and security, empowering maritime potential to realize Indonesia's economic equality. Enforcement of the sovereignty of the maritime territory of the Republic of Indonesia, revitalization of marine economic sectors, strengthening and development of maritime connectivity, rehabilitation of environmental damage and biodiversity conservation, as well as increasing the quality and quantity of marine human resources are the main programs in President Jokowi's administration to realize Indonesia as the world's maritime axis (Marsetio, 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia, which is in the middle between the Indian Ocean and the Pacific Ocean, must become the World Maritime Axis to bring prosperity to the Indonesian people through regional and international cooperation. To achieve this, President Joko Widodo issued five development agendas that will support Indonesia's process towards the World Maritime Axis. (1) Rebuilding maritime culture, (2) safeguarding and managing marine resources, (3) prioritizing infrastructure development and maritime connectivity, (4) maritime diplomacy, (5) building maritime defense forces (Marsetio, 2014).

As the largest archipelagic country in the world, Indonesia should have a good maritime strategy. This includes economic, social, cultural, political, security and defense aspects. To be able to guarantee national interests at sea, control over the oceans (sea control) is an absolute prerequisite in the modern maritime era. Sea control is the ability to control the sea area and prevent opponents from using the area for their benefit. Control of the sea itself is closely related to the sea power owned by a nation. Seapower can be interpreted as a country that has extraordinary naval power. Seapower also means the ability of a country to use and control the sea (sea control) and prevent opponents from using it (sea denial) (Marsetio, 2014).

2.4.Alfred Thayer Mahan's Maritime Strategy

Alfred Thayer Mahan, a United States Naval Officer, in his book "The Influence of Sea Power upon History" put forward the theory that sea power is the most important element for the progress and glory of a country, which if these sea powers are empowered, it will improve the welfare and security of a country. On the other hand, if these sea powers are ignored, it will result in losses for a country or even bring down the country. Later on, Mahan's theory became the basis for the maritime strategy of the big countries to achieve the ideal maritime state. Mahan formulated six characters that are the conditions for a potential country to develop sea power. The six characters are (Mahan, 1890).:

a. Geographical position.

The geographical position is referred to as the most significant condition. There are two important aspects of geographic location. First, the location of a country facing many seas with good communication between the parts. Second, the location of a country in the form of an archipelago in front of a continent or mainland, so that it functions as a fortress on the mainland.

b. Physical conformation.

According to Mahan, the location of a country in the form of an archipelagic state with beaches that are easily accessible from the interior makes the population able to interact directly with the outside world. However, this ease of access makes it easier for the enemy to reach the interior of the islands.

c. The extent of territory.

Mahan explained that there is a relationship between the length of the coastline and the ability of a country to maintain territorial sovereignty in times of war. Each region has important points in determining strengths or weaknesses in the scope of defense. Long coastlines of a country tend to be more difficult in forming a defense strategy than countries with shorter coastlines.

d. The number of population.

In this case, the priority population is quantity, where an abundant population it will provide capital for human resources in the military field, especially in the navy.

e. National character.

Countries that have a high love for their homeland and pride in the greatness of their nation's history can be a force in building a more advanced country.

f. Character of government.

Government policies of a country, utilization of population density, and attitudes towards neighboring countries. Countries that have strong governments and firm policies will provide benefits to become a force in the change from developing countries to developed countries.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. RESULT AND DISCUSSION

3.1. Strategy Relevance of A.T. Mahan towards the Vision of the World Maritime Axis (WMA).

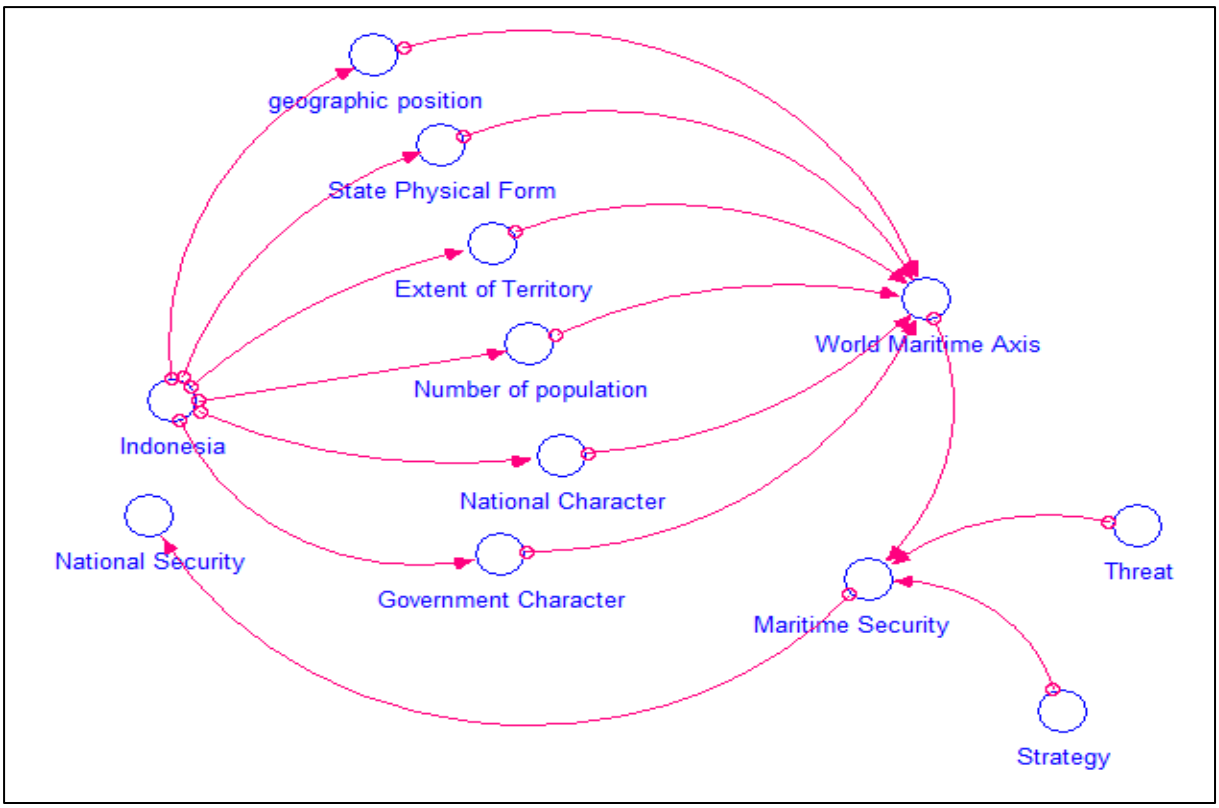


Fig. 2. Relevance of Analysis A.T. Mahan & World Maritim Axis (WMA).

Jokowi's leadership era after being elected President of Indonesia brought a new spirit. With confidence that prioritizes progress and development in all fields, Jokowi continues to rekindle the spirit that Indonesia can compete internationally. Indonesia, which is at the crossroads of world trade, greatly benefits from the existence of industries that require access to the Indonesian seas. With Indonesia's strategic position, it is an advantage in international businesses that need Indonesian sea access. However, behind its potential, Indonesia faces many challenges including challenges from pirates at sea, security at sea, the flow of immigrants who use sea access. All of this relies on Jokowi's diplomatic steps as the president of the Republic of Indonesia who must take a smart and synergistic approach to development with the vision and mission of his government.

The government's mission to achieve this vision includes: (1) Realizing national security capable of maintaining territorial sovereignty, supporting economic independence by securing maritime resources, and reflecting Indonesia's personality as an archipelagic State; (2) Realizing an advanced, sustainable, and democratic society based on the rule of law; (3) Realizing a free-active foreign policy to strengthen identity as a maritime nation; (4) Realizing the quality of life of Indonesian people who are high, advanced, and prosperous; (5) Realizing a competitive nation (6) Realizing Indonesia as a maritime country that is independent, advanced, strong and based on national interests; and (7) Creating a society with personality in culture. Three of the seven missions are related to maritime affairs and Indonesia's position as an archipelagic country.

3.2. The Relevance of Geographical Position toward the Vision of the World Maritime Axis (WMA)

According to its geographical position, Indonesia is located between two continents in the world, namely the Asian continent and the

Australian continent. Besides being flanked by two continents, Indonesia's geographical position is also flanked by the two largest oceans in Asia, namely the Pacific Ocean and the Indian Ocean. This position certainly benefits Indonesia in its cross position as a world trade transportation route where 40% passes through these waters. This gives a fairly high relevance of Mahan's strategy to the World Maritime Axis Vision (WMA). This condition also supports Indonesia's economic development, especially in the exclusive economic zone (EEZ) which stretches as far as 200 miles from the Indonesian coastline.

Indonesia is influenced by various cultures and civilizations from foreign countries. The existence of sea lane traffic resulted in many foreign ships anchoring to Indonesia. This causes the process of mixing ethnic groups and cultures. In the social and political fields, Indonesia easily relates to other nations and can participate in world politics. The influence of the cross position also makes Indonesia a shipping and international trade route that is traversed by many countries in the world. Due to its strategic location, Indonesia can establish good relations with surrounding countries. This is considered capable of increasing trade activities and increasing the country's foreign exchange sources.

3.3.The Relevance of the Physical Shape and Area of the Country toward the Vision of the World Maritime Axis (WMA)

Indonesia is also the largest archipelagic country in the world with a very wide maritime area. The coastline is about 81,000 km. Indonesia has more than 17,000 islands and its sea area covers 5.8 million km² or about 70% of the total area of Indonesia. Indonesia's marine area consists of 3.1 million km² of sovereign sea area and 2.7 million km² of the Indonesian Exclusive Economic Zone (ZEEI). This physical condition requires the state to manage defense, transportation, and communication at sea.

As a consequence of this favorable geographical location, Indonesia has three Indonesian Archipelagic Sea Lanes (ALKI) which become sea lanes for international shipping flows that pass through Indonesian waters. In addition, of the 39 straits that are spread over the territorial waters of Indonesia, 4 of them are choked points (out of 9 choke points in the world). The magnitude of the marine economic potential and the vast area of the country that is very profitable should be the basic capital in building the shared vision of all stakeholders, to make the development of the Indonesian marine economy the main paradigm to accelerate the realization of national economic independence.

3.4.The Relevance of Population toward the Vision of the World Maritime Axis (WMA)

Demographic bonus is a condition where the productive age population is more than the non-productive age. Indonesia itself is predicted to experience the peak of the demographic bonus in 2030. Opportunities that can be exploited with the emergence of the Demographic Bonus period are the reduced number of unemployed, increased competitiveness of the nation, forming a creative and innovative golden generation, better economic growth, easing the burden of life, more productive and quality human resources, and more open opportunities for Indonesia to become a developed country.

The booming productive workforce is a golden opportunity for Indonesia in carrying out the recruitment of personnel forces to fill the limitations of the defense equipment crew. However, to realize the demographic bonus is not as easy as turning the palm, because there needs to be a high commitment from the government in this case as a policy-holder. human capital (subject) and human resource (object) must be the central point in sustainable population development in Indonesia which covers the entire human life cycle (life cycle approach). What needs to be considered in discussing population integration and development is that residents are not only treated as beneficiaries of development outcomes but also as subjects who actively participate in development.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3.5.The Relevance of the Nation's Character to the Vision of the World Maritime Axis (WMA)

History records that the Indonesian people have long-controlled sea shipping lanes with a fairly formidable fleet. This is evidenced by the findings of prehistoric and historical sites. Since the 9th century AD, the Indonesian people have sailed across the seas to the west of the Indian Ocean to Madagascar and east to Easter Island. In the era of the Sriwijaya Kingdom, Majapahit to Demak, the archipelago emerged as a great power that was respected by countries in Asia and the world. As a strong maritime empire in Southeast Asia, Srivijaya (683-1030 AD) had based its royal politics on controlling shipping lanes and trade routes and controlling strategic areas that were used as naval power bases.

On the other hand, Indonesia is known as a nation with high militancy. The Dutch and Japanese occupations were not able to make the children of the nation shrivel in their efforts to repel the invaders. Until now, this condition is still embedded, where in looking for or forming the character of the state army there is no need to make a military service like some developed countries, in the opening of the registration of TNI AL soldiers both at the cadet level to the enlisted always exceeds the set quota.

3.6.The Relevance of the Character of Government to the Vision of the World Maritime Axis (WMA)

During his tenure, President Joko Widodo had ambitions to make Indonesia the world's maritime axis. This vision was emphasized by the President in his speech at the 9th East Asia Summit (EAS) on November 13, 2014, in Nay Pyi Taw, Myanmar. President Jokowi explained five main pillars that will make Indonesia realize its dream as the world's maritime axis. Pillar (1) Rebuilding Indonesia's maritime culture; (2) Committed to maintaining and managing marine resources with a focus on building seafood sovereignty through the development of the fishing industry by placing fishermen as the main pillar; (3) Commitment to encourage the development of maritime infrastructure and connectivity by building sea highways, seaports, logistics, and shipping industries, as well as maritime tourism; (4) Maritime diplomacy that invites all Indonesian partners to cooperate in the maritime sector; (5) Building a maritime defense force.

4. CONCLUSION

The economic development of Indonesia and the region has an impact on national maritime security. In facing these developments and challenges in the marine aspect, Indonesia has outlined a policy on the vision of the World Maritime Axis. This vision is a consequence of being a maritime nation with an area that is mostly ocean, as the policy of A. T. Mahan. Based on the results of research analysis, the development of the World Maritime Axis Vision (WMA) is very relevant to the maritime strategy of Alfred Thayer Mahan. The relevance, among others, is that Indonesia is between two continents in the world, namely the Asian continent and the Australian continent; Indonesia is also the largest archipelagic country in the world with a very wide maritime area; Demographic bonus is a condition where the productive age population is more than the non-productive age; History records that the Indonesian people have long controlled sea shipping lanes with a fairly formidable fleet; The vision and mission of the government of President Joko Widodo have the ambition to make Indonesia the world's maritime axis.

5. ACKNOWLEDGEMENT

This work was supported in part by STIMA IMMI and Indonesia Naval Technology College.

REFERENCES

[1] D. Rumley, "The Geopolitics of Asia-Pacific Regionalism in the 21st Century," *The Otemon Journal of Australian Studies,* pp. 5-27, 2005.

[2] V. Valli and D. Saccone, " Structural Change, Globalization and Economic Growth in China

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

and India," *The European Journal of Comparative Economics,* pp. 133-163, 2015.

[3] L. M. Phillips, : International relations in 2030: The transformative power of large developing countries, London: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik, 2008.

[4] Espas, Citizens in an Interconnected and Polycentric World, Paris: Institute for Security Studies European Union, 2011.

[5] G. I. McKinsey, The Archipelago Economy: Unleashing Indonesia'a Potential, McKinsey & Company, 2012.

[6] F. Heiduk, "Indonesia in ASEAN: regional leadership between ambition and ambiguity," *SWP Research Paper,* pp. 1-38, 2016.

[7] H. Manurung, "The Impacts of Indonesia and Russia Trade Relations on Indonesia's Maritime Security," *Journal of International Studies,* pp. 1-17, 2016.

[8] M. Hudaya and A. T. Putra, "Toward Indonesia as Global Maritime Fulcrum: Correcting Doctrine and Combating Non-Traditional Maritime Threats," *Jurnal Hubungan Internasional,* vol. X, no. 2, pp. 177-190, 2017.

[9] I. Ali and S. T. Sulistiyono, "A Reflection of "Indonesian Maritime Fulcrum" Initiative: Maritime History and Geopolitical Changes," *Journal of Maritime Studies and National Integration,* vol. 4, no. 1, pp. 12-23, 2020.

[10] I. Indrayani, C. K. B. Pratita and P. Halim, "Indonesian Maritime Diplomacy, through the Indian Ocean Rim Association, in Realising the Goal to become the World Maritime Axis," *International Journal of Innovation, Creativity and Change,* vol. 9, no. 1, pp. 116-134, 2019.

[11] N. Sambhi, "Jokowi's 'Global Maritime Axis': Smooth Sailing or Rocky Seas Ahead?," *Security Challenges ,* vol. 11, no. 2, pp. 39-56, 2015.

[12] H. Bose, "Influence of Alfred Thayer Mahan on Japanese Maritime Strategy," *Journal of Defence Studies ,* vol. 14, no. 12, p. 49–68, 2020.

[13] Y. Astor, W. N. Sulasdi, S. Hendriatiningsih and D. Wisayantono, "Problem Identification of Marine Cadastre in Indonesian Archipelagic Perspective," *Indonesian Journal of Geospatial,* pp. 38-53, 2014.

[14] K. Akhira, M. I. A. Hamas and D. Puspitasari, "Nusantara Microalgae Park: Solution of Energy Crisis in Outer and Small Islands of Indonesia," *Renewable Energy and Energy Conversion Conference and Exhibition,* pp. 94-101, 2015.

[15] R. Lasabuda, "Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan Dalam Persperktif Negara Kepulauan Republik Indonesia," *Jurnal Ilmiah Platax,* pp. 92-101, 2013.

[16] Rosa Maria van der Ven, Hanneloor Heyndericks and Marc Kochzius, "Diferences in genetic diversity and divergence between brooding and broadcast spawning corals across two spatial scales in the Coral Triangle region," *Marine Biology ,* vol. 108, no. 17, pp. 16-31, 2021.

[17] D. Hartono, Membangun Negara Maritim Dalam Perspektif Ekonomi, Sosial, Budaya, Politik, Dan Pertahanan, Jakarta: Indonesia Maritim Institute (IMI), 2009.

[18] A. Setiawan, "Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan: Tinjauan atas Analisa Barry Buzan," *Jurnal Keamanan Nasional ,* pp. 33-62, 2017.

[19] C. Bueger, "What is Maritime Security," *Forthcoming in Marine Policy,* pp. 1-11, 2015.

[20] A. T. Mahan, The Influence of Sea Power Upon History, Boston: Universitas of Toronto , 1890.

[21] Marsetio, "Aktualisasi Peran Pengawasan Wilayah Laut dalam Mendukung Pembangunan Indonesia sebagai Negara Maritim yang Tangguh," Universitas Sumatera Utara, Medan, 2015.

[22] Marsetio, Sea Power Indonesia, Jakarta: Universitas Pertahanan, 2014.

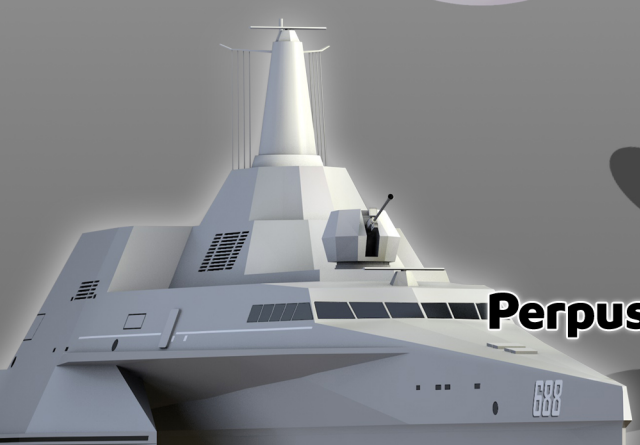
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PAKET INFORMASI TERSELEKSI

MARITIM

Repository Institusi





Perpustakaan Nasional RI

2023

Vol. 7 No. 1 Tahun 2021, pp 29-39
Jurnal Teknologi dan Manajemen Informatika
http:// http://jurnal.unmer.ac.id/index.php/jtmi
P-ISSN: 1693-6604 E-ISSN: 2580-8044

Analisa Dukungan *Internet of Things (IoT)* terhadap Peran Intelejen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur

Iswahyudhi Utari Turyadi[1], Firman Johan[2], Dadang Widyanto[3]

[1,2,3] Program Studi Magister Operasi Laut Dikreg Seskoal Angkatan ke-59, Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut, Jakarta

Info Artikel

Riwayat Artikel
Diterima: 02-07-2021
Direvisi: 10-07-2021
Disetujui: 27-07-2021

Kata Kunci
Internet of Things; pengamanan; maritim; intelijen;

✉ Corresponding Author
Iswahyudi Utari Turyadi, Program Studi Magister Operasi Laut Dikreg Seskoal Angkatan ke-59, Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut,
Tel. +6285261013651
iswahyudi@tni.mil.id

ABSTRAK

Internet of things yaitu dapat digambarkan sebagai kemampuan suatu objek untuk mentransmisikan atau mengirimkan data melalui jaringan tanpa menggunakan bantuan perangkat komputer ataupun manusia. *Internet of Things (IoT)* merupakan wujud perkembangan teknologi internet yang akhir-akhir ini mengalami perkembangan yang sangat pesat di bidang IT (*Information Technology*). Permasalahan keamanan di laut di daerah maritim Indonesia wilayah timur karena kurang efektifnya penggalangan intelijen terhadap pencegahan ancaman tindak pidana di laut, kurangnya ketersediaan teknologi yang mendukung pelaksanaan tugas intelijen. Sehingga sangat tepat kalau kegiatan intelijen pengamanan maritim di Indonesia wilayah timur didukung oleh kemampuan *Internet of Things (IoT)* untuk mewujudkan wilayah yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut, diantaranya yaitu laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.

PENDAHULUAN

Dengan adanya kemajuan teknologi yang sangat pesat saat ini, maka sejalan dengan itu sudah saatnya menggunakan potensi dari kemajuan teknologi tersebut ke dalam peran intelijen dan pengamanan maritime wilayah Indonesia. Buku Putih Pertahanan menjelaskan bahwa kemampuan intelijen terdiri atas pengembangan kemampuan SDM yang profesional, serta didukung dengan penggunaan teknologi yang mampu menunjang pelaksanaan tugas-tugas secara terintegrasi dan bersinergi dengan pertahanan nirmiliter. Intelijen memiliki dua tindakan utama yang dilakukan, yaitu mengumpulkan dan menganalisa. Kedua hal tersebut harus dapat dilihat menggunakan sudut pandang yang lebih luas sehingga mampu menghubungkan kegiatan-kegiatan tersebut untuk keperluan bagi pengambil dan pembuat keputusan serta penggunaan produk intelijen yang sudah selesai. Hal tersebut dilakukan melalui konsep siklus intelijen, yaitu suatu proses dimana informasi yang diperoleh diolah dan diubah menjadi produk intelijen serta disajikan kepada pembuat kebijakan (stakeholder) [1].

Pada era industri 4.0 yang diantaranya adalah domain *Internet of Things (IoT)* diperkenalkan oleh Kevin Ashton tahun 2002. Perkembangan teknologi intenet mulai diterapkan pada proses-proses produksi di dunia industri pada negara-negara maju, terutama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Amerika Serikat dan negara-negara di Eropa Barat. Keberadaan IoT dimulai membakukan komputer agar dapat memahani dunia nyata dilingkungannya secara mandiri. Pada awal perkembangannya, konsep IoT diaplikasikan kedalam penggunaan komputer diberbagai bidang kebutuhan manusia, yang intinya yaitu penggunaan komputer dimana dan untuk apa saja (uniquitous computing). Tapi sejak tahun 2009 dibentuklah Komisi Negara-Negara Eropa yang khusus dibentuk untuk merumuskan kembali definisi IoT, yang lebih lanjut didefenisikan sebagai sebuah tahap evolusi berikutnya dari internet, dengan hal yang paling mendasar yaitu perubahan dari sekedar jaringan dari serangkaian komputer yang saling terhubung menjadi jaringan dari serangkaian obyek atau benda yang saling terhubung (Commison of the European Communities, Internet of Things-an Action Plan for Europe, 2009).

Di dalam penelitian ini akan dianalisa dukungan kemampuan *Internet of Things (IoT)* dalam kegiatan tindak pengamanan wilayah laut atau maritime yang bukan hanya terkait dengan penegakan hukum di wilayah laut saja, akan tetapi termasuk wilayah luas yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut. Permasalahan keamanan di laut di daerah maritim Indonesia wilayah timur karena kurang efektifnya penggalangan intelijen terhadap pencegahan ancaman tindak pidana di laut, kurangnya ketersediaan teknologi yang mendukung pelaksanaan tugas intelijen. Sehingga sangat tepat kalau kegiatan intelijen pengamanan maritim di Indonesia wilayah timur didukung oleh kemampuan *Internet of Things (IoT)* untuk mewujudkan wilayah yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut, diantaranya yaitu laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.

Teknologi Internet of Things

Internet of things yaitu dapat digambarkan sebagai kemampuan suatu objek untuk mentransmisikan atau mengirimkan data melalui jaringan tanpa menggunakan bantuan perangkat komputer ataupun manusia. Istilah *Internet of Things (IoT)* diperkenalkan oleh Kevin Ashton tahun 2002. Perkembangan teknologi intenet mulai diterapkan pada proses-proses produksi di dunia industri pada negara-negara maju, terutama Amerika Serikat dan negara-negara di Eropa Barat. Keberadaan IoT dimulai membakukan komputer agar dapat memahani dunia nyata dilingkungannya secara mandiri. Pada awal perkembangannya, konsep IoT diaplikasikan kedalam penggunaan komputer diberbagai bidang kebutuhan manusia, yang intinya yaitu penggunaan komputer dimana dan untuk apa saja (*uniquitous computing*). Tapi sejak tahun 2009 dibentuklah Komisi Negara-Negara Eropa yang khusus dibentuk untuk merumuskan kembali definisi IoT, yang lebih lanjut didefinikan sebagai sebuah tahap evolusi berikutnya dari internet, dengan hal yang paling mendasar yaitu perubahan dari sekedar jaringan dari serangkaian komputer yang saling terhubung menjadi jaringan dari serangkaian obyek atau benda yang saling terhubung (*Commison of the European Communities*, Internet of Things-an Action Plan for Europe, 2009). Adapun bentuk fisik dari IoT tampak seperti gambar 1 [2].



Gambar 1. Bentuk sistem IoT

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bagian 1 : Benda Fisik. Kemampuan IoT dari benda-benda fisik meliputi sensor, aktuator, pemrosesan, kontrol, dan daya. Adapun spesifikasi fisik tergantung pada biaya, ukuran, kinerja, dan kendala lingkungan.

Bagian 2 : Saluran Komunikasi. Kombinasi protokol internet dan solusi konektivitas memungkinkan transfer data pada *Thing-to-Thing*, *Thing-to-Server*, atau *Server-to-Server*. Hal tersebut bergantung pada bidang penggunaan desain.

Bagian 3 : Perangkat Lunak. Perangkat lunak menyediakan kemampuan untuk mengambil, memproses, menyimpan, dan menganalisis data yang berasal dari suatu benda. *Software* juga menyediakan level aplikasi kemampuan manusia untuk memvisualisasikan data dan berinteraksi dengan sistem IoT.

Bagian 4 : Operasi. Aksesibilitas infrastruktur Cloud dalam menggelar dan maintain IoT.

Bagian 5 : Data. Data merupakan produk dari sistem IoT. Dengan data merupakan media komunikasi antara point to point dalam sistem IoT.

Persyaratan dasar perangkat untuk dianggap sebagai bagian dari IoT, Novi (2020)

- Secara komputasi mampu men-*hosting* tumpukan perangkat lunak protokol Internet
- Perangkat keras dan daya yang mampu memanfaatkan transportasi jaringan seperti 802.3
- Bukan perangkat tradisional yang tersambung ke Internet, seperti PC, laptop, ponsel cerdas, server, alat pusat data, mesin produktivitas kantor, atau komputer tablet.

Algoritma pembelajaran mesin memiliki tempatnya di IoT. Kasus tipikal adalah ketika ada sejumlah besar data streaming yang perlu menghasilkan beberapa kesimpulan yang berarti. Sekumpulan kecil sensor mungkin hanya membutuhkan mesin aturan sederhana di edge dalam aplikasi yang sensitif terhadap latensi. Orang lain dapat mengalirkan data ke layanan cloud dan menerapkan aturan di sana untuk sistem dengan permintaan latensi yang kurang agresif. Saat sejumlah besar data, data tidak terstruktur, dan analitik waktu nyata ikut bermain, kita perlu mempertimbangkan penggunaan pembelajaran mesin untuk menyelesaikan beberapa masalah tersulit.

Di bagian ini, tahapan tip dan pengingat dalam menerapkan analisis pembelajaran mesin, dan kasus penggunaan apa yang mungkin memerlukan alat tersebut.

Fase pelatihan:

- Untuk *random forest*, gunakan teknik bagging untuk membuat *ensambles*.
- Saat menggunakan *random forest*, pastikan Anda memaksimalkan jumlah pohon keputusan.
- Awasi *overfitting*. *Overfitting* akan menyebabkan model lapangan tidak akurat. Teknik seperti regularisasi dan bahkan memasukkan noise ke dalam sistem akan memperkuat mode tersebut.
- Penurunan gradien akan menyebabkan kesalahan. RNN secara alami rentan.

Model di lapangan:

- Perbarui model dengan kumpulan data baru saat tersedia. Pertahankan set pelatihan saat ini.
- Model yang berjalan di *edge* dapat diperkuat dengan model yang lebih besar dan lebih komprehensif di *cloud.*
- Eksekusi jaringan neural dapat dioptimalkan di *cloud* dan *edge* dengan kerugian minimum dengan mempertimbangkan teknik seperti pemangkasan *node* dan pengurangan presisi.

Internet of Things (IoT) merupakan wujud perkembangan teknologi internet yang akhir-akhir ini mengalami perkembangan yang sangat pesat di bidang IT (Information Technology). IoT memungkinkan setiap barang (things) yang dimiliki dapat terhubung ke internet sehingga dapat dikendalikan dari jarak jauh. Pada tahun 2020 telah mencapai dua puluh miliar perangkat terhubung dalam sistem Internet

Internet of Things (IoT) memerlukan platform yang menghubungkan beberapa sensor dan perangkat data untuk menghasilkan visi lengkap tentang perilaku organisasi, suatu sistem, operasi bisnis atau fenomena. IoT secara langsung terkait dengan aplikasi vertikal yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merupakan platform untuk menghubungkan berbagai perangkat diskrit (termasuk sensor mesin-ke-mesin) secara holistik.

Ada beberapa unsur pembentuk IoT yang mendasar diantaranya adalah kecerdasan buatan, konektivitas, sensor, keterlibatan aktif serta pemakaian perangkat berukuran kecil.

1. Kecerdasan Buatan (*Artificial Intelligence*/AI) − IoT membuat hampir semua mesin yang ada menjadi "Smart". Ini berarti IoT bisa meningkatkan segala aspek kehidupan kita dengan pengembangan teknologi yang didasarkan pada AI. Jadi, pengembangan teknologi yang ada dilakukan dengan pengumpulan data, algoritma kecerdasan buatan, dan jaringan yang tersedia. Sebagai contoh yaitu mesin yang tergolong sederhana seperti lemari es/kulkas yang memiliki kemampuan untuk mendeteksi jika stok susu sudah hampir habis, bahkan membuat pesanan ke supermarket secara otomatis saat stok mau habis. Penerapan kecerdasan masih memiliki peluang yang sangat luas di bidang-bidang lain.
2. Konektivitas − Dalam IoT ada kemungkinan untuk membuat/membuka jaringan baru, dan jaringan khusus IoT. Jadi, jaringan ini tak lagi terikat hanya dengan penyedia utamanya saja. Jaringannya tidak harus berskala besar dan mahal, bisa tersedia pada skala yang jauh lebih kecil dan lebih murah.
3. Sensor − Sensor merupakan pembeda yang membuat IoT unik dibanding mesin canggih lainnya. Sensor ini mampu mendefinisikan instrumen, yang mengubah IoT dari jaringan standar dan cenderung pasif dalam perangkat, hingga menjadi suatu sistem aktif yang sanggup diintegrasikan ke dunia nyata.
4. Keterlibatan Aktif (*Active Engagement*) − *Engagement* yang sering diterapkan pada domain teknologi umumnya bersifat pasif. IoT mengenalkan paradigma yang baru bagi konten aktif, produk, maupun keterlibatan layanan.
5. Perangkat Berukuran Kecil − Perangkat ke depannya akan menjadi semakin kecil, makin murah, dan lebih kuat dari masa ke masa. IoT memanfaatkan perangkat-perangkat kecil yang dibuat khusus ini agar menghasilkan ketepatan, skalabilitas, dan fleksibilitas yang baik.

Aplikasi *Internet of Things (IoT)* dalam mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur

Secara umum, IoT memberikan banyak peluang untuk dikembangkan yang turut berperan serta dalam berbagai segi mulai dari hal mikro hingga makro di seluruh dunia. Pada saat ini telah dikembangkan teknologi IoT utamanya dalam 3 hal tersebut antara lain:

1. Pengelolaan Bahaya Dan Bencana Alam Secara Lebih Cerdas. Dengan dukungan IoT, setiap indivdu maupun suatu organisasi bisa mendapatkan akurasi yang lebih baik ketika terjadi potensi bahaya alami. Sebagai contoh, IoT yang terhubung dengan alat deteksi dan alarm di suatu hutan akan dapat memberikan notifikasi dini ketika terjadi potensi kebakaran hutan di suatu kawasan. Dengan pemberitahuan dini, tentu dampak terburuk bisa diminimalisir. Hal ini juga berlaku untuk jenis bahaya dan bencana lain seperti perampokan rumah, tanah longsor, gempa bumi, dan sebagainya.
2. Pengelolaan Perkotaan Secara Lebih Cerdas. Beberapa project IoT diterapkan untuk mempermudah kehidupan masyarakat di berbagai tempat, termasuk masyarakat perkotaan. Dengan sistem IoT yang diterapkan tersebut, pemerintah bisa melakukan otomatisasi manajemen dengan lebih cerdas. Contohnya bisa dilihat pada aplikasi lalu lintas, parkir, sistem pengumpulan sampah, dan sebagainya. Dengan begitu, kehidupan masyarakat perkotaan juga akan menjadi semakin maju.
3. Pengelolaan Penanganan Kesehatan Dan Medis Secara Lebih Cerdas. Pada beberapa contoh yang akan disampaikan pada sub berikutnya akan ada beberapa contoh pengaplikasian IoT di bidang kesehatan. Secara keseluruhan, penambahan fitur IoT ke beberapa perangkat medis bertujuan untuk meminimalisir terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan pada pasien. Jadi, bahkan sebelum terjadipun dokter dapat mengetahui potensi gangguan kesehatan pada seorang individu dan melakukan upaya pencegahan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan kata lain, dalam IoT kita bisa menghubungkan bermacam alat dengan koneksi internet, baik itu alat rumah tangga seperti TV kulkas, ac, kompor, lampu, dan entertainment, sampai mesin industri pabrik dan kendaraan bermotor. IoT memungkinkan kita memantau banyak hal dengan cara yang belum pernah bisa dibayangkan sebelumnya, jaman dulu kita tidak bisa membayangkan alat-alat bisa terhubung dengan internet dan bisa dimonitor.

Dalam mendukung mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur, salah satu aplikasinya dengan aneka sensor dan kamera yang terhubung ke internet, server bisa memantau area yang sangat luas dengan sedikit atau bahkan tanpa tenaga kerja. Segala informasi termasuk cuaca, tingkat kelembaban dan suhu di setiap luasan daerah observasi dapat diupdate secara real time dari waktu ke waktu. Dari kumpulan data dan progress data dari waktu ke waktu dapat diprediksi perkembangan di suatu daerah observasi sifat cuaca, medan, dan bahkan meramalkan (estimasi) keadaan mendatang tanpa memakai banyak tenaga kerja, hanya mengawasi dan mengendalikan dari jauh saja sudah bisa, cukup memakai IoT dengan berbagai sensornya dan kamera. Dengan IoT, semua data dari sensor dan kamera ini dikirim lewat internet ke software pengolahan data. Tanpa perlu mendatangi area kita bisa menentukan sifat dan arah perkembangan dari suatu daerah observasi dengan tingkat akurasi yang cukup baik.

Bahkan data informasi intelejen tersebut dapat dibagikan ke layar laptop atau *smartphone* sehingga dapat lebih mudah untuk diakses dan membantu pimpinan dalam mengambil keputusan. Hasil pemantauan cuaca dengan weather station, dapat diamati suhu kelembaban dan juga tekanan udara dan parameter lain daerah tertentu tanpa kita harus datang kesana dari *smartphone* kita .

Dalam pencegahan kegiatan illegal fishing serta illegal logging juga dapat digunakan teknologi IoT tersebut. Dengan memonitor pada luasan daerah observasi tertentu dapat diperoleh data apakah pada daerah tersebut telah terjadi illegal fishing maupun illegal logging. Dengan penggunaan teknologi tersebut akan sangat efektif untuk memonitor suatu luasan daerah tertentu dengan tidak membutuhkan jumlah personel yang banyak serta dukungan operasional yang sangat mahal

Cara kerja IoT yang praktis juga dapat diaplikasikan dengan beberapa inovasi-inovasi yang sangat efektif dalam mengumpulkan data untuk mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur seperti diantaranya adalah menempatkan sensor serta alat monitor pada kapal-kapal nelayan yang merupakan bagian dari kekuatan maritime laut, sehingga dapat menjadi sebuah jaringan data yang besar dan kompleks serta berdaya guna, dalam pengiriman data serta pengumpulan data yang bersifat real time. Misalnya, sensor dan kamera bisa digunakan di kapal-kapal nelayan untuk mengawasi luasan daerah tertentu dan secara real time terhubung dengan server, jadi operator akan segera mengetahui kalau ada tindak kejahatan seperti perompakan atau kejahatan di laut lainnya dan dapat segera diatasi ataupun menjadi barang bukti yang sah. Contoh lain di daerah tersebut, operator dapat memastikan apakah semua pengguna laut sudah melaksanakan seluruh peraturan baik hokum nasional maupun internasional telah terlaksana dengan baik atau belum, karena hal tersebut juga menyangkut dengan keselamatan di laut dan seluruh data tersebut dapat dilihat dengan laptop ataupun oleh *smartphone* saja.

Dengan IoT maka proses *sharing* data serta pengambilan keputusan dapat lebih cepat, dengan sumber daya manusia yang digunakan lebih sedikit, serta dan modal kegiatan operasi menjadi lebih ringan. Perusahan-perusahan kelas dunia saat ini telah mengggunakan teknologi IoT untuk dapat meningkatkan kinerja perusahaan dan tentunya meningkatkan keuntungan perusahaan. Pengguna dapat menghemat waktu sebab tidak perlu mendatangi daerah yang sangat luas secara bergantian. Pelaksanaan operasional juga tak perlu menggaji banyak tenaga kerja.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

METODE

Penelitian ini menggunakan metode literature review, atau gagasan. Adapun lokasi penelitian yang dilaksanakan adalah di Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut, Jakarta, dan Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut IX, Sorong. Penelitian ini menggunakan format deskriptif survei yang memungkinkan peneliti untuk melakukan generalisasi suatu variabel tertentu pada populasi tertentu. Dalam pengumpulan sumber data, peneliti melakukan pengumpulan sumber data dalam wujud data primer dan data sekunder.

a. Data Primer
   Data Primer ialah jenis dan sumber data penelitian yang di peroleh secara langsung dari sumber pertama (tidak melalui perantara), baik individu maupun kelompok. Jadi data yang di dapatkan secara langsung. Data primer secara khusus di lakukan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Penulis mengumpulkan data primer dengan metode angket/kuesioner kepada staf yang bertugas di wilayah kerja Lantamal XIV Sorong.
b. Data Sekunder
   Data Sekunder merupakan sumber data suatu penelitian yang di peroleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (di peroleh atau dicatat oleh pihak lain).

Berisi tentang bagaimana cara penelitian ini dilakukan, jenis penelitian, waktu dan tempat penelitian, target/sasaran, subjek penelitian, prosedur, instrumen dan teknik analisis data serta hal-hal lain yang berkait dengan cara penelitiannya. Target/sasaran, subjek penelitian, prosedur, data dan instrumen, dan teknik pengumpulan data, serta teknik analisis data serta hal-hal lain yang berkait dengan cara penelitiannya dapat ditulis dalam sub-subbab, dengan sub-subheading.

Khususnya untuk penelitian kualitatif, waktu dan tempat penelitian perlu dituliskan secara jelas. Target/subjek penelitian perlu diurai dengan jelas dalam bagian ini. Perlu juga dituliskan teknik memperoleh subjek. Sedangkan untuk penelitian kuantitatif, terdiri dari: variabel penelitian, rancangan penelitian, populasi dan sampel, tekhnik pengumpulan data dan pengembangan instrumen, dan tekhnik analisis data serta bagaimana memaknakan data yang diperoleh, kaitannya dengan permasalahan dan tujuan penelitian, perlu dijabarkan dangan jelas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2011 tentang Intelijen Negara, menjelaskan bahwa intelijen adalah pengetahuan, organisasi, dan kegiatan yang terkait dengan perumusan kebijakan, strategi nasional, dan pengambilan keputusan berdasarkan analisis dari informasi dan fakta yang terkumpul melalui metode kerja untuk pendeteksian dan peringatan dini dalam rangka pencegahan, penangkalan, dan penanggulangan setiap ancaman terhadap keamanan nasional.

Kemudian dalam Pasal 6 Undang-Undang tersebut juga dijelaskan bahwa Intelijen memiliki beberapa fungsi yaitu fungsi penyelidikan, fungsi pengamanan dan fungsi penggalangan. Terdapat dua tindakan utama yang dilakukan intelijen, yakni pengumpulan dan analisa, yang harus dilihat dari sudut pandang yang lebih luas. Sudut pandang tersebut harus menghubungkan kegiatan-kegiatan yang sesuai dengan kebutuhan pembuat keputusan dan penggunaan dari produk intelijen yang sudah selesai. Hal tersebut dilakukan melalui konsep siklus intelijen yakni suatu proses dimana informasi didapatkan, diubah menjadi produk intelijen dan dibuat serta disajikan kepada pembuat kebijakan.

Dalam proses informasi intelijen dikenal Roda Perputaran Intelijen (RPI)/daur intelijen atau *cycle intelligence*. Empat tahapan RPI adalah sebagai berikut Perencanaan dan pengarahan (*planning and direction*), pengumpulan (*collection*), proses pengolahan (*processing*), penggunaan distribusi (*distribution*). Dalam organisasi intelijen ada komunikasi yang dilakukan secara terbuka, yaitu informasi diperoleh secara terbuka melalui saluransaluran komunikasi antar personal, kelompok, maupun saluran media massa seperti koran, radio, dan telivisi. Komunikasi secara tertutup atau klandestin mencakup, Pertemuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

personel (*personal meeting*), Perantara hidup (*live drop*), Caraka atau kurir, Sandi, dan Tulisan Rahasia.Terdapat lima sistem dalam pengumpulan informasi intelijen yaitu:

a. HUMINT (*Human Intelijen*)
b. IMINT (*Imagery Inteliigence*)
c. MASINT (*Measurement and Signature Intelligence*)
d. OSINT (*Open Source Inteliigence*)
e. SIGINT (*Signal Inteliigence*).

Intelijen bermanfaat dalam pengambilan kebijakan di tingkat strategis. Richard Russell mendefinisikan intelijen strategis sebagai "pengetahuan yang harus dimiliki petinggi sipil dan militer suatu negara untuk menjaga kesejahteraan nasional. Intelijen harus memfasilitasi upaya pencapaian berkesinambungan atas tujuan jangka panjang dengan juga memberikan panduan terhadap pilihan-pilihan taktis yang rasional untuk merespon perkembangan eksternal. Intelijen memiliki fungsi kontribusi terhadap proses, produk dan organisasi yang digunakan oleh pejabat senior untuk membuat dan mengimplementasikan kebijakan nasional dan pertahanan nasional. Intelijen kemudian harus membuat peringatan atas ancaman jangka pendek dan jangka panjang terhadap kepentingan nasional.

Dalam konteks kepentingan nasional, P.H Liotta menyebutkan ada dua tingkatan dalam kepentingan nasional, yaitu kepentingan nasional yang bersifat tetap dan kepentingan nasional yang bersifat aktual. Kepentingan nasional yang bersifat tetap adalah sebuah kepentingan negara merdeka untuk melindungi institusi-institusi negara, rakyat, dan nilai-nilai dasarnya. Sedangkan kepentingan nasional yang aktual adalah segala kepentingan yang tidak secara langsung mempengaruhi kedaualatan sebuah negara.

Perkembangan kepentingan nasional bangsa Indonesia dapat dijadikan sebagai landasan ketika membuat rumusan maupun menetapkan strategi besar (*grand strategy*) dalam bidang keamanan nasional maupun untuk menciptakan sistem pertahanan negara. Dalam konteks mewujudkan ruang pertahanan yang tangguh, pemerintah Indonesia menetapkan pembangunan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan yang merupakan halaman depan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kawasan perbatasan Indonesia berada pada provinsi atau wilayah negara yang memiliki batas dengan sepuluh negara lainnya yang sudah seharusnya memiliki pertahanan yang tangguh.

Sebagai upaya mewujudkan pembangunan kawasan perbatasan yang tangguh perlu dilakukan pengintegrasian peran dan fungsi Kementerian atau Lembaga dan Pemda dengan memaksimalkan peran Badan Nasional Pengelola Perbatasan, serta melalui optimalisasi upaya diplomasi secara bilateral maupun multilateral dengan mengutamakan penyelesaian masalah bidang perbatasan secara damai bersama negara-negara tetangga. Salah satu wilayah pertahanan yang akan dibahas pada penelitian ini adalah wilayah timur Indonesia. wilayah timur Indonesia rawan akan ancaman pelanggaran dan kejahatan karena merupakan wilayah perbatasan Indonesia. Untuk mewujudkan pembangunan kawasan perbatasan di wilayah timur Indonesia, diperlukan operasi terpadu dari segala pihak yang terkait dalam pengamanan wilayah tersebut.

Buku Putih Pertahanan menjelaskan bahwa kemampuan intelijen terdiri atas pengembangan kemampuan SDM yang profesional, serta didukung dengan penggunaan teknologi yang mampu menunjang pelaksanaan tugas-tugas secara terintegrasi dan bersinergi dengan pertahanan nirmiliter. Intelijen memiliki dua tindakan utama yang dilakukan, yaitu mengumpulkan dan menganalisa. Kedua hal tersebut harus dapat dilihat menggunakan sudut pandang yang lebih luas sehingga mampu menghubungkan kegiatan-kegiatan tersebut untuk keperluan bagi pengambil dan pembuat keputusan serta penggunaan produk intelijen yang sudah selesai. Hal tersebut dilakukan melalui konsep siklus intelijen, yaitu suatu proses dimana informasi yang diperoleh diolah dan diubah menjadi produk intelijen serta disajikan kepada pembuat kebijakan (*stakeholder*).

Selaras dengan hal tersebut, Armawi menjelaskan bahwa penggalangan terdiri atas serangkaian upaya, pekerjaan, kegiatan dan tindakan yang dilakukan secara terencana dan terarah untuk mempengaruhi sasaran agar menguntungkan kepentingan dan keamanan nasional. Penggalangan dalam konteks intelijen adalah semua usaha, pekerjaan, kegiatan dan tindakan yang dilakukan secara berencana dan terarah oleh sarana-sarana intelijen, khususnya menciptakan dan atau merubah suatu kondisi di daerah tertentu / lawan (baik diluar mapun didalam negeri), dalam jangka waktu tertentu yang menguntungkan, sesuai dengan kehendak atasan berwenang, untuk mendukung kebijakan yang ditempuh dan menghilangkan hambatan-hambatan. Penggalangan adalah upaya, langkah dan kegiatan yang dilakukan dengan tujuan membina, mengarahkan dan mengkondisikan suatu lingkungan dengan segala potensinya agar tercipta kondisi yang kondusif. Oleh karena itu, spektrum kegiatan intelijen dalam pelaksanaan tugas intelijen maritime adalah mendahului, menyertai dan mengakhiri setiap kegiatan operasional inteiljen maritim.

Didalam kegiatan tindak pengamanan wilayah laut atau maritim, tidak hanya terkait dengan penegakan hukum di wilayah laut saja, akan tetapi termasuk wilayah luas yang aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan harus bebas dari bentuk-bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut, diantaranya yaitu laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara. Laut juga perlu terbebas dari ancaman terhadap navigasi yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi, yang membahayakan keselamatan pelayaran. Selain itu laut juga harus terbebas dari pencemaran dan perusakan ekosistem dan yang terakhir adalah laut harus bebas dari ancaman pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku seperti illegal logging, illegal fishing dan lain-lain.

Permasalahan keamanan di laut seperti yang telah disampaikan di atas sering terjadi di wilayah timur Indonesia. Permasalahan ini terjadi karena kurang efektifnya penggalangan intelijen terhadap pencegahan ancaman tindak pidana di laut, kurangnya sumber daya manusia untuk pengawasan wilayah tersebut, kurangnya ketersediaan teknologi yang mendukung pelaksanaan tugas intelijen, kurangnya strategi yang tepat dalam menghadapi ancaman tindak pidana di laut, terbatasnya alutsista dalam menghadapi ancaman tindak pidana di laut, kurang efektifnya propaganda yang dilakukan, kurangnya terbentuknya jaring intelijen di wilayah kerja.

Untuk itu sangatlah penting untuk dapat memahami sistem keamanan laut dengan baik dan kekurangan-kekurangan seperti yang telah disebut di atas khususnya dalam hal penggalangan intelijen, dengan tujuan untuk menciptakan sistem pendekatan yang bersifat komprehensif serta bersifat integral didalam proses penanganannya. Salah satu topik keamanan laut atau maritim yang menjadi perhatian cukup besar pada masa sekarang ini yaitu terkait dengan tindakan kejahatan atau ilegal di wilayah perairan Indonesia. Tindak kejahatan yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia justru semakin marak, kegiatan ilegal yang dilakukan telah meningkat baik dalam lingkup intensitas dan kompleksitasnya sehingga sudah sangat mengancam kondisi sosial, ekonomi dan politik negara Indonesia serta diwilayah kawasan yang ada disekitarnya.

Dengan perkembangan kemajuan teknologi yang pesat, dan ditunjang dengan infrastruktur yang semakin lengkap, maka peningkatan kualitas serta kuantitas peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur dapat ditunjang dengan perkembangan dan keberadaan teknologi tersebut, khususnya adalah perkembangan *Internet of Things (IoT)*. Dalam mendukung mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur, salah satu aplikasinya dengan aneka sensor dan kamera yang terhubung ke internet, server bisa memantau area yang sangat luas dengan sedikit atau bahkan tanpa tenaga kerja. Segala informasi termasuk cuaca, tingkat kelembaban dan suhu di setiap luasan daerah observasi dapat diupdate secara real time dari waktu ke waktu. Dari kumpulan data dan progress data dari waktu ke waktu dapat diprediksi perkembangan di suatu

daerah observasi sifat cuaca, medan, dan bahkan meramalkan (estimasi) keadaan mendatang tanpa memakai banyak tenaga kerja, hanya mengawasi dan mengendalikan dari jauh saja sudah bisa, cukup memakai IoT dengan berbagai sensornya dan kamera. Dengan IoT, semua data dari sensor dan kamera ini dikirim lewat internet ke software pengolahan data. Tanpa perlu mendatangi area kita bisa menentukan sifat dan arah perkembangan dari suatu daerah observasi dengan tingkat akurasi yang cukup baik.

Bahkan data informasi intelejen tersebut dapat dibagikan ke layar laptop atau *smartphone* sehingga dapat lebih mudah untuk diakses dan membantu pimpinan dalam mengambil keputusan. Hasil pemantauan cuaca dengan weather station, dapat diamati suhu kelembaban dan juga tekanan udara dan parameter lain daerah tertentu tanpa kita harus datang kesana dari *smartphone* kita .

Dalam pencegahan kegiatan illegal fishing serta illegal logging juga dapat digunakan teknologi IoT tersebut. Dengan memonitor pada luasan daerah observasi tertentu dapat diperoleh data apakah pada daerah tersebut telah terjadi illegal fishing maupun illegal logging. Dengan penggunaan teknologi tersebut akan sangat efektif untuk memonitor suatu luasan daerah tertentu dengan tidak membutuhkan jumlah personel yang banyak serta dukungan operasional yang sangat mahal

Cara kerja IoT yang praktis juga dapat diaplikasikan dengan beberapa inovasi-inovasi yang sangat efektif dalam mengumpulkan data untuk mendukung peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur seperti diantaranya adalah menempatkan sensor serta alat monitor pada kapal-kapal nelayan yang merupakan bagian dari kekuatan maritime laut, sehingga dapat menjadi sebuah jaringan data yang besar dan kompleks serta berdaya guna, dalam pengiriman data serta pengumpulan data yang bersifat *real time*. Misalnya, sensor dan kamera dapat digunakan di kapal-kapal nelayan untuk mengawasi luasan daerah tertentu dan secara *real time* terhubung dengan server, jadi operator akan segera mengetahui kalau ada tindak kejahatan seperti perompakan atau kejahatan di laut lainnya dan dapat segera diatasi ataupun menjadi barang bukti yang sah. Contoh lain di daerah tersebut, operator dapat memastikan apakah semua pengguna laut sudah melaksanakan seluruh peraturan baik hukum nasional maupun internasional telah terlaksana dengan baik atau belum, karena hal tersebut juga menyangkut dengan keselamatan di laut dan seluruh data tersebut dapat dilihat dengan laptop ataupun oleh *smartphone* saja [3].

Dengan IoT maka proses *sharing* data serta pengambilan keputusan dapat lebih cepat, dengan sumber daya manusia yang digunakan lebih sedikit, serta dan modal kegiatan operasi menjadi lebih ringan. Perusahan-perusahan kelas dunia saat ini telah mengggunakan teknologi IoT untuk dapat meningkatkan kinerja perusahaan dan tentunya meningkatkan keuntungan perusahaan. Pengguna dapat menghemat waktu sebab tidak perlu mendatangi daerah yang sangat luas secara bergantian. Pelaksanaan operasional juga tak perlu menggaji banyak tenaga kerja.

Namun disamping kemudahan-kemudahan dan efektivitas yang diperoleh dari pengembangan IoT tersebut, dibutuhkan pengamanan data dari proses *sharing* data antar perangkat, khsususnya data yang bersifat sensitif maupun strategis, sehingga harus dilengkapi dengan prosedur pengamanan data dari usaha-usaha pencurian dan pembobolan data yang kedepannya akan semakin marak. Data yang dikirimkan atau yang ada di server dapat bocor atau disalahgunakan, akibatnya dapat disalahgunakan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab sehingga dapat mengakibatkan hilangnya *privacy* dari data yang bersifat *sensitive* dan rahasia tersebut. sulit terjaga. Beberapa usaha yang dapat ditempuh yaitu dengan menggunakan data yang terenkripsi baik serta menggunakan prosedur yang ketat dalam membagikan data serta dalam penyimpanannya. Meskipun manfaat dan dampak negatifnya sudah jelas dapat terjadi namun akan masih banyak akibat lain yang nantinya akan belum bisa diantisipasi, sehingga perlu sebuah perencanaan yang tepat dalam pengembangan sistem tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SIMPULAN DAN SARAN

Dengan perkembangan kemajuan teknologi yang pesat, dan ditunjang dengan infrastruktur yang semakin lengkap, maka peningkatan kualitas serta kuantitas peran intelijen dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur dapat ditunjang dengan perkembangan dan keberadaan teknologi tersebut, khususnya adalah perkembangan *Internet of Things (IoT)*.

Segala informasi intelijen di setiap luasan daerah observasi dapat diupdate secara real time dari waktu ke waktu dan selanjutnya dapat diprediksi perkembangan di suatu daerah observasi tanpa memakai banyak tenaga kerja, dan seluruh data tersebut dapat dilihat dengan laptop ataupun oleh *smartphone* saja.

Namun disamping kemudahan-kemudahan dan efektivitas yang diperoleh dari pengembangan IoT tersebut, dibutuhkan pengamanan data dari proses *sharing* data antar perangkat, khsususnya data yang bersifat sensitif maupun strategis, sehingga harus dilengkapi dengan prosedur pengamanan data dari usaha-usaha pencurian dan pembobolan data.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Johnson, och K.. Bombs, Bugs, Drugs and Thugs: Intelligence and America's quest forsecurity. New York: New York University Press, 2002
[2] Greg Dunko, et al, A Reference Guide to the Internet of Things, Bridgera LLC, 500 West Peace Street, Raleigh, NC 27603, 2017
[3] Anwar, S., Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, 69-90, 2018
[4] Ali, I. M., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D, Strategi Pertahanan Laut dalam Menghadapi Ancaman Keamanan maritim di Wilayah Laut Indonesia. Strategi Pertahanan Laut, 2021.
[5] Anwar, S., Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, 69-90, 2018
[6] Bainus, A., & Rachman, J. B., Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional. Intermestic: Journal of International Studies, 109-115, 2018.
[7] Buzan, People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations, 75-83.
[8] Furtado, X. International law and the dispute over the spratly Islands: Whither UNCLOS. Contemporary Southeast Asia, 386-404. 1999
[9] Greg Dunko, et al, A Reference Guide to the Internet of Things, Bridgera LLC, 500 West Peace Street, Raleigh, NC 27603, 2017
[10] Harefa, H.. Optimalisasi Fungsi Intelijen Kepolisian dalam Penyelidikan Tindak Pindana Narkotika yang Dilakukan Anggota Kepolisian (Studi Sat Intelkam Polres Solok). UNES Law Review, 44-52, 2018
[11] INFSO D.4, Networked Enterprise & RFID INFSO G.2 Micro & Nanosystems, Internet of Things in 2020, Roadmap For The Future, Working Group Rfid Of The Etp Eposs, Version 1.1 - 27 May, 2008
[12] Intelligence, S. The new regulations in inteligence domain state that the intelligence collection disciplines are: ACINT/Acoustic Intelligence, HUMINT/Human Intelligence, IMINT/ Imagery Intelligence, MASINT/Measurement and Signature Intelligence, OSINT/Open Source Intelligence, SIGINT/Signal Intelligence, EW/Electronic Warfare, CYBERINT/Cyber Intelligence and MPE/Materiel and Personnel Exploitation.
[13] Johnson, och K.. Bombs, Bugs, Drugs and Thugs: Intelligence and America's quest forsecurity. New York: New York University Press, 2002
[14] Jaya, R. S. F., Widayat, W., & Zulkifli, Z.. Upaya Peningkatan Profesionalisme Insan Intelijen Dalam Rangka Cegah Dini Dan Deteksi Dini Ancaman Di Lingkungan Satuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penggalangan Badan Intelijen Strategis Tentara Nasional Indonesia (Bais TNI) Tahun 2016 (Doctoral dissertation, STIE Widya Wiwaha), 2016
[15] Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, Laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Tahun 2014, (Jakarta: Sekretaris Jenderal KKP RI, , p. 18-20, 2014
[16] Kementerian Pertahanan Republik Indonesia., Postur Pertahanan Negara. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, h.23, 2015
[17] McNicholas, M. Maritime security: an introduction. Butterworth-Heinemann, 2016.
[18] Siregar, Q. A. Komunikasi dalam Kinerja Intelijen Keamanan. Jurnal Sosioteknologi, 13(1), 72-75, 2014
[19] Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara
[20] UU Nomor 31 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas UU No 13 Tahun 2006 Mengenai Perlindungan Saksi dan Korban.
[21] Wahyono, S.K, , Pengertian dan Lingkup Keamanan Nasional, KSKN UI, 19-20, 2003

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

REKAYASA
Journal of Science and Technology
https://journal.trunojoyo.ac.id/rekayasa

Rekayasa. 2020; 13(1): 38-44
ISSN: 0216-9495 (Cetak)
ISSN: 2502-5325 (Online)

Analisa Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Nasional

Ahmadi [1], Didit Herdiawan [2], Okol Sri Suharyo [3]
[1,2,3] Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL) Surabaya
[1] dr_ahmadi@sttal.ac.id [3] okolsrisuharyo@sttal.ac.id

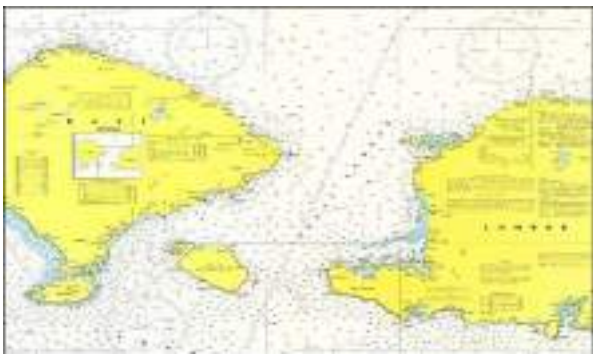
DOI: https://doi.org/10.21107/rekayasa.v13i1.5873

ABSTRAK
Strategi pemberdayaan komponen maritim merupakan salah satu tugas pokok TNI AL, sebagai komponen perkuatan pertahanan dan keamanan di Laut. Salah satu case study yang bisa diangkat dalam pemberdayaan komponen maritim adalah pemberdayaan Selat Lombok. Selat Lombok merupakan salah satu pintu gerbang masuk jalur pelayaran Internasional yang mendapatkan prioritas keamanan maritim (maritime security) dan keselamatan maritim (maritime safety). Pemerintah Indonesia memberikan tugas untuk menjaga keamanan dan keselamatan maritim di Selat Lombok kepada komponen maritim antara lain TNI Angkatan Laut, Bakamla, Polairud, Dishubla, KSOP, Pemda serta institusi lain sebagainya. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Pimpinan Angkatan Laut menginginkan agar Lanal di Selat Lombok dapat melaksanakan tugas dan fungsinya dengan optimal ditengah keterbatasan kemampuan yang dimiliki. Maka diperlukan strategi tentang pemberdayaan komponen maritim agar mendukung operasi keamanan laut di Selat Lombok. Penulisan paper ini bertujuan mengidentifikasi dan menentukan strategi pemberdayaan komponen maritim dalam mendukung operasi keamanan laut di Selat Lombok dengan metode pendekatan AHP-SWOT. Hasil analisa mengidentifikasi 26 kriteria dari 4 aspek yaitu Politik, Keamanan, Sosial-Ekonomi dan Teknis. Faktor pemenuhan informasi intelijen, peningkatan kekuatan kapal patroli, peningkatan fasilitas pelabuhan dan fasilitas dukungan administrasi menjadi faktor penentu keberhasilan operasi keamanan laut di Selat Lombok. Dengan segala keterbatasan Pangkalan Angkatan Laut maka strategi W-T (Defensif) menjadi strategi terbaik pada proses sinergitas komponen maritim. Meningkatkan kemampuan informasi intelijen (W-T4) menjadi prioritas rumusan strategi dengan bobot 21% dan skornya adalah 1,557. Secara keseluruhan sinergitas komponen maritim dalam mendukung operasi keamanan laut di Selat Lombok diharapkan dapat meningkatkan stabilitas keamanan maritim di wilayah teritorial Selat Lombok.
Kata Kunci : Strategi Pemberdayaan, Komponen Maritim, SWOT.

LATAR BELAKANG

Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia, yang memiliki 17.504 pulau yang wilayah teritorialnya didominasi lautan (Pushidrosal, 2018). Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki 4 (empat) titik yang menjadi *chokepoints* internasional yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok serta Selat Ombai-Wetar (Rodrigue, 2004). Selat Lombok merupakan salah satu pintu gerbang masuk jalur pelayaran (*Chokepoint* - ALKI II) dan juga merupakan jalur utama perdagangan Asia-Australia. Jalur pelayaran di Selat Lombok menjadi prioritas pembangunan jalur transportasi laut dikarenakan secara geografis jalur di Selat Lombok yang memiliki panjang 60 kilometer dengan lebar 18-30 kilometer dan kedalaman mencapai lebih dari 1000 meter tidak banyak terhalang pulau dan layak untuk dilewati kapal-kapal besar (Akimoto, 2001).

Untuk menjaga jalur pelayaran perdagangan di Selat Lombok maka pemerintah perlu memenuhi persyaratan keamanan maritim (*maritime security*) dan persyaratan keselamatan maritim (*maritime safety)* (Kadarisman, 2017). Tugas menjaga keamanan dan keselamatan maritim diberikan kepada beberapa institusi atau komponen maritim antara lain TNI Angkatan Laut, Bakamla, Polairud, Dishubla, KKP, Pemda serta institusi lain sebagainya. Meskipun ada berbagai instansi yang terlibat dalam menjaga keamanan maritim di Selat Lombok



Gambar 1. Peta Selat Lombok
Sumber : (Pushidrosal, 2018)

Article History:
Received: August, 27th 2019; Accepted: January, 12th 2020
ISSN: 2502-5325 (Online) **Terakreditasi Peringkat 3** oleh Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi (ARJUNA), berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan No: 23/E/KPT/2019 tanggal 8 Agustus 2019

Cite this as:
Ahmadi, A., Herdiawan, D., & Suharyo, O.S. (2020). Analisa Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Nasional. Rekayasa, 13(1), 38-44. doi: https://doi.org/10.21107/rekayasa.v13i1.5873
© 2020 Author(s)

namun gejala atau indikasi pelanggaran keamanan laut di Selat Lombok terus meningkat. Hal tersebut karena belum adanya formulasi strategi bersama dalam pelaksanaan tugas keamanan maritim. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2016 berbagai ancaman maritim di Selat Lombok masih sering terjadi dengan kecenderungan terus meningkat.

Permasalahan utama yang dapat diangkat dalam paper ini adalah Bagaimana Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim Dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Nasional di Selat Lombok. Untuk mengurangi berbagai pelanggaran yang terjadi di Selat Lombok maka TNI Angkatan Laut sebagai motor dari komponen keamanan maritim menyelenggarakan Operasi Keamanan Laut (Opskamla) dengan dukungan dari seluruh komponen maritim lainnya dalam bentuk pemberdayaan pelaksanaan tugas opskamla yang disebut juga sinergitas. Sinergitas yang dimaksud adalah melaksanakan kerjasama unsur di teritorial tugas untuk menghasilkan tujuan yang lebih baik daripada sendiri. Salah satu bentuk sinergitas adalah dengan bekerjasama dalam meningkatkan kesiapan unsur yang beroperasi dan penambahan jumlah sarana dan prasarana di Pangkalan Angkatan Laut (Keputusan Kasal Nomor 1424, 2016).

Sasaran dari penulisan paper ini adalah perumusan strategi pemberdayaaan komponen maritim di wilayah Selat Lombok, yang meliputi strategi aspek politik, keamanan, sosial-ekonomi dan teknis. Hal ini dilakukan karena pemberdayaan yang selama ini telah dilakukan belum memiliki kesamaan tujuan dalam mengoptimalkan kekuatan dari masing-masing instansi serta saling mendukung pelaksanaan tugas operasi keamanan laut di Selat Lombok. Karena belum ada prioritas pemberdayaan antar komponen maritim maka pada gelar operasi keamanan laut di Selat Lombok sampai saat ini belum dapat menurunkan jumlah pelanggaran di laut teritorial.

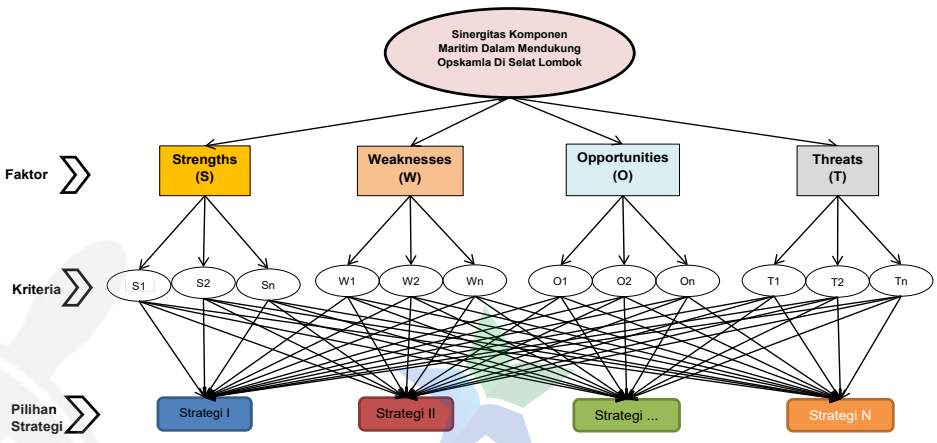
Adapun tujuan dari penulisan paper ini adalah bagaimana mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh dalam mendukung opskamla dan bagaimana implementasi strategi pemberdayaan komponen maritim TNI AL, sehingga dapat ditentukan strategi pemberdayaan terbaik dalam mendukung operasi keamanan laut oleh seluruh komponen maritim nasional.

METODE PENELITIAN

Adapun Metode yang digunakan adalah dengan pendekatan metode SWOT, dengan beberapa tahapan yang meliputi :

Identifikasi Faktor Pemberdayaan.
Proses analisis mengidentifikasi dilaksanakan dengan menentukan faktor yang berpengaruh pada opskamla dari aspek politik, keamanan, sosial-ekonomi dan teknis. Kemudian dengan pendekatan SWOT faktor pengaruh tersebut dinilai untuk mendapatkan nilai prioritas faktor yang berpengaruh dalam mendukung opskamla di Selat Lombok.

Penentuan Strategi Pemberdayaan
Proses penentuan strategi pemberdayaan dilakukan dengan mengidentifikasi faktor internal dan eksternal di teritorial Lanal Denpasar dan Lanal Mataram. Selanjutnya dianalisis kebutuhan sinergi komponen maritim berdasarkan kebutuhan sinergi dalam mendukung opskamla dan menentukan strategi-strategi pemberdayaan berdasarkan besaran bobot berbagai kriteria dengan pendekatan SWOT tampak pada gambar 2.



PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2. Diagram Strategi Pemberdayaan dengan Analisa SWOT

Analisa SWOT.
Dalam menentukan strategi pemberdayaan maka dilakukan dengan melakukan analisis terhadap kekuatan (*Strengths*), kelemahan (*Weaknesses*), peluang (*Opportunities*), dan ancaman (*Threats*) atau SWOT di lingkungan Lanal Denpasar dan Lanal Mataram.

Analisis SWOT adalah metode yang digunakan untuk menganalisis suatu lingkungan operasional. Analisis SWOT diterapkan dengan cara menganalisis dan memilah berbagai hal yang mempengaruhi keempat faktornya. Analisis ini diawali dengan melakukan identifikasi faktor internal dan identifikasi faktor eksternal, kemudian menerapkannya dalam gambar matrik SWOT (Mobaraki, 2014). Analisis SWOT didasarkan pada logika memaksimalkan kekuatan dan peluang, namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan dan Ancaman (Ayub et al., 2013). Analisis SWOT diperoleh dengan mengidentifikasi kondisi, potensi dan permasalahan menggunakan strategi S-O, W-O, S-T, dan W-T (Gretzky, 2010).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi Faktor Strategi
Langkah awal dalam program ini adalah mengidentifikasi Faktor Internal dan Eksternal dengan pendekatan metode SWOT. Identifikasi faktor Internal dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi kekuatan atau *Strengths* (S) dan kelemahan atau *Weaknesses* (W), sedangkan identifikasi faktor Eksternal dilakukan untuk mengetahui faktor yang menjadi peluang atau *Opportunities* (O) dan ancaman atau *Threats* (T).

Tabel 1. Identifikasi Faktor Internal Pangkalan TNI AL

No	Kriteria Faktor Internal (Streght – Weakness)	Skor Faktor Pengaruh	Bobot
1	Posisi Strategis	0,075	0,144
2	Kekuatan Patkamla	0,056	0,107
3	*Covered Area* Opskamla	0,051	0,096
4	Kemampuan Patkamla	0,061	0,116
5	Kemampuan Intelijen	0,077	0,148
6	Manajemen Anggaran	0,029	0,055
7	Kemampuan SDM	0,046	0,087
8	Dukungan Logistik	0,025	0,048
9	Kemampuan Faslabuh	0,030	0,058
10	Kemampuan Fasharkan	0,012	0,023
11	Kemampuan Fasbekal	0,016	0,030
12	Kemampuan Fasmako	0,027	0,052
13	Kemampuan Fasum	0,018	0,035
	Total Bobot		**1,000**

Tabel 2. Identifikasi Faktor Eksternal Pangkalan TNI AL

No	Kriteria Faktor Eksternal (Opportunity - Threats	Skor Faktor Pengaruh	Bobot
1	Kebijakan Opskamla	0,039	0,081
2	Potensi Maritim	0,077	0,161
3	Dukungan Komponen Maritim	0,036	0,076
4	Kebijakan Pembangunan Maritim	0,038	0,079
5	Prioritas Pembangunan Daerah	0,040	0,085
6	Dinamika Lingkungan Strategis	0,038	0,079
7	Ancaman Kamla	0,057	0,120
8	Volume Pelayaran	0,022	0,046
9	Industri Maritim	0,017	0,037
10	Pariwisata Maritim	0,034	0,072
11	Sistem Informasi	0,031	0,066
12	Teknologi Navigasi	0,021	0,044
13	Sistem Keselamatan	0,025	0,053
		Total Bobot	**1,000**

Selanjutnya semua faktor dinilai dengan diberi Skor sebagai faktor yang berpengaruh dan diberi bobot tingkat kepentingan sesuai peran masing-masing. Berikut ini adalah Tabel 1 dan Tabel 2 tentang Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal Pangkalan TNI AL (Lanal).

Analisa Strategi SWOT - Lanal Denpasar
Dalam penyusunan rumusan strategi di Lanal Denpasar dilakukan dengan membuat analisis besaran skor pengaruh pada seluruh matriks SWOT. Adapun analisis ranking matriks SWOT Kekuatan (*Strengths*) dan faktor Kelemahan (*Weaknesses*) serta faktor Peluang (*Opportunities*) dan faktor Ancaman (*Threats*) untuk Lanal Denpasar seperti dalam Tabel 3.

Analisa Strategi SWOT- Lanal Mataram
Penilaian (*assessment*) juga dilakukan terhadap kondisi saat ini di teritorial Lanal Mataram untuk pengklasifikasian faktor Kekuatan (*Strengths*) dan faktor Kelemahan (*Weaknesses*) serta faktor Peluang (*Opportunities*) dan faktor Ancaman (*Threats*), seperti dalam Tabel 4.

Perumusan Solusi Strategi
Solusi strategi yang dihasilkan merupakan analisis dari perpaduan pada matriks SWOT Lanal Denpasar dan Lanal Mataram, seperti ditunjukkan pada Tabel 5. Analisis Koordinat Garis SWOT berikut ini.

Dari Tabel 5. dapat diketahui bahwa perpotongan garis kuadran strategi pemberdayaan di wilayah teritorial Lanal Denpasar maupun Lanal Mataram berada pada Kuadran IV (W-T, Weakness-Threats). Posisi perpotongan di Kuadran IV diidentifikasikan dimana kondisi yang ada saat ini mendukung untuk memakai Strategi W-T / *Defensif* (*Retrenchment*). Strategi *Defensif* ini berfungsi untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 3. Analisa SWOT Lanal Denpasar beserta Bobotnya

Skor SWOT	Kode	Faktor Pengaruh	Score Bobot	Bobot SWOT (Skor Bobot/∑skor Bobot)
Kekuatan *Strengths (S)* 1,051	S-1	Posisi Strategis	1,013	0,087
	S-2	Dukungan Logistik	0,277	0,024
	S-3	Kemampuan SDM	0,477	0,041
	S-4	Kemampuan Fasmako	0,284	0,024
Kelemahan *Weaknesses* (*W*) 2,246	W-1	Kemampuan Intelijen	0,794	0,068
	W-2	Manajemen Anggaran	0,278	0,024
	W-3	Kemampuan Fasum	0,172	0,015
	W-4	Kemampuan Fasbekal	0,143	0,012
	W-5	Kemampuan Faslabuh	0,277	0,024
	W-6	Kekuatan Patkamla	0,509	0,044
	W-7	Kemampuan Patkamla	0,535	0,046
	W-8	Covered Area	0,448	0,038
	W-9	Kemampuan Fasharkan	0,090	0,008
Peluang *Opportunities (O)* 1,610	O-1 Pariwisata Maritim		0,543	0,047
Ancaman *Threats* (*T*) 1,761	O-2	Potensi Maritim	1,122	0,096
	O-3	Kebijakan Maritim	0,529	0,045
	O-4	Dukungan Institusi	0,493	0,042
	O-5	Sistem Informasi	0,423	0,036
	T-1	Kebijakan Kamla	0,517	0,044
	T-2	Pembangunan Daerah	0,531	0,045
	T-3	Sistem Keselamatan	0,326	0,028
	T-4	Volume Pelayaran	0,281	0,024
	T-5	Teknologi Navigasi	0,268	0,023
	T-6	Ancaman Keamanan Laut	0,707	0,061
	T-7	Dinamika Lingstra	0,442	0,038
	T-8	Industri Maritim	0,191	0,016
		Total	**11,647**	**1,000**

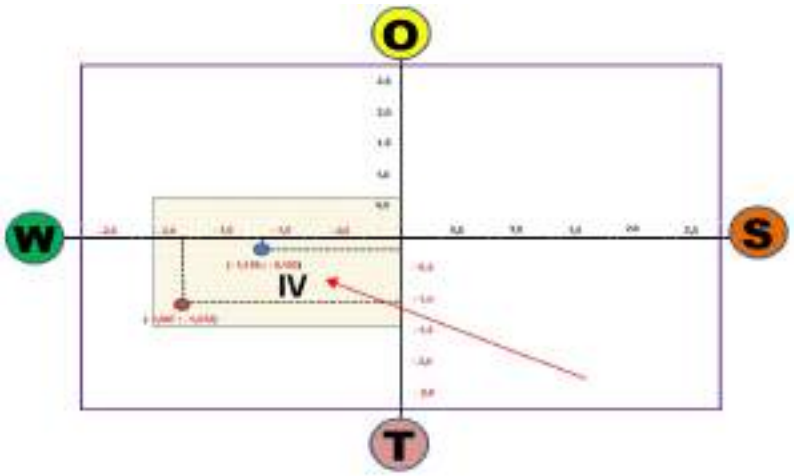
Tabel 4. Analisa SWOT Lanal Mataram

Skor SWOT	Kode	Faktor Pengaruh	Score Bobot	Bobot SWOT (Skor Bobot/∑Skor Bobot)
Kekuatan *Strengths (S)* 0,574	S-1B	Posisi Strategis	0,524	0,100
	S-2B	Dukungan Logistik	0,140	0,027
	S-3B	Kemampuan Faslabuh	0,161	0,031
Kelemahan *Weaknesses (W)* 2,481	W-1B	Kemampuan Fasbekal	0,078	0,015
	W-2B	Kemampuan Intelijen	0,386	0,073
	W-3B	Kemampuan SDM	0,223	0,042
	W-4B	Manajemen Anggaran	0,140	0,027
	W-5B	Kekuatan Patkamla	0,257	0,049
	W-6B	Covered Area	0,231	0,044
	W-7B	Kemampuan Fasmako	0,124	0,024
	W-8B	Kemampuan Patkamla	0,247	0,051
	W-9B	Kemampuan Fasharkan	0,050	0,009
	W-10B	Kemampuan Fasum	0,068	0,013
Peluang *Opportunities (O)* 0,956	O-1B	Potensi Maritim	0,941	0,094
	O-2B	Dukungan Institusi	0,423	0,042
	O-3B	Volume Pelayaran	0,236	0,024
	O-4B	Pariwisata Maritim	0,356	0,035
Ancaman *Threats* (*T*) 2,027	T-1A	Kebijakan Maritim	0,394	0,039
	T-2A	Pembangunan Daerah	0,415	0,041
	T-3A	Dinamika Lingstra	0,385	0,038
	T-4A	Kebijakan Kamla	0,388	0,039
	T-5A	Ancaman Kamla	0,558	0,056
	T-6A	Sistem Informasi	0,301	0,030
	T-7A	Teknologi Navigasi	0,199	0,020
	T-8A	Industri Maritim	0,164	0,016
	T-9A	Sistem Keselamatan	0,224	0,022
		Jumlah	**10,038**	**1,000**

Tabel 5. Analisis Koordinat Perpotongan Garis Matriks SWOT

Lanal	Skor				Sumbu X	Sumbu Y
	S	W	O	T	(S - W)	(O - T)
Denpasar	1,051	2,246	1,610	1,762	**- 1,195**	**-0,152**
Mataram	0,574	2,481	0,956	2,027	**- 1,907**	**- 1,072**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Perumusan Strategi SWOT berada pada Kuadran W-T (Weakness-Threats)

Tabel 6. Solusi Potensial Rumusan Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim

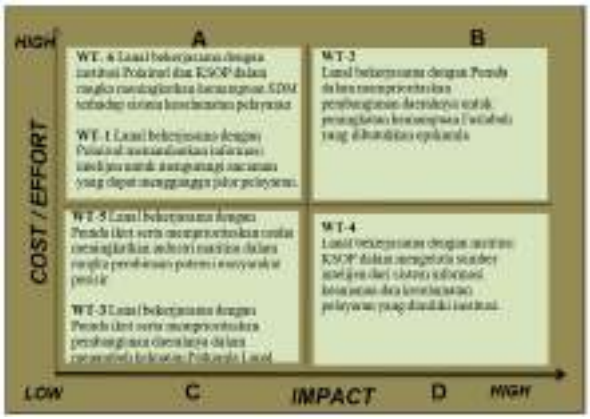
Strategi	Uraian
W-T1	Lanal bekerjasama dengan Polairud memanfaatkan informasi intelijen untuk mengurangi ancaman yang dapat mengganggu jalur pelayaran.
W-T2	Lanal bekerjasama dengan Pemda dalam memprioritaskan pembangunan daerahnya untuk peningkatan kemampuan Faslabuh yang dibutuhkan opskamla
W-T3	Lanal bekerjasama dengan Pemda ikut serta memprioritaskan pembangunan daerahnya dalam menambah kekuatan Patkamla Lanal
W-T4	Lanal bekerjasama dengan institusi KSOP dalam mengelola sumber intelijen dari sistem informasi keamanan dan keselamatan pelayaran yang dimiliki institusi.
W-T5	Lanal bekerjasama dengan Pemda ikut serta memprioritaskan usaha meningkatkan industri maritim dalam rangka pembinaan potensi masyarakat pesisir
W-T6	Lanal bekerjasama dengan institusi Polairud dan KSOP dalam rangka meningkatkan kemampuan SDM terhadap sistem keselamatan pelayaran

mempertahankan kondisi organisasi walaupun dengan segala keterbatasan. Adapun gambaran perumusan strategi pemberdayaan seperti pada Gambar 3.

Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim

Dari keenam analisis prioritas rumusan strategi W-T (*Weakness-Threat*) di kedua teritorial Pangkalan TNI AL (Lanal Denpasar dan Lanal Mataram) di atas akan dirumuskan Strategi Pemberdayaan yang menjadi Solusi Potensial yaitu pada tabel 6.

Selanjutnya dengan Metode *LOW COST HIGH IMPACT*, seluruh solusi potensial strategi tersebut di atas apabila dikelompokkan dalam beberapa alternatif solusi strategi maka diperoleh Gambar 4.



Gambar 4. Analisa Strategi Potensial dengan

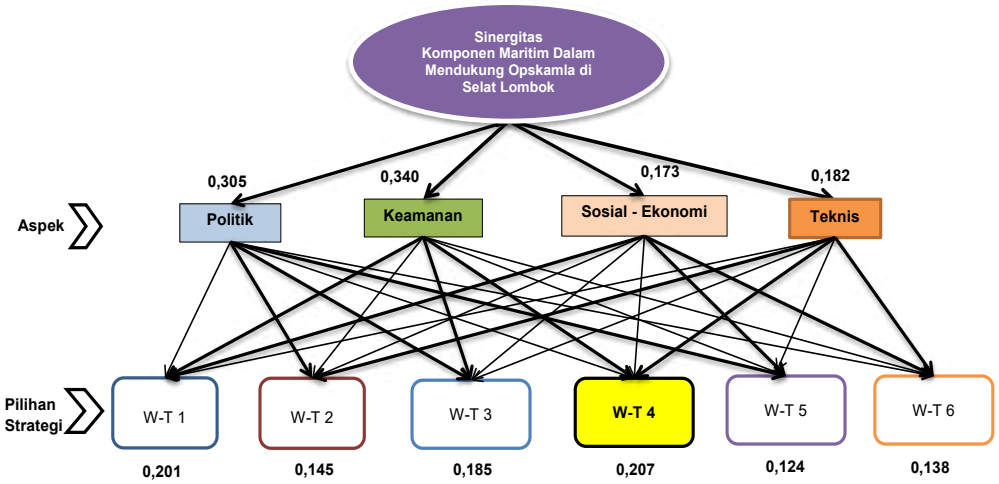
Penetapan Solusi Potensial

Hasil dari pembobotan terhadap alternatif strategi W-T1 sd. WT6 dengan menggunakan pendekatan SWOT dan metode *LOW COST HIGH IMPACT*, didapatkan bahwa strategi **W-T4** menjadi prioritas strategi atau SOLUSI POTENSIAL terbaik dari strategi sinergitas Pangkalan Angkatan Laut. dengan bobot 20,7%.

Analisa Solusi Potensial

Langkah selanjutnya adalah melakukan analisa solusi potensial untuk mendapatkan usulan solusi berdasarkan kriteria Output, Biaya, Waktu, Pertimbangan Khusus dan Resiko, yang dapat dijelaskan dalam Tabel 7.

Strategi W-T4 lebih realistis untuk dilaksanakan pada situasi keterbatasan stakeholder dan kondisi komponen maritim saat ini. Instansi KSOP dan Lanal selaku pengelola sumber informasi pelayaran saat ini, dalam kondisi sangat siap mendukung operasi keamanan laut dalam bentuk memberikan informasi dan data pelayaran yang bersumber dari radar *Vessel Traffic Service* (VTS). Yang diperlukan dalam kerjasama tersebut adalah MoU yang rinci tentang pengawakan dan penggunaan sistem



Gambar 5. Bobot Alternatif Strategi Pemberdayaan

Tabel 7. Analisa Solusi Potensial

NO	KRITERIA	USULAN SOLUSI
1	Output	Lanal bekerjasama dengan institusi KSOP dalam mengelola sumber intelijen dari sistem informasi keamanan dan keselamatan pelayaran yang dimiliki institusi.
2	Biaya	Biaya dapat ditekan seminimal mungkin dan dapat diajukan ke Mabesal dan Institusi KSOP untuk dikerjasamakan
3	Waktu	Mulai tahap perjanjian hingga pendalaman dan kerjasama membutuhkan waktu maksimal 2 bulan
4	Pertimbangan Khusus	Dengan mengelola sumber intelijen dari sistem informasi keamanan dan keselamatan pelayaran bekerja sama dengan KSOP maka Sinergitas Potensi maritim bisa menjadi nyata dan membawa manfaat bersama.
5	Risiko potensial	Kemungkinan ketergantungan KSOP pada Institusi Lanal mengakibatkan beban kerja Lanal bertambah.

informasi tersebut dalam mendukung pengumpulan data intelijen di Lanal guna operasi keamanan laut.

KESIMPULAN

Hasil Identifikasi yang dilakukan dengan SWOT mendapatkan 26 (dua puluh enam) faktor Internal dan Eksternal yang berpengaruh pada pemberdayaan komponen maritim dalam mendukung operasi keamanan laut di Selat Lombok. Dengan pendekatan juga dapat diidentifikasi prioritas faktor yang berpengaruh dan *urgent* pada dukungan opskamla yaitu faktor kemampuan intelijen (bobot 0,148), kekuatan patroli keamanan laut (patkamla) (bobot 0,107), faslabuh (bobot 0,058) serta fasilitas pendukung administrasi opskamla dan fasmako (bobot 0,052).

Rumusan strategi pemberdayaan yang dilakukan dengan pendekatan SWOT mendapatkan hasil bahwa Lanal Denpasar dan Mataram dapat bersinergi dengan komponen maritim lainnya menggunakan Strategi W-T (*Defensif*) guna memenuhi kebutuhan utama opskamla yaitu kemampuan intelijen, kekuatan patkamla, kebutuhan faslabuh serta kebutuhan fasilitas pendukung administrasi opskamla. Dari hasil analisis skoring dengan metode SWOT di masing-masing teritorial Lanal dapat dirumusan 6 (enam) Strategi *Defensif* (W-T) yang menjadi Solusi Potensial strategi pemberdayaan yang dapat dipakai dalam mendukung opskamla di Selat Lombok, dengan Strategi WT-4 sebagai strategi yang terpilih berdasarkan *Low Cost High Impact*.

SARAN DAN REKOMENDASI

Untuk selanjutnya dapat disarankan penerapan Solusi Potensial berupa Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim dalam mengelola keamanan maritim di selat Lombok ataupun *chokepoint* lainnya, dengan pendekatan optimasi SWOT dan AHP di setiap Lanal diharapkan mendapatkan nilai optimasi dari keseluruhan faktor yang berpengaruh baik sarana, prasarana serta dukungan instansi komponen maritim lainnya di wilayah teritorial Pangkalan TNI AL untuk mendukung Opskamla.

Perumusan Strategi ini dapat direkomendasikan pada lokasi atau *chokepoint Rawan* lainnya di wilayah laut NKRI, untuk mendapatkan sinergitas stakeholder yang berperan dalam pengelolaan dan pemberdayaan komponen maritim dalam perspektif keamanan laut nasional dengan *leading sector* institusi TNI AL.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Ahmadi, Zain, D., Soerachman & Santoso, B., 2011. Determination of Naval Based Locations: Strategy to Maximize Performance Monitoring of Defense and Security System in The Sea Study on Maritime Security and Defense System in Indonesia). *Jurnal Aplikasi Manajemen*, pp.254-63.

Aji, D.R., 2015. *Pembuatan Sistem Informasi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Berbasis Web Menggunakan Data Satelit Altimetri (Studi Kasus : Laut Jawa)*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Akimoto, K., 2001. *Structural Weaknesses and Threats in the Sea Lanes*. Tokyo: Institute for International Policy Studies Institute for International Policy Studies.

Ayub, A., Razzaq, A., Aslam, M.S. & Iftekhar, H., 2013. A Conceptual Framework On Evaluating SWOT Analysis As The Mediator In Strategic Marketing Planning Through Marketing Intelligence. *European Journal of Business and Social Sciences*, pp.91-98.

Dinarto, D., 2016. *Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia di Era Presiden Joko Widodo*. Yogyakarta: ASEAN Studies Center Universitas Gadjah Mada.

Dirjen Hubla, 2015. *Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Gorener, A., Toker, K. & Ulucay, K., 2012. Application of Combined SWOT and AHP: A Case Study for a Manufacturing Firm. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, pp.1525 – 1534.

Gretzky, W., 2010. Strategic Planning And SWOT Analysis. In Harrison, J.P. *Essentials of Strategic Planning in Healthcare*. Chicago: Health Administration Press. pp.91-97.

Kadarisman, M., 2017. Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* , IV(2), pp.177-92.

Kajitani, Y. et al., 2013. Economic Impacts Caused by The Failure of A Maritime Global Critical Infrastructure---A Case Study of Chemical Facility Explosion in the Straits of Malacca and Singapore. *Journal of Transportation Security* , pp.289-313.

Keliat, M., 2009. Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, XIII(1), pp.111-29.

Keputusan Kasal Nomor 1424, 2016. *Kep.Kasal Nomor KEP/1424/V/2016 Tanggal 27 Mei 2016 tentang Kebijakan Perencanaan TNI Angkatan Laut Tahun 2017*. Jakarta: Markas Besar TNI Angkatn Laut.

KKP, 2015. *Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2015-2019*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Megawati, A., 2014. *Efektivitas Strategi Pengamanan dan Pertahanan Laut Dalam Meningkatkan Stabilitas Keamanan Daerah (Studi Kasus Pada Pangkalan TNI Angkatan Laut (Lanal) Kota Tarakan Provinsi Kalimantan Utara)*. Malang: Universitas Brawijaya.

Mobaraki, O., 2014. Strategic Planning and Urban Development by Using The SWOT Analysis. The Case of Urmia City. *Romanian Review of Region Studies*, pp.47-54.

Pemprov Bali, 2016. *Rencana Strategis Pembangunan Provinsi Bali Tahun 2015-2019*. Denpasar: Pemerintah Daerah Provinsi Bali.

Pemprov NTB, 2014. *Rencana Strategis Pemerintah Daerah Propinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2015-2019*. Mataram: Pemerintah Propinsi Nusa Tenggara Barat.

Petunjuk Umum-PUM 1.03, 2000. *SKEP KASAL NO.SKEP/1394/IX/2000) tentang Pola pembinaan Logistik TNI Angkatan Laut*. Jakarta: Mabe TNI Angkatan Laut.

Polri, 2017. *Keputusan Kapolri No Kep/370/III/2017 Tanggal 31 Maret 2017 tentang Rencana Strategis Kepolisian Republik Indonesia Tahun 2015-2019*. Jakarta: Mabes Polri.

Pushidrosal, 2018. *Data Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia*. Jakarta: Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut.

Rodrigue, J.-P., 2004. Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de Géographie du Québec* , 48, pp.357-74.

Suharyo, O.S., 2017. *Model Penentuan Lokasi Pangkalan Angkatan Laut Berbasis Sustainabilitas*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

Analisa SWOT Kebijakan Poros Maritim Global di Wilayah Kepulauan Riau

Artha Yudilla[1], Pahmi Amri[2]

[1]Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Islam Riau – Indonesia
[2]Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Islam Riau – Indonesia
Email: arthayudilla@soc.uir.ac.id
Submitted: 29 October 2020 | Accepted: 29 December 2020

Abstract

Geostrategic and geopolitical positions provide opportunities for Indonesia not only as a global economic path but also an international marine security pathway. Maritime wealth is also a force in Indonesia's maritime diplomacy in the International realm. This is then the basis of the formulated mega project policy to make Indonesia a global maritime axis. But the problem is that so far the Global Maritime Fulcrum policy does not yet have a detailed blueprint for policy implementation in the national state and only focuses on macro discussions in the form of international cooperation discourse that has also not seen significant progress. . This research will try to analyze how the Global Maritime Axis policy is implemented. What are strengths, weaknesses, opportunities, and threats. at the micro level. To be more specific, this research will take a case study in Riau islands which is one of the most strategic maritime areas in Indonesia located in the strait of Malacca. By analyzing how this policy is rationed directly in the micro realm can be a record for governments in formulating better policies in the future.

Keywords: GMF, Geopolitics, SWOT, Riau.

Abstrak

Posisi geostrategis dan geopolitik memberikan peluang bagi Indonesia tidak hanya sebagai jalur ekonomi global tetapi juga jalur keamanan laut internasional. Kekayaan maritim juga menjadi kekuatan diplomasi maritim Indonesia di ranah Internasional. Hal inilah yang kemudian mendasari kebijakan mega proyek yang dirumuskan untuk menjadikan Indonesia poros maritim dunia. Namun yang menjadi persoalan, sejauh ini kebijakan Poros Maritim Global belum memiliki cetak biru yang rinci dan hanya fokus pada pembahasan makro berupa wacana kerja sama internasional yang juga belum menunjukkan kemajuan yang berarti. . Penelitian ini akan mencoba menganalisis bagaimana kebijakan Poros Maritim Global diterapkan. Apa itu kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman. di tingkat mikro. Lebih spesifiknya, penelitian ini akan mengambil studi kasus di Kepulauan Riau yang merupakan salah satu kawasan maritim paling strategis di Indonesia yang terletak di selat Malaka. Dengan menganalisis bagaimana kebijakan ini diimplementasikan langsung di ranah mikro, diharapkan dapat menjadi catatan bagi pemerintah dalam merumuskan kebijakan yang lebih baik di masa depan.

Kata kunci: GMF, Geopolitik, SWOT, Kepri

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki potensi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. menjadi negara dengan ekonomi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi maritim dalam berbagai bidang tidak hanya sebagai kawasan bioteknologi dan wisata kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, tetapi juga industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia. Selain potensi sumber daya alam tersebut, Indonesia juga diuntungkan oleh lokasi teritorial yang strategis secara politik maupun ekonomi. Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju. Selain itu, Indonesia juga terletak di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia yang menjadikan Indonesia menjadi kawasan penghubung antarnegara di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara serta Asia Selatan. Beberapa selat strategis lalu lintas maritim global juga berada di perairan Indonesia yakni Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar

Posisi geostrategi dan geopolitis tersebut memberikan peluang Indonesia tidak hanya sebagai jalur ekonomi global tetapi juga jalur keamanan laut internasional sehingga menempatkan Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan. Sangat logis jika kemudian, ekonomi kelautan (kemaritiman) dijadikan tumpuan bagi rancangan pembangunan ekonomi nasional melalui gagasan Poros Maritim dunia yang disampaikan oleh Presiden Jokowi dalam KTT Asia Timur pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar.

Permasalahannya adalah sejauh ini kebijakan Poros Maritim Global belum memiliki *blueprint* yang detail terkait implementasi kebijakan di tataran nasional dan hanya fokus pada pembahasan makro berupa kerjasama internasional yang juga belum terlihat *progress* yang signifikan. Mega proyek seperti pelabuhan internasional, tol laut, dan sejumlah infrastruktruktur lainnya masih belum dapat direalisasikan dengan baik, oleh karena itu perlu dilakukan penelitian mendalam dengan metoda analisa kekuatan (*strength*), kelemahan, (*weakness*), peluang (*opportunity*), dan ancaman (*threat*). untuk mengetahui permasalahan terkait program di daerah yang menjadi fokus kebijakan, sehingga program yang lebih baik dapat dirumuskan di kemudian hari. Kepulauan Riau dipilih sebagai lokus penelitian karena wilayahnya yang strategis dan memiliki potensi maritim yang sangat besar.

TINJAUAN LITERATUR

Sebenarnya pasca dikelurakannya kebijakan mengenai Poros Maritim Global di tahun 2014, telah terdapat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

beberapa penelitian yang berkaitan dengan kebijakan ini, diantaranya "Kebijakan Geopolitik Poros Maritim di Era Jokowi dalam Filosofi Ideologi" oleh (Fathun, 2017) yang menjelaskan bagaimana satu kebijakan politik luar negeri dibentuk.

Dengan menggunakan teori geopolitik terkait pentingnya posisi geografi satu Negara, dapat disimpulkan bahwa faktor pendorong dirumuskannya kebijakan Poros Maritim Global adalah posisi strategis wilayah maritim Indonesia. Penelitian ini juga mencoba menjelaskan bahwa adanya tarik penarik kepentingan antar aktor pembuat kebijakan di level nasional yang akhirnya mempengaruhi arah kebijakan Poros Maritim Global Indonesia.

Analisa kekuatan nasional Indonesia untuk menjadi Poros Martim Global terdapat dalam tulisan "*Indonesia National Power to Achieve Global Maritime Fulcrum*" (Saragih, Siregar, & Putera, 2018) . Penelitian ini menjelaskan Indonesia memiliki wilayah laut yang luas, kekayaan laut yang banyak, serta posisi yang strategis yang menjadi modal dasar untuk menjadi Poros Maritim Global, namun di sisi lain kekuatan angkatan laut juga harus ditingkatkan baik secara kualitas maupun kuantitas. Dan keterbukaan Indonesia untuk menjalin kerjasama baik secara bilateral maupun multilateran untuk menjadi Poros Maritim Global dijelaskan dalam "*Indonesia's Global Martime Fullcrum, Contribution in the Indo Pacific Region*" (Aufiya, 2017)

Peluang dan tantangan Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Global dijelaskan dalam "*Indonesia's Global maritime Fulcrum, Challenges and Trajectories"* (Institute of Defence and Strategic Studies, 2015) dimana dijelaskan bahwa meskipun secara geopolitik dan geostrategic Indonesia memiliki modal yang menjanjikan untuk menjadi Poros Maritim Global, namun pemerintah hanya membuat kebijakan yang bersifat makro tanpa *blueprint* yang jelas dalam tataran mikro.

Penelitian "Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia" (Al Syahrin, 2018), menjelaskan ketimpangan fokus ekonomi dan keamanan Negara. di satu sisi kebijakan Poros Maritim terkesan sangat ambisius dengan berbagai mega proyek infrastruktur, seperti tol laut dan pelabuhan pelabuhan internasional di beberapa wilayah strategis di Indonesia, namun di sisi lain sektor keamanan maritime Indonesia masih memiliki banyak masalah seperti *illegal fishing*, dan masalah perbatasan yang sampai sekarang belum dapat diselesaikan.

Penelitian lainnya berjudul

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

"*Toward Indonesia as Global Maritime Fulcrum: Correcting Doctrine and Combating Non-Traditional Maritime Threats*" (Hudaya, Putra, & Putra, 2017) fokus pada ancaman yang menghambat terwujudnya visi Indonesia menjadi poros maritime global, terutama ancama non tradisional berupa pembajakan dan terorisme khususnya di wilayah perbatasan seperti selat Malaka, serta doktrin yang salah mengenai Negara kepulauna yang mengakibatkan selama ini Indonesia terlalu mengutamakan pembangunan darat dibanding laut .

Penelitian lainnya yang juga menyorot ancaman maritim Indonesia dijelaskan dalam "Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global dalam Kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim dalam Kebijakan Luar Negri di Era Jokowi" (Laksmana, Gindarsih, & Mantong, 2018) yang menegaskan bahwa kebijakan Poros Maritim Global belum memiliki startegi yang jelas untuk benar-benar menyelasikan permasalahan maritime di Indonesia.

Sedangkan bentuk diplomasi perbatasan Indonesia dijelaskan dalam "*Indonesia Border Diplomacy under The Global Martime Fulcrum*" (Ndika & Tri, 2017). Indonesia memiliki batas maritim dengan sepuluh Negara yakni Australia, India, Filipina, Malaysia, Palau, Papua Nugini, Singapura, Thailand, Timor Leste, dan Vietnam. Oleh karena itu perjanjian dengan *bargaining position* yang seimbang sangat dibutuhkan baik dala bentuk kerjasama maupun penyelesain sengketa perbatasan

Terlihat bahwa penelitian-penelitian sebelumnya hanya fokus pada tataran kontekstual, yang hanya menganalisa kebijakan secara teoritis dalam tataran makro, tanpa benar-benar menganalisa bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan dalam level nasional. Oleh karena itu penelitian ini memiliki perbedaan (*state of art*) yang cukup signifikan, karena berbeda dari penelitian sebelumnya, penelitian ini akan mencoba menganalisa bagaimana kebijakan Poros Maritim Global diimplementasikan. Apa saja kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*), dan ancaman (*threat*) (Humphrey, 2006). di level mikro.

Untuk lebih spesifik, penelitian ini akan mengambil studi kasus di wilayah Kepulauan Riau yang merupakan salah satu wilayah maritim paling strategis di Indonesia yang berada di kawasan selat Malaka. Wilayah ini merupakan kekuatan maritim Indonesia dan memiliki *bargaining power* yang besar bagi diplomasi maritim Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Global. Maka dengan menganalisa bagaimana kebijakan ini dijawantahkan langsung

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

di ranah mikro, akan terlihat apakah kebijakan Poros Maritim Global sudah memiliki program yang cukup signifikan atau belum, sehingga dapat menjadi catatan untuk pemerintah dalam merumuskan kebijakan yang lebih baik di masa mendatang.

METODOLOGI

Penelitian ini akan menggunakan metode analisa kualitatif dengan studi kasus fokus pada analisa kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*), dan ancaman (*threat*) kebijakan Poros Maritim Global di wilayah Kepulauan Riau. Pola penalaran secara konseptualisasi dengan berdasarkan konsep-konsep dalam studi hubungan internasional .

Untuk mendapatkan data, teknik pengumpulan data juga digunakan dalam kajian pustaka, dengan mencari, mengumpulkan, dan mendiskusikan data sekunder yang berasal dari berbagai literatur seperti peninjauan buku, artikel, jurnal, data online, dan berita.. Sementara data primer diperoleh dari wawancara dengan koresponden serta download dokumen atau cetak biru yang diperoleh langsung dari situs web Departemen Luar Negeri Indonesia, dan Departemen Kelautan dan investasi urusan Indonesia. Untuk data primer dari Kepulauan Riau diperoleh dari database dan wawancara langsung stakeholder terkait seperti Pemprov Kepri, dan juga dengan pihak akdemisi terkait seperti Universutas Maritim Raja Ali Haji

Adapun konsep yang digunakan sebagai pisau analisis dalam penelitian ini adalah konsep geopolitik dan analina SWOT *(strenght, weakness, opportunity, threat).*

Konsep geopolitik merupakan konsep hubungan internasional yang menyatakan bahwa satu kawasan / geografi memegang peran yang cukup signifikan untuk menentukan arah kebijakan luar negeri satu negara. Unsur-unsur seperti lokasi, luas wilayah, iklim, topografi, demografi, sumbar daya alam, dan pemanfaatan *science* / teknologi menjadi sangat penting. Geopolitik melihat *power* satu negara dari dua sudut pandang yakni *land power* (Halford, 1904) dan *sea power* (Thayer, 1890).

Negara yang memiliki kawasan yang startegis dan potensial akan membuat kebijakan luar negeri negara yang bersangkutan menjadi cenderung berupaya untuk mengeksplore lebih dan memaksimalkan kawasan itu, dan negara tetangga juga akan berusaha untuk mendapatkan keuntungan dari wilayah tersebut, baik berupa kerjasama dengan negara pemilik kawasan maupun dengan cara-cara *coersive*. Seharusnya negara pemilik *land power* atau *sea power* mampu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

memanfaatkan power yang dimilikinya dan memiliki posisi tawar yang bagus dalam kerjasama terkait kawasan dengan negara lain. Maka berdasarkan konsep ini, Kepulauan Riau merupakan wilayah yang tepat untuk menjadi salah satu pusat pengembangan proyek Poros Maritim Global karena memiliki lokasi maritim yang sangat startegis (*sea power*).

Konsep berikutnya yang digunakan adalah konsep analisa SWOT *(strenght, weakness, opportunity, threat)* oleh Albert Humphrey (Humphrey, 2005) dan merupakan teknik perencanaan strategis yang digunakan untuk membantu seseorang atau organisasi mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang terkait dengan persaingan bisnis atau perencanaan proyek.

SWOT mengasumsikan bahwa kekuatan dan kelemahan sering terkait secara internal, sementara peluang dan ancaman umumnya fokus adalah karena lingkungan eksternal dengan empat parameter yakni, (1) kekuatan: karakteristik yang memberikan keuntungan; (2) kelemahan: karakteristik yang menyebabkan kerugian; (3) peluang: faktor lingkungan yang dapat dimanfaatkan; dan (4) ancaman: faktor lingkungan yang dapat menyebabkan masalah .

Sejauh mana faktor internal selaras dengan eksternal dinyatakan dirumuskan dengan konsep kesesuaian strategis. Identifikasi SWOT penting karena dapat mengetahui langkah-langkah selanjutnya dalam perencanaan untuk mencapai keuntungan kompetitif (*competitive advantage*)

Untuk menganalisa satu kebijakan atau proyek, dalam hal ini terkait implementasi kebijakan Poros Maritim Global di Kepulauan Riau maka parameter yang dapat diambil adalah:

Kekuatan dan kelemahan terdiri dari sumber daya manusia, sumber daya fisik, keuangan, program dan Implementasi, dan pengalaman masa lalu. Peluang dan ancaman meliputi tren masa depan, ekonomi, sumber pendanaan, demografi, lingkungan fisik, kekuatan Hukum, kerjasama lokal, nasional, atau internasional.

HASIL DAN ANALISIS

Visi Poros Maritim Global telah dijawantahkan dalam kebijakan laut Indonesia (Dewan Kelautan Indonesia, 2012) dengan tujuh pilar kebijakan, yakni:

1. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia,
2. Pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

keselamatan laut,
3. Tata kelola dan kelembagaan laut,
4. Ekonomi infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan,
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut
6. Budaya bahari, dan
7. Diplomasi maritim

Serta memiliki enam prinsip kebijakan (wawasan nusantara, pembangunan berkelanjutan, ekonomi biru, pengelolaan terintegrasi dan transparan, partisipasi, serta pemerataan dan kesejahteraan) dan tujuh puluh enam kebijakan utama.

Presiden Jokowi lebih jauh menguraikan doktrin tersebut dengan pembangunan infrastruktur tol laut, industri perkapalan dan pariwisata maritim serta penerapan diplomasi maritim, baik itu peningkatan kerja sama maupun penanganan konflik maritim, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah dan perompakan maritim.

Kebijakan ini merupakan mega proyek yang membutuhkan dana hinga ratusan triliun rupiah untuk pembangunan 24 pelabuhan dengan total biaya sekitar 39.5 triliun rupiah, dan pembelian 609 kapal dengan total biaya sekitar 57.31 triliun rupiah (Marsetia, 2014).

Terkait implementasi di Kepulauan Riau, berdasarkan hasil analisa data sekunder dan primer disimpulkan bahwa tidak heran pemerintah menjadikan Kepulauan Riau sebagai salah satu wilayah yang ditargetkan untuk program poros martim global. Hal ini karena dari dari segi kekuatan (*strenght*) kawasan Kepulauan Riau khususnya Tanjung Pinang sebagai ibukota provinsi, dan Batam merupakan kota dengan pertumbuhan ekonomi dan infrastruktur yang sangat baik serta menerapkan program *blue economy* (ekonomi biru) dan *sustainable development* (pembangunan berkelanjutan).

Kawasan ini juga merupakan salah satu kota pariwisata dan pelabuhan internasional di kawasan maritim yang sangat strategis yakni berada di kawasan selat Malaka yang merupakan wilayah lintas tiga Negara yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Maka jelas kawasan ini sangat potensial untuk mendukung terwujudnya visi Indonesia menjadi poros maritim global

Namun yang menjadi kelemahan kemudian (*weakness)* dari kebijakan poros maritim global ini adalah belum adanya regulasi yang efektif untuk permasalahan-permasalahan makro seperti salah satunya terkait masalah tumpahan minyak yang berkepanjangan di Kepulauan Riau. Tidak hanya berdampak buruk bagi ekosistem laut, tetapi juga berdampak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

pada sektor ekonomi terpenting Kepulauan Riau yaitu wisata bahari. Selain itu juga terkait masalah pertahanan seperti di kawasan laut Cina selatan khususnya kawasan kepulauan Natuna yang hingga saat ini masih rawan konflik.

Kejahatan transnasional seperti penyelundupan (*smuggling)* baik orang, senjata maupun narkoba juga masih terjadi. Selain itu prosedur implementasi kebijakan yang bersifat teknis di lapangan terkait koordinasi pemerintah pusat, provinsi dan regional juga sering terjadi. Misalnya, Indonesia memiliki proses perizinan Public Private Partnership (PPP) (Siwage, 2017) yang rumit, yang mengharuskan memperoleh lebih dari 40 izin dan lisensi dari berbagai instansi pemerintah. Setiap proyek KPS perlu mengajukan izin usaha, mendapatkan persetujuan untuk spesifikasi teknis proyek, mendapatkan izin operasi, dan mendapatkan persetujuan untuk konstruksi. Selain itu, pemerintah juga tidak memiliki cukup dana untuk mewujudkan kebijakan mega proyek ini.

Meskipun demikian, kebijakan pemerintah untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia dimana salah satu wilayah targetnya adalah Kepulauan Riau ini bukanlah wacana tanpa aksi. Peluang (*opportunity)* untuk pencapaiannya masih terbuka lebar. Sederet program untuk mewujudkannya telah dibuat diantaranya melalui program reposisi Batam sebagai pusat industri pembuatan kapal. Mengingat letak Batam yang secara geografis berdekatan dengan jalur pelayaran internasional, Pemerintah mencanangkan kebijakan untuk mendorong pertumbuhan industri galangan kapal Indonesia pada tahun 2015, yaitu melalui pemberian insentif fiskal dan nonfiskal. Insentif fiskal termasuk pengurangan pajak pertambahan nilai untuk pembuat kapal, pencairan cepat bea masuk yang dibayar pemerintah, dan struktur tarif yang berbeda untuk kapal baru dan bekas. Bantuan nonfiskal terdiri dari membantu persewaan tanah di wilayah Badan Usaha Milik Negara. Hal ini diperkuat dengan serangkaian langkah untuk mengkoordinasikan peran Otoritas Kawasan Perdagangan Bebas Indonesia (BP Batam) dan Pemerintah Kota Batam (Pemko Batam).

Aspek peluang (*opportunity)* lain dari kebijakan maritim ini adalah terkait reposisi Provinsi Kepulauan Riau sebagai pos terdepan militer yang strategis. Kebijakan tersebut bertujuan untuk menangkal potensi ancaman yang berasal dari kegiatan reklamasi lahan China di Laut China Selatan. Ini termasuk beberapa serangan oleh kapal penangkap ikan China di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

perairan Natuna, disamping untuk melindungi sumber daya alam Indonesia di jalur perairan yang strategis.

Selanjutnya pada tahun 2015, Badan Pengawas Perikanan (*PSDKP*) meningkatkan pengawasan dengan bekerja sama dengan Badan Keamanan Laut Indonesia (*Bakamla*), Polisi Perairan Indonesia (*Polair*), dan Angkatan Laut Indonesia (*TNI-AL*) terkait penangkapan ikan ilegal (*illegal fishing*).Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) juga telah meratifikasi perjanjian perbatasan laut lainnya yang disepakati pada tahun 2014, meliputi sisi timur Selat Singapura.Ratifikasi tersebut memungkinkan kedua belah pihak untuk menjalankan kedaulatan masing-masing sekaligus berpotensi meningkatkan pembangunan kepercayaan.

Di level internasional. kerjasama regional terkait infrastruktur dan perdagangan seperti MPAC (Master Plan on ASEAN Connectivity) dan IMT GT (Indonesia Malaysia Thailand Golden Triangle) (memiliki beberapa program yang terfokus di kawasan Indonesia salah satunya Kepulauan Riau (Jalur Malaka-Dumai). . Dan untuk pendanaan program terkait pencapaian poros martim ini, Indonesia juga bisa mendapatkan bantuan asing mengingat status Indonesia yang telah lama menjadi anggota ADB (Asian Development Bank) dan juga AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank). Namun hal ini seperti pisau bermata dua dimana bantuan asing ini juga bisa menjadi ancaman (*threat)* bagi kedaulatan negara kepedapannya (*debt trap diplomacy*).

KESIMPULAN

Setelah menganalisa kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*), dan tantangan (*threat*) implementasi kebijakan Poros Marim Global di wilayah Kepulauan Riau, disimpulkan bahwa upaya pemerintah untuk mengembalikan potensi maritim Kepulauan Riau dan menjaga kedaulatan Indonesia atas perbatasan teritorialnya telah membuahkan hasil yang cukup baik namun perlu lebih ditingkatkan.

Penulis berpendapat bahwa model kebijakan dengan pola paradiplomasi atau dikenal juga dengan istilah diplomasi multi lapis (Moreno, 2016) perlu diterpakan untuk mengatasi permasalahan yang ada. Hal ini karena peran pemerintah daerah akan menjadi sangat penting dimana konsep ini tidak lagi menekankan pemerintah pusat sebagai aktor utama. Satu kebijakan akan lebih mudah untuk dicapai jika terdapat sinergitas antara pemerintah pusat dan daerah.

Setelah mendapatkan pola yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

tepat di tataran mikro, kebijakan level makro/internasional juga perlu diperhatikan. *Program Master Plan on ASEAN Connectivity* misalnya merupakan wadah yang tepat untuk untuk pencapaian visi sebagai Poros Maritim Global. ASEAN merupakan "rumah" bagi Indonesia dalam tataran regional oleh karena itu penting untuk melihat bagaimana ASEAN berperan dalam mewujudkan visi Indonesia menjadi Poros Maritim Global, terlebih setelah dideklarasikannya Program Indo Pacific Outlook yang membuat ASEAN membuka peluang kerjasama dengan Negara-negara kawasan Hindia Pasifik.

REFERENSI

Al Syahrin, M. N. (2018) "Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut", *Indonesia Perspective*, 3(1). Doi: https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175

Aufiya, A. (2017) "Indonensia's Global Maritime Fulcrume: Contribution in The Indo- Pacific Region", *Andalas Journal of International Studies*, (6)2. Available at: http://ajis.fisip.unand.ac.id/index.php/ajis/article/view/74 (Diakses: 20 September 2020).

Fathun, L. M. (2017) Kebijakan geopolitik poros maritim di era Jokowi dalam filosofi frame ideologis. Jurnal PIR, 1(2), pp. 135-152. Tersedia di: http://e-journal.potensi-utama.ac.id/ojs/index.php/PIR/article/view/389 (Diakses: 19 September 2020).

Hudaya, M & Putra, A.T.(2017) "Toward Indonesia as Global Maritime Fulcrum: Correcting Doctrine and Combating Non-Traditional Maritime Threats", *Jurnal Hubungan Internasional,* 10(2), pp. 72-85 Tersedia di: https://doi.org/10.20473/jhi.v10i2.7304 (Diakses: 20 September 2020).

Humphrey, A. (2005) SWOT Analysis for Management Consulting. SRI Alumni Newsletter. SRI International, United States.

IDSS. (2015) *Indonesia's Global Maritime Fulcrum Challenges and Trajectories.* RSIS Nanyang Technological University Singapore. pp. 1–28. Tersedia di: https://www.rsis.edu.sg/event/workshop-by-indonesia-programme-idss/#.YAEv51X7TDc (Diakses: 20 September 2020).

Laksmana, E. A., Gindarsih, I., & Mantong, A. W. (2018) 'Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke dalam Kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi', *CSIS Working Paper,* WPSINT – 01/2018, pp. 1 – 36.

Mahan, A. T. (1890) *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Little Brown and Company: Boston.

Marsetio. (2014) *Sea Power Indonesia.* Indonesia Defence University: Jakarta.

Mckinder, H. (1904) "The Geographical Pivot of History", *The Geographical Journal*, (23)4.

Negara, S.D & Das, S.B. (2017) *Challenges for Indonesia to achieve its Maritime Connectivity Plan and Leverage on Regional Initiatives* ISEAS. Yusof Ishak Institute (Online). Tersedia di: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2017_3.pdf (Diakses: 19 September 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P ISSN 2620-391X
E ISSN 2621-735X

Saragih, H. M., Siregar, R., & Putera, E. B. (2018) "Indonesian National Power to Achieve the Global Maritime Fulcrum", *Proceedings of the 5th International Conference on Community Development* (AMCA), 231, pp. 47–49. Doi: https://doi.org/10.2991/amca-18.2018.14

Tri, A. M. (2017) "Indonesia Border Diplomacy Under The Global Maritime Fulcrum", *Ritsumeikan International Affairs*, vol. 15, pp. 45–66. Available at: https://www.researchgate.net/publication/319826875_Indonesia_Border_Diplomacy_Under_The_Global_Maritime_Fulcrum (Diakses: 20 September 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DOI: doi.org/10.21009/03.SNF2017.02.ERE.04

ANALISIS PERUBAHAN TROPICAL TROPOPAUSE LAYER DI BENUA MARITIM INDONESIA

Indah Susanti[1)] , Sinta Berliana Sipayung

Pusat Sains dan Teknologi Atmosfer, LAPAN Jl. Djundjunan 133 Bandung 40173

Email: [1)] indahpl@gmail.com

Abstrak

Suhu merupakan parameter penting dalam perubahan iklim, dan perubahan suhu tersebut tidak hanya terjadi di permukaan bumi saja. Tropical Tropopause Layer (TTL), wilayah yang di dalamnya memiliki karakteristik troposfer dan stratosfer, merupakan bagian kritis dari atmosfer. Lapisan ini merupakan lapisan di daerah tropis antara level outflow konvektif utama dan titik dingin, sekitar 12-18 km. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentikasi perubahan-perubahan yang terjadi di TTL yang difokuskan pada parameter suhu dan tekanan yang menjadi indikasi bagi perubahan pada parameter lainnya. Dengan menggunakan data Atmospheric Infrared Sounder (AIRS) versi 6 dengan resolusi vertikal 1 km, resolusi horizontal 1 derajat, dan resolusi temporal bulanan (dari tahun 2003 sampai 2015), dianalisis perubahan TTL di atas Indonesia (80 – 150˚BT dan 20˚LS – 20˚LU). Berdasarkan analisis deret waktu nampak bahwa suhu dan tekanan di TTL dalam periode yang dianalisis mengalami peningkatan. Hasil analisis menunjukkan bahwa karakteristik TTL, dipengaruhi oleh proses-proses konvektif dan proses radiative.

Kata-kata kunci: perubahan iklim, tropical tropopause layer, suhu, tekanan, konveksi, radiasi.

Abstract

Temperature is an important parameter in climate change, and the temperature changes not only occur on the surface of the earth only. Tropical Tropopause Layer (TTL), a region which has the characteristic troposphere and stratosphere, a critical part of the atmosphere, a layer in the tropics between the main convective outflow level and the cold point, about 12-18 km. This study aims to identify changes occurring in the TTL that are focused on temperature and pressure parameters that are indicator for changes in other parameters. Using Atmospheric Infrared Sounder (AIRS) version 6 data with 1 km vertical resolution, 1-degree horizontal resolution, and monthly temporal resolution (from 2003 to 2015), analyzed TTL changes over Indonesia (80 - 150˚BT and 20˚LS - 20˚LU). Based on the time series analysis, show increasing temperature and pressure in the TTL. The analysis results show that TTL characteristics, influenced by convective processes and radiative processes.

Keywords: climate change, tropical tropopause layer, temperature, pressure, convection, radiation.

PENDAHULUAN

Perubahan iklim sampai saat ini masih menjadi isu yang disoroti oleh banyak ilmuwan, terutama yang terkait dengan mekanisme dan faktor-faktor yang berkontribusi pada perubahan iklim. Suhu merupakan parameter penting dalam perubahan iklim, dan perubahan suhu tersebut tidak hanya terjadi di permukaan bumi saja. Prediksi berdasarkan General Circulation Model (GCM) menyatakan bahwa pada abad ke-21 terdapat peningkatan pemanasan maksimum di troposfer, di sekitar 200 hPa (International Panel in Climate Change/IPCC, 2007) [1]. Kondisi ini memiliki implikasi penting

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terhadap sensitivitas iklim karena dampaknya pada umpan balik uap air, lapse rate, dan awan (Hartmann and Larson, 2002) [2], dan terhadap perubahan sirkulasi atmosfer (Butler et al, 2010) [3]. Beberapa studi, seperti yang dilakukan Santer (Santer, et al, 2008) [4], menunjukkan bukti-bukti bahwa perubahan suhu troposfer atas tropis lebih dari yang terjadi di permukaan pada skala waktu mukti-dekadal, meskipun beberapa analisis masih menduga sebaliknya, seperti yang dilakukan oleh Christy tahun 2007 [5].

Tropical Tropopause Layer (TTL), wilayah yang di dalamnya memiliki karakteristik troposfer dan stratosfer, merupakan bagian kritis dari atmosfer. Lapisan ini merupakan lapisan di daerah tropis antara level outflow konvektif utama dan titik dingin, sekitar 12-18 km (Highwood and Hoskins, ; 1998 [6]; Gettelman and Foster, 2002) [7]. TTL dipertahankan oleh adanya interaksi transport konvektif, gelombang yang dibangkitkan secara konvektif, radiasi, mikrofisika awan, dan sirkulasi stratosfer skala besar. TTL merupakan wilayah yang menjadi sumber udara lembab bagi stratosfer, sehingga sifat kimiawi kondisi batas stratosfer ditentukan di TTL. Awan-awan di TTL, baik awan sirus yang tipis dan convective anvils, memiliki dampak yang signifikan pada keseimbangan radiasi dan iklim di troposfer (Stephen, 2005) [8]. Selain itu, menurut Zhou dan Zhang (2011) [9], tropospause tropis dicirikan oleh adanya stabilitas statis dan skala waktu percampuran vertikal yang pendek yang kontras terhadap stratosfer. Hal tersebut menandakan transisi antara keseimbangan konvektif-radiatif dan keseimbangan radiatif.

Hal-hal yang terkait dengan perubahan suhu di troposfer atas dan di stratosfer bawah masih banyak yang belum diketahui secara pasti. Pemahaman terhadap suhu tropopaus bawah (dibawah 16 km) dan suhu tropopaus atas (diatas 18 km) di Benua Matitim Indonesia (BMI) menjadi sangat penting, yang secara umum suhu menurun sesuai dengan ketinggian. Secara khusus, tingkat terdingin suhu troposfer, yang dikenal dengan sebutan Cold Point Tropopause (CPT), berada di TTL. CPT ini diketahui memainkan peran penting dalam pertukaran stratosfer dan troposfer (Holton et al., 1995) [10] dan sangat menentukan konsentrasi uap air di stratosfer rendah (Mote et al., 1996) [11], yang berfungsi sebagai kunci konstituen radiasi untuk iklim permukaan (Forster et al, 2007 dan Solomon et al., 2010) [12 dan 13].

Perubahan pada TTL dapat terjadi sepanjang periode waktu sebagai respon terhadap forcing antropogenik sistem iklim. Kecenderungan ini merupakan tambahan terhadap variabilitas alami, yang melibatkan variasi inter-annual seperti Quasi Biennial Oscillation (QBO, ~2 tahunan), ENSO (3-5 tahunan), siklus matahari (11 tahunan), atau transient variability yang terdorong oleh penyerapan dan pemencaran aerosol karena adanya erupsi vulkanik. Perubahan struktur termal TTL dapat mengubah awan-awan, mempengaruhi iklim global melalui umpan balik uap air dan awan (Bony et al., 2006) [14]. Sebaliknya, kondisi TTL dipengaruhi oleh banyak faktor seperti oleh adanya perubahan-perubahan sirkulasi Hadley (Seidel et al., 2008) [15] dan sirkulasi Brewer-Dobson di stratosfer (Butchart et al., 2006) [16].

Beberapa studi telah dilakukan untuk meningkatkan pemahaman mengenai perubahan TTL, diantaranya adalah Seidel et al. (2008) yang menemukan adanya tren penurunan tekanan tropopaus (peningkatan ketinggian) berdasarkan rekaman radiosonda di daerah tropis. Selain itu, Gettelman dan Forster (2002) [17] telah mendeskripsikan klimatologi TTL, mencermati perubahan-perubahan berdasarkan data radiosonda, juga menemukan penurunan tekanan tropopaus (peningkatan ketinggian) dengan signifikansi perubahan yang kecil di dasar TTL.

Perkembangan teknologi satelit pada saat ini memungkinkan untuk memperoleh parameter yang terkait dengan perubahan kondisi tropopaus, terumana suhu, tekanan dan ketinggian dalam lingkup wilayah yang luas. Studi ini berfokus pada analisis perubahan suhu dan tekanan tropopaus dan identifikasi awal keterkaitannya dengan aktivitas konveksi yang diindikasikan dengan perubahan nilai OLR dengan menggunakan data Atmospheric Infrared Sounder (AIRS) dari satelit AQUA.

Komposisi dan iklim tropis di atmosfer atas dipengaruhi oleh TTL. Karakteristik kimia dan dinamikanya merupakan pertengahan antara troposfer dan stratosfer. Lapisan tropopaus dipertahankan oleh adanya interaksi komplek yang saling mempengaruhi antara pola-pola sirkulasi skala kecil dan besar, konveksi kuat, radiasi dan awan (Sherwood and Dessler, 2001) [18]. Udara troposfer masuk ke stratosfer terutama di daerah tropis. Konstituen yang terkait ozon dan aerosol dari stratosfer global, sebagaimana muatan uap air, ditentukan oleh komposisi udara di dekat tropopaus tropis. Selama beberapa tahun terakhir, telah muncul bahwa peningkatan yang lambat dan konveksi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kuat yang cepat berkontribusi pada komposisi dan struktur termal lapisan tropopause tropis . Proses-proses pembentukan es pada suhu rendah mempengaruhi keberhasilan pengeringan beku saat udara melewati wilayah tropopaus yang dingin. Transport dan percampuran di wilayah tropopaus telah ditemukan berkaitan erat dengan monsoon Asia dan sistem sirkulasi tropis lainnya. Berdasarkan keterkaitan ini, perubahan iklim diperkirakan mempengaruhi lapisan tropopaus, contohnya seperti peningkatan upwelling udara skala besar dan potensi perubahan-perubahan konveksi tropis, suhu udara, komposisi kimia dan awan sirus. Penelitian ini lebih menekankan pada perubahan-perubahan yang terjadi di TTL yang difokuskan pada parameter suhu dan tekanan yang menjadi indikasi bagi perubahan pada parameter lainnya.

METODE PENELITIAN

Data yang digunakan adalah suhu dan tekanan tropopaus yang merupakan produk Atmospheric Infrared Sounder (AIRS) versi 6 yang dapat diunduh di ftp:/data/s4pa/Aqua_AIRS_Level3 /AIRX3STM/006. Format data yang diperoleh dalam bentuk hdf dengan resolusi vertikal 1 km, resolusi horizontal 1 derajat, dan resolusi temporal bulanan dari September 2002 sampai Agustus 2016. Periode data yang digunakan dari Januari 2003 sampai Desember 2015 dengan cakupan wilayah 80 – 150˚BT dan 20˚LS – 20˚LU

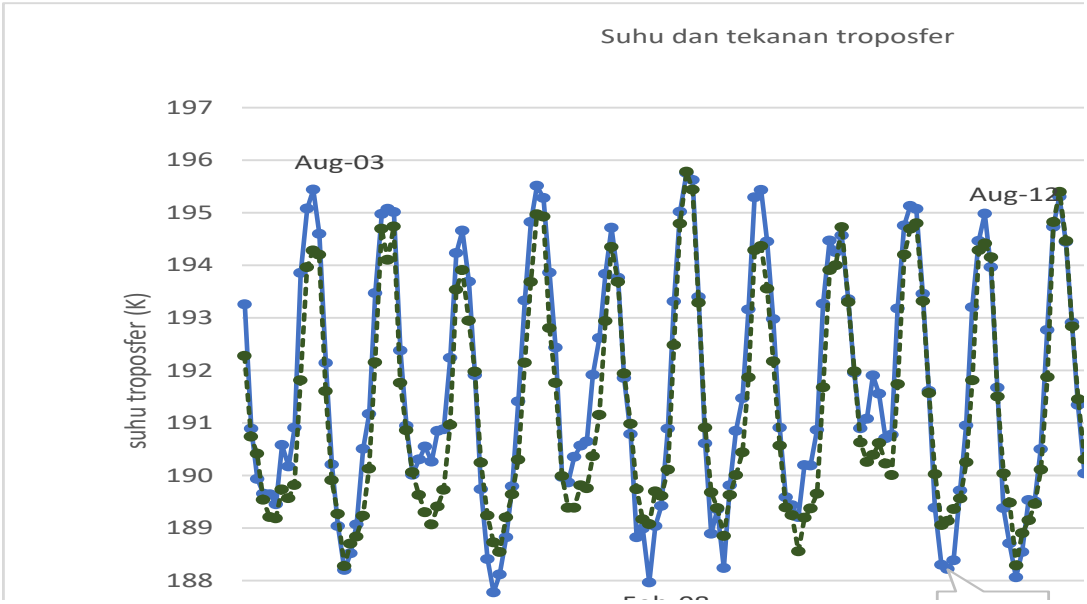
Metode yang digunakan adalah dengan menggunakan tren linier bulanan dan musiman, yang dibandingkan dengan parameter mixing rasio uap air, serta penggunaan hovmoller untuk mengetahui adanya perbedaan pola antara di utara dan selatan ekuator. Nilai yang digunakan untuk menganalisis kecenderungan berdasarkan waktu adalah nilai rata-rata dari seluruh grid pengamatan 80 – 150˚BT dan 20˚LS – 20˚LU. Sedangkan yang digunakan untuk analisis hovmoller adalah dengan perata-rataan longitudinal. Seluruh perhitungan dan visualisasi data menggunakan aplikasi Grads.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengolahan data AIRS bulanan yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa di tropopaus tropis Indonesia terjadi fluktuasi suhu dan tekanan dengan suhu dan tekanan maksimal (sekitar 195 K) pada bulan Agustus saat belahan utara mengalami musim panas dan minimal (sekitar 189 K) pada bulan Januari atau Februari saat belahan bumi utara mengalami musim dingin. Pola tahunan dari maksimal dan minimal ini sejalan dengan apa yang diungkapkan oleh Fueglistaler, et al. (2009) [19] yang menyatakan bahwa di sekitar tropopaus dan di stratosfer bawah, yaitu di sekitar 125 sampai 25 hPa, terdapat siklus tahunan yang jelas, dan untuk suhu lapisan di atasnya cendering dikontrol oleh osilasi stratosfer semitahunan yang menunjukkan lemahnya atau tidak adanya korelasi dengan suhu di level tropopaus. Di bawah level 125 hPa, variasi rata-rata tropis berkaitan dengan migrasi musiman Intertropical Convergence Zone (ITCZ) dan monsoon. Pola tahunan suhu troposfer tropis di Indonesia dan sekitarnya ini, juga terjadi untuk parameter tekanan tropopaus yang dapat diamati dari gambar 1 untuk periode data September 2002 sampai Agustus 2016.

Selain adanya fluktuasi suhu dan tekanan di troposfer, dari gambar 1 dapat juga diketahui bahwa terdapat kecenderungan peningkatan suhu dan tekanan di TTL Benua Maritim Indonesia. Dalam beberapa laporan disebutkan bahwa peningkatan suhu yang terjadi di TTL merupakan salah satu perubahan yang terjadi karena perubahan iklim global yang tidak hanya terjadi pada suhu di permukaan. Seperti yang dilaporkan oleh IPCC (2007), peningkatan suhu terbesar terjadi di ketinggian 200 hPa.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



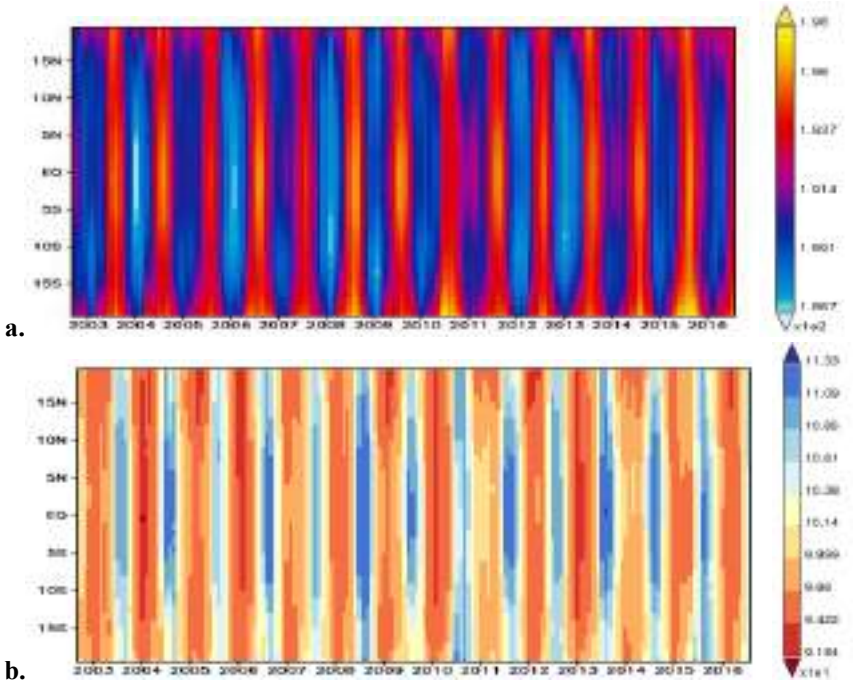
GAMBAR 1. Grafik suhu tropopaus rata-rata dari September 2002 – Agustus 2016 untuk wilayah dengan 80 – 150 °BT dan 20 °LS – 20 °LU.

Secara latitudinal, terlihat adanya perbedaan antara tepat di ekuator, selatan dan utara ekuator, baik untuk parameter suhu maupun tekanan. Untuk daerah sekitar ekuator, variasi yang ditunjukkan lebih besar dibandingkan untuk di selatan dan utara ekuator. Dalam gambar 2 dapat dilihat bahwa nilai terendah dan tertinggi cenderung berada di sekitar ekuator. Beberapa periode menunjukkan nilai tinggi untuk di lintang yang lebih tinggi. Pada beberapa studi yang telah dilakukan, terdapat indikasi bahwa TTL dipengaruhi oleh QBO, ENSO di troposfer (Randel et al., 2013 dan Zhou et al., 2001) [20 dan 21], perubahan-perubahan sirkulasi Hadley (Seidel et al., 2008) [15] dan sirkulasi Brewer-Dobson di stratosfer (Butchart et al., 2006) [16]. Hal ini menunjukkan adanya kompleksitas faktor-faktor yang mempengaruhi TTL. Dalam gambar 2 dapat diketahui bahwa pada pertengahan tahun 2010 terjadi peningkatan suhu TTL di selatan dan utara ekuator. Demikian pula tahun 2015 dengan spasial yang lebih luas, peningkatan suhu terjadi di hampir semua lintang yang dikaji.

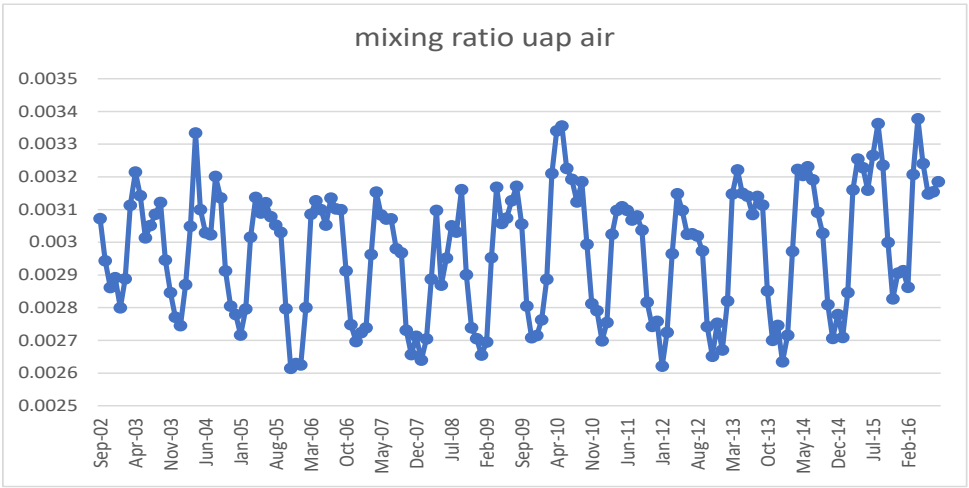
Untuk peningkatan suhu TTL pada tahun 2010 dapat dijelaskan dengan peristiwa ENSO. Pada tahun 2010 terjadi La Nina moderat (sumber: http://ggweather.com/), di saat terbentuk muatan uap air di atmosfer yang cukup banyak, dan hal ini dapat menjadi potensi sumber panas bagi atmosfer saat terjadi pelepasan panas ketika terjadi kondensasi. Namun, penjelasan ini tidak dapat digunakan untuk tahun 2015 yang justru terjadi El Nino sangat kuat (http://ggweather.com/). Namun demikian, terdapat kesamaan bahwa pada tahun 2010 dan 2015, uap air di atmosfer atas memang mengalami peningkatan. Berdasarkan Gambar 3 dapat diketahui bahwa pada tahun 2010 dan 2015 terjadi peningkatan mixing ratio uap air di ketinggian 100 hPa mencapai lebih dari 0,0033 g/kg.

Fenomena El Nino kuat yang terjadi tahun 2015, di saat berbagai daerah mengalami kekeringan, pada kenyataannya di lapisan tropopaus tropis terhadap uap air dalam jumlah yang cukup besar. Pada Gambar 3 ditunjukkan bahwa pada tahun 2015, mixing ratio uap air di atmosfer atas mengalami peningkatan seperti yang terjadi pada periode 2010, namun pada periode 2015 tidak terbentuk curah hujan yang signifikan. Pola catatan yang sangat mencolok sedang terjadi pada tahun 2015 sampai awal 2016, yaitu suhu tinggi di Belahan Bumi Utara pada Februari 2016, suhu air laut di Indo Pasifik jauh lebih dingin dari biasanya, sementara ada uap air dan awan yang melanda seluruh samudra di dunia. Tapi, kecepatan anginnya lambat. Ini menunjukkan dari El Nino lebih besar daripada 1997-98.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



GAMBAR 2. Hovmoller suhu (a) dan tekanan (b) di tropopaus latitudinal dari September 2002 – Agustus 2016 untuk wilayah dengan 80 – 150 °BT dan 20 °LS – 20 °LU.



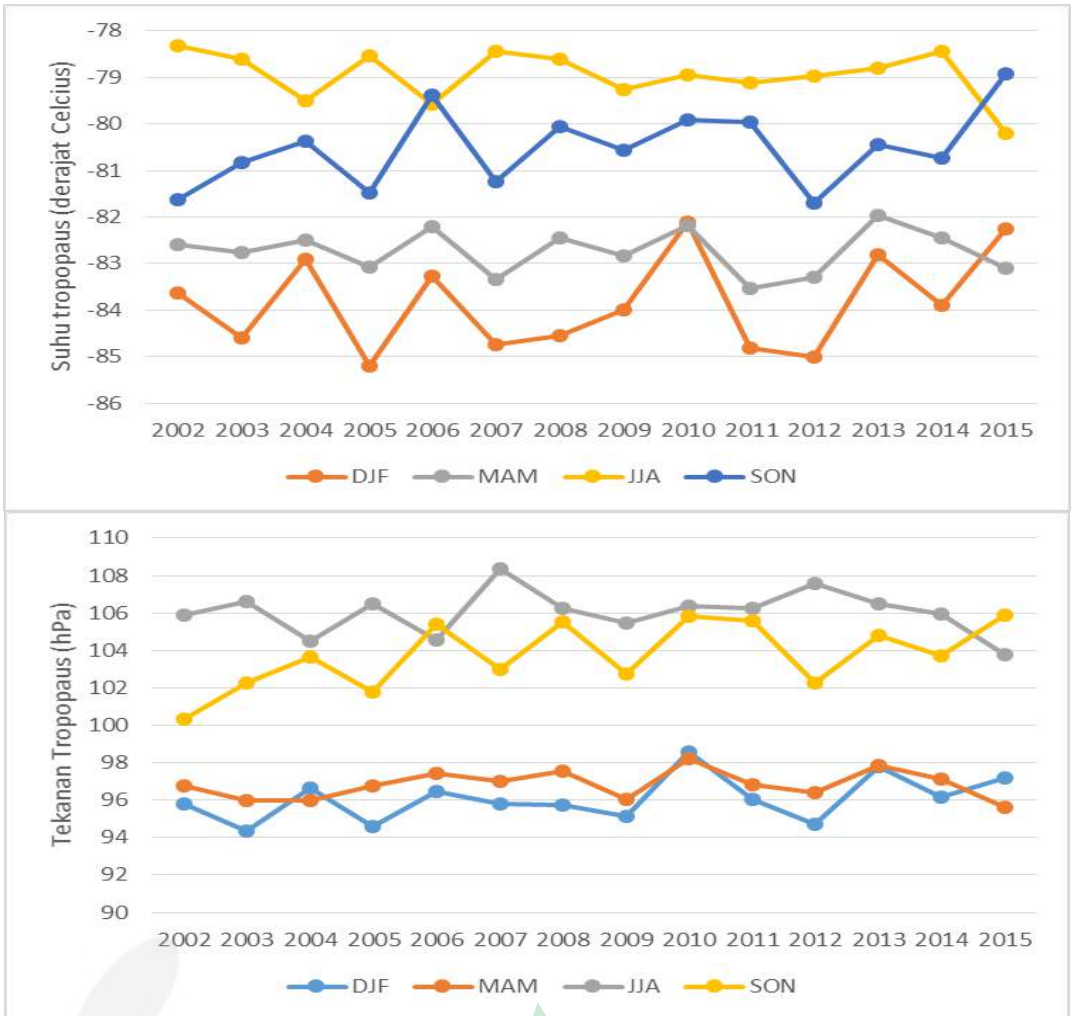
GAMBAR 3. Mixing ratio uap air dalam g/kg untuk periode September 2002 – Agustus 2016 di wilayah kajian (80 – 150 °BT dan 20 °LS – 20 °LU).

Selain ENSO, pengaruh monsun pada TTL juga terlihat jelas. Berdasarkan gambar 4 terlihat adanya perbedaan nilai yang sangat jelas antara periode DJF, MAM, JJA, dan SON, baik untuk parameter suhu, tekanan, maupun ketinggian atmosfer. Suhu dan tekanan pada periode JJA menunjukkan nilai yang paling tinggi, dan pada periode DJF menunjukkan nilai terendah. Sebaliknya, untuk parameter ketinggian tropopaus, pada periode DJF menunjukkan tropopaus yang lebih tinggi dibandingkan dengan pada periode JJA.

Suhu TTL menunjukkan perbedaan musiman, dengan nilai yang tendah pada saat musim dingin di utara, dan nilai yang lebih tinggi pada saat musim panas di utara ekuator. Dua mekanisme yang dapat digunakan untuk menjelaskan variasi musiman ini. Pertama adalah sirkulasi stratosfer, yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

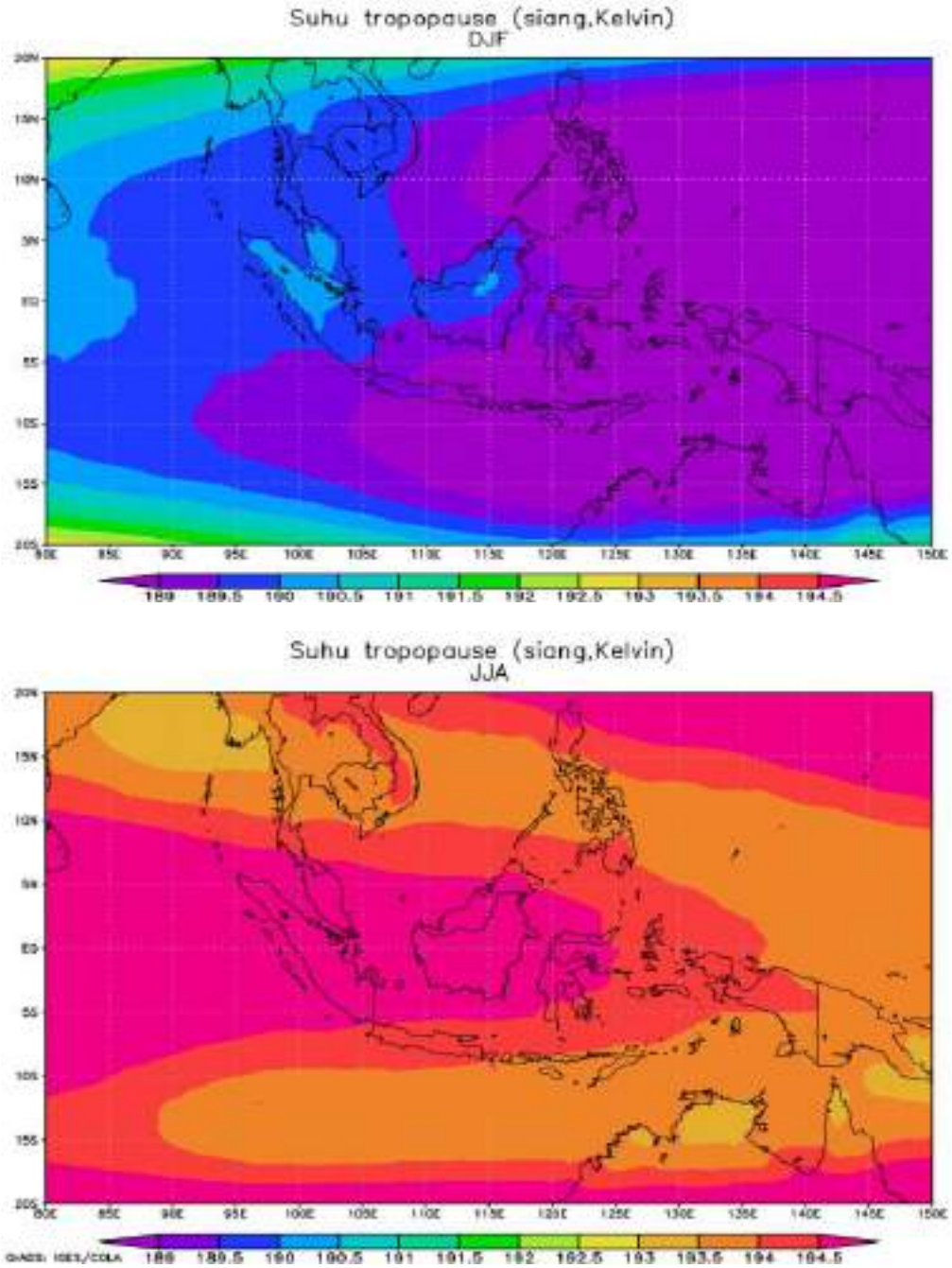
ditentukan oleh aliran ke atas di daerah tropis, dan aliran ke bawah di daerah ekstratropis, yang diketahui sebagai sirkulasi Brewer-Dobson, yang mengendalikan suhu melalui upwelling adiabatic (Holton et al., 1995) [22]. Kekuatan gelombang yang disebabkan oleh skala planet, skala sinoptik, dan disipasi gelombang gravitasi di stratosfer subtropis dan ekstratropis, terutama pada musim dingin, menggeser aliran di stratosfer ke arah kutub dan mempengaruhi gerakan ke atas di daerah tropis. Beberapa peneliti menyebutnya sebagai stratospheric pump (Plumb dan Eluszkiewicz, 1999) [23]. Peristiwa ini terjadi lebih kuat di belahan bumi utara, dan menginduksi gerakan ke atas dengan lebih kuat serta suhu yang lebih rendah pada musim dingin belahan bumi utara. Mekanisme kedua yang mempengaruhi suhu TTL adalah pengaruh sirkulasi meridional lokal di wilayah TTL yang disebabkan oleh gelombang ekuator (Kerr-Munslow and Norton, 2006) [24]. Gelombang ini muncul terutama oleh konveksi kuat yang bersifat lokal secara longitudinal di sekitar ekuator Pasifik barat. Karena konveksi lokal yang kuat terjadi di sekitar ekuator selama musim dingin di belahan bumi utara dan di sekitar 15 °LU selama musim panas belahan bumi utara, daya gelombang ini lebih kuat di dekat TTL selama musim dingin belahan bumi utara. Dengan demikian, variasi suhu dan tekanan di TTL sangat dipengaruhi oleh proses konveksi dan radiasi yang mempengaruhi perbedaan suhu di belahan bumi utara dan belahan bumi selatan.



GAMBAR 4. Variasi musiman suhu dan tekanan tropopaus rata-rata untuk wilayah kajian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Secara spasial, perbedaan suhu pada periode DJF dan JJA dapat dilihat pada gambar 5.



GAMBAR 5. Perbedaan spasial suhu tropopaus antara periode DJF dan JJA untuk wilayah kajian

KESIMPULAN

TTL sebagai wilayah kritis dan wilayah penghubung antara troposfer dan stratosfer, mengalami perubahan-perubahan. Kecenderungan umum yang terjadi, suhu dan tekanan tropopaus mengalami peningkatan dalam rentang periode yang dianalisis. Hal ini menunjukkan adanya pengaruh perubahan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

iklim. Selain itu, suhu TTL juga mengalami fluktuasi tahunan dan musiman sebagai hasil pengaruh QBO, ENSO, serta sirkulasi Brewer-Dobson.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih kami ucapkan kepada semua rekan di Pusat Sains dan Teknologi Atmosfer yang telah membantu dan memberikan waktunya untuk berdiskusi sehingga makalah ini dapat diselesaikan.

REFERENSI

[1] IPCC, Climate Change, *The Physical Basis, Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Solomon, S., Qin, D., Manning, M., Chen, Z., Marquis, M., Averyt, K.B., Tignor, M., and Miller H.L. (Eds.), Cambridge Univ. Press, Cambridge, U.K. and New York, U.S.A., 2007. pp 996.

[2] Hartmann, D. L., and K. Larson, *An important constraint on tropical cloud - climate feedback*, Geophys. Res. Lett., 29(20), 1951, doi:10.1029/2002GL015835, 2002.

[3] Butler, A. H., D. W. J. Thompson, and R. Heikes, *The steady-state atmospheric circulation response to climate change-like thermal forcings in a simple general circulation model*, J. Clim., 23, 3474–3496, doi:10.1175/2010JCLI3228.1, 2010.

[4] Santer, B. D., P. W. Thorne, L. Haimberger, K. E. Taylor, T.M.L. Wigley, J.R.Lanzante, S. Solomon, M. Free, P. J. Gleckler, P. D. Jones, T. R. Karl, S.A. Klein, C. Mears, D. Nychka, G.A. Schmidt, S.C. Sherwood, F.J. Wentz, *Consistency of modelled and observed temperature trends in the tropical troposphere*, International Journal of Climatology, Vol 28, Pages 1703–1722, Issue 13, 2008.

[5] Christy, J. R., W. B. Norris, R. W. Spencer, and J. J. Hnilo, *Tropospheric temperature change since 1979 from tropical radiosonde and satellite measurements*, J. Geophys. Res., 112, D06102, doi:10.1029/ 2005JD006881, 2007.

[6] Highwood, E. J., and B. J. Hoskins, *The tropical tropopause*, Q. J. R. Meteorol. Soc., 124(549), 1579–1604, doi:10.1002/qj.49712454911, 1998.

[7] Getterman, A., and PM.F. Forster, *A Climatology of the Tropical Tropopause Layer*, Journal of the Meteorological Society of Japan, Vol. 80, No. 4B, 2002, pp. 911—924.

[8] Stephens, G. L., C*loud Feedbacks in the Climate System: A Critical Review*, J. Climate, 18, 237–273, 2005.

[9] Zhou, T., and J. Zhang, *The vertical structures of atmospheric temperature anomalies associated with two flavors of El Niño simulated by AMIP II models*, J. Clim., 24, 1053–1070, doi:10.1175/2010JCLI3504.1, 2011.

[10] Holton, J. R., P. H. Haynes, M. E. McIntyre, A. R. Douglass, R.B.Rood, and L. Pfister, *Stratosphere-troposphere exchange*, Rev. Geophys., 33, 403–439, 1995.

[11] Mote, P. W., and Coauthors, *An atmospheric tape recorder: The imprint of tropical tropopause temperatures on stratospheric water vapor*, J. Geophys. Res., 101, 3989–4006, 1996.

[12] Forster, P., V. Ramaswamy, P. Artaxo, T. Berntsen, R. Betts, D.W. Fahey, J. Haywood, J. Lean, D.C. Lowe, G. Myhre, J. Nganga, R. Prinn, G. Raga, M. Schulz and R. Van Dorland, Changes in Atmospheric Constituents and in Radiative Forcing, *in: Climate Change 2007: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. 2007.

[13] Solomon, S., D. Qin, M. Manning, Z. Chen, M. Marquis, K.B. Averyt, M. Tignor and H. L. Miller, Global climate projections in *Climate Change 2007: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2010.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[14] Bony, S., Colman, R., and Kattsov, V. M., *How Well Do We Understand and Evaluate Climate Change Feedback Processes*, J. Climate, 19, 3445–3482, 2006.
[15] Seidel, D.J., N. P. Gillett, J.R. Lanzante, K.P. Shine, and P.W. Thorne, *Stratospheric Temperature trends: Our evolving Understanding*, Wiley Interdiscip. Rev. Clim. Change, 2(4), 92–616, doi:10.1002/wcc.125, 2008.
[16] Butchart, N., A.A. Scaife, M. Bourqui, J. de Grandpré, S.H.E. Hare, J. Kettleborough, U. Langematz, E. Manzini, F. Sassi, K. Shibata, D. Shindell, and M. Sigmond, *Simulations of anthropogenic change in the strength of the Brewer-Dobson circulation*, Clim. Dyn., doi:10.1007/s00382-006-0162-4, 2006.
[17] Gettelman, A. and Forster, P. M. F.: A *Climatology of the Tropical Tropopause Layer*, J. Met. Soc. Jpn., 80, 911–924, 2002.
[18] Sherwood, S.C. and A.E. Dessler, *A model for transport across the tropical tropopause*, J. Atmos. Sci., 58, 765–779, 2001.
[19] Fueglistaler, S., A. E. Dessler, T. J. Dunkerton, I. Folkins, Q. Fu, and P. W. Mote, *Tropical tropopause layer*, Rev. Geophys., 47, RG1004, doi:10.1029/2008RG000267, 2009.
[20] Randel, W. J., and E. J. Jensen, *Physical processes in the tropical tropopause layer and their roles in a changing climate*, Nature Geoscience, 6, 169–176, doi:10.1038/ngeo1733, 2013.
[21] Zhou, X., M.A. Geller, and M. Zhang, *Tropical cold point tropopause characteristics derived from ECMWF reanalyses and soundings*, J. Climate, 14, 1823–1838, 2001.
[22] Holton, J. R., P. H. Haynes, M. E. McIntyre, A. R. Douglass, R. B. Rood, and L. Pfister, *Stratosphere-troposphere exchange*, Rev. Geophys., 33, 403–439, 1995.
[23] Plumb, R.A. and J. Eluszkiewicz, *The Brewer–Dobson Circulation: Dynamics of the Tropical Upwelling*, AMS Journal, doi.org/10.1175/1520-0469(1999)056, 1999.
[24] Kerr, AM., and W.A. Norton, *Tropical Wave Driving of the Annual Cycle in Tropical Tropopause Temperatures*, Journal of the Atmospheric Sciences, Vol. 63, 2006.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, dan Seni
Vol. 5, No. 2, Oktober 2021: hlm 342-351

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

BATAS MARITIM INDONESIA DAN PALAU DI ZONA EKONOMI EKSKLUSIF

Ida Kurnia[1]

[1]Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: idah@fh.untar.ac.id

Masuk : 15-04-2021, revisi: 03-05-2021, diterima untuk diterbitkan : 29-05-2021

ABSTRACT

Indonesia is bordered by 10 countries, one of which is Palau. Indonesia has the right to the living natural resources in EEZ. As for the width of the EEZ a country can claim up to 200 miles. If the EEZ overlaps with other countries, one of which is Indonesia and Palau, namely using the principle of justice and followed up by making an agreement on the boundaries jurisdiction area. The goal is to have arrangements in use that are believed to be able to maintain the sustainability of living resources based on an agreement. The results show that the clarity of Indonesia's maritime boundaries has an impact on the use of its natural resources. The clarity of maritime boundaries provides the welfare of the Indonesian people, so it can be concluded that the determination of maritime boundaries between Indonesia and Palau will be sought immediately by referring to regulations and success in practices that have been carried out by Indonesia. While the determination of territorial boundaries has not reached an agreement or agreement that is final in nature, both Indonesia and Palau are obliged to follow dispute resolution procedures, according to Chapter XV UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 also provides favorable arrangements for the parties concerned, namely during the waiting period / effort. in reaching the final arrangement, especially the regulation of biological resources in the border area, the biological resources can be utilized by implementing temporary arrangements. The research method used is the normative method by examining the related rules.

Keywords: *Maritime Boundary, ZEE of Indonesia, Palau.*

ABSTRAK

Negara Indonesia berbatasan dengan 10 negara, salah satunya dengan Palau. Perbatasan maritim di ZEE Indonesia, Indonesia mempunyai hak atas sumber daya alam hayati yang terdapat di dalamnya. Adapun lebar ZEE suatu negara dapat mengklaim sampai 200 mil. Namun apabila wilayah yurisdiksi dalam hal ini ZEE tumpang tindih dengan negara lain, salah satunya Indonesia dengan Palau, maka harus dibagi sesuai ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982, yaitu menggunakan prinsip keadilan dan ditindaklanjuti dengan membuat perjanjian tentang batas wilayah yurisdiksi. Tujuannya adalah adanya pengaturan dalam pemanfaatan yang diyakini dapat menjaga keberlanjutan sumber daya hayati yang didasarkan pada perjanjian. Hasil penelitian menunjukkan kejelasan batas wilayah maritim Indonesia berimbas pada pemanfaatan sumber daya alamnya. Kejelasan batas maritim memberikan kesejahteraan rakyat Indonesia, maka dapat disimpulkan penetapan batas maritim antara Indonesia dengan Palau segera diupayakan dengan mengacu pada peraturan dan keberhasilan dalam praktik-praktik yang telah dilakukan oleh Indonesia. Sementara penentuan batas wilayah belum tercapai kata sepakat atau perjanjian yang sifatnya final, baik Indonesia maupun Palau, wajib mengikuti prosedur penyelesaian sengketa, sesuai Bab XV UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 juga memberikan pengaturan yang menguntungkan bagi pihak-pihak terkait, yaitu dalam masa tunggu/upaya dalam mencapai pengaturan final, terutama pengaturan sumber daya hayati di wilayah perbatasan tersebut, maka sumber daya hayati dapat dimanfaatkan dengan dilakukan pengaturan sementara. Metode penelitian yang digunakan adalah metode normatif dengan mengkaji aturan-aturan yang terkait.

Kata Kunci: Batas Maritim, ZEE Indonesia, Palau

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan yang berbatasan dengan 10 negara tetangga, yaitu India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste dan Australia. Sebagai negara tentunya perlu kejelasan terkait dengan wilayahnya, sehingga Indonesia perlu menetapkan batas-batas wilayah baik wilayah yang masuk ke dalam wilayah kedaulatan Indonesia maupun wilayah yang masuk ke dalam wilayah yurisdiksi Indonesia. Hal ini supaya Indonesia jelas dalam melaksanakan kedaulatannya dan yurisdiksinya. Jadi tidak hanya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

semata-mata untuk kepastian wilayah saja, namun juga perlu untuk mendapatkan pengakuan dari negara lain. Dalam rangka usaha untuk memperoleh pengakuan tersebut, Indonesia telah menetapkan prinsip yang kemudian dituangkan dalam Undang- Undang Dasar 1945 (UUD 1945). Selanjutnya, secara konkrit pada tahun 1957 Indonesia mendeklarasikan penyatuan wilayah Indonesia melalui Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957, yang berbunyi: daratan Indonesia disatukan oleh air (maksudnya laut) dan dibulatkan oleh udara di atasnya. Artinya, Indonesia menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut di sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan, yaitu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Ketentuan yang tercantum dalam Pasal 1 ayat (1) UUD 1945 menetapkan bahwa bentuk Negara Indonesia adalah suatu Negara Kesatuan. Hal ini mengisyaratkan dan menegaskan bahwa Indonesia adalah suatu negara yang wilayahnya utuh dan tidak terkotak-kotak, serta tidak ada wilayah yang merupakan wilayah internasional yang membagi wilayah Negara Indonesia (seperti pada saat Negara Indonesia dijajah oleh Pemerintah Belanda dan menerapkan pengaturan hukum laut dengan menggunakan aturan yang dibuat oleh Pemerintah Belanda, yaitu *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonansi* 1939 atau biasa disebut TZMKO 1939). TZMKO 1939 menyatakan bahwa pulau-pulau yang berada di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut selebar 3 mil dari garis pantai. Selanjutnya, setelah UUD 1945 diamandemen, yaitu seperti yang diatur dalam Pasal 25A UUD 1945, menetapkan bahwa: "Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang." Berdasarkan amandemen tersebut terkait dengan peraturan perundang-undangan yang telah disiapkan oleh Indonesia, memberikan definisi negara kepulauan berpedoman pada aturan yang telah dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1966 tentang Perairan Indonesia dan penetapan ketentuan wilayah Negara Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Indonesia.

Dalam tataran hukum Negara Indonesia telah menyiapkan aturan, baik yang terkait dengan penentuan batas terluar wilayah di laut suatu negara yang masuk ke dalam wilayah kedaulatan Negara Indonesia maupun wilayah yang masuk ke dalam wilayah yurisdiksi Negara Indonesia. Artinya bahwa dalam tataran hukum wilayah laut Negara Indonesia baik yang termasuk wilayah kedaulatan Negara Indonesia dan wilayah yurisdiksi Negara Indonesia dalam tataran hukum internasional maupun hukum nasional dapat dikatakan memadai. Namun, dalam implementasinya kelihatannya belum sepenuhnya dijadikan agenda pembahasan yang pokok oleh pemerintah. Mengapa demikian, karena Indonesia sudah meratifikasi *United Nations Convention on The Law of The Sea* 1982 atau yang disingkat dengan UNCLOS 1982. Pengaturan di dalam UNCLOS 1982 telah menetapkan bagaimana suatu negara menetapkan batas wilayah kedaulatannya dan wilayah yurisdiksinya, termasuk cara-cara penarikan garis batas wilayah kedaulatan dan wilayah yurisdiksi apabila suatu negara berhadapan atau berdampingan dengan negara lain, seperti Negara Indonesia yang berbatasan dengan Negara Palau.

Berdasarkan ketentuan internasional (UNCLOS, 1982) dan ketentuan nasional (Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan UNCLOS, 1982), luas Perairan Indonesia mencapai 3.25 juta km^2 dengan perincian luas Laut Teritorial 0.3 juta km^2 dan luas Perairan Kepulauan 2.95 juta km^2. Luas Perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) mencapai 2.55 juta km^2. Sehingga total keseluruhan luas wilayah yang termasuk ke dalam kedaulatan dan wilayah yang termasuk ke dalam yurisdiksi negara mencapai 3.25 juta km^2 + 2.55 juta km^2 = 5.80 juta km^2. Panjang garis pantainya mencapai panjang 81.000 km dan menurut Keputusan MENHANKAM Nomor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

B/858/M/IX/1987: Dishidros tahun 1982 menghitung pulau dan telah diterbitkan dalam buku jumlah pulau di Indonesia yaitu jumlah pulau 17.508, bernama 5.707 dan tak bernama 11,801. Selain itu, apabila dikaji lebih lanjut maka laut itu tidak hanya sekedar sebagai jalur pelayaran saja, akan tetapi laut itu dapat dikatakan hidup, artinya bahwa di dalamnya terdapat keanekaragaman sumber daya alam hayati, artinya sumber daya alam yang sifatnya hidup. Bahkan di laut tidak hanya terdapat sumber daya alam yang hayati saja akan tetapi juga terdapat sumber daya alam yang mati atau yang sifatnya *non-renewable* (tidak dapat diperbaharui/ sumber tersebut untuk ada lagi dan bisa dimanfaatkan membutuhkan waktu yang relatif lama, misal 100 tahun bahkan lebih). Dengan demikian sumber daya alam yang terdapat di laut perlu diatur penggunaannya, baik yang sifatnya *renewable* (dapat diperbaharui) maupun sumber daya alam yang sifatnya tidak dapat diperbaharui. Sumber daya alam tersebut terdapat baik di wilayah yang termasuk dalam kedaulatan suatu negara maupun terdapat di wilayah yurisdiksi. Dari sinilah laut mempunyai arti kesatuan wilayah yang memiliki 2 (dua) aspek utama, yaitu aspek *security* (keamanan) dan aspek *prosperity* (kesejahteraan), sehingga penetapan batas terluar dan garis batas wilayah yang termasuk wilayah kedaulatan dan garis batas wilayah yang termasuk wilayah yurisdiksi negara di laut dengan negara-negara yang bersebelahan ataupun yang berbatasan perlu diwujudkan dalam rangka memperoleh kepastian hukum yang dapat menunjang berbagai kegiatan di laut.

Negara Indonesia yang merupakan Negara Kepulauan yang tergolong terbesar dan telah ditegaskan di atas bahwa Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982, maka Indonesia dalam rangka menjaga wilayah kedaulatannya dan wilayah yurisdiksinya seharusnya sudah siap dengan aturan-aturan yang terkait dengan batas-batas dengan negara lain terutama batas yang terkait dengan kesejahteraan, yaitu batas ZEE Indonesia. Hal ini dilandasi bahwa pada kenyataannya jumlah penduduk Indonesia bertambah cukup signifikan dan sumber daya alam yang terdapat di darat makin berkurang bahkan habis, sehingga sumber daya alam yang terdapat di laut khususnya di ZEE Indonesia perlu dimanfaatkan/dipergunakan untuk mencadangkan sumber daya perikanan bagi kepentingan Rakyat Indonesia. Namun pada kenyataannya pemanfaatan sumber daya alam hayati yang terdapat di ZEE Indonesia dapat dikatakan belum dapat sepenuhnya dimanfaatkan oleh rakyat Indonesia, salah satu yang menjadi permasalahannya adalah belum adanya batas ZEE Indonesia dengan negara lain.

Indonesia harus segera mengambil langkah, salah satunya dengan mengkaji keberhasilan negara-negara lain dalam rangka menetapkan batas ZEEnya dengan negara yang bersebelahan atau berhadapan. Selanjutnya, hal yang perlu dicermati adalah melihat kembali perjanjian-perjanjian yang sudah berhasil dibuat Indonesia dalam rangka menetapkan batas maritim dengan negara lain. Sejak tahun 1985, sekitar kurang lebih 36 tahun Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982. Artinya Indonesia seharusnya sudah siap melaksanakan UNCLOS 1982, salah satu wujudnya dengan menyiapkan seperangkat aturan-aturan nasional dan secara konkrit Indonesia "seharusnya" sudah memiliki batas-batas yang pasti dengan negara-negara lain. Intinya bahwa Indonesia harus segera menetapkan batas wilayah yang termasuk dalam wilayah kedaulatan Negara Indonesia dan batas wilayah yang termasuk wilayah yurisdiksi Negara Indonesia, kemudian ditindaklanjuti dengan penetapan batas maritim dengan negara lain, salah satu dengan Negara Palau.

Salah satu batas maritim dengan negara tetangga yang belum selesai ditetapkan adalah batas maritim Indonesia dengan Palau. Palau berada di sebelah Timur Laut Indonesia, di sebelah Utara Papua. Palau adalah negara federal kepulauan dengan jumlah total luas daratan berkisar 500 km2. Palau terdiri dari beberapa pulau, di antaranya adalah Pulau Babelthuap dengan Ibukota Koror (Hartono, 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Indonesia dan Palau berbatasan maritim langsung dengan ZEE dan Landas Kontinen (LK) di perairan sekitar Laut Halmahera dan Samudra Pasifik. Kedua negara saat ini tengah merundingkan penetapan batas ZEE, sedangkan batas LK akan dirundingkan setelah penetapan batas ZEE kedua negara telah selesai. Menurut Patmasari et al. (2016) kedua negara masih berbeda posisi terkait metode delimitasi yang akan digunakan dalam mengkonstruksi garis batas ZEE kedua negara, yaitu:

1. Indonesia menerapkan metode proporsionalitas atas penarikan garis sama jarak berdasarkan *relevant circumstances*, di antaranya keberadaan pulau dan fitur geografis lain, luas pulau, perbedaan panjang garis pangkal.
2. Palau menerapkan metode sama jarak (*equidistance*).

Title 27 Palau Nation Code, Palau telah menetapkan bahwa luas laut teritorial mereka memiliki lebar sejauh 12 mil dari garis pangkal. Palau juga memiliki zona perikanan yang diperluas (*Extended Fishery Zone*), berada di luar dan berbatasan dengan zona perikanan eksklusif, yang lebarnya 200 mil laut diukur dari garis pangkal. (Hartono, 2015)

Negara Palau menarik garis zona perikanan yang diperluas (*Extended Fishery Zone*) mereka sejauh 200 mil laut yang akan secara otomatis sesuai dengan rezim ZEE, maka akan memungkinkan terjadinya tumpang tindih antara ZEE milik Indonesia dengan *Extended Fishery Zone* milik Palau. Oleh karena itu, perlu diadakan perjanjian antara kedua negara untuk menentukan garis batas maritim yang berupa ZEE, agar terdapat kepastian hukum bagi kedua negara. Selain itu dengan adanya kejelasan mengenai batas maritim yang sudah disepakati antara dua negara akan menjamin adanya penegakan hak berdaulat dan hukum di laut, untuk kebebasan pengelolaan sumber daya alam, serta pengembangan ekonomi kelautan bagi suatu negara.

Palau mengklaim bahwa negaranya merupakan negara kepulauan. Pada Konsepsi Penetapan Batas Maritim Indonesia dengan Palau, Kemenhan menjelaskan bahwa berdasarkan konstitusi tahun 1979, Palau memiliki yurisdiksi dan kedaulatan pada Perairan Pedalaman dan Laut Teritorialnya sampai 200 mil laut, diukur dari garis pangkal kepulauan yang mengelilingi kepulauan Palau. Sebagai negara yang terdiri dari beberapa pulau, Palau diperbolehkan menarik garis pangkal lurus kepulauan jika memenuhi aturan pada UNCLOS Pasal 47 tentang garis pangkal lurus kepulauan. Namun di dalam tabel klaim yurisdiksi maritim UNCLOS 1982, Palau bukan termasuk dalam negara kepulauan. Hal ini akan menjadikan adanya 3 (tiga) perbedaan luas ZEE akibat dari perbedaan penggunaan garis pangkal yang akan digunakan Palau untuk menentukan batas ZEE yang bertumpang tindih dengan Indonesia. Antara Indonesia dan Palau belum terbentuk hubungan bilateral yang baik. Hal ini mengakibatkan masih sedikit terselenggaranya pertemuan antara kedua negara tersebut. Sehingga untuk melakukan kesepakatan penetapan batas maritim antara kedua negara mengalami kendala, penetapan batas maritim merupakan hal yang sangat vital untuk memperjelas kawasan maritim yang dimiliki suatu negara, sehingga dalam kondisi seperti ini Indonesia tetap perlu mengupayakan kejelasan batas maritim yang dilandasi adanya dasar hukum dan metode yang tepat dalam rangka melakukan delimitasi batas maritim agar menghasilkan batas yang adil bagi kedua negara sesuai dengan UNCLOS 1982. Batas-batas ZEE Indonesia di segmen-segmen sebagaimana telah disampaikan di atas Indonesia telah berhasil menyelesaikan beberapa garis batas maritim baik penetapan batas wilayah kedaulatan maupun penetapan batas wilayah yurisdiksi di laut, akan tetapi masih ada beberapa bagian daerah yang berbatasan dengan Indonesia yang belum jelas garis batasnya dengan negara lain, termasuk Palau. Oleh karena itu, dasar hukum dan metode yang telah berhasil digunakan Indonesia dapat dipergunakan sebagai acuan dan tentunya dengan menyesuaikan kondisi yang ada di lapangan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

Fenomena di atas menimbulkan berbagai permasalahan yang perlu untuk dilakukan penelitian. Pertama, karena Indonesia sebagai negara yang luas wilayah lautnya dan tidak diragukan sumber daya hayati yang terdapat di dalamnya, maka batas maritim di ZEE Indonesia yang berbatasan dengan Palau harus segera diupayakan.

Rumusan Masalah

Atas dasar latar belakang tersebut, kiranya perlu ditelaah lebih jauh beberapa pertanyaan kunci sebagai rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

1. Kendala-kendala apa saja yang menjadi penghambat, sehingga perjanjian antara Indonesia dan Palau tentang garis batas ZEE belum selesai secara menyeluruh?
2. Upaya-upaya dan langkah-langkah apa saja yang bisa dilakukan untuk menyelesaikan perjanjian tentang penetapan garis batas ZEE antara Indonesia dan Palau?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian normatif. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yang berupa peraturan-peraturan, baik yang sifatnya nasional maupun internasional. Di samping itu, digunakan juga buku/artikel yang terkait dengan penelitian ini, termasuk kamus, media massa dan internet. Dalam rangka untuk melengkapi penelitian ini, maka akan digunakan data primer, penggunaan data primer bertujuan untuk melengkapi dan mengecek kesesuaian data sekunder.

Pendekatan yang utama dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum. Pendekatan undang-undang ini untuk menelaah adanya konsistensi dan kesesuaian substansi muatan undang-undang dengan mempelajari ontologis lahirnya undang-undang, landasan filosofis undang-undang dan *ratio legis* dari ketentuan undang-undang. (Marzuki, 2007) Menurut Soekanto dan Mamudji (2003), di dalam penelitian hukum normatif, penelitian terhadap asas-asas hukum dilakukan terhadap kaidah-kaidah hukum, yang patokan-patokan berperilaku atau bersikap tidak pantas, Penelitian tersebut dapat dilakukan (terutama) terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, sepanjang bahan-bahan tadi mengandung kaidah hukum.

Dalam penelitian hukum normatif pengkajian terhadap kaidah hukum saja belum cukup, sehingga perlu kajian lebih lanjut pada aspek sistem hukumnya. Sistem merupakan tatanan atau kesatuan yang utuh yang terdiri dari bagian-bagian atau unsur-unsur yang saling berkaitan erat satu sama lain yaitu kaidah atau tentang pernyataan apa yang seharusnya, sehingga sistem hukum merupakan sistem normatif (Mertokusumo, 2001). Pada penelitian ini, sistem hukumnya dengan menggabungkan peraturan-peraturan yang terkait dengan perbatasan maritim di ZEE Indonesia dengan negara lain sebagai satu kesatuan serta peraturan yang melandasinya. Proses menganalisis data dilakukan secara berbarengan dengan proses pengumpulan data.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kendala-kendala penghambat perjanjian antara Indonesia dan Palau tentang garis batas ZEE.

Diterimanya rezim ZEE memberikan perluasan yurisdiksi dan memberikan posisi yang kuat sekaligus memberikan keuntungan secara ekonomis terhadap negara-negara pantai untuk memperoleh hak berdaulat guna memanfaatkan sumber daya alam hayati khususnya sumber daya perikanan yang ada di ZEE. Dikatakan memberikan keuntungan secara ekonomis karena diperkirakan 90 (sembilan puluh) persen dari jumlah tangkapan ikan secara komersial dilakukan di ZEE (Vicuna, 1984; Van Steenis, 2002).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Pengaturan tentang ZEE dalam UNCLOS 1982 terdapat dalam *Part* V, yang terdiri dari 21 *articles*, dan 15 *articles* dari 21 *articles* mengatur mengenai perikanan yang meletakkan dasar-dasar dan prinsip-prinsip bagi konservasi dan eksploitasi perikanan oleh negara pantai dan akses atau surplus perikanan bagi negara lain. Adapun pengertian ZEE menurut *Article* 57 (U.N. Doc , 1982), sebagai berikut: "*an area beyond and adjacent to the territorial sea and shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured*", sepanjang tidak berbatasan langsung dengan pantai negara lain pada jarak 200 mil laut tersebut.

Gambar 1.
Peta Perbatasan Wilayah Laut antara Indonesia Dengan Negara-negara Tetangga



Sumber Gambar: Indriati Kusumawardhani dan Arie Afriansyah, 2019

Selesainya Konferensi Hukum Laut III, dengan diadopsinya UNCLOS 1982 (Suwardi & Kurnia, 2019) sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, Indonesia kemudian menjadi Negara yang memiliki luas wilayah teritorial yang besar, di mana laut bebas yang berada di antara 17.000 pulau-pulau milik Indonesia berubah status menjadi perairan kepulauan (*archipelagic waters*) dan terbentuk "sabuk" perairan teritorial (*territorial water*) yang mana semuanya berada dalam kedaulatan nasional Indonesia (Oegroseno, 2012). Upaya diplomasi Indonesia juga memperkuat pemahaman atas pentingnya hukum laut internasional yang tidak saja menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan tetapi juga sebagai dasar bagi Indonesia untuk melaksanakan eksploitasi sumber daya maritim secara berkelanjutan. Dengan alasan untuk memperjelas batas – batas maritim dengan negara tetangga, yang tidak saja bertujuan untuk menegaskan batas maritim Indonesia namun juga bagi eksploitasi sumber daya alam laut, maka Pemerintah Indonesia melaksanakan diplomasi batas maritim (*maritime border diplomacy*) (Kusumawardhani & Afriansyah, 2019). Berkaitan dengan batas maritim antara Indonesia dan Palau sampai saat ini belum tercapai kata sepakat. Batas ZEE Indonesia berada pada posisi sebelum Pulau Tobi dan Karang Helen yang merupakan pulau milik Palau dan Palau menggunakan metode sama jarak. Apabila metode sama jarak diterapkan oleh Palau maka akan terjadi tumpang-tindih dengan ZEE Indonesia. Padahal ketentuan UNCLOS 1982 mengatur bahwa batas wilayah yurisdiksi seperti halnya ZEE menggunakan prinsip keadilan. Di samping itu mengacu kepada putusan Arbitrase Filipina dan RRC ditetapkan bahwa pulau-pulau kecil seperti Pulau Tobi dan Karang Helen tidak memiliki hak untuk mendapatkan ZEE. Hal inilah yang menjadi kendala karena ada perbedaan persepsi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

Upaya-upaya yang Dapat Dilakukan Dalam Rangka Penetapan Garis Batas ZEE

Upaya Indonesia dalam rangka menetapkan batas maritim dengan negara lain yang berbatasan dengan Indonesia telah dilakukan sejak tahun 1969 hingga berlakunya UNCLOS 1982, Indonesia telah berhasil menyepakati batas maritim dengan negara tetangga. UNCLOS 1982 mengatur 3 (tiga) jenis batas maritim, yaitu laut teritorial, landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE). (U.N. Doc , 1982) Adapun menurut Patmasari et al. (2016) berbagai Perjanjian yang telah berhasil disepakati adalah sebanyak 18 Perjanjian Batas Maritim, yaitu:

1. Indonesia – Malaysia:
    a. Landas Kontinen, 27 Oktober 1969, dengan Keppres Nomor 89 Tahun 1969.
    b. Laut Teritorial di Selat Malaka, 17 Maret 1970, dengan Undang – Undang Nomor 2 Tahun 1971.
2. Indonesia – Singapura
    a. Laut Teritorial di Selat Singapura, 25 Mei 1973, dengan Undang – Undang Nomor 7 Tahun 1973.
    b. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian barat, 10 Maret 2009, dengan Undang – Undang Nomor 4 Tahun 2010.
    c. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian timur, 3 September 2014, Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2017.
3. Indonesia – Australia
    a. Dasar Laut Tertentu, 18 Mei 1971, dengan Keppres Nomor 42 Tahun 1971.
    b. Dasar Laut Tertentu di Wilayah Laut Timor dan Arafura, Tambahan terhadap Persetujuan tanggal 18 Mei 1971 dengan Keppres Nomor 66 Tahun 1972.
    c. Garis – garis Batas Tertentu antara Indonesia dan Papua Nugini, 12 Februari 1973, dengan Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1973.
    d. Zona Ekonomi Eksklusif dan Dasar Laut Tertentu, 14 Maret 1997 (belum diratifikasi)
4. Indonesia – Thailand
    a. Landas Kontinen di Bagian Utara Selat Malaka dan di Laut Andaman, 17 Desember 1971 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1972.
    b. Dasar Laut di Laut Andaman, 11 Desember 1975 dengan Keppres Nomor 1 Tahun 1977.
5. Indonesia – India
    a. Garis Batas Landas Kontinen, 8 Agustus 1974 dengan Keppres Nomor 51 Tahun 1974.
    b. Perpanjangan Garis Batas Landas Kontinen 1974, 14 Januari 1977 dengan Keppres Nomor 26 Tahun 1977.
6. Indonesia – India – Thailand
    a. Trijunction Point dan Garis Batas dari Garis-garis Batas Tertentu di Laut Andaman, 22 Juni 1978 dengan Keppres Nomor 24 Tahun 1978.
7. Indonesia –Vietnam
    a. Garis Batas Landas Kontinen di Utara Pulau Natuna, 26 Juni 2003 dengan Undang – Undang Nomor 18 Tahun 2007.
8. Indonesia – Filipina
    a. Garis Batas ZEE di Laut Sulawesi, 23 Mei 2014, masih dalam proses ratifikasi.
9. Indonesia – PNG
    a. Garis Batas Landas Kontinen, 13 Desember 1980 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1982.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Gambar 2.
Statistik Perundingan Batas Maritim Indonesia



Sumber Gambar: Indriarti Kusumawardhani dan Arie Afriansyah , 2019

Berdasarkan data di atas, perundingan perbatasan maritim yang masih berlangsung adalah sebagai berikut: 1 (satu) Perjanjian RI – Australia yang sedang dikaji ulang (Perjanjian tahun 1997); 5 (lima) Perundingan yaitu RI – Malaysia mengenai laut teritorial di wilayah Selat Malaka dan Laut Sulawesi dan ZEE antara RI – Palau, RI – Vietnam, dan RI – India; dan 9 (sembilan) usulan yang akan dirundingkan, yaitu laut teritorial RI – Malaysia dan Singapura (Pedra Branca), RI – Timor Leste, ZEE antara RI – Malaysia, RI – Thailand, RI – Timor Leste; dan Landas Kontinen antara RI – Filipina, RI – Palau, RI – Malaysia, dan RI – Timor Leste.

Perundingan yang dilakukan Indonesia dengan Palau belum tercapai kata sepakat, hal ini terkendala karena adanya perbedaan persepsi dalam menafsirkan batas maritim ZEE. Adanya dua pulau yaitu Pulau Tobi dan Karang Helen yang merupakan milik Palau mempunyai ZEE, sedangkan mengacu pada putusan Arbitrase Filipina dan RRC, pulau-pulau kecil tidak berhak atas ZEE. Padahal kedua pulau tersebut mempunyai batas yang tidak jauh dengan batas ZEE, artinya apabila ZEE kedua pulau tersebut diperhitungkan mengakibatkan tumpang-tindih.

Berdasarkan hal tersebut, Indonesia dapat mengupayakan dengan menerapkan ketentuan UNCLOS 1982 Bab XV, yaitu sambil menunggu perjanjian final maka Indonesia dan Palau dapat memanfaat sumber daya hayati di wilayah perbatasan tersebut. Selanjutnya, upaya yang dapat dilakukan Indonesia dalam penyelesaian batas maritim dengan Palau dapat mengacu kepada peraturan-peraturan seperti putusan arbitrase dan praktik-praktik yang telah dilakukan Indonesia dan berhasil menetapkan batas maritim ZEE dengan negara lain.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Indonesia dan Palau, harus melihat dan sekaligus menerapkan aturan yang mengakomodir kepada kepentingan dan kebutuhan masyarakat internasional. Hal ini karena sudah ada ketentuan yang sifatnya mengatur kepentingan dan kebutuhan masyarakat internasional, yaitu UNCLOS 1982. Apabila dilihat dari perkembangan sejarah terbentuknya UNCLOS 1982 tersebut, maka tidak terlepas dari tindakan-tindakan yang sifatnya sepihak yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ISSN 2579-6348 (Versi Cetak)
ISSN-L 2579-6356 (Versi Elektronik)

dilakukan oleh negara-negara yang dimulai dari negara Amerika, kemudian negara-negara yang tergabung dalam *Asian African Legal Consultative Committee* bahkan Indonesia yang menerapkan pelebaran wilayah lautnya dalam rangka mencadangkan sumber daya alam hayati untuk kebutuhan dan kesejahteraan rakyatnya. Upaya ini di dalam hukum internasional khususnya pelebaran wilayah yurisdiksi dikatakan sebagai kebiasaan internasional, yaitu suatu kebiasaan yang masuk di dalam sumber hukum internasional. Selanjutnya dalam rangka untuk menjamin adanya kepastian hukum dan adanya kejelasan dalam pembuktian apabila suatu negara melakukan tindakan lebih lanjut dan terkait dengan hak dari negara lain, sehingga akan jelas konsekuensinya maka dituangkan ke dalam bentuk perjanjian internasional, yaitu UNCLOS 1982. Artinya UNCLOS 1982 merupakan kesepakatan internasional dan menjadi dasar bagi masyarakat internasional apabila hendak menerapkan lebar wilayah lautnya dan wilayah laut yang berhadapan/berdampingan dengan negara lain.

Perjanjian antara Indonesia dan Palau belum dapat diwujudkan karena adanya perbedaan persepsi mengenai batas maritim khususnya batas ZEE antara kedua negara tersebut. UNCLOS 1982 telah mengatur delimitasi maritim namun dalam implementasinya UNCLOS 1982 menyerahkan kepada kesepakatan dari negara-negara yang terkait. Hal inilah yang menjadi kendala.

2. Adapun upaya yang dapat dilakukan Indonesia dalam penyelesaian batas maritim dengan Palau dapat mengacu kepada peraturan-peraturan termasuk putusan badan-badan peradilan, di samping itu praktik-praktik yang pernah dilakukan dan berhasil dilakukan Indonesia dalam rangka menetapkan batas maritim dalam hal batas ZEE dengan negara lain. Upaya sementara, kedua negara sambil menunggu perjanjian final dapat mengikuti prosedur penyelesaian sengketa sesuai Bab XV UNCLOS 1982 yaitu kedua negara baik Indonesia maupun Palau dapat memanfaatkan sumber daya alam hayati di wilayah perbatasan tersebut.

Ucapan Terima Kasih (*Acknowledgement*)
Sehubungan dengan telah dilaksanakannya kegiatan penelitian mengenai "Batas Maritim Indonesia dan Palau di Zona Ekonomi Eksklusif", Tim Penelitian Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Tarumanagara yang telah memberi izin kepada Tim Peneliti Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara untuk mengadakan penelitian.

REFERENSI

Hartono, R. (2015). Penentuan batas maritim Indonesia dengan Palau berdasarkan Unclos 1982. *Undergraduate Thesis*, Institut Teknologi Surabaya, Surabaya.

Kusumawardhani, I., & Afriansyah, A. (2019). Kebijakan kelautan Indonesia dan diplomasi maritim. *Jurnal Kertha Patrika*, 41 (3), 266.

Mertokusumo, S. (2001). *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*. Liberty.

Oegroseno, A. H. (2012). *Maritime Border Diplomacy*. Brill Nijhoff. https://doi.org/10.1163/9789004230941_005.

Patmasari, T., Artanto, E., & Rimayanti, A. (2016). Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga. *Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI*. Pusat Pemetaan Batas Wilayah - Badan Informasi Geospasial, Cibinong.

Peter, M. M. (2007). *Penelitian Hukum.* Kencana.

Soekanto, S., & Mahmudji, S. (2003). *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat.* Rajawali Pers.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v5i2.11456

Suwardi, Sri, S., & Kurnia, I. (2019). *Hukum Perjanjian Internasional*. Sinar Grafika.

United Nations Convention on The Law of The Sea. (1982).

Van Steenis, J.. (2002). *Pirates as poachers*: *International fisheries law and the bluefin tuna*. Capital University Law Review. https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/capulr29&div=27&id=&page=

Vicuna, F. O. (1984). *The Exclusive Economic Zone, A Latin American Perspective*. Westview Press.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ILMU PEMERINTAHAN
Volume 2– Nomor 1, April 2017, (Hlm 37-51)

Available online at: http://e-journal.upstegal.ac.id/index.php/jip

Community Development Dengan Internalisasi Nilai Budaya Maritim Di Provinsi Kepulauan Riau Untuk Memperkuat Provinsi Berbasis Kemaritiman

Suhardi Mukhlis[1)] , Rendra Setyadiharja [2)*]

Program Studi Ilmu Pemerintahan, Stisipol Raja Haji Tanjungpinang, Jl. Raja Haji Fisabilillah Km 8 No.48 Tanjungpinang.

* Korespondensi Penulis. E-mail: rendra_tanjungpinang@yahoo.co.id, Telp: +62812-6866-0986

Abstrak

Poros maritim adalah salah satu paradigma pembangunan yang sangat dibutuhkan oleh wilayah yang berbasis kemaritiman seperti Provinsi Kepulauan Riau. Dengan paradigma pembangunan tersebut ekspektasinya adalah pembangunan di wilayah berbasis maritim akan merasa lebih adil dan sesuai dengan karakter wilayah maritim tersebut dibanding pembangunan yang seolah diseragamkan dengan paradigma kontinental. Budaya kemaritiman seyogyanya adalah budaya asli Indonesia, dimana Indonesia adalah Negara Kepulauan. Hal paling esensi adalah masyarakat di wilayah maritim harus meresapi kembali budaya maritim. Dengan penguatan nilai-nilai budaya maritim akan lebih memperkokoh semangat pembangunan di wilayah maritim, dengan kembali mengenal jati diri kemaritiman maka akan semakin baiklah kualitas sumber daya manusia yang memang memahami sikap dan nilai-nilai kemaritiman tersebut. Penelitian ini merupakan penelitian konseptual yang kemudian melahirkan konsep community development dengan internalisasi nilai-nilai budaya maritim khususnya bagi masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau. Dengan memadukan konsep budaya maritim dan konsep community development maka penelitian ini akan menghasilkan sebuah konsep untuk penguatan masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau yang outputnya adalah kesadaran memiliki wilayah maritim, dan kemudian akan lahirlah semangat mempertahankan wilayah maritim tersebut dengan segala karakteristik daerah yang kemudian akan memperkuat Provinsi Kepulauan Riau sebagai provinsi berbasis kemaritiman.

Kata kunci: *Budaya, Maritim, Community Development*

Community Development By Internalized Maritime Cultural Values In The Province Of Kepulauan Riau To Strengthen The Province Based Maritime

Abstract

Poros maritime development paradigm is one that is needed by the region-based maritime like Kepulauan Riau Province. With the development paradigm is expected that development in the area of maritime-based will feel more fairly and in accordance with the character of the maritime areas of development as compared with the uniform continental paradigm. Maritime culture is the culture of native Indonesia, to which Indonesia is a state of the islands. The most essential thing is the region's maritime community must permeate back to the culture. Strengthening maritime cultural values will further strengthen the spirit of development in the maritime area. By returning to know the identity of maritime then will the better the quality of human resources is to understand the attitudes and values. This research is a conceptual birth to the concept of community development with the internalisation of the values of maritime culture, especially for people in the Kepulauan Riau Province. By integrating the concept of maritime culture and the concept of community development, this research will produce a concept for strengthening communities in Riau Islands province whose output is consciousness has the maritime area, and then will be born the spirit of maintaining the maritime area with all the characteristics of the area that later would reinforce Kepulauan Riau Province as a maritime-based province.

Keywords : *Culture, Maritime, Community Development*

Copyright © 2017, JIP, ISSN: 2503-4685 (Print), ISSN: 2528-0724 (Online)

PENDAHULUAN

Gagasan Presiden Joko Widodo dalam Nawacita menjadikan pembangunan di daerah-daerah dan desa akan lebih terarah. Pembangunan di daerah akan lebih diperkuat dengan paradigma pembangunan "dari pinggir ke tengah" atau dengan kata lain "dari pesisir ke kota". Dengan demikian konsep pembanguan di wilayah akan lebih difokus-kan, tidak hanya membangun dengan konsep menyamaratakan dengan konsep continental seperti yang selama ini dirasakan oleh masyarakat di daerah. Pembangunan seolah hanya mengikuti pola pembangunan wilayah pusat sementara karakteristik pembangunan di wilayah atau daerah tertentu kurang menjadi perhatian. Sehingga daerah-daerah dengan karakteristik tertentu mengalami kesenjangan dalam hal pembangunan. Baik itu pembangunan sumber daya manusia dan juga sarana prasarana fisik lainnya.

Salah satunya adalah provinsi yang berbasis maritim, atau dengan istilah lain provinsi kepulauan. Provinsi maritim atau provinsi kepulauan selama ini mengalami masalah dalam hal pembangunan. Mulai dari tidak meratanya wilayah pembangunan antara satu pulau dengan pulau lainnya, terbatasnya akses pendidikan dan kesehatan, dan kurang berkembangnya wilayah yang berada jauh di ujung negeri atau di wilayah perbatasan khususnya pantai terluar wilayah Indonesia seperti wilayah Kepulauan Natuna di Provinsi Kepulauan Riau. Selain itu perkembangan sumber daya manusianya juga tidak secepat dan sekualitas wilayah di wilayah pusat. Dengan lahirnya konsep pembangunan yang kita kenal dengan poros maritim, maka akan menjadi suatu peluang untuk melakukan perbaikan pembangunan pada daerah-daerah berbasis maritim.

Namun persoalan yang kemudian timbul adalah sudah sekian lama mentalitas masyarakat dan juga aparat pemerintah di wilayah maritim pun ikut menjadi continental selayaknya masyarakat yang ada di wilayah pusat. Mentalitas konsumtif, lebih bersikap pasif dan menerima tanpa filtrasi terhadap globalisasi dalam menghadapi perubahan akan membahayakan wilayah maritim tersebut yang kemudian akan menggerus budaya lokal atau kearifan lokal yang justru menjadi penguat pembangunan di daerah wilayah maritim. Tergerusnya budaya maritim pada pola pikir pada masyarakat dan pemerintah di provinsi maritim akan membuat pembangunan juga akan terhambat dan justru pembangunan yang dilakukan malah menghancurkan karakteristik wilayah tersebut. Pembangunan yang diharapkan akan menghasilkan pem-bangunan berbasis kedaerah, pembangunan yang lebih mengakomidir kepentingan daerah maritim justru akan cepat menggerus budaya dan kearifan lokal apabila paradigma kemaritiman telah hilang dari pola pikir masyarakat dan pemerintahnya.

Oleh karena itu, sebelum dilakukannya pembangunan secara fisik maka yang perlu diperkuat adalah sumber daya manusia yang memang memahami konteks kemaritiman di wilayah maritim. Pemerintah dan masyarakat di wilayah maritim harus kembali sadar akan jati diri mereka sebagai masyarakat maritim dan harus memahami bahwa mulai dari lautlah mereka akan meraih sebuah kejayaan. Maka kebijakan poros maritim yang diciptakan oleh pemerintah pusat harus juga didukung oleh internalisasi nilai-nilai budaya maritim pada tubuh pemerintah di daerah sehingga kebijakan pembangunan dengan poros maritim akan lebih mudah diterima dan dijalan oleh pemerintah daerah dan masyarakat di daerah serta pembangunan di wilayah maritim akan maju dan berkembang pesat tanpa menghilangkan unsur kearifan lokal yang akan menguatkan pembangunan itu sendiri.

Provinsi Kepulauan Riau adalah salah satu provinsi berbasis maritim yang akan menjadi satu bagian yang tak terpisahkan dari kebijakan poros maritim yang telah dicetuskan oleh pemerintah pusat. Dimana

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

provinsi Kepulauan Riau dengan kebijakan ini menghadapi suatu paradigma pembangunan yang akan lebih disesuaikan dengan karakteristik kedaerahan. Tentunya untuk melakukan pembangunan di Provinsi Kepulauan Riau, pemerintah dan masyarakat harus memahami benar kondisi sosio kultural daerah tersebut. Sehingga pembangunan yang dilakukan justru tidak menghancurkan sosio kultural masyarakat itu sendiri. Kebijakan pemerintah pusat dengan poros maritim harus disambut dengan pemahaman yang holistik terhadap konsep daerah maritim itu sendiri oleh masyarakat, swasta dan juga pemerintah. Masyarakat dan pemerintah Provinsi Kepulauan Riau harus sadar untuk kembali meraih kejayaan dari laut. Sehingga pembangunan akan berjalan sesuai dengan harapan. Jika tidak demikian, maka bagaimana pun kebijakan yang dicetuskan oleh pemerintah pusat untuk wilayah maritim tidak akan juga memperbaiki kondisi wilayah maritim.

Dengan momentum suksesi pemerintah daerah di Provinsi Kepulauan Riau pada tanggal 9 Desember 2015 silam, merupakan sebuah momentum yang tepat untuk merubah paradigma masyarakat dalam pembangunan Provinsi Kepulauan Riau kedepan khususnya pada konteks *community development* di Provinsi Kepulauan Riau untuk lebih memahami nilai-nilai budaya kemaritiman lebih holistik yang kemudian dijadikan semangat dalam rangka membangun masa depan provinsi berbasis maritim ini.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang menghasilkan data berupa tulisan, rekaman secara lisan dan berbagai data yang bisa ditransposisikan sebagai teks (Maryaeni, 2005. Penelitian ini menggunakan pendekatan kebudayaan dimana penelitian yang meneliti gejala kemanusiaan, baik yang mengacu pada sikap, konsepsi, ideologi, perilaku, kebiasaan, karya kreatif dan sebagainya (Maryaeni, 2005). Oleh karena itu penelitian ini merupakan penelitian dengan jenis kualitatif dengan strategi kebudayaan interaksi simbolik dimana data yang dihasilkan berusaha memahami makna, motif, wawasan dan ideologi budaya masyarakat sejalan dengan nilai yang diinternalisasikan. Penelitian ini juga mampu digolongkan ke dalam penelitian dengan *content analysis methodology* dengan pendekatan interaksi simbolik. Dalam penelitian *content analysis* peneliti melakukan Analisis isi dengan teknik membuat kesimpulan yang valid dari teks (atau bahan bermakna lainnya) dengan konteks penggunaan yang sesuai (Krippendorff, 2004).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konsep Budaya Maritim

Secara sederhana budaya maritim, merupakan sebuah bentuk aktualisasi dari sebuah kebudayaan. Oleh karena itu memang tak bisa dilepaskan dari definisi kebudayan terlebih dahulu sebelum kita jauh membahas apa yang dimaksud dengan budaya maritim. Menurut Supartono (2001) menyatakan bahwa kebudayaan merupakan kata yang berasal dari kata budhi (tunggal) atau budhaya (majemuk) yang diartikan sebagai hasil pemikiran atau akal manusia. Selanjutnya menurut Koentjaraningrat (Supartono, 2001) menyatakan bahwa kebudayaan adalah keseluruhan gagasan dan karya manusia yang harus dibiasakan dengan belajar serta keseluruhan dari hasil budi pekertinya. Kebudayaan juga merupakan manifestasi dari kehidupan setiap orang dan kehidupan setiap kelompok orang (Peursen dalam Supartono, 2001).

Kebudayaan itu memiliki wujud sebagaimana dikatakan oleh Koentjaraningrat (Supartono, 2001) yaitu:

1. Sebagai suatu kompleks dari ide-ide, gagasan, nilai-nilai, norma-norma peraturan dan sebagainya,
2. Sebagai suatu kompleks aktivitas kelakuan berpola dari manusia dalam masyarakat,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Sebagai benda hasil-hasil karya manusia.

Kebudayaan juga yang menjadikan manusia menciptakan perbedaan antara konsep "kita" dan "mereka" yang kemudian membentuk sebuah identitas. (Lamont: Turner, 2001). Dimana selanjunya Lamont (Turner, 2001) menjelaskan bahwa dengan identitas kebudayaan masyarakat akan bertindak beberapa hal yaitu menetapkan batas-batas simbolik, bersikap kolektif berdasarkan identitas nasional, bersikap pribadi, ketidaksamaan, dan resistensi, dan kemudian pembatasan dan rasisme (Lamont dalam Turner, 2001). Masyarakat dengan kebudayaan akan menetapkan batas simbolik dimana menetapkan garis antara orang, kelompok dan membedakan dengan lainnya. Perbedaan itu dapat diungkapkan melalui ketabuan, identitas budaya, sikap dan praktik-praktik, dan lebih umumnya melalui pola suka dan tidak suka. (Lamont dan Molnar dalam Turner, 2001), selanjutnya masyarakat akan bersikap kolektif sesuai dengan karakter nasional dimana masyarakat akan memilah antara "kita" dan "mereka", bersikap kolektif atas nama "kita" dan memperkuat identitas budaya atas nama "kita" (Crozier, Inkeles, dan Lamont dalam Turner, 2001). Dengan identitas ini masyarakat digerakkan atas nama kebudaya-an atau kultural (Narwoko dan Suyanto, 2004). Kebudayaan itu akan diperkuat dengan sebuah proses yang disebut dengan internalisasi, dimana Narwoko dan Suyanto (2004) menjelaskan internalisasi adalah sebuah proses yang dikerjakan oleh pihak yang tengah menerima proses sosialisasi, dan sosialisasi selanjutnya menurut Narwoko dan Suyanto (2004) adalah proses dimana individu masyarakat belajar mengetahui dan memahami tingkah pekerti yang harus dilakukan, dan yang tak harus dilakukan. Jadi untuk menjadikan nilai-nilai budaya itu terinternalisasi dalam masyarakat, maka masyarakat harus melalui proses yang disebut dengan sosialisasi yang kemudian akan menginternalisasi kebudayaan itu menjadi sebuah identitas yang akan menguat-kan konsep "kita".

Setelah masyarakat memahami konsep "kita" maka pendapat lain untuk penguatan nilai budaya berdasarkan konsep Mukhlis (2013) yaitu harus tahu diri terhadap peranan dan jabatan, sadar akan diri dimana harus tercipta kesadaran indrawi, rasional, spiritual dan juga tauhid, tahu dan sadar akan kenikmatan dan keuntungan yang telah diperoleh yang kemudian diaktualisasi dengan sikap merendahkan diri, pemalu atau penyegan, suka damai atau toleran, sederhana, periang, mempertahankan harga diri, dan memiliki harga diri akan kebudayaan itu yang diaktualisasi dalam bentuk akal budi dan berilmu, budi pekerti yang halus, komunikasi yang baik, dan baik dalam pengambilan keputusan.

Kebudayaan maritim merupakan salah satu bagian yang termasuk dalam kebudayaan. Karena kebudayaan maritim berasal dari hasil pemikiran yang berasal dari masyarakat yang hidup di wilayah perairan dan pesisir pantai. Kebudayaan maritim dapat juga dikatakan sebagai kebudayaan kelautan. Baiquni (2014) menyebutnya sebagai paradigma kepulauan (archiphelago paradigm) yang kemudian diterjemahkan yaitu cara pandang suatu teori atau praksis yang mendasarkan pada kemajemukan masyarakat, keragaman ekosistem, dan kompleksitas wilayah kepulauan. Selanjutnya Baiquni (2014) menjelaskan bahwa paradigma kepulauan terkait dengan inspirasi atau ilham untuk menemukan jati diri teori, konteks historis, pergumulan persoalan pembangunan dan praksisnya, serta mengajukan kerangka paradigma baru. Paradigma kepulauan diletakkan dalam konteks wilayah kepulauan yang dapat dilacak dari sejarah peradaban nusantara, pasang surut perkembangan peradaban nusantara selalu dinamis dengan pusat-pusat kekuangan yang bergeser dan berubah dari satu pulau ke pulau yang lainnya (Baiquni, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Budaya maritim jika dalam konsep Wijaya (2015) adalah budaya bahari maka dapat dijabarkan bahwa budaya bahari itu seperti adalah teknologi pelayaran mengarungi samudera raya, tanpa kompas magnetik atau elektronik seperti sekarang. Keberanian dan kecakapan puncak sang nakhoda adalah keberanian dan keterampilan mengarungi lautan dan mengemudikan kapal di tengah badai dan topan dengan selamat ke seberang. Ia harus pandai membaca isyarat alam, membaca tanda-tanda zaman. Keberanian dan kecakapan itu didukung oleh keluhuran budi dan kearifan jiwa, dengan menjunjung tinggi kaidah-kaidah keselarasan dengan alam, etika bahari, rerambu samudera. Jika petaka tak terduga tiba, dan kapal tertimpa bencana, yang terlebih dahulu diselamatkan adalah kaum terlemah, bayi dan perempuan, orang sakit dan penumpang, awak kapal kemudian, terakhir sang nakhoda, itupun jika ada kesempatan. Jika tidak, ialah juru selamat, ia martir, ialah tumbal, ialah korban, ialah pahlawan, ialah syuhada. Dengan berdasarkan konsep Wijaya di atas, maka dapat disimpulkan bahwa budaya bahari itu adalah budaya yang mengedepankan keberanian, kecakapan, keterampilan menghadapi berbagai masalah, budaya yang pandai membaca tanda kehidupan, tanda-tanda zaman, dengan keluhuran budi dan kearifan jiwa dan budaya melayani dan mendahulukan rakyat dan kaum yang lemah baik dalam kondisi yang baik ataupun darurat, dan budaya rela berkorban demi kepentingan umum.

Konsep *Comunnity Development*

Pembangunan sumber daya manusia juga akan berkaitan dengan *community development* dimana pengertian pembangunan sumber daya manusia jika dikaitkan dengan proses *community development* adalah sebuah proses peningkatan kemampuan dan efektivitas dari sebuah masyarakat, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, meningkatkan kemampuan masyarakat untuk berpartisipasi dalam pengambilan keputusan untuk meraih keputusan hidup yang lebih panjang (ICMM, 2002).

Dalam melakukan *community development* maka hal yang harus diperkuat terlebih dahulu adalah melakukan penguatan modal sosial (Anderson dan Miligan dalam Fulbright, Anderson dan Aupos, 2006). Selanjutnya Anderson dan Miligan dalam Fulbright, Anderson dan Aupos (2006) menjelaskan bahwa modal sosial adalah proses yang spesifik antara masyarakat dan organisasi yang bekerja saling berkolaborasi dalam satu atmosfir kejujuran, yang mengarahkan masyarakat untuk mencapai sebuah tujuan yaitu manfaat yang saling menguntungkan. Modal sosial bukan merepsentasikan kegiatan individu, melainkan adalah sebuah interaksi sosial yang meningkatkan dan mendukung interaksi antar masyarakat (Anderson dan Miligan dalam Fulbright, Anderson dan Aupos, 2006).

Kemudian Anderson dan Miligan dalam Fulbright, Anderson dan Aupos (2006) menjelaskan bahwa ada strategi yang harus dilakukan untuk membangun modal sosial dalam rangka *community development* yaitu:

1. Kepercayaan sosial dan interaksi,
2. Partisipasi politik dalam menyalurkan aspirasi politik,
3. Kepemimpinan publik dan keterlibatan dalam kelompok, klub-klub, diskusi lokal terkait persoalan masyarakat,
4. Memberikan sumbangan kepada kelompok-kelompok tertentu,
5. Keterlibatan berdasarkan keikhlasan dan penuh tanggung jawab sebagai anggota, partisipan, pendonor dan relawan,
6. Kesamaan keterlibatan dalam komunitas yang berbeda.

Jika kita berbicara konsep *community development* maka masyarakat hidup dalam organisasi yang disebut dengan organisasi masyarakat. Sebagai anggota masyarakat dan untuk meningkatkan kemampuan hidup

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masyarakat, maka perlu diketahui motivasi dan kebutuhan masing-masing masyarakat di dalam organisasinya agar dapat melakukan peningkatan kualitas hidupnya (Lianto, 2013). Maka dalam membentuk modal sosial dalam *community development* dapat juga melihat teori kebutuhan Maslow (Lianto, 2013) yaitu:

1. Kebutuhan Fisiologis, yaitu kebutuhan masyarakat yang mendasar yaitu rasa lapar, haus, tempat berteduh, seks, tidur dan kebutuhan jasmani lainnya,
2. Kebutuhan akan rasa aman, yaitu kebutuhan masyarakat terkait keselamatan dan perlindungan terhadap kerugian fisik dan emosional,
3. Kebutuhan sosial, yaitu kebutuhan masyarakat terkait kebutuhan untuk rasa memiliki dan dimiliki, kasih sayang, diterima dengan baik dan persahabatan,
4. Kebutuhan akan penghargaan, yaitu kebutuhan masyarakat terkait penghormatan secara individu yaitu harga diri, prestasi dan otonomi, dan sebagai makhluk sosial yaitu, status, pengakuan dan perhatian,
5. Kebutuhan akan aktualisasi diri, yaitu kebutuhan masyarakat untuk menjadi diri sepenuh kemampuannya sendiri dan menjadi apa saja menurut kemampuannya.

Community Development dengan Peningkatan Sikap Mengenal Diri sebagai Masyarakat Berbudaya Maritim

Pertanyaannya pertama sekali yang diajukan adalah, mengapa kita harus mengenal diri sebagai masyarakat berbudaya maritim, atau apakah masyarakat Provinsi Kepulauan Riau belum mengenal siapa dirinya. Sehingga provinsi berbasis maritim ini tidak mampu dibangun dengan optimal. Atau kurangnya rasa tahu akan diri yang menyebabkan lemahnya potensi masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau.

Masyarakat Provinsi Kepulauan Riau sebagian besar adalah berbudaya Melayu, padahal dalam konsep pengembangan jati diri Melayu sudah diajarkan dalam Gurindam Dua Belas karya Raja Ali Haji yang berbunyi "Barangsiapa mengenal diri, maka tahulah ia Tuhan yang Bahari". Namun ajaran Gurindam Dua Belas banyak yang tidak diketahui maknanya oleh masyarakat Kepulauan Riau, sehingga tak mengenal siapa dan dimana mereka bermastautin dan kemudian sikap apa yang harus mereka lakukan. Raja Ali Haji sudah mengingatkan dalam Gurindam Dua Belas tersebut, bahwa dengan mengenal diri maka kita akan mengenal siapa pencipta kita yang sifat-Nya juga bahari. Maksud Raja Ali Haji tersebut adalah ketika masyarakat mengenal akan diri maka kita akan mengetahui bahwa kita merupakan seorang hamba yang diciptakan oleh Tuhan dengan segala kenikmatan yang telah Tuhan berikan kepada kita. Dengan kenikmatan itu kita akan senantiasa bersyukur dengan cara menggunakan segala potensi yang ada demi kemajuan dan perkembangan kehidupan baik secara individu ataupun untuk masyarakat secara luas. Tuhan yang menciptakan kita juga memiliki sifat yang bahari sebagaimana konsep Wijaya (2015) yang menyatakan bahwa sifat bahari itu adalah sikap pemurah, penyayang, mengedepankan kepentingan orang lain dari kepentingan pribadi dan rela berkorban. Sifat Tuhan yang Bahari seperti Maha Pengasih dan Maha Penyayang, Maha Pemurah, Maha Pemberi akan dapat juga diaplikasikan oleh kita sebagai manusia dan juga sebagai masyarakat. Dengan syarat kita mengenal akan diri kita sebagai makhluk Tuhan dan segala kenikmatan dan potensi yang telah diberikan.

Konsep mengenal diri juga merupakan sebuah proses penguatan identitas budaya menurut Lamont (Turner, 2001) mengatakan dengan kuatnya identitas diri maka sebuah komunitas akan membatasi mana yang "kita" dan mana yang "mereka". Konsep "kita" akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menguatkan identitas budaya jika mengenal diri siapa yang dimaksud "kita" tersebut. Konsep "kita" akan membentuk suatu semangat untuk bersatu, bertindak kolektif dalam atmosfir kejujuran, yang akan mengarahkan masyarakat pada suatu tujuan sosial yang saling menguntungkan (Anderson dan Miligan dalam Fulbright, Anderson dan Aupos, 2006).

Dalam sebuah buku juga Tenas Effendi (2006) mengatakan bahwa konsep tahu diri dapat dilihat dari nasihat berikut.

Yang dikatakan tahu diri,
tahu hak dan kewajiban,
tahu hutang serta beban,
tahu adat jadi pegangan,
tahu syarat jadi sandaran,
tahu sunnah jadi pedoman,
tahu pusaka jadi warisan,
tahu ico dengan pakaian,
tahu adab dengan sopan,
tahu dimana tempat makan,
tahu dimana tempat berjalan,
tahu hidup berkesudahan,
tahu mati berkekalan,

Berdasarkan nasihat dari Tenas Effendi tersebut dapat diketahui bahwa ketika kita ingin mengenal diri kita sebagai masyarakat berbudaya maritim, kita harus mengenal apa hak dan kewajiban kita di Provinsi berbasis maritim ini. Hak dan kewajiban berkenaan dengan apa yang harus dilakukan atau apa kontribusi kita di Provinsi Kepulauan Riau ini. Untuk menciptakan sebuah kontribusi yang berarti kita harus mengenal siapa dan dimana kita berjalan dan bertapak.

Untuk mengenal diri sebagai masyarakat berbudaya maritim, maka hal yang pertama dilakukan adalah pola pikir masyarakat haruslah merupakan pola pikir yang berbasis maritim, atau jika kita mengunakan istilah Baiquni (2014) yaitu paradigma kepulauan. Konsep "kita" harus diperkuat dengan penguatan paradigma terlebih dahulu yang kemudian akan memperkuat identitas dan dengan kuatnya identitas akan memperkuat *community development* yang akan mengarahkan masyarakat pada tujuan luhur yang diharapkan yang dalam konteks ini adalah provinsi berbasis maritim yang kuat. Penguatan paradigma kepulauan pertama menurut Baiquni (2014) adalah menyadari bahwa kita merupakan suatu jalinan wilayah kepulauan. Dengan menyadari ini, kita akan memahami bahwa kita bertempat dan berjalan di wilayah yang berbasis kelautan dan kepulauan. Tentunya pola pikir kita tidak akan sama dengan pola pikir yang sifatnya continental.

Menyadari sebagai masyarakat yang hidup dalam jalinan wilayah kepulauan tentunya kita harus mengenal dan mengetahui bahwa masyarakat Provinsi Kepulauan Riau hidup di wilayah yang terbentang dalam bentuk gugusan pulau-pulau, hidup dalam wilayah yang lebih dominan wilayah laut dibanding wilayah daratannya, kemudian wilayah kelautan yang memiliki banyak sumber daya kelautan yang besar seperti ikan, terumbu karang, pemandangan laut yang terbaik dan harus juga mengetahui bahwa Provinsi Kepulauan Riau memiliki posisi strategis yang saling berhadapan dengan Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam dan bahwa juga Cina. Dengan mengenali diri kita sebagai masyarakat maritim dengan segala potensi tersebut kita akan mampu menguatkan identitas "kita" dihadapan bangsa lain, dan dengan demikian kita mampu memperjuangkan mana yang hak dan mana yang kewajiban kita kepada Negara. Dengan mengenali diri sebagai masyarakat maritim kita juga harus sadar akan status dan peran, sadar status sebagai masyarakat maritim yang kemudian menjalankan peran kita sebagai masyarakat maritim dengan melakukan pengelolaan sumber daya maritim dengan optimal.

Tanpa mengenal diri sebagai masyarakat maritim yang hidup di wilayah kepulauan, yang memiliki sumber daya alam bawah laut yang luar biasa, yang memiliki posisi strategis, maka masyarakat Provinsi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kepulauan Riau akan terus larut dalam pembangunan yang bersifat continental yang selama ini menjadi paradigma pembangunan di Indonesia. Dengan paradigma yang seolah menyamaratakan pembangunan dengan wilayah pusat, maka masyarakat Kepulauan Riau tidak akan pernah tahu untuk meng-optimalkan potensi kelautan yang justru luar biasa jika memang pembangunan dilakukan dengan berbasis maritim.

Namun dengan adanya poros maritim dengan paradigma pembangunan "dari pesisir ke kota", maka wilayah kepulauan akan mendapatkan suatu kesempatan untuk membangun sebagaimana mestinya dengan karakter wilayah kepulauan demi penguatasn provinsi berbasis maritim. Untuk meng-hadapi kebijakan poros maritim, maka *community development* terlebih dahulu yang harus diperkuat agar masyarakat dapat terlibat dengan modal sosialnya menuju tujuan yang masyarakat tersebut harapkan. Dengan penguatan sikap mengenal diri sebagai masyarakat maritim, akan menguak kembali kesadaran masyarakat Kepulauan Riau, bahwa indentitas "kita" sebagai masyarakat maritim adalah memiliki gugusan kepulauan dengan potensi laut yang luar biasa, dan posisi yang sangat strategis yang mampu memperkuat pembangunan Provinsi Kepulauan Riau demi mencapai masyarakat yang sejahtera. Dengan menyadari dua hal ini, kita akan mengetahui dan mampu meng-optimalkan apa yang seharusnya terjadi dalam pembangunan di Provinsi Kepulauan Riau. Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau harus dibangun berbasis kemaritiman, pem-bangunan potensi kelautan, pembangunan potensi bawah laut, pengembangan pariwisata, pembangunan produksi sumber daya keluatan dan tak hanya itu, dengan mengenal identitas sebagai masyarakat martitim, maka akan mampu memperjuang-kan daerah maritim dan mempertahankan wilayah teritorial, dengan demikian usaha untuk mencaplok wilayah kelautan yang akan mengusik kedaulatan wilayah maritim akan dipertahankan bukan saja dipertahankan oleh TNI sebagai kepanjangan tangan pemerintah, namun kedaulatan itu akan dipertahankan oleh seluruh masyarakat yang telah mengenal bahwa mereka hidup di provinsi berbasis maritim yang harus dipertahankan segala potensinya.

Community Development dengan Peningkatan Kesadaran Diri sebagai Masyarakat Berbudaya Maritim

Proses *community development* selanjutnya setelah melakukan peningkatan sikap mengenal diri yaitu peningkatan kesadaran diri. Setelah masyarakat Provinsi Kepulauan Riau mengenal akan identitasnya sebagai masyarakat berbudaya maritim yang hidup pada gugusan pulau-pulau dengan segala potensi bawah dan atas laut yang luar biasa, maka proses selanjutnya adalah menciptakan kesadaran bahwa semua itu telah menjadi sebuah modal bagi kehidupan yang harus terus dikembangkan. Jika dalam proses pengenalan diri dimulai dari pe-rubahan paradigma pada masyarakat. Maka pada proses peningkatan kesadaran ini adalah menyadari akan perjalanan sejarah yang telah membawa kita kepada suatu identitas budaya sebagai bangsa yang berbudaya maritim.

Secara sederhana, kita semua mengetahui dan pernah mendengar kata-kata dari sebuah lagu yaitu "nenek moyangku seorang pelaut, gemar mengarungi luas samudera, menerjang ombak tiada takut, menepuh badai sudah biasa. Lagu ini terkesan sederhana bagi masyarakat, atau hanya sebuah lagu anak-anak. Namun bagi masyarakat yang hidup dan berbudaya maritim. Lagu ini memiliki makna filosofis yang mendalam yang kemudian akan menguak rasa kesadaran diri sebagai masyarakat yang memiliki identitas sebagai bangsa bahari.

Untuk menguak rasa kesadaran tersebut, maka pertama harus kita buka kembali lembaran sejarah yang menyatakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bahwa kita pernah jaya di laut, yang kemudian melahirkan semboyan jalasveva jayamahe yang artinya dilaut kita jaya. Berdasarkan catatan sejarah yang pernah kita ketahui bersama, bahwa pada bangsa kita pernah berdiri kerajaan maritim yang besar dan gemilang dan salah satu bukti bahwa kita pernah jaya dari laut, yaitu Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Melaka.

Berdasarkan catatan seorang pengelana yang pernah berkunjung ke Sriwijaya yang bernama *I-Tsing*, Sriwijaya merupakan kerajaan yang berperadaban tinggi, lebih kurang 1000 pendeta yang menuntut ilmu dan belajar di Sriwijaya, dan kemudian pada kurun waktu 955 M, Mas'udi menuliskan bahwa Sriwijaya merupakan sebuah kerajaan besar dengan hasil bumi, kapur barus, kayu gaharu, cengkeh, kayu cendana dan pala (Jalasena, 2012).

Selain Kerajaan Sriwijaya masih ada Kerajaan Malaka yang merupakan Kerajaan Maritim yang merupakan sebuah kerajaan Melayu yang gemilah pada kurun waktu 1400-1511 M. Dimana wilayah kekuasaannya membentang luas tidak hanya semenanjung Malaya termasuk Riau bahkan hampir seluruh Pulau Sumatera, Pattani Thailand, Brunei, Sarawak, Kalimantan sebelah Barat, namun juga menjalin kerja sama dengan Kerajaan Majapahit di Tanah Jawa. Pada zaman itu pembangunan ekonomi sudah dijalankan dengan berbasis kemaritiman yaitu perdagangan dengan negara-negara lainnya. Mempertimbangkan wilayah Malaka sangat strategis, dan Kerajaan Malaka memanfaatkan dengan menciptakan pembangunan ekonomi berbasis maritim yaitu melakukan cukai yang dikenakan kepada kapal-kapal dagang yang melewati selat Malaka, pelabuhan dan aktivitas dagang pada saat itu sama seperti pelabuhan transito di Singapura saat ini. Selain itu Kerajaan Melaka juga melakukan perkongsian dagang dengan pedagang Persia, Arab, India, dan China (Dahlan, 2014).

Berdasarkan buku Sejarah Melayu (Dahlan, 2014) juga mengatakan bahwa Melaka merupakan sentral perdagangan berbasis maritim tiga jurusan yaitu ke dan dari India, China, dan kawasan lainnya di Asia Tenggara. Selain itu tempat berdagang rempah-rempah bangsa yang berasal dari Maluku, Sulawesi, Jawa, Borneo, Sumatera, Sulawesi, dan Sulu Mindanou Filipina, dan bahkan juga secara berantai sampai juga barang-barang dagangan tersebut ke Eropa (Dahlan, 2014).

Perdagangan berbasis maritim ini merupakan aktualisasi dari sebuah proses pengenalan dan kesadaran akan jati diri sebagai bangsa yang hidup berbudaya maritim. Sehingga segala potensi saat itu dapat dijalankan dengan optimal. Dua catatan sejarah singkat tadi berusaha menguak kembali kesadaran diri masyarakat Provinsi Kepulauan Riau sebagai masyarakat berbudaya maritim. Jika kita bayangkan hari ini, apakah kita sudah sadar akan potensi-potensi kelautan dan kebaharian yang Provinsi Kepulauan Riau miliki. Kebijakan poros maritim tentunya tidak akan berjalan dengan optimal jika masyrakat yang hidup dalam kawasan berbasis maritim tidak mengetahui dan sadar akan segala potensi yang dimilikinya. Sehingga akan ragu dan akan terkesan gamang untuk mengeksplorasi segala potensi dan kekuatan yang dimiliki. Untuk menghadapi poros maritim yang dicetuskan oleh pemerintah pusat maka ada beberapa usaha kesadaran yang harus ditingkatkan sebagaimana dijelaskan oleh Marsetio (2014) yaitu:

1. Kesadaran persatuan dan kesatuan yang kokoh antara wilayah kepulauan yang ada pada provinsi berbasis maritim,
2. Kesadaran generasi muda yang berwawasan maritim, karakter dan jiwa bahari yang kokoh,
3. Kesadaran kepemimpinan nasional dan daerah yang harus fokus pada sektor kelautan,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. Kesadaran pentingnya pendidikan yang berbasis kelautan,
5. Kesadaran menjaga lingkungan hidup dalam aspek lingkungan kelautan,
6. Kesadaran untuk membangun industri berbasis maritim,
7. Kesadaran untuk berinovasi dan mencari domain bisnis berbasis maritim.

Tujuh langkah itu merupakan langkah untuk menguak kesadaran yang harus diciptakan dalam rangka *community development* untuk memperkuat provinsi berbasis maritim. Selain itu perlu juga penguatan jiwa kebaharian yang sebagaimana dikatakan oleh Wijaya (2015) yaitu keberanian dan kecakapan puncak sang nakhoda adalah keberanian dan keterampilan mengarungi lautan dan mengemudikan kapal di tengah badai dan topan dengan selamat ke seberang. Ia harus pandai membaca isyarat alam, membaca tanda-tanda zaman. Keberanian dan kecakapan itu didukung oleh keluhuran budi dan kearifan jiwa, dengan menjunjung tinggi kaidah-kaidah keselarasan dengan alam: etika bahari, rerambu samudera. Jika petaka tak terduga tiba, dan kapal tertimpa bencana, yang terlebih dahulu diselamatkan adalah kaum terlemah, bayi dan perempuan, orang sakit dan penumpang, awak kapal kemudian, terakhir sang nakhoda, itupun jika ada kesempatan. Jika tidak, ialah juru selamat, ia martir, ialah tumbal, ialah korban, ialah pahlawan, ialah syuhada. Sikap yang perlu disadari sesuai dengan jiwa kebaharian di atas adalah, keberanian dan keterampilan membaca isyarat alam dengan memahami dan menyadari potensi yang dimiliki oleh Provinsi Kepulauan Riau, kemudian mampu membaca tanda-tanda zaman, artinya mampu mengelola potensi bisnis dan input-input yang mampu mendatangkan keuntungan bagi pembangunan secara umum dan masyarakat secara khusus, namun harus didasari oleh keluhuran, kejujuran dan kearifan sehingga proses modal sosial akan semakin kuat dan proses *community development* dapat tercapai, dan sikap melayani, mendahulukan kepentingan umum dibanding kepentingan golongan atau pribadi.

Dengan peningkatan kesadaran akan hal-hal di atas, maka identitas provinsi Kepulauan Riau sebagai provinsi berbasis maritim akan semakin kuat, yang didukung oleh kesadaran masyarakatnya sebagai masyarakat yang hidup berbudaya maritim.

Community Development dengan Peningkatan Rasa Kesadaran akan Keuntungan sebagai Masyarakat Berbudaya Maritim

Community Development juga tak dapat diperkuat jika rasa akan keuntungan atau yang kita sebut dengan rasa syukur tidak ada. Rasa syukur ini yang akan mengimbangi rasa tahu akan mengenal diri dan juga kesadaran diri. Jika kenal dan sadar tanpa rasa syukur akan lahirlah sebuah sikap yang arogan, sombong bahkan jika dikaitkan dengan pembangunan berbasis maritim akan lahirlah masyarakat dan pemimpin yang otoriter dan individualistis, yang justru akan merusak budaya dan identitas itu sendiri. Rasa kesadaran keuntungan atau dengan kata lain rasa syukur itu adalah terkait dengan segala potensi yang telah kita miliki baik secara budaya, potensi kelautan dan sumber daya lainnya. Rasa syukur kita terhadap hal-hal ini akan menyebabkan pengelolaan potensi dan sumber daya keluatan akan optimal dan tepat, dan memperkecil tindak korup dan destruktif yang akan menghasilkan tindakan yang melanggar hukum seperti illegal fishing, pengeboman terumbu karang, pukat harimau, eksploitasi hasil laut ilegal dan lain sebagainya. Aplikasi rasa syukur ini adalah terciptanya pengelolaan segala potensi keluatan dengan tepat.

Rasa syukur kita adalah terkait dengan wilayah geografis kita sebagai negara kepulauan yang kemudian menjadikan kita negara kepulauan terbesar di dunia. Dimana secara geografis kita terletak di antara benua

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Asia dan Benua Australia. Kemudian bangsa Indonesia memiliki wilayah perairan seluas 2.7 juta kilometer persegi atau 70% dari luas NKRI. Dengan demikian Indonesia merupakan sebuah negara Maritim dan bukanlah negara agraris, karena daratan yang tersisa hanya 30% atau hanya berkisar 1,9 juta kilometer persegi. Maka Indonesia harus menyadari bahwa laut sebagai media pemersatu dan juga sebagai media penghubung antara satu wilayah atau bahkan negara lainnya. Sehingga dengan demikian sudah selayaknya jika paradigma pembangunan yang dilakukan adalah berbasis maritim atau kelautan bukan berbasis kontinental sebagaimana selama ini terjadi. Sudah seharusnya Indonesia fokus akan pembangunan kelautan dimana kedaulatan Indonesia juga salah satunya berasal dari laut. Jika tak menyadari hal ini, maka kedaulatan kita dari sisi keluatan bisa terampas oleh negara lain seperti Pulau Simpadan dan Ligitan. Begitu juga Provinsi Kepulauan Riau. Wilayah provinsi Kepulauan Riau juga lebih didominasi oleh wilayah lautan, dan merupakan wilayah yang tersusun dari gugusan pulau-pulau yang juga berbatasan langsung dengan Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam dan juga Cina. Sudah selayaknya juga dengan kondisi seperti ini, Pemerintah dan masyarakat Provinsi Kepulauan Riau menyadari bahwa laut adalah sumber kehidupan dan pemersatu sekaligus jati diri. Dengan rasa syukur terhadap geografis yang telah diberikan kepada Provinsi Kepulauan Riau, maka sudah selayaknya kita bertindak dan berperilaku sesuai dengan apa yang telah diberikan kepada kita, yaitu berbasis kemaritiman.

Rasa syukur dengan keadaan geografis ini dapat diaktualisasi dengan banyak cara, beberapa caranya antara lain, pertama adalah memanfaatkan pelabuhan sebagai media perhubungan, transportasi dan juga bisnis. Hal inilah yang menyebabkan Kerajaan Sriwijaya dan Malaka mencapai puncak kegemilangan dengan cara tepat memanfaatkan pelabuhan dan kondisi geografis yang telah diberikan. Oleh karena itu pemerintah lewat poros maritim harus menjadikan pelabuhan sebagai titik awal pembangunan. Kemudian hal ini harus didukung oleh pemerintah daerah yang kemudian melibatkan masyarakat dalam proses pembangunan. Masyarakat yang telah terbentuk rasa pengenalan diri dan kesadaran diri sebagai masyarakat maritim harus memperkuat modal sosial untuk mencapai sebuah tujuan yaitu kesejahteraan dan pembangunan yang optimal di provinsi berbasis maritim. Masyarakat harus ikut berpartisipasi dalam pengelolaan pembangunan yang memang harus dimulai dari pelabuhan. Pelabuhan bukan saja media komunikasi atau angkutan antar pulau, akan tetapi juga media bisnis yang berbasis kelautan, sehingga pelabuhan dagang harus diciptakan dan dibangun. Atau menetapkan cukai terhadap kapal-kapal dagang yang lewat di perairan Kepulauan Riau. Termasuk bisnis potensi laut yang ada harus juga dikelola dengan baik oleh masyarakat tempatan sebelum dimanfaatkan atau diambil oleh pihak lainnya. Dari pelabuhanlah, kita mampu mengawasi laut-laut kita, menjaga kedaulatan kita di batas garis pantai terluar, maka sudah selayaknya pembangunan memang dimulai dari pesisir.

Cara kedua dalam mengaplikasikan rasa syukur kita terhadap wilayah maritim yang telah diberikan kepada kita adalah membuka jalur perdagangan bebas yang melibatkan berbagai negara lain di dunia. Setelah pelabuhan dioptimal dengan baik, maka pintu masuk sumber ekonomi harus juga dimulai dari laut, dengan melakukan atau membuka perdagangan bebas. Pelabuhan-pelabuhan peti kemas harus dibangun dalam rangka memperkuat ekspor impor barang ke dalam dan keluar negeri. Namun harus diperkuat dengan cukai sehingga daerah mendapatkan keuntungan yang signifikan. Hal inilah yang dilakukan oleh Kerajaan Sriwijaya dan Malaka pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

zamannya. Dalam konteks ini penguatan lembaga free trade zone harus fokus dan sepenuh hati. Agar pengelolaan pelabuhan dapat dilakukan dengan optimal.

Cara ketiga dalam mengaplikasikan rasa syukur kita terhadap wilayah maritim yang telah diberikan kepada kita adalah memperluas fungsi pelabuhan yaitu dengan cara penyediaan tempat berlabuh yang aman dan nyaman bagi kapal-kapal yang ingin beristirahat, perbaikan atau menunggu tempat sandar, penyediaan pelabuhan bongkar muat yang efisien, penyediaan galangan kapal yang mumpuni, penyediaan pengisian bahan bakar dan air tawar yang kompetitif, mewajibkan penggunaan kapal pandu bagi kapal yang akan melintasi jalur sempit, penyediaan keperluan awak kapal seperti tempat rekreasi, wisata dan pusat pembelanjaan, penyediaan akses informasi yang cepat dan manajemen pelabuhan.

Dari penjelasan di atas, maka pelabuhan menjadi salah satu objek yang harus disadari akan mendatangkan banyak keuntungan bagi daerah dan *community development* harus diperkuat dengan cara menyadarkan masyarakat bahwa pelabuhan merupakan pintu masuk sekaligus awal serta sebuah potensi dari pembangunan wilayah maritim. Oleh karena itu jika kebijakan poros maritim ingin berjalan dengan optimal maka pelabuhan menjadi salah satu objek pembangunan yang harus diperhatikan sehingga perdagangan bebas, dan pengelolaan sumber kelautan dapat berjalan dan akan mendatangkan keuntungan bagi provinsi berbasis maritim. Pembangunan wilayah kelautan memang harus dimulai dari mengoptimalkan pelabuhan sebagai pintu gerbang untuk masuk ke wilayah berbasis maritim. Dengan demikian pelabuhan bukan lagi pintu keluar atau pintu belakang yang justru tidak diperhatikan yang kemudian melahirkan kejahatan dilautan, seperti penyeludupan, illegal fishing, pengeboman terumbu karang dan pukat harimau. Agar kejahatan di laut ini hilang maka sudah sepantasnya pelabuhan menjadi pintu depan dalam konteks pembangunan di daerah khususnya berbasis maritim.

Community Development dengan Pembentukan Harga Diri atau Marwah sebagai Masyarakat Berbudaya Maritim

Dalam proses *community development*, setelah masyarakat dikuatkan dalam aspek pengenalan harga diri, kesadaran diri dan kemudian kesadaran akan keuntungan sebagai bangsa yang berbudaya maritim, maka aspek selanjutnya yang akan mengintegrasikan ketiga aspek tadi adalah pembentukan harga diri atau marwah sebagai masyarakat yang berbudaya maritim. Mengapa pembentukan harga diri atau marwah perlu dibentuk untuk memperkuat *community development*, harga diri atau marwah merupakan sebuah kebutuhan individu atau masyarakat dalam sebuah organisasi atau komunitasnya. Harga diri atau marwah jika berdasarkan teori Maslow (Lianto, 2013) adalah sebuah kebutuhan akan penghargaan dimana masyarakat berbudaya maritim ingin diketahui dan dihargai oleh pihak lainnya. Selain itu juga merupakan sebuah kebutuhan yang sifatnya aktualisasi diri, dimana masyarakat berbudaya maritim ingin diketahui oleh orang lain, diakui sepenuhnya dengan karakteristik dan kemampuannya. Dengan penghargaan diri dan aktualisasi diri, masyarakat di provinsi berbasis maritim ingin daerahnya diakui, dihargai, dihormati dan diyakini keberadaannya.

Sebagaimana masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau, selama ini merasa selalu dipinggirkan, selalu tidak dipedulikan oleh pemerintah pusat, dan kadang Provinsi Kepulauan Riau masih dianggap Provinsi Riau yang sebenarnya telah lebih kurang 13 tahun berpisah. Namun pemerintah pusat masing mengganggap Provinsi Kepulauan Riau adalah Provinsi Riau. Hal ini akan mengusik kedaulatan berupa pengakuan dari pihak lain sebagai sebuah provinsi maritim. Bahkan sering juga wilayah perairan Kepulauan Natuna dan Kepulauan Anambas dianggap tidak memiliki wilayah padahal disinilah kedaulatan bangsa Indonesia jika dipandang dari garis pantai dan pantai

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terluar. Selain itu, terkadang pemerintah pusat selalu ego dengan pembangunan yang bersifat kontinental yang cenderung menyamaratakan pembangunan wilayah kepulauan sama dengan wilayah pusat yang semua akses, sarana dan prasarana tersedia, tanpa melihat bagaimana sebenarnya kondisi wilayah kepulauan.

Hal-hal inilah yang terkadang mengusik jiwa dan identitas masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau sebagai masyarakat di provinsi berbasis maritim, karena bagaimana pun kebutuhan penghargaan dan aktualisasi diri sangat dibutuhkan dalam rangka penguatan wilayah maritim yang di dalam wilayah tersebut juga terdapat batasan kedaulatan Republik Indonesia. Namun terkadang tak dapat disalahkan pihak pemerintah pusat, mungkin selama ini masyarakat Kepulauan Riau kurang mengenal diri mereka sebagai bangsa maritim yang berimbas pada tidak mengenalnya potensi dan sumber daya yang dimiliki. Kemudian juga kurangnya kesadaran akan kesejarahan yang dimiliki oleh bangsa maritim, dimana hal tersebut merupakan sebuah kearifan lokal bangsa maritim itu sendiri. Tanpa mengenal sejarah bangsa maritim, maka masyarakat maritim tidak akan pernah tahu akan potensinya sebagai bangsa maritim, ataupun dengan kata lain mengenal sejarah namun tak pernah menangkap sebuah kesadaran untuk belajar dari sejarah maka sama saja kita hanya menjadikan sejarah sebagai sebuah kenangan indah yang tak akan pernah terulang kembali. Jika ini terjadi maka kita juga akan sulit mengenal siapa "kita" dalam konsep Lamont (Turner, 2001) yang merupakan identitas. Kemudian hal yang perlu diperkuat adalah rasa kesadaran akan keuntungan atau rasa syukur yang akan membuat kita bertindak mengoptimalkan sumber daya yang telah kita peroleh dari Tuhan baik secara geografis dan geopolitik, dan kurangnya rasa syukur ini terkadang kita tidak bertindak untuk mengoptimalkan sumber daya tersebut, melainkan kita mengelolanya dengan salah atau bahkan disia-siakan sehingga segala sumber daya itu tidak memberikan manfaat apapun bagi masyarakat maritim tersebut.

Harga diri atau marwah akan terbentuk ketika tiga aspek tadi dilengkapi dan terinternalisasi. Harga diri atau marwah sebagai bangsa maritim akan kuat jika kita mengenal diri sebagai bangsa berbudaya maritim yang hidup dalam gugusan pulau dengan segala potensi sumber daya kelautan yang luar biasa, kemudian kita menyadari diri sebagai bangsa yang berbudaya maritim dengan mengambil pelajaran dari sejarah bangsa maritim yang hidup di masa silam yang kemudian akan menjadikan kita sadar dan bertindak untuk mengoptimalkan segala potensi yang telah diberikan kepada kita. Selanjutnya kita mensyukuri sebagai rasa sadar akan keuntungan yang kita miliki sebagai daerah maritim yang dengan rasa syukur itu masyarakat dan pemerintah akan bersinergi dalam melakukan pembangunan pada segala potensi seperti pelabuhan, sumber daya kelautan, kedaulatan daerah perbatasan, pariwisata, dan posisi strategis.

Kebijakan poros maritim yang diciptakan oleh pemerintah pusat menjadi suatu kesempatan emas bagi masyarakat maritim untuk memiliki dan membentuk harga diri dan marwah yang kemudian akan lahir semangat memperkuat provinsi Kepulauan Riau ini sebagai provinsi maritim, selain itu akan mampu memudahkan pemerintah Republik Indonesia untuk memelihara kedaulatan maritiim khususnya di wilayah yang berada di daerah perbatasan, seperti Kabupaten Anambas dan Kabupaten Natuna.

Dengan pembentukan serta penguatan harga diri dan marwah sebagai masyarakat maritim, maka kita akan sadar dan akan terus memperkuat serta menegakkan kedaulatan bangsa maritim "kita" sebagai sebuah identitas bangsa maritim yang berbudaya maritim sebagaimana konsep yang dirumuskan oleh Rektor IPB (2015) yaitu pertama kita adalah bangsa maritim yang memiliki potensi geo-fisik yaitu letak yang sangat strategis antara beberapa wilayah negara asing seperti Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina, Vietnam dan Cina, dengan posisi letak yang sangat strategis kita akan mampu mengetahui dan memperkuat kedaulatan bangsa, ekonomi, politik dan wilayah agar kita tak mudah dipengaruhi namun justru mendapatkan keuntungan bagi wilayah maritim yang kita miliki, kedua, kita adalah bangsa maritim yang memiliki geo-politik dan geo-strategis yaitu posisi strategis yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki nilai politik yang tinggi dari aspek ekonomi regional dan internasional dan pertahanan kawasan maupun internasional, dengan demikian kita akan melakukan diplomasi politik dan ekonomi dengan tepat dan cermat sehingga diplomasi tersebut memang menguntungkan bagi wilayah regional dan juga nasional, ketiga, kita adalah bangsa maritim yang memiliki geo-kultural yang kuat dan khas dari sisi pengelolaan sumber daya yang berbasis kebaharian, etnis yang berbudaya maritim, dan teknologi yang khas yang bertahan sejak zaman nenek moyang sampai sekarang dalam koridor budaya maritim, dengan hal ini maka masyarakat maritim akan menjaga identitas kulturalnya sehingga tak mudah dipengaruhi oleh kultural bangsa lain terutama yang sifatnya destruktif, keempat, kita adalah bangsa maritim yang memiliki geo-ekonomi yang sangat luar biasa seperti yang dapat diperbaharui seperti perikanan dan kelautan, tidak dapat diperbaharui, seperti pertambangan dan sumber daya alam, fungsi perhubungan laut seperti transportasi laut, dan jasa lingkungan seperti pariwisata. Dengan menyadari hal ini masyarakat maritim akan mengelola dengan optimal segala potensi geo-ekonomi tersebut, dan terakhir adalah kita adalah bangsa maritim yang memiliki ideologi sebagai bangsa maritim yang berparadigma kelautan dan kebaharian, berwawasan nusantara yang berbasis kelautan yang akan memperkuat jati diri sebagai masyarakat yang berbasis maritim.

Dengan penguatan harga diri dan marwah sebagai masyarakat berbudaya maritim dalam lima aspek tadi, maka proses *community development* akan berjalan optimal sehingga melahirkan semangat kebaharian sebagai masyarakat maritim yang akan terus mempertahankan, memperkuat, dan menegakkan kedaulatan wilayah maritim khususnya di Provinsi Kepulauan Riau sebagai provinsi yang berbasis maritim yang kuat dan tangguh dalam lingkup regional dan juga nasional bahkan internasional dalam rangka mendukung kebijakan poros maritim yang juga akan memperkuat kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Membangun *community development* dengan penguatan nilai-nilai budaya maritim harus dimulai dengan membangun suatu sikap mengenal akan diri sebagai masyarakat yang berbudaya maritim. Dengan mengenal diri maka masyarakat akan sadar dan akan bertindak dengan tindakan yang sesuai dengan statusnya sebagai masyarakat maritim kemudian diaktualisasi dalam peran-peran strategis sebagai masyarakat yang terlibat dalam memperkuat provinsi Kepulauan Riau sebagai provinsi berbasis maritim. Kemudian diikuti dengan memiliki kesadaran akan diri sebagai masyarakat maritim yang memperoleh kejayaan di lautan seperti sebuah semboyan *jalasveva jayamahe* atau pun mengingat kembali bahwa nenek moyang kita dahulu adalah bangsa pelaut yang meraih kejayaan dan kegemilangan di lautan yang dibuktikan dengan perjalanan sejarah pada masa silam. Sikap yang selanjutnya adalah kita sadar akan segala potensi yang telah diberikan Tuhan sebagai bonus geografis pada Provinsi Kepulauan Riau yang memiliki potensi kelautan baik bawah laut, atas laut dan juga segala potensi kebaharian yang juga terdapat di daratannya. Dengan rasa sadar dan syukur akan potensi tersebut maka kita akan melakukan pengelolaan secara optimal sehingga mendatangkan manfaat bagi kesejahteraan masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau. Selanjutnya hal terakhir yang harus dibentuk adalah pembentukan harga diri dan marwah yang kuat sehingga kedaulatan kita sebagai bangsa maritim tidak dapat diusik oleh bangsa lain. Atau kita akan terus menegakkan kedaulatan sebagai bangsa maritim yang memiliki segala potensi yang mampu menguntungkan banyak pihak baik secara regional dan juga nasional. Dengan empat tingkatan proses tersebut maka *community development* dapat dijalankan dengan baik dan dengan catatan keempat tingkatan proses penguatan nilai tersebut harus menjadi konsensus yang akan memperkuat modal sosial dalam mencapai tujuan bersama yang lebih baik dan sejahtera khususnya di Provinsi Kepulauan Riau yang diharapkan juga menjadi provinsi maritim yang kuat, tangguh dan bermarwah. Dengan momentum kebijakan poros maritim, maka sudah selayaknya empat proses internalisasi budaya maritim kita perkuat demi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memperkuat Provinsi Kepulauan Riau sebagai provinsi maritim.

Saran

Penguatan *community development* dengan penguatan nilai-nilai budaya maritim harus melibatkan banyak *stakeholders.* Diharapkan Lembaga Adat Melayu, Tokoh Adat, Budayawan, Akademisi banyak melakukan sosialilasi nilai-nilai budaya maritim kepada masyarakat. Sosialisasi tersebut harus terinternalisasi dalam ranah pendidikan baik formal dan juga informal. Pendidikan formal dengan memasukkan nilai-nilai budaya maritim yang kita miliki menjadi bagian kurikulum muatan lokal di dunia pendidikan di semua tingkat. Ditataran non formal dapat dilakukan dengan cara banyak memberikan pelatihan, penataran, dokumentasi penelitian dan referensi yang mampu diakses masyarakat secara luas, sehingga nilai-nilai budaya tersebut tersebar ke masyarakat dan diketahui oleh masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Baiquni. (2014). Pusat-Pusat Pertumbuhan Ekonomi Berbasis Maritim. Makalah disampaikan pada Kongres Maritim Indonesia pada 23-24 September 2014 di Universitas Gajah Mada Yogyakarta

Dahlan, Ahmad. (2014). *Sejarah Melayu*. Jakarta. Kepustakaan Populer Gramedia

Effendi, Tenas. (2006). *Tunjuk Ajar Melayu*. Yogyakarta. Balai Kajian dan Pengembangan Budaya Melayu

Fulbright, Karen. Anderson. Aupos, Patricia. (2006). *Communitie Change: Theories, Practice and Evidence*. Washington. The Aspen Institute

ICMM. (2002). *Community Development* Toolkit. London. ICMM

Jalasena. (2012). Jalan Terjal Menuju Kemerdekaan Maritim. *Jurnal. Edisi No.08 Agustus Tahun II 2012*. Hal.6-12

Krippendorff, Klaus. (2004). *Content Analysis An Introduction to Its Methodology*. United Kingdom. Sage Publications

Lianto. (2013). Aktualisasi Hirarki Teori Kebutuhan Abraham Maslow Bagi Peningkatan Kinerja Individu Dalam Organisasi. Jurnal Online.

Marsetio. (2014). Manajemen Stategis Negara Maritim dalam Perspektif Ekonomi dan Pertahanan. Makalah. Disampaikan pada orasi ilmiah di Jakarta pada Tanggal 20 November 2014

Maryaeni. (2005.) *Metode Penelitian Kebudayaan*. Jakarta. Bumi Aksara

Mukhlis, Suhardi. (2013). Transformasi Nilai Budaya Melayu Dalam Sikap Masyarakat, Kepemimpinan Pemerintahan, dan Etos Kerja Pelayanan Publik Aparatus Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau. Disertasi. Johor. Universitas Teknologi Malaysia

Narwoko. Dwi, Suyanto, Bagong. (2004). *Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*. Jakarta. Prenadamedia Group

Rektor IPB. (2015). Menegakkan Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim, Beberapa Catatan IPB. Makalah disampaikan pada Konvensi Kampus XI Forum Rektor Indonesia di Medan 23 Januari 2015

Supartono. (2001). *Ilmu Budaya Dasar. Jakarta*. Ghalia Indonesia.

Turner. Jonathan. H. (2001). *Handbook of Sociological Theory*. Newyork. Springer

Wijaya, Mendra (2015). *Kybernologi Ilmu Pemerintahan Baru*. Diakses dari www.id.scribd.com pada tanggal 26 Desember 2015

PROFIL SINGKAT

Dr. SUHARDI MUKHLIS, Drs., M.Si., Ph.D, lahir di Midai Kabupaten Natuna Provinsi Kepulauan Riau pada tanggal 11 Juni 1966, Menyelesaikan Pendidikan SDN 060 di Midai, kemudian melanjutkan pendidikan di SMPN 4 Tanjungpinang, dan selanjutnya di SMAN 2 Tanjungpinang. Menempuh pendidikan Sarjana di FMS Ikopin Bandung (mendapat gelar Drs.), kemudian menempuh

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

pendidikan Magister di Universitas Padjajaran (dengan gelar M.Si), menempuh pendidikan Doktoral di dua perguruan tinggi yaitu Universitas Padjajaran (mendapat gelar Dr), dan Universitas Teknologi Malaysia (mendapat gelar Ph.D)

RENDRA SETYADIHARJA, S.Sos., M.I.P, Lahir di Tanjungpinang tanggal 20 Maret 1986, merupakan seorang penyair dan juga dosen pada Sekolah Tinggi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Raja Haji Tanjungpinang Kepulauan Riau. Menyelesaikan pendidikan dasar di SDN 003 Tiban Batam (lulus tahun 1999), kemudian melanjutkan ke Madrasah Tsanawiyah Negeri Tanjungpinang (lulus tahun 2002), selanjutnya melanjutkan pendidikan menengah atas di SMA Negeri 1 Tanjungpinang (lulus tahun 2005). Penulis menyelesaikan pendidikan Strata 1 di STISIPOL Raja Haji Tanjungpinang pada Program Studi Ilmu Pemerintahan (lulus tahun 2010), kemudian menyelesaikan magisternya di Magister Ilmu Pemerintahan Universitas Muhammadiyah Yogyarakarta (lulus tahun 2014) dengan predikat Cumlaude dan Terbaik.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Copyright © 2017, JIP, ISSN: 2503-4685 (Print), ISSN: 2528-0724 (Online)

Desain Konsep Kapal Perang *Serbu Catamaran Tank Boat* dengan Sistem Penggerak Utama *Turbojet* sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia

Kevin Alfinno H. B. dan Wasis Dwi Aryawan
Departemen Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)
e-mail: wasis@na.its.ac.id ; aryawanwasis@gmail.com

Abstrak*—Indonesia merupakan negara maritim yang terbesar di dunia dengan 80% dari wilayahnya yang berupa lautan. Hal ini menyebabkan susahnya pengawasan terhadap keamanan dan kedaulatan wilayah NKRI khususnya dalam sektor maritime. Oleh karena itu dibutuhkan desain kosep kapal cepat katamaran yang baik dan cepat tanggap sebagai alusista perang dan pengamanan wilayah maritim Indonesia. Tujuan dari desain kapal *Tank Boat* ini adalah 1. menentukan *operational requirements* kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet*, 2. Memperoleh ukuran utama kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet, 3.* Mendapatkan *lines plan* dan rencana umum kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet, 4.* Mendesain *layout* awal rencana umum dan model 3D kapal perang serbu *Catamaran Tank Boat* dengan *Turbojet*. Dalam proses desain awal kapal perang ini, dilakukan penentuan *operational requirement* kapal dan ukuran utama kapal yang diperoleh dari metode *parent ship* dengan ukuran utama LOA=18 m, B=6,6 m, T=1 m. Hasil akhir dari desain ini yakni *operational requirement* dari *Catamaran Tank Boat* dengan fungsi dan tugasnya sebagai *Fast Patrol Boat* armada pemukul bantu dan patroli penjagaan wilayah maritim Indonesia. Wilayah operasional Kapal, yakni seluruh perairan Indonesia khususnya ZTE, kecepatan maksimal kapal 55 knot, kecepatan saat pengejaran 45 knot, kecepatan patroli 25 knot. Untuk kemampuan operasional, kapal dapat beroperasi selama 148 menit dengan kecepatan 55 knot, 154 menit dengan kecepatan 45 knot dan 6,5 jam dalam operasi patroli. Hasil dari analisis teknis didapatkan ukuran utama akhir dengan LOA = 18 m, Lpp = 17.03 m, B = 6.6 m,H = 2.8 m, T = 1 m serta hasil desain *Lines plan, General Arrangenment*, dan 3D kapal *Catamaran Tank Boat

***Kata Kunci*—*Catamaran Tank Boat*, *Turbojet*, kapal perang, Indonesia**

I. PENDAHULUAN

INDONESIA merupakan negara maritim yang terbesar di dunia dengan 80% dari wilayahnya yang berupa lautan. Luas wilayah Indonesia mencapai 7.81 juta km² dimana 2.01 juta km² adalah wilayah daratan maka dengan demikian luas laut territorial Indonesia mencapai 3,25 juta km² dan luas laut perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) mencapai 2,55 juta km². Ditambah dengan strategisnya posisi Indonesia yang diapit dua samudera dan dua benua, dapat memicu terjadinya konflik teritorial dengan negara asing. Luasnya sektor perairan Indonesia yang mencapai 80% dari seluruh luas wilayah Indonesia, menyebabkan susahnya pengawasan terhadap keamanan dan kedaulatan wilayah NKRI khususnya dalam sektor maritim. Cukup banyak kapal perang asing yang terlambat terdeteksi dan terlanjur masuk ke Indonesia akibat dari kurangnya pengawasan wilayah maritim Indonesia. Konflik-konflik tersebut dapat menyebabkan perseteruan antar negara khususnya Indonesia dengan negara lain yang akhirnya dapat memanas dan memicu adanya perlawanan militer. Hal ini merupakan tugas khusus negara beserta TNI untuk menjaga keamanan dan kedaulatan pada sektor maritim dengan memberikan pertahanan wilayah berupa serangan militer menggunakan alusista yang dimiliki Indonesia kepada pihak lawan. Hal lain berkaitan dengan sumber daya alam Indonesia akhir-akhir ini juga sering terjadi masalah, yakni mengenai pencurian SDA pada sektor perairan. Dibutuhkan armada yang kuat untuk mengusir dan mencegah gangguan pihak asing agar masalah kedaulatan dapat diminimalisir. Untuk meminimalisir masalah tersebut, semua harus dibangun dengan mengunakan prinsip mensinergikan kekuatan antar seluruh instansi penyelenggara penegakan keamanan di laut. Sinergitas tersebut akan mewujudkan adanya kesatuan dalam struktur organisasi, mekanisme dan prosedur penyelenggara keamanan di laut yang dilakukan oleh para aparatnya dengan tujuan akhir adalah tegaknya kedaulatan (*Sovereignity*) dan hak berdaulat (*Sovereign Right*) sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982 [1].

Kendala yang juga nyata dialami Indonesia saat ini adalah, Indonesia sedikitnya membutuhkan 700 armada AL yang berupa kapal dengan teknologi tinggi untuk dapat mengatasi masalah pengawasan kedaulatan ini. Namun saat ini armada AL yang dimiliki Indonesia hanya berkisar 160 unit saja .Masih jauh dari kata cukup untuk dapat mempertahankan negara dan menjaga kedaulatan Indonesia.

Terobosan yang mulai dilakukan negara untuk memperbaiki masalah ini seperti pembuatan kapal perang lambung ganda sudah mulai digalakkan. Dengan teknologi ini diharapkan akan segera terbentuk armada-armada baru yang mumpuni serta dapat mengatasi masalah keamanan dan kedaulatan negara dikarenakan efisiensinya serta fungsinya yang bagus.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

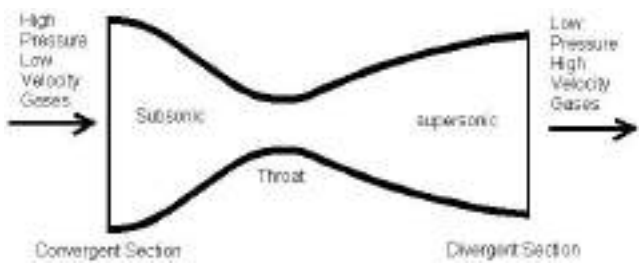
II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Sistem Navigasi dan Persenjataan

Navigasi adalah ilmu pengetahuan untuk mengetahui posisi kapal di laut dengan mengemudikan kapal secara aman dari suatu area ke area lain [2]. Sistem navigasi umumnya terdiri dari beberapa perangkat digital maupun analog. Untuk perangkat analog biasanya dilengkapi dengan atribut-atribut seperti kompas analog yang berfungsi sebagai alat penentu asal arah mata angin yang berguna sebagai acuan arah kapal. Untuk perangkat digital saat ini sudah terdapat *GPS* atau *Global Positioning System* yakni satu-satunya alat navigasi global dengan memanfaatkan satelit guna menentukan lokasi, kecepatan, arah, dan waktu yang telah beroperasi penuh di dunia [3].

Sedangkan persenjataan adalah hal penting dalam eksistensi kapal perang. Konsep Catamaran Tank Boatini, dilengkapi meriam 105 mm dengan jangkauan 5 km untuk direct hit dan 10 km untuk tembakan tak langsung. Meriam ini juga bisa memuat Anti-Tank Guided Missile Falarick. Selain itu Catamaran Tank Boat juga dibekali dengan sistem persenjataan lain seperti remote control weapon system (RCWS) dengan kaliber 7,62 mm dengan sistem nadir dan navigasi canggih untuk melumpuhkan musuh [4].

B. Turbojet



Gambar 1 Sistem kerja *turbojet.*

Mesin turbojet atau yang dikenal sebagai mesin turbin gas juga dikembangkan tidak hanya untuk pesawat terbang , namun juga untuk penggerak kapal dan di darat, serta untuk kendaraan terutama kendaraan berat seperti *tank* dan mesin-mesin pembangkit listrik juga mesin untuk industri. Jenis-jenis turbojet yakni *turbojet* dengan *turbofan* yang tenaganya berasal dari massa udara yang dipercepat, serta hasil pembakaran yang menuju ke satu arah sehingga mendorong mesin dan *body* ke arah yang berlawanan [4]. Jenis *turbojet* yang lain adalah *turboprop* dan *turboshaft* yang cara kerjanya berbeda dengan *turbofan* yakni dengan cara energi gas panasnya digunakan untuk memutar/ menggerakkan turbin yang disambungkan dengan baling-baling atau dengan sebutan lain *power output shaft*.

Mesin turbojet merupakan jenis mesin jet yang paling sederhana, mesin ini biasanya dipakai untuk pesawat-pesawat berkecepatan tinggi. Contoh dari mesin jet adalah mesin Rolls-Royce Olympus 593 yakni sebagai pendorong utama pesawat Concorde. Versi lain adalah mesin Marine Olympus yang memilik kemampuan 28.000 hp (daya kuda atau setara dengan 21 MW) yang digunakan sebagai penggerak kapal perang modern dengan bobot mati 20.000 ton dengan kemampuan operasi berkecepatan tinggi.

Mesin dengan rekasi jet sederhana kemudian dikembangkan menjadi *twin-spool low by pass ratio turbojet*. Kini dari *turbojet low by-pass ratio*, berkembang menjadi *triple-spool front fan high by-pass ratio turbojet* atau yang lebih dikenal sebagai *high bypass turbofan* dan *fanjet*. Sedangkan yang masih berupa konsep adalah mesin *prop-fan* dan UDF (*unducted fan*) dan *contra rotating-fan* .

C. Pemilihan Main Engine dan Sistem Kemudi

Dengan menghitung hambatan yang dihasilkan oleh kapal, desainer dapat menentukan kapasitas mesin yang diperlukan oleh kapal untuk melawan hambatan tersebut sehingga kapal mampu berlayar dengan kecepatan yang telah ditentukan di awal. Maka dari itu, nilai *Break Horse Power* (BHP/P_B) yang dihasilkan oleh kapal harus dihitung..Namun, sebelum itu nilai *Effective Horse Power* (EHP/P_E), *Thrust Horse Power* (THP/P_T) dan *Delivered Horse Power* (DHP/P_D) dan nilai-nilai efisiensi harus didapat terlebih dahulu. Dikarenakan kapal menggunakan mesin turbojet, efisiensi lambung di abaikan karena di bawah air tidak ada satu barangpun yang tercelup air.

Untuk sistem berbeloknya kapal, dengan memanfaatkan *thrust reverser* dan *thrust vectoring* kapal dapat berbelok secara dinamis dan dapat berhenti secara cepat. *Turbojet* yang banyak digunakan pada pesawat jet menggunakan sitem ini dengan cara membalikkan arah *thrust* yang awalnya mengarah ke belakang berubah menuju arah depan atau samping. Dengan sistem hidrolis, kapal menkontrol pergerakan *thrust vectoring* dari dalam navigasi kapal sehingga kapal dapat bermanuver.

D. Operational Requirement

Operational requirement catamaran tank boat yang akan dirancang untuk memenuhi kebutuhan militer, mempertimbangkan beberapa faktor sebagai berikut [5] :

1. Fungsi dan Tugas
2. Wilayah Operasional kapal
3. Kecepatan kapal
4. Kemampuan Operasional kapal

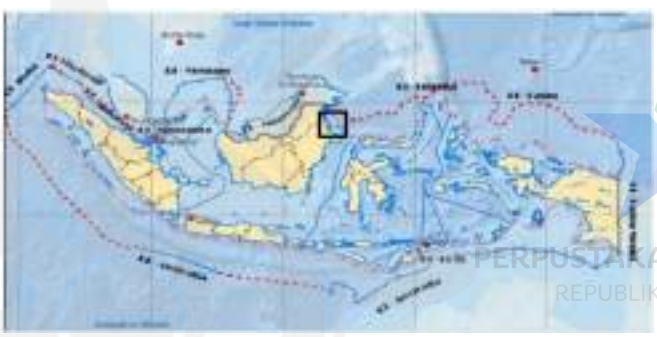
E. Tinjauan Wilayah

Sesuai dengan Pasal 2, Pasal 34, Pasal 47 dan Pasal 49 UNCLOS 1982, diterangkan bahwa sebuah negara merdeka berpantai maka Negara tersebut harus berkuasa atas wilayah darat dan wilayah perairan serta udara diatasnya. Dari sekian banyak ketentuan yang disebutkan dalam UNCLOS‟82 adalah pengaturan mengenai selat yang mungkin ada dalam negara merdeka, akan tetapi disisi lain, UNCLOS‟82 memberikan batasan-batasan dalam menetapkan batas perairan yang dihitung dari mana dan sejauh mana sehingga tidak merugikan negara tetangga serta negara tidak berpantai. Oleh karena itu negara memiliki wewenang. Batasan-batasan tersebut perlu adanya penjagaan secara tegas terhadap pelanggar dan interfensi negara lain. Pelanggar-pelanggar tersebut juga sangat berpotensi mengganggu kedaulatan Indonesia dalam sektor pertahanan. Tidak menutup

kemungkinan akan ada serangan militer negara lain ke Indonesia untuk menjatuhkan Indonesia apabila ada permasalahan yang tidak bisa diselesaikan dengan mufakat. Sebelum itu untuk memata-matai dan mencari informasi tentang pertahanan hingga kekuatan militer Indonesia kapal asing akan melakukan cara apapun untuk mendapatkan apa yang mereka cari termasuk mendekat ke wilayah Indonesia untuk mencari data kekuatan militer Indonesia. Untuk mengatasi masalah tersebut maka wilayah NKRI khususnya seluruh wilayah perairan Indonesia memerlukan armada militer yang kuat dan canggih untuk menjaga dan memberikan perlawanan apabila diperlukan.

Selain itu, hampir di seluruh wilayah perairan Indonesia memiliki berbagai macam sumber daya alam yang melimpah. Hal ini menimbulkan banyaknya pihak-pihak asing/luar yang secara sengaja ataupun tidak mengambil dan mengeksploitasi sumber daya alam yang berada di dalam wilayah Indonesia ini. Sebagaimana dilansir oleh BNPB bahwa laut Sulawesi akhir-akhir ini mengalami peningkatan aktifitas pembajakan yang tak hanya merampok kapal nelayan kecil, namun juga kapal komersil lainnya. Tak hanya itu, di dalam daerah Laut Sulawesi terdapat area minyak yang sangat melimpah sehingga sering terjadi gesekan antara kedua Negara antara Indonesia dengan Malaysia. Area minyak tersebut adalah area Ambalat, yang memiliki luas mencakup 15.235 kilometer persegi yang terletak di Laut Sulawesi atau Selat Makassar dan berada di dekat perpanjangan perbatasan darat antara Sabah, Malaysia, dan Kalimantan Timur, Indonesia. Ambalat merupakan area negara Indonesia sebagai Negara kepulauan. Hal ini dapat dibuktikan dengan ditandatanganinya Perjanjian Tapal Batas Kontinen Indonesia-Malaysia pada tanggal 27 Oktober 1969, yang ditandatangani di Kuala Lumpur Malaysia, telah diratifikasi pada tanggal 7 November 1969 [6]. Aster Blok Ambalat diindikasi mengandung cadangan minyak yang cukup banyak. Area yang saat ini dikelola perusahaan minyak dan gas bumi asal Italia ENI ini ternyata mampu berproduksi sekitar 30.000-40.000 barel minyak perhari. Hal ini terindikasi setelah dilakukannya pengeboran terhadap lima sumur. Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) menegaskan bahwa, Area Ambalat merupakan bagian dari wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Hal ini yang membuat Kapal Tank Boat direncanakan akan di operasikan di seluruh wilayah perairan Indonesia khususnya di wilayah ZTE.

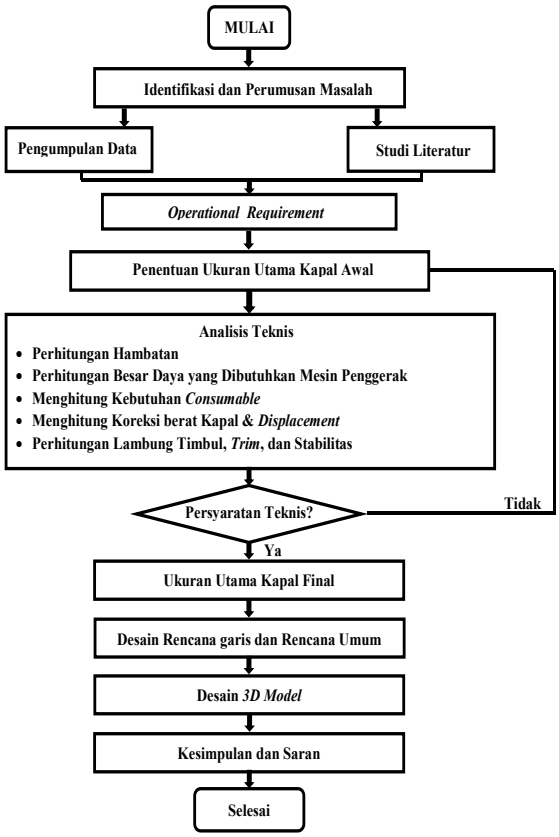


Gambar 2. Wilayah ZTE Indonesia.

III. METODOLOGI

A. *Bagan Alir*

Gambar 3 berikut merupakan Bagan alir dari metodologi pengerjaan Studi ini:



Gambar 3. Bagan alir metodologi.

B. *Identifikasi dan Perumusan Masalah*

Tahap awal yang dilakukan adalah identifikasi dan perumusan masalah terhadap obyek yang dijadikan Studi ini. Pada tahap awal ini dilakukan identifikasi permasalahan berupa: 1. Kemajuan teknologi alusista yang semakin canggih di bidang maritim 2. Banyaknya pelanggaran yang terjadi di wilayah Laut Teritorial Indonesia. 3. Kurangnya kapal perang Indonesia untuk menjaga wilayah perairan. Kemudian dari hasil identifikasi tersebut, langkah selanjutnya adalah merumuskan masalah dari masalah yang telah diperoleh. Fungsi dari perumusan masalah adalah agar penyelesaian dari masalah yang dibahas menjadi jelas.

C. *Pengumpulan Data dan Studi Literatur*

Pengumpulan data yang dimaksud adalah semua data acuan yang digunakan untuk menunjang desain kapal *Tank Boat*. Data yang dibutuhkan yakni data referensi kapal perang katamaran dari buku dan *browsing* internet yang diperlukan dalam proses pemodelan Studi. Data yang diperlukan seperti dimensi utama, fungsi senjata, dan lain lain. Selain mengumpulkan data, pengumpulan studi literatur juga dilakukan guna memperkuat teori yang dipakai. Studi literatur dilakukan untuk mendapatkan pengetahuan dan teori-teori yang terkait dengan Studi ini. Studi ini bertujuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk memahami permasalahan yang ada, sehingga dapat memunculkan hipotesis awal yang selanjutnya bisa disusun menjadi hipotesa awal. Studi literatur yang dilakukan adalah berkaitan dengan hal sebagai berikut :

1. Cara Kerja Kapal Tank Boat
   Perlu untuk diketahui bagaimana proses kerja kapal tank boat dapat beroperasi dan bagaimana alur operasinya
2. Metode Desain kapal
   Terdapat beberapa metode dalam proses mendesain kapal yang perlu diketahui dan dipahami serta dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam pemilihan metode yang sesuai.
3. Persenjataan
   Perlu untuk diketahui peralatan perang apa saja yang mendukung desain Catamaran Tank Boat ini.

D. Penentuan Operational Requirement

Setelah berbagai data dan studi literatur ditemukan, maka tahap selanjutnya adalah penentuan *Operational Requirements* dan *Payload Catamaran Tank Boat. Operational Requirements* dilakukan untuk menentukan kebutuhan operasional dari *Catamaran Tank Boat* dalam melaksanakan tugasnya menjaga kedaulatan wilayah maritim Indonesia. Kebutuhan operasional tersebut termasuk kebutuhan peralatan pendukung kapal. *Operational Requirements* tersebut dapat digunakan dalam menentukan *Payload* (muatan) pada *catamaran tank boat*

E. Penentuan Ukuran Utama Awal dan Ruang Muat

Setelah *Operational Requirements* dan *Payload* ditentukan, tahap selanjutnya adalah menentukan ukuran utama awal dan kapasitas ruang muat. Penentuan ukuran utama dilakukan dengan metode *Parent design approach. Parent Design Approach* adalah salah satu metode desain kapal dengan perbandingan atau komparasi, yaitu dengan cara mengambil sebuah kapal yang dijadikan sebagai acuan yang memiliki karakteristik sama dengan kapal yang akan dirancang. Dalam hal ini, desainer sudah memiliki referensi kapal yang sama dengan kapal yang akan dirancang nantinya. Untuk penentuan kapasitas muatan akan dijabarkan pada Bab IV. Ukuran utama awal ini bersifat sementara yang nantinya akan dilakukan optimisasi berdasarkan peninjauan pada banyak hal dalam perhitungan teknis. *Layout* awal kapal juga dipersiapkan supaya mempermudah menentukan posisi *payload* yang akan di letakkan pada kapal.

F. Analisis Teknis

Analisis teknis dilakukan sesuai dengan studi literatur yang telah dipelajari. Hal itu meliputi perhitungan hambatan kapal, perhitungan daya yang dibutuhkan kapal, penentuan mesin, perhitungan berat kapal, perhitungan stabilitas, perhitungan *trim* dan perhitungan lambung timbul.

G. Desain Lines Plan, Rencana Umum, dan 3D Model

Dalam pembuatan Rencana Garis kapal, dilakukan dengan bantuan *software Maxsurf Education Version.* Dari desain yang telah dibuat di *Maxsurf Education Version* diperoleh *Lines Plan* kapal. Kemudian untuk memperhalus *Lines Plan,* dilakukan perbaikan pada *software CAD*. Sedangkan untuk pembuatan *general arrangement,* dilakukan setelah *Lines Plan* selesai. Hal ini dikarenakan garis besar dari *General Arrangement* diambil dari *Lines Plan*. Pembuatan *General Arrangemen* dilakukan dengan menggunakan *software CAD.* Pembuatan *General Arrangement* mengacu pada *General Arrangement* kapal konsep Lundin Antasena X-18.

H. Kesimpulan

Tahap akhir dalam penelitian ini adalah penarikan kesimpulan. Kesimpulan yang ditarik sebisa mungkin dapat menjawab tujuan yang ada pada Studi ini, meliputi penentuan ukuran utama *Tank Boat* ,sistem propulsi dan kemudi yang sesuai untuk operasi kapal, gambar *Lines Plan*, *General Arrangement*, dan pemodelan 3D.

IV. ANALISIS TEKNIS

A. Analisis Perhitungan Ruang Muat dan Ukuran Utama Kapal Awal

Perhitungan ruang muat dilakukan berdasarkan platform yang direncanakan untuk operasi kapal. Platform tersebut dijabarkan pada tabel 1 di bawah :

Tabel 1.
Platform kapal

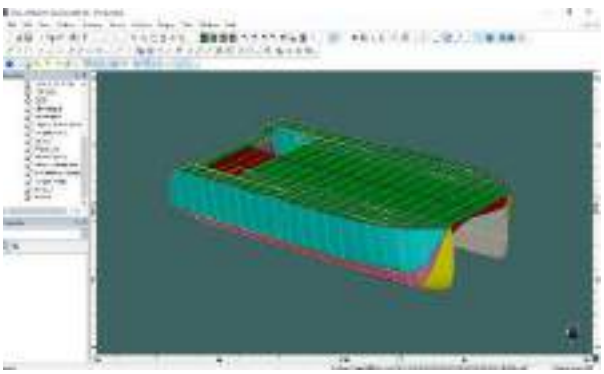
No.	Komponen	Jumlah	Dimensi L X B X H (mm)	Berat (Kg)
1	Main Engine	1	6000x1330	2300
2	Thermal Camera	1	300x50x30	30
3	CT-CV Turret	1	12m	4000
4	life raft	2	900 x 550 x 380	56
5	Lemur	1	H = 850, D= 870	270
6	Turret Ammo	12	1015 x 105	300
7	Lemur Ammo	300	12.7	50
8	Navigation Bridge system	1	Sesuai pada spesifikasi	250
9	RGB	1	P= 7800, W= 2500	450
10	12 V Battery	4	578x254x219	100
13	Thrust vectoring	1	Sesuai mesin Turbojet	200
15	AE	2	1029x629x251	824
16	Fresh Water	2	Sesuai GA	100
17	Fuel oil	10	Sesuai GA	14271,32
18	Diesel oil	2	Sesuai GA	428
19	Crew	4	-	360
BERAT TOTAL				23989,4

Seluruh bagian *platform* harus dapat ditampung pada kapal. Luasan kapal harus dapat menampung seluruh *platform* pada posisi masing-masing. Sedangkan ukuran utama awal kapal diperoleh dari metode *Parent design approach. Parent Design Approach* adalah salah satu metode mendesain kapal dengan cara perbandingan atau komparasi, yaitu dengan cara mengambil sebuah kapal yang dijadikan

sebagai referensi yang memiliki karakteristik sama dengan kapal yang akan dirancang. Dalam hal ini desainer sudah memiliki referensi kapal yang sama dengan kapal yang akan dirancang.

B. Pembuatan Layout Awal

Tahapan selanjutnya setelah memperoleh ukuran utama awal kapal adalah pembuatan *layout* awal. Pembuatan *layout* awal ditujukan untuk mengetahui gambaran awal desain kapal. Dengan adanya *layout* awal desainer akan menemukan ukuran awal serta koefisien-koefisien yang diperlukan untuk perhitungan selanjutnya. *Layout* awal dibuat dengan menggunakan *software maxsurf modeller*.



Gambar 4. *Layout* awal *tank boat*

Setelah *Layout* awal dibuat, dilakukan perhitungan koefisien dengan *software* maxsurf. Hasil perhitungan koefisien-koefisien dijabarkan pada tabel di bawah:

Tabel 2.
Main coefficient

Main Coefficient	Nilai
Block Coefficient (C_b)	0,59
Midship Coefficient (C_m)	0,653
Waterplane Coefficient (C_{wp})	0,918
Prismatic Coefficient (C_p)	0,904

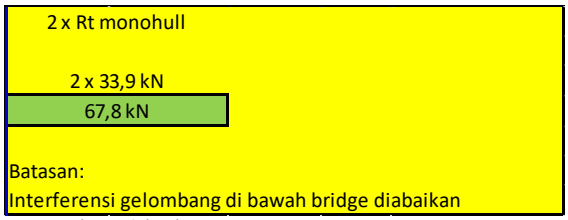
C. Perhitungan Hambatan dan Pemilihan Mesin

Tahapan selanjutnya, dilakukan perhitungan hambatan Kapal dan daya yang dibutuhkan kapal. Hambatan digunakan untuk menentukan daya mesin induk yang diperlukan untuk mendorong kapal nantinya. Dengan *software maxsurf*, ditemukan hambatan kapal pada kecepatan dinas 45knot seperti dilihat pada Tabel 3:

Tabel 3.
Hasil perhitungan hambatan kapal 1 lambung

No.	Speed (kn)	Fn Lwl	Fn Vol.	savitsky planning (kN)	savitsky planning (Watt)
11	25,000	1,001	2,604	16,8	254,317
19	45,000	1,801	4,687	33,9	924,203
23	55,000	2,202	5,729	41,8	1,390,639

Dilanjutkan dengan pengecekan kondisi trim kapal dan freeboard sesuai peraturan NCVS serta akumulasi hambatan total kapal (2 lambung) sebagai acuan pemilihan mesin induk.



Gambar 5. Hambatan 2 lambung.

Dengan ditemukannya hambatan total kapal, beberapa koefisien dan efsiensi serta tambahan koreksi daerah pelayaran ,daya mesin utama dapat ditentukan sesuai dengan kebutuhan. Mesin yang diambil adalah produk GE-YJ93 98kN Thrust seperti pada Gambar 6.



Gambar 6. Mesin turbojet Yj-93

D. Ukuran Utama Catamaran Tank Boat

Setelah seluruh analisis teknis dilakukan, tahap selanjutnya adalah penentuan ukuran utama.Dari sekian banyak perhitungan teknis yang telah dilakukan, ditentukan ukuran utama akhir sebagai ukuran utama kapal *Tank Boat*

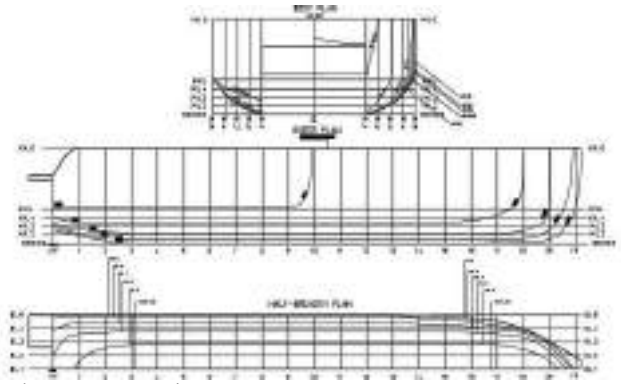
Tabel 4.
Ukuran utama kapal

Ukuran Utama	Nilai
Panjang Keseluruhan (Loa)	18 m
Panjang antara Dua Garis Tegak (L_{pp})	17,03 m
Lebar (B)	6,60 m
Tinggi (H)	2,80 m
Sarat (T)	1,00 m

Ukuran utama diatas telah memenuhi rasio *insel and molland* sebagai acuan desain kapal katamaran. Freeboard, trim, dan stabilitas kapal juga sudah memenuhi persyaratan dari NCVS dan HSC Annex 7 *intact stability*.

E. Desain Rencana Garis (Lines Plan)

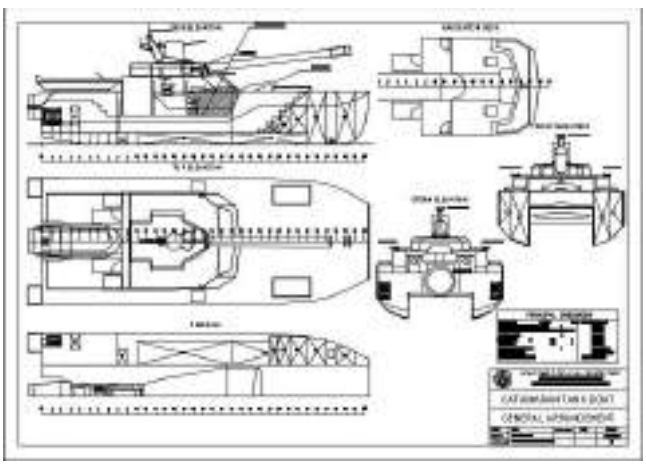
Tahapan selanjutnya dilakukan pembuatan Rencana Garis Kapal menggunakan *software maxsurf* dan *software CAD*. Gambar 7 merupakan Rencana Garis Kapal.



Gambar 7. Rencana garis.

F. *Desain Rencana Umum*

Rencana umum/ *General Arrangement* didefinisikan sebagai gambar perencanaan dan peletakan ruang untuk semua kebutuhan dan perlengkapan kapal sesuai posisi dan akses yang diperlukan. Gambar rencana umum dibuat berdasarkan rencana garis yang telah dibuat sebelumnya sehingga perencanaan dan pembagian ruangan dalam rencana umum lebih mudah sesuai dengan fungsinya masing-masing. Rencana Umum Kapal dapat dilihat pada Gambar 8



Gambar 8.*General rrrangement.*

G. *Desain Model 3D*

Pemodelan 3D *Tank Boat* menggunakan bantuan *software maxsurf*. Hasil 3D dapat dilihat pada Gambar 9,10



Gambar 9. Desain 3D *front.*



Gambar 10. Desain 3D *side.*

V. KESIMPULAN

Setelah dilakukan penelitian, kesimpulan yang dapat di tarik dari Studi ini adalah sebagai berikut:

1. Didapatkan *operational requirement* dari rancangan kapal *Catamaran Tank* untuk memenuhi kebutuhan dalam beroperasi, mempertimbangkan beberapa faktor, sebagai berikut:

Fungsi dan tugas :

a. Divisi FPB sebagai armada pemukul bantu dalam fungsi pertahanan wilayah maritim Indonesia.

b. Patroli pemantauan dan pengamanan wilayah maritim Indonesia

Wilayah operasional :

a. Seluruh perairan Indonesia khususnya ZTE

Kecepatan :

a. Kecepatan maksimal yang dapat dicapai adalah 55 knot

b. Kecepatan operasi 25-45 knot

Kemampuan operasional :

a. Dalam operasi pengejaran dan perlawanan terhadap musuh, kecepatan kapal dapat mencapai 55 knot dengan endurance selama 148 menit.

b. Dalam operasi pengejaran dan perlawanan terhadap musuh, kecepatan kapal yang direncanakan adalah 45 knot, maka endurance kapal yakni 154 menit.

Dalam misi patroli, kapal dapat beroperasi selama 6,5 jam.

2. Ukuran Utama desain Kapal *Catamaran Tank Boat* yang yaitu :

LOA	= 18	m
Lpp (Panjang)	= 17.03	m
B (Lebar)	= 6.6	m
H (Tinggi)	= 2.8	m
T (Sarat)	= 1	m

Perhitungan teknis yang dilakukan telah memenuhi.

a. Perhitungan berat yang telah dilakukan menunjukkan margin berat sebesar 3.8 %. *Displacement* kapal diketahui sebesar 31.94 ton dan berat kapal (LWT+DWT) adalah 30.737 ton pada muatan penuh. Sehingga perhitungan berat **diterima**.

b. Perhitungan *trim* yang telah dilakukan menghasilkan hasil -0.326 m, 0,296 m, - 0,271 m, dan 0,032 m, sedangkan batasan *trim* maksimal adalah sebesar 0.34 m. Sehingga perhitungan *trim* telah **memenuhi**.

c. Perhitungan lambung timbul yang telah dilakukan menunjukkan batasan lambung timbul minimal sebesar 0.47 m, sedangkan lambung timbul kapal sebenarnya adalah 1.8 m. Sehingga perhitungan lambung timbul **diterima**.
d. Perhitungan stabilitas yang dilakukan menggunakan acuan regulasi dari HSC Annex 7 intact stability Code 2000. Hasil yang didapatkan semua parameter stabilitas telah **terpenuhi**.

DAFTAR PUSTAKA

[1] A. Soedewo, "Pemberlakuan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982 (UNCLOS)," 2015.

[2] S. R. M. Jerry Jeliandra Suja, Sulistiyanti and M. Komarudin, "Sistem Navigasi pada Unmanned Surface Vehicle untuk Pemantauan Daerah Perairan," *J. Rekayasa dan Teknol. Elektro*, vol. 34, 2017.

[3] W. Habibi and Mazharuddin S, "Pembangunan Sistem Pelacakan dan Penelusuran Device Mobile Berbasis Global Positioning Sistem (GPS) pada Platform Mobile Google," 2011.

[4] Sukadana, "Teori Turbin Gas dan Jet Propulsi," Bali, 2015.

[5] B. G. P. Putra, "Studi Desain Midget Submarine untuk Aplikasi Intelijen dan Monitoring Perairan Indonesia," *J. Publ. Ilm. Online Mhs. ITS*, vol. 5, no. 1, 2015.

[6] D. Hardianto, "Studi Pembuatan Konsep Desain Unmanned Surface Vehicle (USV) untuk Monitoring Wilayah Perairan Indonesia," Surabaya, 2017.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diplomasi Maritim Indonesia dalam Kasus *Illegal Fishing* oleh Nelayan Vietnam tahun 2018-2019

Anggraini Ika Sasmita, Bima Bramasta, dan Fany Widiana
UPN "Veteran" Jawa Timur

Abstrak

Indonesia yang 2/3 wilayahnya berupa perairan dengan potensi sumber daya alam kelautan yang tinggi, lantas mendapatkan julukan sebagai negara maritim. Indonesia mengalami tantangan dalam mengelola dan menjaga kedaulatan perairan dari aktor asing yang mencoba memasuki perairan dan mencuri sumber daya laut Indonesia--dikenal sebagai aktivitas *illegal fishing*. Vietnam merupakan negara pelaku *illegal fishing* terbanyak di Indonesia dalam kurun waktu 2018 hingga 2019. Dalam penelitian ini, penulis memaparkan upaya Indonesia melalui diplomasi maritim terhadap kasus *illegal fishing* yang dilakukan Vietnam. Penulis menggunakan UNCLOS 1982 sebagai landasan hukum, serta *maritime security* dan diplomasi maritim sebagai dasar teori untuk mengetahui batas laut dan upaya proteksi penegakan hukum perairan Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Penulis melihat bahwa upaya diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia patuh terhadap hukum *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, serta mengimplementasikan dasar-dasar teori diplomasi maritim, yaitu: 1) diplomasi kooperatif, diplomasi persuasif, serta diplomasi koersif.

Kata kunci: Diplomasi Maritim; Indonesia; Vietnam; *Illegal Fishing*

Indonesia is considered as a maritime state due to the fact that 2/3 of its territory is covered by the sea, which hold a high potential for maritime resources. With this potential, comes a challenge for Indonesia to manage and protect its maritime resources from foreign actors that tries to enter Indonesian waters and exploit the resources in it illegally. Vietnam has become the country for most of the perpetuators of illegal fishing from 2018-2019. This research aims to explain the efforts of Indonesia through maritime diplomacy in order to tackle the issue of illegal fishing that has been conducted by Vietnamese fishing ships. This article will use the UNCLOS 1982 convention as a legal basis and the concepts of maritime security and maritime diplomacy as a theoretical basis to explain Indonesia's maritime borders and efforts to assert sovereignty over Indonesian maritime territory. A descriptive research method will be used in this article. This article views that Indonesia's maritime diplomacy effort is still in compliance with United Nations Convention on the Law of the Sea (*UNCLOS) 1982 and the theory of maritime diplomacy which includes the following: cooperative diplomacy, persuasive diplomacy, coercive diplomacy.*

Keywords: *Maritime Diplomacy; Indonesia; Vietnam; Illegal Fishing*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara dengan luas total wilayah adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2017). Fakta bahwa luas wilayah perairan Indonesia lebih besar dari pada daratan menjadikan negara ini disebut sebagai Negara Maritim. Wilayah perairan Indonesia yang luas memiliki arti penting bagi Indonesia karena di dalamnya terkandung sumber daya alam yang melimpah, salah satunya sumber daya perikanan. Melimpahnya sumber daya perikanan ini menjadi potensi untuk memacu pertumbuhan ekonomi Indonesia yang nantinya akan berdampak pada pembangunan nasional negara. Dilansir dari laman resmi Portal Informasi Indonesia (2019), data dari Badan Karantina Ikan dan Pengendalian Mutu (BPIKPM) dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) menunjukkan nilai ekspor komoditas perikanan pada semester I 2019 mencapai Rp 40,57 triliun. Angka tersebut naik 24,29% dibandingkan dengan semester I 2018 yang mencapai Rp 32,64 triliun. Data tersebut menunjukkan adanya peningkatan nilai tambah yang mencerminkan peningkatan pendapatan para pelaku sektor perikanan.

Penulis memilih Vietnam sebagai objek dari upaya diplomasi maritim Indonesia dalam menangani kasus *illegal fishing* karena di antara negara lain yang tertangkap, kasus dari Vietnam adalah yang terbanyak (Katadata.co.id 2019). Jika dibiarkan, nelayan-nelayan Vietnam akan terus melakukan pelanggaran tersebut, dan hal tersebut tentu menjadi ancaman tersendiri bagi kedaulatan wilayah serta kesejahteraan masyarakat yang mengandalkan penghasilan dari sektor perikanan di Indonesia. Artikel ini akan menjawab pertanyaan bagaimana upaya diplomasi maritim Indonesia terhadap Vietnam dalam kasus *illegal fishing* dengan jangkauan penelitian tahun 2018-2019. Topik ini menjadi penting untuk dibahas untuk melihat upaya diplomasi maritim apa yang telah dilakukan Indonesia sebagai negara yang memiliki potensi besar yang rawan atas kasus *illegal fishing*. Tahun 2018 hingga 2019 dipilih oleh Penulis, sebab kasus pelanggaran yang dilakukan oleh Vietnam terbanyak dilakukan pada tahun tersebut.

Pembahasan selanjutnya pada keamanan maritim adalah adanya proses-proses yang dilakukan untuk menjaga peraturan dan tegaknya arah hukum di wilayah maritim suatu negara. Bueger (2015) menyebutkan bahwa adanya proses-proses tersebut dapat berupa ‘mengatakan’ dan ‘melakukan’. Sehingga, unit analisis yang menjadi fokus penulis adalah pada upaya proses tersebut, berupa diplomasi maritim. Konsep diplomasi maritim dipilih oleh penulis untuk melihat bagaimana upaya diplomasi

REPUBLIK INDONESIA

maritim Indonesia untuk menangani kasus *illegal fishing* oleh Vietnam ini atas potensi kekayaan sumber daya laut. Pada analisis konsep diplomasi maritim, penulis menggunakan tipologi diplomasi maritim oleh Christian Le Miere (2014) yang terdiri dari kooperatif, persuasif, dan koersif.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian deskriptif ini adalah pendekatan kualitatif, dengan karakteristik sebagai berikut: analisis berlandaskan kepada data-data berupa tulisan ilmiah dan laporan resmi, hasil interaksi data akan membentuk pola-pola, lalu menghasilkan dasar penarikan kesimpulan. Dalam rumusan masalah yang telah penulis jabarkan sebelumnya, maka penulis berusaha menjelaskan upaya-upaya yang dilakukan oleh Indonesia untuk mengatasi kegiatan *illegal fishing* yang dilakukan oleh Vietnam. Pada penelitian ini, akan dipaparkan data mengenai kegiatan *illegal fishing* yang telah dilakukan oleh Vietnam merujuk pada data resmi KKP. Pada penelitian ini, juga dipaparkan potensi kelautan Indonesia yang diambil dari data kredibel jurnal-jurnal ilmiah. Untuk menganalisis upaya-upaya yang dilakukan oleh Indonesia, penulis merujuk pada laman resmi KKP dan media kredibel seperti CNN, BBC, CNBC, serta Liputan 6.

Pembahasan

Illegal Fishing

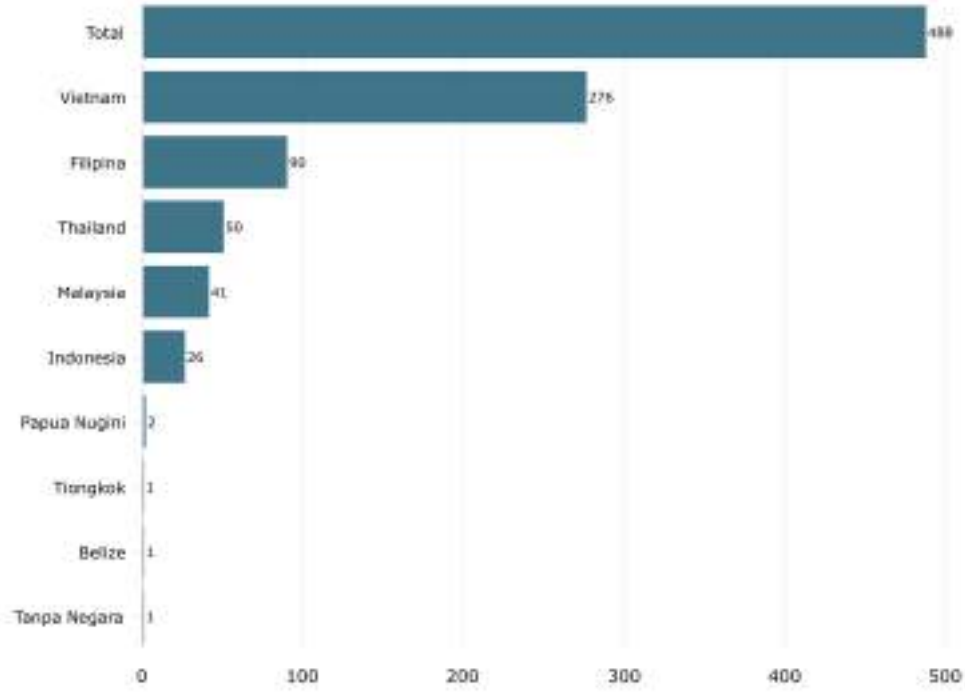
Illegal fishing dikategorikan sebagai ancaman yang bersifat non-tradisional, yaitu ancaman yang bukan berdimensi penyerangan militer, tetapi skalanya adalah pelanggaran kedaulatan oleh aktor non-negara (Nagan & Hammer 2004). *Illegal fishing* merupakan permasalahan klasik yang dimiliki oleh negara dengan kekayaan laut yang melimpah, salah satunya Indonesia. Kegiatan *illegal fishing* dilakukan oleh nelayan-nelayan yang berasal dari negara tetangga yang memasuki perairan Indonesia secara ilegal. Tindakan *illegal fishing* tentu akan merugikan Indonesia karena akan mengancam sumber daya perikanan serta menurunkan produktivitas dan hasil tangkapan secara signifikan.

Faktor yang mendorong terjadinya *illegal fishing* di Indonesia adalah adanya celah hukum yang terdapat dalam ketentuan Pasal 29 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Dalam Ayat 2, disebutkan bahwa orang atau badan hukum asing tersebut dapat masuk ke wilayah ZEE Indonesia untuk melakukan usaha penangkapan ikan berdasarkan persetujuan internasional atau ketentuan hukum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

internasional yang berlaku. Undang-Undang tersebut seakan membuka jalan bagi nelayan atau badan hukum asing untuk masuk ke ZEE Indonesia kemudian mengeksplorasi serta mengeksploitasi kekayaan di wilayah ZEE Indonesia.

Melimpahnya kekayaan laut Indonesia telah menarik perhatian pihak asing untuk dapat merasakan juga hasil alam berupa tangkapan ikan di laut Indonesia dengan menangkap ikan di wilayah Indonesia tanpa izin. Tindakan ini tentu tidak dibenarkan karena berdasarkan perspektif hukum perikanan dan Undang-Undang tentang ZEE Indonesia ditetapkan bahwa aktivitas tersebut dikategorikan sebagai *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* atau secara singkat *illegal fishing*.



Gambar 1.1 Jumlah Kapal Illegal Fishing yang Sudah Ditenggelamkan (Okt 2014 - Agt 2018)
(Sumber: Katadata.co.id (2019))

Berdasarkan gambar di atas, terdapat 488 kapal pelaku *illegal fishing* yang telah ditenggelamkan pada periode Oktober 2014 - Agustus 2018. Dari jumlah tersebut, 276 kapal berasal dari Vietnam, 90 kapal berasal dari Filipina, dan 50 kapal dari Thailand (Katadata.co.id 2019). Selama ini pemerintah Indonesia telah berusaha untuk menangkap pelaku *illegal fishing* salah satunya dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. Dalam undang-undang tersebut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

disebutkan bahwa kapal asing yang tertangkap dapat diberi tindakan khusus berupa pembakaran atau penenggelaman jika bukti tercukupi.

Potensi Laut Indonesia sebagai Bagian dari Maritime Security

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan terbesar di dunia, dimana Indonesia memiliki luas sepanjang 1,9 juta kilometer persegi. Luasnya perairan Indonesia berkontribusi tinggi bagi industri perikanan, baik secara nasional maupun internasional (Hartriani 2017). *United Nations Development Programme* (UNDP) menyatakan bahwa 76% terumbu karang serta 37% ikan karang di dunia berada di kawasan perairan Indonesia. Maka sebagai negara maritim, dengan 70% wilayah yang terdiri atas lautan, perairan Indonesia memiliki memiliki serta menyimpan berbagai dan bermacam potensi kekayaan alam yang tentunya tidak sedikit (Adiyanto 2019). Bukan hanya minyak saja, akan tetapi rumput laut, ikan, terumbu karang, dan lain-lain juga termasuk dalam komoditas utama potensi kelautan Indonesia.

Menurut Puji Rahmadi yang merupakan peneliti dari Pusat Penelitian Oseanografi Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), hasil riset mengungkapkan bahwa nilai kekayaan laut Indonesia secara total mampu mencapai Rp. 1772 Trilliun. Bahkan, nilai kekayaan laut Indonesia ini mampu atau setara dengan 93% dari APBN Indonesia sendiri. Komoditas seperti ikan, terumbu karang, yang disokong oleh ekosistem mangrove, ekosistem lamun, potensi wisata bahari, dan lain sebagainya merupakan sumber kekayaan lautan Indonesia. Tentu akan sangat disayangkan apabila semua potensi ini tidak tergarap dan tidak dijaga serta dieksploitasi secara maksimal. Apalagi dengan adanya potensi yang besar ini, hal ini akan mampu menjadi "incaran" negara lain dengan cara mengeksploitasinya melalui *illegal fishing* seperti yang dilakukan oleh beberapa negara tetangga Indonesia, khususnya Vietnam sebagai fokus utama penelitian ini (LIPI 2019).

Dengan berbagai potensi tersebut, merujuk pada pemaparan Bueger (2015) mengenai *maritime security*, kegiatan *illegal fishing* merupakan kegiatan yang mengancam keamanan manusia karena dapat mengancam kedaulatan, serta mengancam kesejahteraan masyarakat. Kegiatan *illegal fishing* memang merugikan masyarakat Indonesia, khususnya merugikan nelayan Indonesia dengan hadirnya nelayan asing. Keberadaan industri perikanan menjadi bagian penting dengan segala potensi kelautan yang menjadi hak bagi masyarakat Indonesia untuk dimanfaatkan. Sekuritisasi sektor maritim akan menghantarkan pada penegakan dan pemantauan hukum, serta peraturan yang signifikan untuk membantu menciptakan lingkungan maritim yang aman untuk mengelola sumber daya laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penegakan hukum untuk *illegal fishing* telah diatur pada Undang-Undang Republik Indonesia, Peraturan Presiden, serta Peraturan Menteri KKP. Hal ini merupakan langkah penting bagi implementasi awal untuk menciptakan lingkungan yang aman untuk mengelola sumber daya laut. Melakukan sekuritisasi sektor maritim adalah tindakan apa saja yang telah dilakukan oleh aktor untuk melindungi kedaulatan maritimnya, berupa proses baik dalam jangka panjang maupun jangka pendek. Merujuk pada pemaparan Bueger (2015) bahwa implementasi keamanan maritim terletak pada politik untuk mengorganisir dengan pola mengatakan dan juga tindakan. Pemahaman penulis mengenai implementasi keamanan maritim mengantarkan pada pola diplomasi maritim.

Diplomasi Maritim

Hukuman berupa penenggelaman atau pembakaran kapal yang diterapkan pemerintah Indonesia tidak cukup untuk mengurangi angka kasus *illegal fishing*. Tidak hanya itu, mengingat bahwa hal ini merupakan kejahatan lintas batas negara (*transnational crime*), maka Indonesia perlu melakukan upaya diplomasi dengan negara lain untuk mempertahankan keutuhan wilayah. Salah satu langkah yang diambil Indonesia dalam hal ini adalah dengan melakukan diplomasi maritim. Upaya diplomasi maritim ini merupakan bagian dari visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang telah disampaikan oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo, dalam pidato kenegaraan 20 Oktober 2014 (Santosa 2019). Diplomasi maritim diharapkan tumbuh menjadi alat komunikasi dan negosiasi politik yang penting untuk membela dan memperjuangkan kepentingan nasional di bidang maritim.

Indonesia melalui berbagai aktor diplomasi maritimnya seperti pemerintah, Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan Badan Keamanan Laut (Bakamla) menjalankan misi diplomasi maritim untuk melindungi sumber daya alam Indonesia terutama pada kawasan Natuna. *Maritime forces* dalam diplomasi maritim mempunyai wewenang dan sebagai aktor utama karena peranannya di lapangan (Miere 2014). Merujuk pada pernyataan Miere (2014) mengenai aktor diplomasi, dalam analisis penulis, upaya diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia sangat dipengaruhi oleh aktor-aktor tersebut, dimana aktor tersebut diberi legitimasi oleh pemerintah untuk melakukan wewenangnya (Miere 2014). Sejak tahun 2018 hingga 2019, Indonesia juga telah melakukan berbagai upaya diplomasi. Dalam beberapa kesempatan, Indonesia telah melakukan upaya diplomasi maritim kooperatif dengan melaksanakan kerjasama bilateral. Hal ini dapat dilihat dalam berbagai pertemuan yang terjadi antara Indonesia dan Vietnam. Pertemuan tersebut membahas

REPUBLIK INDONESIA

berbagai kepentingan maritim kedua negara dan pelanggaran yang dilakukan oleh Vietnam.

Pada tahun 2018, upaya diplomasi maritim kooperatif yang sama juga dijalin antara Indonesia dengan Vietnam. Masalah yang dibahas lebih spesifik, yakni mengenai *illegal fishing* yang merugikan Indonesia. Kerjasama bilateral tersebut terjalin ketika pertemuan dilakukan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Indonesia, Susi Pudjiastuti, dengan *Deputy Minister of Agriculture and Rural Development* Vietnam, Hoàng Văn Thăng, untuk membicarakan peluang kerja sama Indonesia dan Vietnam di industri pengolahan perikanan. Dalam pertemuan tersebut Susi Pudjiastuti menjelaskan bahwa nelayan Vietnam banyak melakukan kecurangan di perairan Indonesia, dimana hal tersebut memang membuat banyak kapal nelayan Vietnam terpaksa harus ditenggelamkan. Dalam pertemuan tersebut, juga muncul penawaran investasi dan mendirikan pabrik di wilayah sektor Indonesia untuk meminimalisir pelanggaran dalam *illegal fishing*. Penawaran ini dilandaskan atas keberhasilan investasi yang dilakukan oleh Thailand dan Indonesia (KKP 2018a).

Pada akhir 2018, Bakamla melakukan diplomasi maritim kooperatif dengan melakukan kunjungan ke Vietnam. Kunjungan tersebut membahas mengenai pelaksaan dalam draft *Memorandum of Understanding* (MoU) yang sebelumnya telah disepakati oleh Bakamla dan *Vietnam Coast Guard* (VCG). Sebagai aktor diplomasi Bakamla mengajukan untuk melaksanakan *coast guard to coast guard talk* (CG to CG talk) secara berkala. CG to CG talk secara berkala ini menurut Bakamla dapat secara efektif membahas draft MoU lebih dalam lagi. Pengajuan tersebut kemudian disetujui oleh pihak VCG dan secara spontan komandan VCG menambahkan agar Bakamla dan VCG lebih sering melaksanakan working level meeting untuk membahas MoU dan isu-isu teknis pelaksanaan kerja sama di bidang keamanan dan keselamatan laut (Christian 2018).

Pada 2019, Menteri Luar Negeri Indonesia melakukan pertemuan bilateral dengan Perdana Menteri Vietnam untuk membahas upaya penyelesaian negosiasi batas maritim ZEE antara Indonesia dan Vietnam yang cenderung tumpang tindih. Pertemuan tersebut dilangsungkan disela-sela Pertemuan Mitra Wicara ASEAN di Thailand. Sehingga, pada pertemuan kembali di Jakarta disepakati bahwa kedua negara memilih untuk menyegerakan penyelesaian penyusunan *Provisional Agreement* (PA) untuk mengatur sementara wilayah-wilayah yang tumpang tindih. Tujuan adanya PA tersebut memperkecil adanya insiden *illegal fishing* kapal-kapal nelayan oleh kedua belah pihak (Kementerian Luar Negeri 2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada tahun 2019, berbagai insiden *illegal fishing* yang dilakukan oleh Vietnam masih terjadi. Setelah pertemuan antara Menteri Luar Negeri dengan Perdana Menteri tersebut, diadakan perundingan yang melibatkan Bakamla RI, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), dan KKP dengan *counterpart*-nya yaitu VCG, *Vietnam Peoples Navy* dan V*ietnam Fisheries Resources Surveillance* (TNI 2019). Sebelumnya, Bakamla telah membangun komunikasi yang baik dengan VCG dengan ditandatanganinya *Letter of Intent* (LoI) yang akan ditingkatkan menjadi *Memorandum of Cooperation* (MoC), dan langkah ini terbukti efektif untuk mengatasi ketegangan di laut. Dalam pertemuan ini kemudian disepakati bahwa kedua negara akan segera menyusun PA dan standar komunikasi di antara kapal patroli ketika bertemu di lapangan. Sedangkan pada pertemuan informal, kedua negara dihimbau untuk saling menahan diri dan tidak melakukan tindakan yang memprovokasi atau dapat membahayakan personil dan kapal patroli kedua negara.

Pada tahun yang sama, 2019 diselenggarakan *ASEAN Maritime Forum* ke-9 (AMF) dan *Expanded-ASEAN Maritime Forum* ke-7 (EAMF) dengan Vietnam sebagai tuan rumah pertemuan. AMF adalah sebuah forum yang bertujuan untuk mendorong kerjasama maritim untuk membangun kesepahaman bersama terkait isu maritim di kawasan yang sama. Pada agenda pertemuan ini, fokus pembahasan adalah mengenai isu keamanan maritim dan penanganan *illegal fishing* juga peningkatan upaya penyelesaian sampah plastik di laut. Pada pertemuan ini, Indonesia mengusulkan beberapa inisiatif yakni *ASEAN-WEF on Indo-Pacific Infrastructure and Connectivity Forum* akan menjadi tempat pertukaran informasi dan kerja sama konkret diantara negara-negara di kawasan Indo-Pasifik dalam rangka pembangunan infrastruktur dan konektivitas Selain itu, Indonesia juga mengusulkan untuk mendirikan *Indonesia Maritime Information Center* yang akan menjadi sebuah pusat untuk mengumpulkan dan menggabungkan data, serta mengembangkan sistem untuk mendeteksi dan mengantisipasi anomali di domain maritim serta saling berbagi informasi terkait kemaritiman baik pada tingkat nasional, regional, dan internasional (Sekretariat Nasional ASEAN-Indonesia 2019).

Selain melakukan upaya diplomasi kooperatif, Indonesia juga melakukan upaya diplomasi secara persuasif. Menurut pemaparan Miere (2014):

> *"persuasive maritime diplomacy are to increase recognition of one's maritime or national power, and build prestige for the nation on the international stage. It is neither directed towards a particular recipient nor intended to strike fear into potential opponents. Rather, it aims to persuade others that one's own navy (or general military) is present and effective"*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diplomasi persuasif tidak dilaksanakan secara langsung antar *maritime forces,* melainkan hanya untuk menunjukkan eksistensi sebuah negara dalam batasan kedaulatan tersebut. Hal ini dapat ditunjukkan melalui *showing flag* atau kegiatan operasi pengawasan laut. Kegiatan ini tentu sering dilakukan oleh Indonesia karena banyaknya ancaman, salah satunya *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal-kapal dari Vietnam.

Kegiatan patroli pengawasan ditunjukkan oleh Indonesia melalui kapal-kapal yang dikirim untuk mengawasi keadaan laut. Pengawasan tersebut selain sebagai ajang untuk menunjukkan eksistensi juga dilakukan untuk melakukan penangkapan terhadap kapal-kapal yang memang terbukti melakukan pelanggaran. Merujuk pada laporan dari KKP, jumlah kapal yang telah ditangkap pada 2018 adalah 41 kapal perikanan asing (KKP 2018b). Hal ini membuktikan bahwa meskipun eksistensi melalui *showing flag* telah dilakukan, namun nelayan asing masih belum mengikuti hukum yang berlaku.

Pada 2019, insiden kembali terjadi ketika kapal Vietnam menabrakkan diri kepada kapal pengawas Indonesia. Hal tersebut menyebabkan Indonesia harus memperketat pengawasannya di kawasan Natuna tersebut. Menurut Susi Pudjiastuti, patroli secara intensif harus dilakukan pasca kejadian tersebut. Selain melakukan peneguran kepada pemerintah Vietnam. Upaya diplomasi persuasif telah Indonesia lakukan dengan melaksanakan patroli intensif. Merujuk pernyataan Susi Pudjiastuti, wilayah Natuna merupakan wilayah sengketa yang harus dijaga agar aktor asing tidak juga memanfaatkan sumber daya dalam wilayah tersebut secara ilegal (Pablo 2019).

Dalam upaya diplomasi persuasif, Mahfud MD selaku Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Menkopolhukam), juga tengah berusaha meneruskan dan melaksanakan kebijakan Presiden tahun 2016 lalu. Kebijakan tersebut dibentuk untuk membantu para nelayan yang siap hadir di Natuna melalui bantuan subsidi bahan bakar, menyediakan tempat penampungan ikan, serta mengkoordinasi otoritas keamanan laut Indonesia untuk menjaga keamanan dan keselamatan para nelayan lokal (Najwa Shihab 2020). Upaya diplomasi persuasif yang dilakukan oleh Indonesia sejatinya telah terlihat dengan jelas pasca-banyaknya insiden yang terjadi beberapa tahun silam. Di tahun 2016 yang lalu, DPR telah menyetujui untuk mendirikan pangkalan militer baru di Natuna. Hal tersebut kemudian dilanjutkan dengan diresmikannya pangkalan militer tersebut di awal tahun 2019. Menurut Panglima TNI, selaku salah satu kepala dalam otoritas keamanan laut Indonesia, beliau mengatakan bahwa pangkalan yang didirikan tersebut memiliki fungsi sebagai pencegah potensi ancaman keamanan pada

KEMENTERIAN LUAR NEGERI
REPUBLIK INDONESIA

daerah perbatasan. Seperti yang dikemukakan oleh Evan Laksmana, pangkalan baru tersebut tidak hanya menghalangi pergerakan Tiongkok di Laut Cina Selatan, namun juga negara-negara pelanggar lainnya termasuk Vietnam (Saha 2019).

Instrumen diplomasi ketiga adalah diplomasi koersif. Menurut Miere (2014) tidak ada definisi khusus mengenai diplomasi koersif. Adanya diplomasi koersif tergantung bagaimana aktor tersebut melakukan diplomasi dan siapa yang terkena dampak dari adanya kegiatan tersebut (Miere, 2014). Menurut analisis penulis, ditemukan bahwa diplomasi koersif oleh Indonesia dapat dilihat dari bagaimana Indonesia melakukan upaya penenggelaman kapal asing bagi pelaku *illegal fishing*. Hal ini secara terang-terangan diatur oleh hukum nasional Indonesia yakni pada Pasal 69 UU No 45/2009.

Hukuman pembakaran serta penenggelaman kapal asing yang melakukan *illegal fishing* di Indonesia meskipun tidak memiliki implikasi langsung terhadap kebijakan kedua negara, namun dapat menjadi cerminan agar kebijakan baru untuk meminimalisir kejadian ini tidak terulang. Dalam kurun waktu pertengahan 2018, terdapat 125 kapal yang telah ditenggelamkan di seluruh wilayah Indonesia (Kembaren 2018). Pada awal tahun 2019, Indonesia juga telah melakukan peneggelaman terhadap 19 kapal asing yang melakukan *illegal fishing*. Hal ini menunjukkan keseriusan Indonesia dalam menegakkan hukum UNCLOS 1982 juga hukum nasionalnya sebagai implementasi dari upaya pencegahan *illegal fishing*.

Upaya diplomasi koersif kembali dilakukan oleh Indonesia dalam menjaga kedaulatan wilayahnya. Pada tanggal 4 Mei tahun 2019 lalu misalnya, Susi Pudjiastuti selaku Menteri Kelautan dan Perikanan telah memimpin penenggelaman kapal asing di Kalimantan Barat tepatnya di perairan Tanjung Datu. 13 Kapal Asing dengan bendera negara Vietnam telah sukses ditenggelamkan dalam kesempatan tersebut. Menurut Susi, penenggelaman kapal ikan asing ini merupakan salah satu cara dan alasan kuat dimana sumber daya kelautan dan perikanan Indonesia akan dapat tumbuh berkembang lebih baik lagi. Menurutnya, penenggelaman kapal nelayan ilegal akan menjadi sebuah kepastian hukum bagi pelanggar hukum. Penenggelaman kapal ikan asing ini akan memberikan efek jera kepada negara lain untuk tidak kembali melakukan aktivitas *illegal fishing* di Indonesia. Setidaknya selama kurun waktu tahun 2014 hingga Mei 2019 lalu, 284 kapal Vietnam telah ditenggelamkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (Carina 2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kesimpulan

Potensi kekayaan alam laut Indonesia yang melimpah memberikan implikasi bahwa keamanan maritim Indonesia harus dijaga dengan baik. Kegiatan *illegal fishing* sebagai kegiatan yang mengancam keamanan menjadi hal penting untuk dibahas di Inonesia. Data yang ada membuktikan bahwa *illegal fishing* di Indonesia telah banyak dilakukan oleh negara-negara tetangga. Namun, pada penelitian ini penulis berfokus pada kegiatan *illegal fishing* yang dilakukan oleh Vietnam, karena pada tahun 2018 hingga 2019, Vietnam merupakan negara dengan angka tertinggi sebagai pelaku *illegal fishing*. Sebagai bagian dari keamanan maritim yang harus dijaga, dibutuhkan adanya upaya implementasi untuk menciptakan keamanan di kawasan laut Indonesia. Penulis melakukan analisis upaya implementasi tersebut menggunakan konsep diplomasi maritim yang dipaparkan oleh Miere yang terdiri dari tiga tipologi.

Hasil analisis penulis menemukan bahwa, Indonesia telah melakukan berbagai upaya diplomasi maritim sesuai dengan konsep yang dipaparkan oleh Miere. Penerapan diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia terbagi sesuai dengan tipologi diplomasi maritim, yakni: (1) diplomasi maritim kooperatif yang berisikan kerjasama bilateral yang dijalin antara Indonesia dengan Vietnam; (2) diplomasi maritim persuasif yaitu menunjukkan keberadaan sebuah negara dalam batasan kedaulatan tersebut dengan cara menggelar kegiatan patroli pengawasan (namun tidak dilaksanakan secara langsung dan secara bersama-sama antar *maritime forces*); serta (3) diplomasi maritim koersif yakni menggunakan cara menenggelamkan kapal nelayan Vietnam sesuai undang-undang yang telah ditetapkan oleh pemerintah Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Miere, L. C., 2014. *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenge*. New York: Routledge.

Artikel Jurnal

Bueger, C. (2015). 'What is Maritime Security?', dalam *Marine Policy*, Vol. 53, No. 19, 159-164.

Nagan, W. P., & Hammer, C., 2004). 'The changing character of sovereignty in international law and international relations', dalam *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 43, No. 141, 141-187.

Dokumen Resmi

Undang-Undang Repbulik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. 2004. Jakarta: DPR RI.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. 2009. Jakarta: DPR RI.

Publikasi Daring

Adiyanto, 2019. "Potensi Laut" [Daring]. Tersedia dalam [https://mediaindonesia.com/opini/277259/potensi-laut.html] (diakses [21 Maret 2020]).

Carina, J., 2019. "Susi Pimpin Langsung Penenggelaman 13 Kapal Vietnam di Kalimantan Barat" [Daring]. Tersedia dalam [https://nasional.kompas.com/read/2019/05/05/17154871/menteri-susi-pimpin-langsung-penenggelaman-13-kapal-vietnam-di-kalimantan] (diakses [12 April 2020]).

Christian, I., 2018. "Perkuat Diplomasi Maritim dengan Vietnam, Bakamla Usulkan CG to CG Talk" [Daring]. Tersedia dalam [https://rri.co.id/nasional/peristiwa/615960/perkuat-diplomasi-maritim-dengan-vietnam-bakamla-usulkan-cg-to-cg-talk?utm_source=-search&utm_medium=internal_link&utm_campaign=General%20Campaign&utm_query=perkuat%20diplomasi%20maritim] (diakses [25 Maret 2020]).

Hartriani, J., 2017. "Potensi Besar Laut Indonesia" [Daring]. Tersedia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam [https://katadata.co.id/adekmediaroza/infografik/5e9a56adcf179/potensi-besar-laut-indonesia] (diakses [22 Maret 2020]).

Katadata.co.id, 2019. "Cek Data: Benarkah 488 Kapal Illegal Fishing Sudah Ditenggelamkan?" [Daring]. Tersedia dalam [https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/02/18/cek-data-488-kapal-ilegal-sudah-ditenggelamkan] (diakses [20 Maret 2020]).

Kembaren, L., 2018. "Sampai Agustus 2018, Menteri Susi Tenggelamkan 125 Kapal" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.cnbcindonesia.com/news/20180821124049-4-29555/sampai-agustus-2018-menteri-susi-tenggelamkan-125-kapal] (diakses [22 Maret 2020]).

Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2018. "Kapal Pengawas KKP Tangkap 106 Kapal Illegal Fishing di 2018" [Daring]. Tersedia dalam [https://kkp.go.id/djpsdkp/artikel/8537-kapal-pengawas-kkp-tangkap-106-kapal-illegal-fishing-di-2018] (diakses [22 Maret 2020]).

Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2018. "Perangi Illegal Fishing, Indonesia – Vietnam Bicarakan Peluang Kerja Sama Industri Perikatan" [Daring]. Tersedia dalam [https://kkp.go.id/artikel/6804-perangi-illegal-fishing-indonesia-vietnam-bicarakan-peluang-kerja-sama-industri-perikanan] (diakses [22 Maret 2020]).

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019. "Indonesia dan Vietnam Dorong Penyelesaian Delimitasi ZEE dan Majukan Kerja Sama Kemaritiman dengan Viet Nam" [Daring]. Tersedia dalam [https://kemlu.go.id/portal/id/read/497/berita/indonesia-dan-viet-nam-dorong-penyelesaian-delimitasi-zee-dan-majukan-kerja-sama-kemaritiman-dengan-viet-nam] (diakses [25 Maret 2020]).

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 2019. "Riset dan Konservasi Jadi Kunci Pemanfaatan Potensi Laut Indonesia" [Daring]. Tersedia dalam [http://lipi.go.id/berita/single/Riset-dan-Konservasi-Jadi-Kunci-Pemanfaatan-Potensi-Laut-Indonesia/21606] (diakses [19 Maret 2020]).

Pablo, S., 2019. "Buntut Perlawanan Kapal Vietnam, RI Akan Perketat Patroli" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.cnbcindonesia.com/news/20190430182538-4-69802/buntut-perlawanan-kapal-vietnam-ri-akan-perketat-patrolin] (diakses [23 Maret 2020]).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Portal Informasi Indonesia, 2019. "Perikanan Masih Jadi Sektor Unggulan" [Daring]. Tersedia dalam [https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/perikanan-masih-jadi-sektor-unggulan] (diakses [19 Maret 2020]).

Saha, P., 2019. "Dampak Pangkalan Militer Baru Indonesia di Laut Cina Selatan" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.matamatapolitik.com/analisis-dampak-pangkalan-militer-baru-indonesia-di-laut-china-selatan/] (diakses [22 Juni 2020]).

Santosa, M. A., 2019. "Penegakan Hukum Illegal Fishing di Indonesia" [Daring]. Tersedia dalam [https://wri-indonesia.org/sites/default/files/Presentasi%20SATGAS%20115%20%28Kemenkomar%2C%20Mei%202019%29.pdf] (diakses [23 Maret 2020]).

Sekretariat Nasional ASEAN-Indonesia, 2019. "AMF ke-9 dan Expanded-AMF ke-7 di Vietnam: Penguatan Kerja Sama Maritim di ASEAN" [Daring]. Tersedia dalam [http://setnas-asean.id/siaran-pers/read/amf-ke-9-dan-expanded-amf-ke-7-di-vietnam-penguatan-kerja-sama-maritim-di-asean] (diakses [20 Maret 2020]).

Tentara Nasional Indonesia, 2019. "Indonesia – Vietnam Bahas Penetapan Batas Maritim Kedua Negara" [Daring]. Tersedia dalam [https://tni.mil.id/view-157990-indonesia-vietnam-bahas-penetapan-batas-maritim-kedua-negara.html] (diakses [25 Maret 2020]).

Lain-lain

Shihab, N., 2020. Ada China di Natuna: 500 Kapal Nelayan Pantura Siap Ke Natuna (Part 5) | Mata Najwa: [YouTube]. Tersedia dalam [https://www.youtube.com/watch?v=Pj_h68r2EaQ] (diakses [23 Maret 2020]).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DIPLOMASI MARITIM INDONESIA DI IORA PADA KASUS *ILLEGAL, UNREPORTED,* DAN *UNREGULATED FISHING*

Hino Samuel Jose[1], Laode Muhamad Fathun[2]
[1]Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta,
abrahamhinosamueljose@upnvj.ac.id
[2]Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Abstract

Maritime sovereignty is an integral part of the Indonesia's foreign policy, historically in the era of Nusantara, many competitions to conquer maritime territory was even tangible from the era of Majapahit and Sriwijaya kingdom during their ruling. With the notion of Indonesia as the world's maritime axis, Indonesia's diplomacy is defined clearly by the manifestation of efforts either in bilateral, regional, and multilateral. This article discussed on how Indonesia's diplomacy through IORA cooperation is done to overcome the issue of IUU fishing during the presidency of Joko Widodo from 2015 until 2020. Indonesia's IORA Chairmanship from 2015-2017 has rejuvenate Jakarta's maritime diplomacy. Indonesia's diplomacy depicted that Indonesia is beyond than norm-setting but also to the level where Indonesia assert their identity as a sovereign maritime axis amid the challenges and modernization that made non-traditional security as one of the core of contemporary diplomacy.

Keywords: *IORA, IUUF, Indian Ocean, Maritime Security, Diplomacy*

PENDAHULUAN

Kedaulatan suatu negara tidak hanya berbicara pada satu konteks tetapi juga meliputi berbagai hal yang berkaitan satu sama lain (Sheehan, 2006). Negara mempertahankan kedaulatannya baik di darat, laut, dan udara dari ancaman melalui tindakan sekuritisasi. Tindakan sekuritisasi tentunya dilakukan baik melalui cara tradisional yang lebih bersifat militeristik ataupun menggunakan diplomasi serta perjanjian internasional. Isu keamanan maritim salah satunya, merupakan aspek yang menjadi kunci dari kedaulatan serta keamanan suatu negara – dikarenakan laut menyimpan sumber daya milik negara tersebut ataupun sebagai wilayah strategis/perairan di bawah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kedaulatan suatu negara. Adanya ketidakamanan maritim (*maritime insecurity*) tentunya tidak hanya berpengaruh bagi *status quo* domestik namun juga negara lain. Biersteker dan Weber (1996) menulis bahwa kedaulatan juga mengatur tatanan hubungan antar negara. Ancaman terhadap perairan suatu negara baik yang datang dari aktor negara maupun non-negara tentunya harus dapat mengancam kepentingan komersial yang dampaknya akan berbanding lurus dengan situasi politik domestik maupun hubungan bilateral suatu negara. Contohnya adalah masalah Indonesia dengan kapal asing pencuri ikan Vietnam pada Oktober 2020, pada saat itu perbatasan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang tumpang-tindih membuat Indonesia harus mempercepat negosiasi perbatasan demi keamanan para nelayan Indonesia dan untuk kedaulatan wilayah NKRI (Jelita, 2020).

Keamanan maritim yang diperjuangkan baik secara militer maupun diplomasi menurut Buzan *et. al.* (1998) adalah suatu konteks dari objek pemikiran non-tradisional yang telah diperluas. Hal ini membuat aktor negara sebagai pembuat kebijakan harus meningkatkan kerjasama maritim yang dibutuhkan sebagai langkah strategis dengan negara lain (Keliat, 2009). Pada permasalahan penangkapan ikan yang ilegal dan tidak sesuai hukum internasional (*IUU Fishing* atau yang disingkat IUUF) – dampak yang dihasilkan bersifat multidimensional dan mempengaruhi tingkat kompetisi pasar perikanan itu sendiri. Narasi ini diperkuat dengan kesimpulan dari FAO dimana ketidakamanan pangan (*food insecurity*) menjadi salah satu dampak terbesar apabila IUUF tidak diatasi (FAO, 2016).

Menurut Kementerian KKP RI luas wilayah perairan Indonesia adalah total 7,8 juta km2 dan 2,55 juta km2 diantaranya adalah luas dari ZEE Indonesia, dengan data demikian maka potensi laut Indonesia menjadi suatu dorongan untuk dilindungi karena perikanan merupakan salah satu sektor yang berkontribusi terhadap nilai ekspor sebesar 73,6 miliar rupiah (Pratama, 2020). Setelah mengetahui akan potensi ekonomi maritim Indonesia, maka dapat disimpulkan bahwa Indonesia sebagai aktor negara yang rasional tentunya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

harus memprioritaskan bagaimana agar perlindungan potensi laut dapat dimanfaatkan secara sah dan menguntungkan bagi Indonesia, dan keamanan maritim merupakan jawaban untuk Indonesia dorong. Dengan bentuk negara Indonesia sebagai suatu negara kepulauan, maka dalam usaha mempertahankan kesinambungan keamanan maritim Indonesia, maksimalisasi peningkatan diplomasi maupun pertahanan tidak hanya secara politis namun juga secara natural (Fathun, 2019). Dengan kondisi demikian, maka setiap langkah maksimalisasi harus dilakukan dengan mempertimbangkan juga aspek internal maupun eksternal dari rezim yang telah dibentuk berdasarkan prakondisi baik secara historis maupun strategis yang ada sebelumnya.

Ketika meninjau permasalahan maritim, maka akan muncul beberapa proposisi yang umumnya secara normatif akan dibahas sebagai suatu tekanan (*pressing matters*). Pertama, keamanan maritim dalam segi ekonomi tidak hanya dapat membantu keberlanjutan pembangunan, namun juga sebagai salah satu nilai kerjasama strategis yang menjaga keberlangsungan interdependensi yang signifikan sebagai salah satu komoditi utama di pasar konsumsi (Ridho & Sudirman, 2020). Oleh karena itu, nilai strategis ini akan menjadi salah satu variabel untuk menjaga resiprokalitas dari hubungan yang dilakukan. Kedua, setiap kebijakan akan memiliki tekanan dikarenakan keamanan maritim adalah sesuatu yang unik pada umumnya, sehingga tindakan sekuritisasi tidak hanya membutuhkan langkah militer maupun hukum yang strategis, namun dapat menjaga agar setiap langkah tidak akan menimbulkan ketidakstabilan antar aktor baik secara bilateral maupun kawasan (Damayanti, 2017). Dan ketiga, 'budaya' dari preservasi keamanan dan gagasan maritim tersebut harus menciptakan keharmonisan antara para pemangku kepentingan yang dalam hal ini tidak hanya pemerintah namun juga aktor komunal seperti contoh yaitu para nelayan, LSM lingkungan, dan konsumen dari produk kelautan tersebut (Fathun, 2019). Adapun berdasarkan narasi tersebut, maka dalam permasalahan maritim seperti IUU fishing membutuhkan kerjasama dengan pihak eksternal baik untuk membangun kesiapan dan kapasitas kebijakan

REPUBLIK INDONESIA

aktual, pengarusutamaan kolaborasi teknis maupun pengetahuan, dan strategi yang mengedepankan perdamaian dan keamanan.

Landasan Konseptual Diplomasi Maritim

Keamanan maritim dalam artikel ini dibahas dalam mazhab non-tradisional dikarenakan IUU fishing dilakukan oleh aktor non-negara pada umumnya. Hoyt (2003) telah menarik garis perbedaan antara kontekstualisasi keamanan tradisional dan keamanan non-tradisional. Dan dengan demikian dikarenakan IUU fishing dalam hal ini adalah masalah yang bersifat transnasional, maka akan memenuhi bentangan keamanan non-tradisional yang dibahas oleh Hoyt. Dengan asumsi demikian, maka keamanan maritim tidak hanya sebatas mengatur peran dan strategi dari tentara AL suatu negara (Juliawati, 2018) tetapi juga menjadi dorongan untuk adanya perluasan hingga ke permasalahan non-tradisional. Penelitian-penelitian yang ada mengenai keamanan maritim umumnya berangkat pada argumen dimana resolusi MU PBB yaitu *informal consultative process* (ICP) merupakan *benchmark* dari usaha multilateral untuk penanganan kejahatan dan ancaman terhadap keamanan maritim yang bersifat non-tradisional, namun ICP tidak secara eksplisit mengedepankan isu penangkapan ikan ilegal/ IUU *fishing* sebagai bagian dari norma yang ditetapkan.

Hingga ketika PBB melalui resolusi di tahun 2002 secara eksplisit mengeluarkan resolusi 57/142 pada tahun 2002 dan 70/235 pada tahun 2015 yang menjadi bagian dari *"Oceans and The Law of the Sea"* menggabungkan IUU fishing sebagai salah satu ancamanan yang perlu diatasi melalui bilateral, regional, dan multilateral. Ketika merefleksikan hal tersebut, maka gagasan akan penanganan permasalahan IUU *fishing* mendorong cara yang lebih kolaboratif ketimbang cara tradisional yang koersif, hal ini dilakukan melalui postur atraksi dan nilai-nilai prinsipal ketimbang alat-alat perang (Mière, 2014). Secara domestik, konseptualisasi dari diplomasi maritim Indonesia secara pilar tergabung dalam gagasan diplomasi 4+1 dan bersinggungan antara pilar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diplomasi kedaulatan, diplomasi ekonomi, dan kontribusi serta kepemimpinan Indonesia di kawasan dan dunia (Hasugian, 2019)

Artikel ini membahas bagaimana diplomasi Indonesia dilakukan dalam isu keamanan maritim pada konteks kerjasama IORA di lanskap Indo-Pasifik. Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif dari literatur dan data pendukung yang ada baik secara studi kasus maupun dari rezim keamanan maritim di IORA itu sendiri. Penelitian ini menggunakan *document-based* dan *internet-based* research dalam perolehan bahan studi pustaka dan kajian kontemporernya itu sendiri.

PEMBAHASAN

Rezim Keamanan Maritim Ditinjau dari Perspektif Asia Tenggara

Keamanan maritim di kawasan Indo Pasifik adalah suatu tindakan sekuritisasi yang didorong oleh definisi Indo Pasifik sebagai suatu "konektivitas ekonomi dan keamanan antara Pasifik Barat dengan Samudera Hindia (Brewster, 2016). Adapun norma kerjasama kawasan Indo Pasifik yang dimana ASEAN menjadi aktor sentralnya mengedepankan norma *rule-based order* berdasarkan pada hukum internasional yang berlaku yaitu *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Adapun suatu tatanan *rule-based order* ini selain menjadi landasan kerjasama dan diplomasi negara-negara Asia Pasifik juga menjadi suatu isu geopolitik yang dimana menurut Singh (2017) ada 3 hambatan struktural yaitu: (1) legitimasi serta advokasi dari para aktor pendorong tatanan *rule-based order*; (2) permasalahan mengenai keadilan dari para pemangku kepentingan secara proporsional; dan (3) permasalahan mengenai penegakan dan kepatuhan para aktor dalam operasionalisasi kerjasama Indo-Pasifik yang *rule-based* (Singh, 2017). Dari ketiga masalah tersebut, maka suatu rezim keamanan di Indo-Pasifik, yang dimana dalam konteks ini adalah keamanan maritim harus dibentuk sebagai bagian dari usaha politis untuk mempertahankan gagasan tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terorisme di laut menurut adalah suatu ancaman keamanan maritim yang bermuatan politis ketimbang *profit-oriented* seperti apa yang dilakukan para jaringan kejahatan transnasional di laut (Shie, 2004). *Status quo* yang semakin kompleks membuat ASEAN harus memperluas kerjasama intra kawasan-nya hingga keluar dengan mitra strategisnya untuk mengedepankan sekuritisasi dan kepentingan politik maritim semua negara kawasan tersebut. ASEAN dalam hal ini memiliki suatu PR untuk menegakkan hukum dalam sekuritisasi ancaman keamanan maritim melalui diplomasi. Namun, karena definisi yang belum jelas, ASEAN masih harus menggunakan pedoman yang disusun oleh *Maritime Cooperation Working Group of the Council for Security and Cooperation in the Asia Pacific* (CSCAP). Adapun definisi tersebut belumlah cukup kuat untuk dijadikan norma dasar dalam pengaturan masing-masing negara untuk menangani terorisme di laut (Wee, 2008). ASEAN dan kerangka kerjasama eksternalnya melalui ARF harus memiliki norma pengaturan dasar untuk mengarahkan pandangan yang sama dan mendorong negara untuk memanifestasikan komitmennya. Adapun Bateman (2005) mengatakan bahwa kurangnya pengaturan internasional yang juga disebabkan oleh kurangnya kohesivitas aktor intra kawasan juga menjadi faktor proliferasi kasus terorisme di laut (Bateman, 2005). ARF dalam hal ini hadir dengan mekanisme kerjanya dengan menjunjung tinggi A*SEAN Way* sebagai media untuk diplomasi maritim para aktor.

ARF didirikan sejak tahun 1994 dan menjadi salah satu manifestasi kepentingan ASEAN dalam bidang politik dan keamanan walaupun pada mulanya ASEAN didirikan untuk kepentingan ekonomi dan sosial budaya (Severino, 2006). Paragraf selanjutnya dibawah ini akan mengelaborasikan lebih lanjut bagaimana ARF melalui mekanisme kerjanya menyelesaikan permasalahan keamanan maritim melalui diplomasi dengan mitra eksternal ASEAN yang tetap berdasar pada tiga prinsip ASEAN yaitu *consensus, confidence building*, dan *non-intervention*. Tentunya pelaksanaan diplomasi maritim di ASEAN merujuk pada cetak biru ASEAN yang terbaru yaitu ASEAN

REPUBLIK INDONESIA

Political Security Blueprint 2016-2025 yang fokus pada peningkatan kerjasama kawasan dalam isu keamanan non-tradisional, dan juga berbagai isu transnasional (Fajriah & Latifah, 2018). ARF sendiri melalui *ARF Vision Statement* menetapkan 5 inti utama yaitu: (1) pembangunan perdamaian kawasan, persahabatan, dan kesejahteraan; (2) *guiding principle* dalam pendekatan kawasan terhadap isu perdamaian dan keamanan di ASEAN; (3) peningkatan dan penguatan kerjasama ARF melalui diplomasi preventif; membangun kemitraan untuk keamanan yang komprehensif; dan implementasi yang ditinjau secara berkala (ARF, 2009). Visi yang dituangkan pada dokumen ini menunjukan bahwa ASEAN senantiasa mengedepankan sentralitasnya, yang dimana ini merupakan suatu target pencapaian untuk tetap memajukan institusionalisasi kawasan yang nantinya dapat mengelaborasikan solusi yang tetap sejalan dengan dinamika arsitektur keamanan kawasan.

Visi tadi kemudian dikembangkan ke dalam suatu rencana aksi konkret yang dikenal dengan nama *Hanoi Plan of Action to Implement ARF Vision Statement* yang menjadi landasan untuk ARF di pertemuan *Inter-sessional Meeting on Maritime Security*. Rencana aksi yang disusun di Hanoi pada tahun 2010 yang dinegosiasikan pada saat ARF *Senior Official Meeting* menetapkan solusi untuk implementasi visi ARF. Adapun dari 6 area kerjasama yang dicakup dalam rencana strategis ini, yang paling relevan adalah area kerjasama keamanan maritim. ARF *Intersessional Meeting on Maritime Security* (ARF ISM on MS). Rencana aksi Hanoi menargetkan pada tahun 2020, ARF sudah mengembangkan solusi regional konkrit yang efektif. Usaha-usaha sendiri diwujudkan melalui beberapa langkah strategis seperti: (1) konsultasi untuk kerangka kerja isu keamanan maritim; (2) kerjasama intensif dan dekat untuk membahas keamanan navigasi dan standar pengamanan para pelaut serta kapal yang beroperasi sesuai dengan standar regional; (3) promosi keamanan regional melalui pembangunan kapasitas dan pelatihan para pejabat untuk berlatih bersama dalam menangani isu yang terkait dengan keamanan maritim; (4) mengembangkan jejaring antara ARF dengan IMO, IOR-ARC, ReCAAP, dan

REPUBLIK INDONESIA

platform kerjasama maritim lainnya; (5) pengembangan teknologi dan kapasitas penegakan hukum; dan (6) melibatkan pemikir (*think-tank*) dari level nasional maupun regional untuk mendukung *ISM on MS* dalam pembuatan kebijakan yang transparan dalam isu keamanan maritim.

Implementasi kedua kerangka kerja haruslah meninjau apa saja kelemahan dan ruang untuk diperbaiki. Dalam hal ini, luasnya wilayah laut yang dicakup oleh ARF di Asia Pasifik membuat kapitalisasi sumber daya maritim dari setiap aktor negara harus mampu bersinergi dan memenuhi standar operasi. ARF dibuat sebagai suatu media kerjasama transregional yang berfungsi untuk mendirikan pilar sentral ASEAN dalam menangani evolusi tantangan keamanan kawasan (ARF, 2009). Oleh karena itu, perlu diketahui bahwa kemitraan ASEAN dengan negara-negara sahabat di luar ASEAN merupakan suatu usaha untuk menciptakan pola hubungan yang konstruktif berdasarkan berbagai pola yang terprediksi di Asia Pasifik di tengah tantangan yang ada (Leonard, 2019).

ARF sendiri melalui mekanisme *ISM on MS* beberapa kali membahas beberapa kasus yang terjadi di Selat Malaka dan Laut Filipina. Pada kasus Filipina, yang difokuskan adalah penanganan kelompok Abu Sayyaf yang merupakan teroris. Kelompok ini dianggap sangat berbahaya dan sangat bermuatan politis disamping keperluan ekonomi dikarenakan kelompok ini berusaha untuk mencari dana operasi ketimbang operasi pembajakan untuk pengaruh semata. Tiga kasus penyanderaan yang berujung pada tewasnya WN Kanada dan bebasnya 2 WN Malaysia dan Indonesia membuat perairan ini masih rawan walaupun kecaman internasional sudah dilemparkan ke Abu Sayyaf (Djelantik, 2016).

Kemudian pada Selat Malaka, sebagai wilayah strategis tentunya secara geopolitik merupakan jalur perairan yang menghubungkan wilayah Samudera Hindia dengan Laut Cina Selatan, yang dimana ini merupakan jalur perdagangan Asia Tenggara dari Pasifik menuju Samudera Hindia hingga ke

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Eropa. Jalur perdagangan ke negara Asia Selatan seperti India dapat diperpendek jalur tempuhnya melalui selat Malaka. Namun, ancaman pembajakan masih ada ketika pada tahun 2014 ada 4 pembajak dari Aceh yang menahan kapal asal Thailand 213 MOO8 Tamban Hin Muong Suvarnabhumi ROI (Fathun, 2019). Tindakan para pembajak tersebut merupakan motif ekonomi, hal ini membuat bahwa lokalisasi pembangunan berkelanjutan di wilayah perbatasan perlu ditingkatkan. Dan tentunya ini dapat menjadi salah satu konten negosiasi ARF dalam penetapan solusi di ISM on MS berikutnya pada tahun 2021. Menurut IMO, laut selat Malaka menghadapi kasus pembajakan serius dengan angka 108 kasus perompakan pada tahun 2015 dan 72% lalu lintas perdagangan internasional terancam (Djelantik, 2016).

Umumnya, karena belum ada konsensus atau *landmark* yang bisa menjadi acuan dalam keamanan maritim, diplomasi yang dilakukan semuanya memiliki kesamaan ciri khas yaitu keamanan maritim merupakan konstruksi sosial yang dianut oleh negara dalam menindak kebijakan sekuritisasi maritim baik secara militer maupun nonmiliter yang transnasional dan tidak terikat pada batas-batas wilayah negara (Fathun, 2019). Usaha seperti cuci uang dan sebagainya diperketat dan dalam hal ini efisiensi kerjasama lembaga antar pemerintah harus lebih cepat untuk melakukan tindakan remedial atau diplomasi preventif yang proaktif. Kasus ini sendiri ditangani melalui solusi *grand strategy* yang merupakan arti dari penegakan hukum, stabilitas, dan strategi pemerintah untuk melakukan kontrol (Permono, 2019). Kontrol ini dilakukan untuk mencegah adanya pencapaian secara ideologis maupun politis dalam konteks keamanan maritim. ARF melalui ISM on MS menetapkan kebijakan sekuritisasi yang aktual dan mampu mendorong paradigma diplomasi kolaboratif.

IUU Fishing dan Tinjauan Kontemporer Keamanan Maritim Indonesia

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, dengan kondisi dimana Indonesia memiliki tekanan baik dari dalam maupun dari luar untuk menjaga interdependensi dan melakukan preservasi pada kedaulatan dan keamanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim, maka Indonesia harus memulai langkah strategis dan solutif yang dapat menjaga potensi laut Indonesia dari tindakan ilegal. Salah satu permasalahan yang paling sering terjadi adalah penangkapan ikan ilegal yang secara internasional dikenal sebagai *illegal, unregulated, and unreported fishing* (*IUU Fishing*). IUU *Fishing* sendiri adalah suatu istilah yang dipergunakan secara luas dan memiliki cakupan yang multidimensional mengenai perikanan (FAO, n.d).

IUU Fishing dinilai bukanlah suatu masalah yang unik bagi Indonesia jika melihat pada status quo (Taufika, 2020), namun konsekuensi dari *IUU Fishing* sendiri apabila tidak ditangani secara berkelanjutan akan merugikan Indonesia sebab kebanyakan dari sektor perikanan dan kelautan Indonesia bersifat informal dan dipegang oleh para *smallholders*. Untuk mendalaminya OECD (2004) mengelaborasikan 3 konsekuensi utama dari IUU fishing yang apabila terjadi pada negara ekonomi berkembang akan merugikan: (1) berkurangnya sumber daya perikanan yang dapat dikelola secara efektif; (2) berkurangnya kesempatan untuk ekonomi para nelayan; dan (3) munculnya ketidakamanan pangan (*food insecurity*). Dan konsekuensi ini tentunya tidak dapat diatasi dengan strategi satu dimensi (OECD, 2004) dan memerlukan *whole-stakeholder approach* atau pendekatan pemangku kepentingan secara menyeluruh dan tidak menutup kemungkinan adanya integrasi usaha dari kerjasama level internasional.

Pada UUD 1945 pasal 4 ayat 1 menjadi landasan dasar akan kepentingan maritim Indonesia. Ketetapan agenda Indonesia akan konteks maritim terlihat kembali saat pada tahun 2017 Presiden Joko Widodo menetapkan Peraturan Presiden RI (Perpres) No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang menjadi dasar dari sekuritisasi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Adapun langkah sekuritisasi tersebut merupakan wujud kesadaran pemerintah Indonesia dalam melindungi potensi sumber daya perikanan Indonesia sebesar 9,9 juta ton per tahun dan untuk mendorong pemanfaatan sumber daya ikan yang berkelanjutan dan mengurangi *overfishing*. Perikanan memang dipandang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebagai sumber daya terbarukan, namun artikulasi kebijakan pemerintah sesuai dengan yang dimandatkan pada Peraturan Menteri KKP No. 31 tahun 2004 serta UU No. 45 tahun 2009 harus memastikan agar potensi perikanan Indonesia dimanfaatkan dengan menjaga laju ekstraksi agar proporsional dengan laju pemulihannya (Suman, Irianto, Satria, & Amri, 2016). Dari hal tersebut maka IUU fishing secara signifikan akan kontraproduktif dengan peraturan dan mandat yang telah ditetapkan sebagai norma kebijakan maritim Indonesia.

Diluar konteks hukum dan juga kebijakan, salah satu permasalahan utama adalah letak geografis dari Indonesia itu sendiri. Kondisi geografis Indonesia yang cukup strategis menghubungkan dua samudra besar dan dua benua menjadi alarm bagi Indonesia untuk membuka jalur kerjasama dan diplomasi dengan negara tetangganya dan bahkan pengarusutamaan prinsip-prinsip serta norma dalam level intra dan antar kawasan. Usaha diplomasi maritim, menjadi salah satu elemen yang memiliki intensitas penting (Anwar, 2016) dikarenakan aktor pelaku yang terlibat dalam kasus *IUU Fishing* umumnya adalah WNA sehingga membutuhkan negosiasi dan pembahasan mengenai hal strategis maupun teknis seperti yurisdiksi hukum, perjanjian keamanan perbatasan laut, dan sebagainya.

Dalam kajian keamanan maritim kontemporer, umumnya permasalahan yang dihadapi adalah konflik yang tidak bersifat terbuka, namun menurut penulis ini juga didampingi dengan adanya perdamaian negatif yang tercipta di suatu arsitektur kawasan. Tentunya identitas kebijakan luar negeri yang terkait dengan isu maritim suatu negara akan tegak lurus dengan kondisi geopolitik, serta bagaimana jalur komunikasi dan penyelesaian isu dilakukan baik antara aktor negara maupun aktor non-negara. Tentunya dalam kasus diplomasi maritim Indonesia di IORA pula, apa yang menjadi kepentingan Indonesia dibawa dengan posisi yang mempertimbangkan distribusi power di suatu wilayah maritim. Hal ini karena isu kedaulatan menjadi hal yang tidak dapat ditawar, sambil para negara yang bekerjasama menyusun norma maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mereka untuk memanfaatkan keunggulan komparatif masing-masing dalam isu maritim (Waluyo, 2020).

Kasus yang terjadi selama rentan waktu 2019-2020 cenderung naik turun, ketika Menteri Susi Pudjiastuti menjabat sebagai Menteri KKP, dari Januari 2019 hingga April 2019 terjadi penangkapan terhadap 38 kapal asing yang melakukan tindakan *IUU Fishing* dimana 15 kapal berasal dari Vietnam, 13 kapal dari Malaysia, dan 10 kapal merupakan kapal asal Indonesia (KKP RI, 2019). Yang dimana penangkapan tersebut dilakukan pada wilayah penangkapan perikanan (WPP) sektor 711, 712, 713, dan 716 yang merupakan hasil kinerja yang positif pada kuartal pertama tahun 2019. Tindakan sekuritisasi seperti penangkapan dan penghancuran kapal asing merupakan salah satu tindakan khas dari pemerintah dalam penanganan isu ini. Tindakan yang dilakukan pemerintah pun beragam, mulai dari tindakan pencegahan, penanganan agar tidak dimanipulasi oleh para kapal pencuri ikan, dan kemudian menegakan hukum dengan mengatasi kerumitan yang ada dalam konteks kasus *IUU Fishing* yang berfokus juga pada penangan kejahatan transnasional. Bahkan, dengan salah satu WPP di Indonesia yaitu WPP 715 yang memiliki nilai potensi ekonomi sebesar 3,6 miliar/ tahun maka pengawasan terhadap wilayah-wilayah vital ini perlu diperketat (Susanti, Fahrudin, & Kusumastanto, 2020).

Diplomasi Indonesia Melalui IORA pada Kasus *IUU Fishing*

IORA sadar betul bahwa kawasan samudera hindia selain daripada keuntungan geopolitik, juga menyimpan sumber daya laut yang melimpah. Sumber daya laut yang kaya akan ikan dan keanekaragaman maritim lainnya menjadi suatu identitas kerjasama intrakawasan negara-negara anggota IORA (IORA, n.d). IORA pada tahun 2018 – 2020 menetapkan kerangka kerja yang menghasilkan rencana aksi untuk isu manajemen perikanan berkelanjutan (*sustainable fisheries management*) demi melindungi 28,5 juta orang yang dipekerjakan pada sektor perikanan. 47% dari 441 titik cadangan sumber daya perikanan telah dieksploitasi dan 18% diantaranya dieksploitasi secara tidak

PERPUSTAKAAN NASIONAL

bertanggung jawab (IORA, n.d). Forum kerjasama IORA yang telah dibentuk sejak tahun 1997 memiliki tujuan utama untuk meningkatkan kesejahteraan dan kerjasama ekonomi maritim, yang dimana IORA menjadi asosiasi kerjasama dengan luas wilayah maritim terbesar ke-3 dengan 21 negara anggota dan 7 mitra dialog (Lisbet, 2016). Kerjasama maritim yang dilakukan IORA memiliki beberapa mekanisme kerja utama yang ditetapkan oleh *Jakarta Concord's Action Plan (2017-2021)* yang dijelaskan pada paragraf dibawah ini.

Ada beberapa kelompok kerja di IORA yaitu Kepala Misi Kerja (*Working Group on Heads of Mission*/WGHM); Perdagangan dan Investasi (*Working Group on Trade and Investment*/WGTI); Forum Bisnis IORA (*IORA Business Forum*/IORBF); dan Akademisi. Pertama adalah WGHM atau *Working Group on Heads of Mission* adalah kelompok kerja tertinggi yang terdiri dari kepala perwakilan misi diplomatik negara-negara IORA yang berbasiskan di Pretoria, Afrika Selatan. Adapun WGHM bertemu untuk membahas program kerja yang dipresentasikan oleh *Chair* dan dewan Menteri (*Council of Ministers*) (IORA, n.d). WGHM bertindak sebagai aktor yang mengikuti dan mengarahkan perkembangan isu-isu yang menjadi fokus dan membahas arahan strategis berikutnya. Kedua adalah WGTI atau *Working Group on Trade and Investment* adalah organ utama yang bertugas untuk membahas kerjasama dagang maritim dan investasi di IORA semenjak 1999. WGTI bekerjasama untuk membahas liberalisasi perdagangan, mengentaskan hambatan dari barang, jasa, dan investasi serta pembangunan teknologi yang dimiliki oleh negara-negara anggota IORA. WGTI juga berfungsi untuk meningkatkan *regional supply chain* dan memfasilitasi dialog pemerintahan dalam penguatan isu-isu seperti UMKM, partisipasi akademik, dan lainnya (IORA, n.d). WGTI pada tahun 2019 menetapkan beberapa rekomendasi kebijakan yaitu: (1) pengembangan hubungan P2P (*people-to-people*) dan dialog B2G (*business-to-government*) dalam menciptakan mekanisme *information sharing* antar pemerintah untuk mengentaskan permasalahan dagang dan investasi; (2) fasilitasi inovasi dan pertumbuhan ekonomi melalui kerjasama yang menarik investor; (3)

REPUBLIK INDONESIA

mengembangkan strategi *IORA Maritime Industry Strategy* untuk merealisasikan potensi ekonomi maritim yang besar; dan (4) memajukan agenda kesetaraan gender dalam penguatan ekonomi melalui 7 prinsip kunci IORA serta menciptakan ekosistem kebijakan yang memajukan peran perempuan dan reformasi kebijakan lain berdasarkan rekomendasi UN WOMEN (IORA, 2019).

Ketiga adalah forum bisnis IORA atau IORBF (*IORA Business Forum)* merupakan media untuk para pelaku bisnis di negara-negara IORA untuk berinteraksi. Para perwakilan bisnis ini juga membahas berbagai upaya yang bisa dilakukan untuk merekomendasikan [pemerintah negara anggota untuk akselerasi perdagangan intrakawasan IORA. Forum ini juga membahas mengenai pentingya peran sektor swasta dalam mempromosikan kerjasama yang berkelanjutan serta implementasi yang berasaskan kerjasama. Adapun kerjasama yang dimaksud adalah kolaborasi dengan *Global Trade Review* (GTR) untuk membahas tantangan dan peluang bisnis di IORA (IORA, n.d). IORBF juga mengadakan acara jejaring bisnis, dan juga berbagai acara seperti pengembangan kapasitas bisnis dan pelatihan untuk para aktor bisnis dalam mempelajari koordinasi kebijakan dagang dan mengembangkan nilai perdagangan. IORBF pada 2017 mengadopsi deklarasi berjudul "*Joint Declaration on the IORA Business Community to Build Partnerships for a Sustainable and Equitable Economic Growth"* di Jakarta.

Terakhir adalah akademisi yang memiliki tugas untuk melakukan pengkajian kebijakan dan pengembangan penelitian kemaritiman dalam mendukung riset kebijakan berdasarkan IPTEK. Dalam bidang ini, kelompok kerja ini fokus pada pengembangan pengetahuan melalui publikasi di dua jurnal utama yang dimiliki oleh IORA yang berisi penelitian yang relevan serta membahas berbagai isu tematik dan spesifik. Diplomasi maritim Indonesia tentu tidak terlepas dari kepentingan politik Indonesia, oleh karena itu Pemerintah RI (Pemri) selalu menegaskan bahwa kepentingan Indonesia sebagai penghubung kawasan Asia Timur dan Samudera Hindia harus dijunjung tinggi. Visi *Global Maritime Fulcrum* (GMF) yang ditekan oleh Presiden Joko Widodo juga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merupakan kekuatan Indonesia juga sebagai negara non-blok (Akbar, Subagyo, & Oktaviani, 2020) yang menjaga keamanan maritim sambil menggandeng teman baru dan menjaga relevansi diplomasi *middle power* dengan *status quo.*

Kawasan Samudera Hindia adalah kawasan yang paling sulit dimengerti. Adapun alasannya adalah dikarenakan kawasan ini terhubung dan bersinggungan dengan Arab, Timur Tengah, Afrika, Sub-Sahara, dan Asia Selatan (Gupta, 2010). Oleh karena itu sangatlah besar potensi yang perlu dimanfaatkan ditengah proyeksi kekuatan geopolitik yang bersaing di kawasan samudera Hindia. Indonesia dibawah pemerintahan Joko Widodo betul-betul mengedepankan dialog kerjasama maritim seperti yang dibahas sebelumnya. Perubahan paradigma kebijakan Indonesia dalam diplomasi maritim membuat Indonesia ingin memposisikan polugri maritimnya sebagai negara yang hidup dari laut (*sea-based*) ketimbang hidup dari sumber daya di darat (*land-based*) (Rezasyah, 2017). Presiden Jokowi dalam beberapa kesempatan terus mengedepankan bahwa laut adalah ujung tombak kedaulatan dan menyimpan ekonomi yang memakmurkan bangsa Indonesia. Jadi kita bisa lihat bahwa visi Indonesia untuk menjadi poros maritim menjadi konten utama dalam diplomasi maritim di IORA. Ancaman ketidakamanan maritim seperti kasus IUUF tentu mendorong posisi Indonesia dalam menciptakan visi maritim dunia yang diadopsi melalui Perpres No. 16 tahun 2017.

Indonesia menjadi ketua (*chairman*) IORA pada tahun 2015, Indonesia selama masa kekuasaannya di IORA membawa agenda untuk membawa agenda maritim nasional dalam melakukan reorientasi pandangan maritim di Samudera Hindia (Putri, 2018). IUUF tidak ditangani sebaik jaman sekarang sebelum masa pemerintahan Presiden Jokowi, perlu diketahui bahwa kejahatan transnasional telah ter-proliferasi dengan cepat pada saat itu oleh karena kurang kuatnya kebijakan negara dalam aktualisasi gagasan maritim Indonesia (Septaria, 2016). Total 301 kapal asing yang ditangkap pada tahun 2018 saat sedang melakukan IUUF tidak hanya satu-satunya ancaman, namun IUUF juga sering dilakukan oleh nelayan domestik Indonesia yang jumlahnya 138 pakal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang tertangkap oleh KKP (Lestari, Putra, & Larasuci, 2019). Oleh karena itu, Indonesia melalui keketuaannya yang bertemakan "*Strengthening Maritime Cooperation in a Peaceful and Stable Indian Ocean*" pada tahun 2015-2017 menghasilkan beberapa keputusan: (1) Pertama, IORA membentuk *concord* sebagai hasil konkrit setelah IORA bekerja selama 20 tahun dan mencoba berbagai usaha *restart* oleh *chair* sebelumnya; (2) penguatan regionalisme melalui KTT IORA yang memajukan isu lintas sektoral dan *institution-building*; dan melakukan kegiatan teknis konkrit yang melibatkan pemangku kepentingan dari kementerian maupun lembaga (Kemlu RI, 2019).

Pasca Indonesia selesai menjalankan keketuaan IORA pada tahun 2017, Indonesia tentunya memerlukan penguatan kerjasama teknis apalagi dalam pengentasan IUUF. Dalam mengukur keberhasilan solusi mengatasi IUUF, Indonesia melalui IORA pasca keketuaannya dapat mengintegrasikan norma yang dibentuk ke kerangka kerjasama ASEAN. Untuk membuktikannya, ASEAN memiliki berbagai kemitraan antar kawasan seperti melalui mekanisme ARF yang juga membahas agenda keamanan maritim. Sehingga dalam hal ini IORA dan ASEAN dapat belajar dari IORA, dan penting untuk regionalisme ASEAN dan memperhatikan kawasan Samudera Hindia yang secara geopolitik dan geografis bersinggungan dengan ASEAN, terutama pada isu non-tradisional tadi (Bhattacharyya, 2010). Indonesia dapat meneruskan *institutional building* yang tidak akan hilang dalam mengentaskan IUUF. Beragamnya derajat kepentingan politik, ekonomi, dan militer berbagai negara di IORA juga membuat IORA harus belajar dari ASEAN yang masih dapat mempertahankan ASEAN Way di tengah beragamnya derajat kepentingan tersebut. Chew (2011) menganggap suatu kerjasama maritim sangatlah erat hubungannya dengan konteks lain karena maritim merupakan media komunikasi ide dan pertukaran budaya di masa lampau. Kekuatan dari hubungan inilah juga yang menjadi visi Jokowi untuk mengembangkan diplomasi maritim Indonesia melalui IORA serta penguatan investasi di pelabuhan laut dan infrastruktur perikanan dalam meraih keuntungan absolut dari kerjasama maritim (Connelly, 2015).

REPUBLIK INDONESIA

Warga lokal yang hidupnya erat dengan laut menjadi perhatian khusus terutama pada konteks pembangunan nasional. IUUF merampas mata pencaharian para warga lokal yang bergantung di pantai sehingga Indonesia melalui IORA mendorong terus gagasan ZOPFAN atau zona wilayah maritim IORA yang lebih "damai, aman, bebas, dan netral (Rezasyah, 2017). Interaksi semacam inilah yang diharapkan dapat menciptakan identitas IORA yang telah terlokalisasi dengan baik dan menciptakan *sense of belonging* masyarakat dalam bersama-sama melawan IUUF. Kerjasama regional yang sekarang cenderung memiliki *statecraft* yang berorientasi pada manusia dan agenda keamanan manusia yang semakin kencang (*human security*) membuat interaksi identitas ini penting (Naidu, 2016). IUUF yang terus dilawan Indonesia juga memberikan suatu pemahaman bahwa dalam konstelasi pengamanan maritim dan diplomasi yang dilakukan memerlukan rasionalisasi. Rasionalisasi disini adalah baik dalam konteks kebijakan domestik maupun eksternal mempertimbangkan potensi dan kapitalisasi yang ada di level nasional dan kekuatan hukum yang memandatkan hal demikian (Wicaksana, 2017). Indonesia melalui lima pilar yang ditetapkan dalam membangun budaya poros maritim dunia juga mengalami tantangan dari situasi politik regional yang ada. IUUF yang dilaksanakan oleh *non-state actor* (walaupun banyak juga yang *state-sponsored* seperti apa yang dilakukan Tiongkok di Laut Cina Selatan) membuat Indonesia harus sensitif kepada dimensi kerjasama lainnya yang lekat dengan sifat holistik dari konflik maritim itu sendiri. Faktor kedekatan satu negara dengan negara lain dalam menghindari konflik dan menciptakan *balance of power* membuat Indonesia harus menggemakan *nation understanding* (Putri, 2016) – untuk mengelola negosiasi. Dan adanya *nation understanding* ini bisa dibawa dari IORA dimana para negara sama-sama mengerti betul dampak IUUF dan meresonansikan gagasan tersebut agar menjadi *norm-setting* di ASEAN yang menjadi aktor vital dan mitra dari IORA.

Internalisasi norma di IORA juga menjadi prioritas Indonesia, adapun norma yang dimaksud adalah bagaimana para negara anggota IORA yang

UNIVERSITAS PERTAHANAN
REPUBLIK INDONESIA

kebanyakan adalah negara berkembang dapat membangun jembatan dan mengedepankan kolaborasi yang sesuai. Negara berkembang membutuhkan sumber daya dan kapitalisasi yang efektif sehingga kolaborasi demikian (mirip dengan kontekstualisasi Kerjasama Selatan-Selatan) diperlukan oleh negara-negara tersebut. Institusionalisasi yang ada di IORA harus memajukan prinsip dan langkah dimana para negara juga membawa para kelompok kerja di IORA untuk memperluas cakupan kebijakan. Cakupan kebijakan itu sendiri tidak boleh hanya serta merta diperluas dengan kajian akademik maupun pengembangan kebijakan tetapi juga melalui lokalisasi hukum internasional. Hal ini berkaca dari ASEAN yang mampu bertahan dengan tatanan *rule-based order*-nya. Karena apabila IORA tidak memiliki suatu tatanan demikian maka IORA akan menjadi kerjasama pasif yang kurang menguntungkan dan tidak ada kepatuhan dari para negara-negara. Diplomasi maritim Indonesia juga harus menciptakan *vocabulary* yang dapat digunakan oleh para aktor negara di IORA untuk berkomunikasi dan mengimplementasikan kebijakan anti IUUF di negara mereka. Serta intensitas kerjasama juga harus didorong dengan eksplorasi insentif yang menguntungkan.

Refleksi Keketuaan Indonesia di IORA 2015-2017 sebagai Usaha Diplomasi Maritim di Indo-Pasifik

Keketuaan Indonesia di IORA tentunya telah membawa pengaruh yang cukup signifikan untuk diplomasi maritim Indonesia. Visi maritim dibawah Presiden Jokowi yang merupakan bukti pengembangan dari konsep wawasan nusantara membuat strategisasi maritim harus melibatkan semua aktor dalam pendekatan yang kolaboratif. Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang salah satunya bertujuan untuk menentang IUUF dapat kita lihat sebagai salah satu usaha untuk mendorong isu kerjasama maritim non-konvensional dan integrasi deteksi dini bersama para aktor. Indonesia sebelumnya telah menerbitkan UU No. 32 tahun 2014 mengenai kelautan, dan UU ini memberikan lanskap yang baik untuk koordinasi antar lembaga pemerintahan dalam keamanan laut, sehingga kejahatan laut menurun 90% (Ayuningtyas, 2018).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain daripada itu, Indonesia juga memiliki kepentingan akan pengembangan *blue economy* pada tahun 2015 telah terbentuk melalui *IORA Blue Economy Core Group*. Adapun peran kelompok ini adalah untuk proses konsultatif yang digunakan Indonesia untuk meningkatkan pertumbuhan PDB di Samudera Hindia melalui ekonomi laut yang aman dan berkelanjutan, serta untuk mendorong pembangunan kapasitas teknis dari IORA (Ayuningtyas, 2018). Prinsip IORA sebagai suatu organisasi yang berasaskan *open regionalism* serta pertumbuhan keanggotaan sendiri bahkan masih menghadapi beberapa kritik. Tantangan seperti kurang jelasnya pencapaian objektif dan keseragaman pandangan para negara anggota IORA, dimana negara-negara *Small Island Developing States* (SIDS) lebih menekankan pada permasalahan perubahan iklim dan lingkungan maritim, sementara Australia, India, dan Afrika Selatan lebih kepada isu keamanan maritim dalam konteks tradisional (Prasetyo, 2016).

Kedepannya, ketidaksinergisan seperti itu tentunya harus diatasi dengan penetapan pandangan yang konsisten, dimana rencana aksi/ strategisasi diharapkan bersifat saling memotong (*cross-cutting*) agar setiap permasalahan yang bersinggungan memiliki solusi komprehensif yang tepat. Indonesia sendiri sebenarnya masih memiliki banyak PR untuk pengembangan infrastruktur kelautan dalam mendukung penegakan keamanan terhadap masalah IUUF. Indonesia juga harus mendorong agar nantinya penyelesaian masalah dan pelaksanaan solusi konkrit harus menghubungkan konektivitas antar negara dengan memanfaatkan pola dari visi maritim global Indonesia. Pola ini nantinya dapat menjadi suatu modal untuk Indonesia menjalin dari level bilateral terhadap negara-negara lain di IORA. Adanya IORA tentu dapat menjawab urgensi dimana dunia membutuhkan platform kerjasama antar kawasan tunggal untuk menghadapi masalah kontemporer kelautan. Adanya kejahatan seperti IUUF tentu membuat masalah multidimensional akan terjadi ditambah dengan fakta bahwa kawasan IORA saat ini menjadi arena pertarungan geopolitik para *major power* (Setiyanto, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KESIMPULAN

Diplomasi maritim yang dilakukan pemerintah Indonesia melalui IORA tentunya dalam konteks implikasi manajerial akan menghasilkan beberapa narasi berikut ini: (1) pemerintah sebagai aktor harus mampu menggunakan *multitrack diplomacy* yang dimana mampu memperbaharui paradigma kebijakan maritim yang sudah usang sejak zaman adanya ICP; (2) masyarakat menjadi aktor terdepan dari orientasi kebijakan yang ada karena IUUF dapat menimbulkan ketidakamanan pangan serta kemiskinan; (3) IORA harus menjadi *bridge-builder* bersama ASEAN dalam menciptakan Indo-Pasifik yang damai dan aman maritimnya; (4) Indonesia pada era pasca keketuaan IORA 2015-2017 diharapkan melalui ASEAN *chairmanship* pada tahun 2023 dapat mempertimbangkan isu kerjasama antar kawasan ASEAN – IORA yang lebih konkret melawan IUUF; dan (5) improvisasi kerjasama diperlukan dalam membawa deklarasi politik normatif dari Jakarta Concord ke aksi yang berkelanjutan dalam mencapai SDGs 2030. Tentunya ancaman keamanan maritim kontemporer akan terus berubah seiring dengan jaman, sehingga resiliensi dan ketahanan para aktor dalam solusi yang multisektoral diperlukan. Melalui keketuaan Indonesia di IORA, dapat dipelajari beberapa hal penting sebagai berikut: (1) IORA perlu menghasilkan solusi yang lebih konkrit lagi; (2) ASEAN harus membuka kerjasama antar kawasan dengan IORA; (3) Indonesia harus melibatkan konsultasi dengan para aktor non-negara dalam formulasi kebijakan; (4) pengarusutamaan sentralitas ASEAN yang berdasarkan prinsip *rule-based order* dalam tatanan rezim maritimnya; dan (5) mengedepankan solusi yang melibatkan pentahelix dan inovasi berkelanjutan. Indonesia tentunya harus memainkan diplomasi preventif dan rasionalisasi akan faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi sekuritisasi dan diplomasi maritim yang dilakukan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

REFERENSI

Akbar, T.H., Subagyo, A., & Oktaviani, J. (2020). Realisme Dalam Kepentingan Nasional Indonesia Melalui Forum Konferensi Asia Afrika (KAA) Dan Gerakan Non Blok (GNB). *Jurnal Dinamika Global, 5*(1), 123-129.

Anwar, S. (2016). MEMBANGUN KEAMANAN MARITIM INDONESIA DALAM ANALISA KEPENTINGAN, ANCAMAN, DAN KEKUATAN LAUT. *Jurnal Pertahanan, 6*(3), 69-89. doi:http://dx.doi.org/10.33172/jpbh.v6i3.315

ARF. (2009). *ASEAN Regional Forum Vision Statement.* Phuket: ASEAN Regional Forum.

Ayuningtyas, D. (2018). Kepentingan Indonesia Dalam Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahun 2015. *eJournal Ilmu Hubungan Internasional, 6*(1), 1-14.

Bateman, S. (2005). *Future Unknown: The Terrorist Threat to Australian Maritime Security.* Canberra: Australian Strategic Policy Institute.

Bhattacharyya, A. (2010). "Understanding security in regionalism framework: ASEAN maritime security in perspective. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India, 6*(2.).

Brewster, D. (2016). *Indo-Pacific Maritime Security: Challenges and Cooperation.* Canberra: National Security College.

Connelly, A. L. (2015). Sovereignty and the Sea: President Joko Widodo's Foreign Policy Challenges. *Contemporary Southeast Asia, 37*(1).

Damayanti, A. (2017). Regional Maritime Cooperation in Maintaining Maritime Security and Stability: A Test Case for ASEAN Unity and Centrality. *Journal of ASEAN Studies, 5*(2), 119-134. doi:10.21512/jas.v5i2.1888

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Djelantik, S. (2016). Sekuritisasi dan Kerjasama ASEAN dalam Meningkatkan Keamanan di Perairan Kawasan. *Jurnal Studi Global & Strategis, 10*(2), 186-203.

Fajriah, A. N., & Latifah, E. (2018). Peran ASEAN Dalam Menanggulangi Terorisme di Laut Sebagai Ancaman Terhadap Keamanan Maritim. *Beli Ac Pacis: Jurnal Hukum Internasional, 4*(1), 21-32.

FAO. (2016). *Illegal, unreported, and unregulated fishing.* New York: Food and Agriculture Organization.

FAO. (n.d). *What is IUU fishing?* Dikutip Januari 29, 2020, from Food and Agriculture Organization: http://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/

Fathun, L. M. (2019). ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Strait. *Insignia Journal of International Relations, 6*(1), 50-63. doi:https://doi.org/10.20884/1.ins.2019.6.1.1414

Fathun, L. M. (2019). ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Strait. *Insignia Journal of International Relations*, 50-63.

Gupta, M. (2010). Researching the Indian Ocean Region. In *Indian Ocean Region. The Political Economy of the Asia Pacific.* New York: Springer.

Hasugian, M. R. (2019, Oktober 29). *Menlu Retno Sebut 4+1 Prioritas Politik Luar Negeri RI 2019-2024*. Dikutip Januari 29, 2021, from Tempo.Co: https://dunia.tempo.co/read/1265955/menlu-retno-sebut-41-prioritas-politik-luar-negeri-ri-2019-2024/full&view=ok

IORA. (2019). *Modernising Trade in the Indian Ocean Rim Conference.* Durban: Indian Ocean Rim Association. Dikutip from

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://www.iora.int/media/24133/report-modernising-trade-conference-web-min.pdf

IORA. (n.d). *Fisheries Management*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/priorities-focus-areas/fisheries-management

IORA. (n.d). *Indian Ocean Rim Business Forum (IORBF)*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/structures-mechanisms/mechanisms/indian-ocean-rim-business-forum-iorbf

IORA. (n.d). *IORA Workshop on Regional strategy to address issues of sustainable management and development of fisheries resources in the Indian Ocean rim region*. Dikutip April 29, 2021, from United Nations Ocean Conference: https://oceanconference.un.org/commitments/?id=18226

IORA. (n.d). *Working Group on Heads of Mission (WGHM)*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/structures-mechanisms/mechanisms/working-group-on-heads-of-mission-wghm

IORA. (n.d). *Working Group on Trade and Investment (WGTI)*. Dikutip April 29, 2021, from Indian Ocean Rim Association: https://www.iora.int/en/structures-mechanisms/mechanisms/working-group-on-trade-investment-wgti

Jelita, I. N. (2020, Oktober 14). *Kapal Vietnam Masih Marak Lakukan Illegal Fishing di Natuna*. Dikutip April 25, 2021, from Media Indonesia: https://mediaindonesia.com/ekonomi/352669/kapal-vietnam-masih-marak-lakukan-illegal-fishing-di-natuna

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Juliawati, T. M. (2018). Upaya Indonesia Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo. *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional, 6*(3), 1389-1404.

Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 13*(1), 111-129. doi:10.22146/jsp.10970

Kemlu RI. (2019, April 8). *Indian Ocean Rim Association*. Dikutip April 29, 2021, from Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia: https://kemlu.go.id/portal/id/read/167/halaman_list_lainnya/indian-ocean-rim-association

KKP RI. (2019, April 11). *KINERJA PENGAWASAN KKP SEPANJANG TRIWULAN 1/2019 TUNJUKKAN CAPAIAN POSITIF*. Dikutip Januari 30 , 2021, from Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan: https://kkp.go.id/djpsdkp/artikel/10030-kinerja-pengawasan-kkp-sepanjang-triwulan-1-2019-tunjukkan-capaian-positif

Leonard, A. E. (2019). The ASEAN Way to Asia-Pacific Security Community. *Jurnal Sentris KSMPMI, 1*, 22-31.

Lestari, D. I., Putra, A. R., & Larasuci, A. Y. (2019). The main consequences of continued illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing within Indonesian waters for maritime security actors and coastal communities. *Research Society and Development, 9*(1).

Lisbet. (2016, Oktober). Indian Ocean Rim Association Concord dan Kepentingan Nasional Indonesia. *Majalah Info Singkat Hubungan Internasional, 3*(20).

Mière, C. L. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century*. New York: Routledge.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Naidu, G. V. (2016). Indian Ocean Region: Need to Step-up Cooperation. In V. Sakhuja, & K. Narula, *Maritime Safety and Security in the Indian Ocean.* New Delhi: Vij Books India.

OECD. (2004). *Fish Piracy: Combating Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing.* Paris: OECD Publishing.

Permono, P. (2019). Abu Sayyaf Group in Southern Philippines After Bangsamoro Autonomous Region in Muslim Mindanao. *Jurnal Studi Global Strategis, 13*(2), 109-122.

Prasetyo, S. A. (2016). Indonesia's Chairmanship of IORA 2015-2017 and Beyond. *Jurnal Kajian Wilayah, 7*(1), 59-68. doi:10.14203/jkw.v7i1.766

Pratama, O. (2020, Juli 2020). *Konservasi Perairan Sebagai Upaya menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia.* Dikutip Januari 29, 2021, from Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut KKP RI: https://kkp.go.id/djprl/artikel/21045-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia#:~:text=Terbentang%20dari%20Sabang%20hingga%20Merauke,km2%20adalah%20Zona%20Ekonomi%20Eksklusif.

Putri, B. (2018). Indonesia's Role in the Indian Ocean Region Cooperation: Post-IORA Chairmanship Strategies. *OISAA Journal of Indonesia Emas, 1*(2), 110-124.

Rezasyah, T. (2017). Indian Ocean Rim Association (IORA) As Strategic Factor in Shaping Indonesia's Imagined Community As An Archipelagic Country. *AEGIS: Journal of International Relations, 1*(2), 210-216.

Ridho, M., & Sudirman, A. (2020). Signifikansi Keamanan Maritim di ASEAN. *Mandala: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 165-182. doi:http://dx.doi.org/10.33822/3

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Septaria, E. (2016). IUU Fishing in Indonesia, Are ASEAN Member State Responsible For? *International Journal of Marine and Coastal Law, 11*(4).

Setiyanto, A. (2017). Strengthening Indonesia's Role In Indian Ocean Through IORA. *Jurnal Pertahanan, 3*(1), 15-32. doi:10.33172/jp.v3i1.156

Severino, R. C. (2006). *Southeast Asia in Search of an ASEAN Community: Insights from the former ASEAN Secretary General.* Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Sheehan, J. J. (2006, February). The Problem of Sovereignty in European History. *The American Historical Review, 111*(1). doi:10.1086/ahr.111.1.1

Shie, T. R. (2004). Ports in a Storm? The Nexus between Counterterrorism, Counter proliferation, and Maritime Security in Southeast Asia. *Issues and Insights, 4*(4).

Singh, A. (2017). A Rule Based Maritime Order in the Indo-Pacific: Aligning the Building Blocks. *Regional Outlook Paper, 57*.

Suman, A., Irianto, H. E., Satria, F., & Amri, K. (2016). POTENSI DAN TINGKAT PEMANFAATAN SUMBER DAYA IKAN DI WILAYAH PENGELOLAAN PERIKANAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA (WPP NRI) TAHUN 2015 SERTA OPSI PENGELOLAANNYA. *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia, 8*(2), 97-110. doi:http://dx.doi.org/10.15578/jkpi.8.2.2016.97-100

Susanti, A., Fahrudin, A., & Kusumastanto, T. (2020). DAMPAK EKONOMI AKIBAT IUU FISHING PERIKANAN TANGKAP PELAGIS BESAR DI WPPNRI 715. *Jurnal Sosial Ekonomi KP, 15*(2), 135-144. doi:http://dx.doi.org/10.15578/jsekp.v15i2.8178

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Taufika, R. (2020). Latent Securitisation of Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing in Indonesia. *Global: Jurnal Politik Internasional, 22*(1), 26-53. doi:10.7454/global.v22i1.488

Waluyo, B. (2020). China dan Vietnam: Ketiadaan Konflik Terbuka di Laut Cina Selatan. *Jurnal Dinamika Global. 5*(2).

Wee, J. Y. (2008). Maritime Terrorism Threat in Southeast Asia and Its Challenges. *Journal of the Singapore Armed Forces, 43*(2), 32-44. 319-333

Wicaksana, S. W. (2017). Nilai Strategis Indian Ocean Rim Association Bagi Indonesia Dalam Penerapan Poros Maritim Dunia Tahun 2015. *Jurnal Online Mahasiswa FISIP, 4*(1), 1-10.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diplomasi Pertahanan Militer Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional: Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia

Muhammad Samy dan Jayanti Aarnee Kusumadewi
Universitas Airlangga

Abstrak

Posisi geografis Indonesia yang terletak di antara dua samudera dan jalur-jalur pelayaran tersibuk di dunia menjadikannya posisi yang strategis. Potensi ini pun dimaksimalkan pada era Presiden Joko Widodo melalui visi Poros Maritim Dunia. Salah satu aspek krusial dalam mewujudkan gagasan ini adalah sektor keamanan. Perairan Indonesia menghadirkan sejumlah rintangan tersendiri, seperti perompakan, terorisme, dan kejahatan transnasional. Untuk menghadapi permasalahan tersebut, salah satu upaya yang digencarkan Indonesia adalah melalui diplomasi pertahanan maritim dalam bentuk kerjasama, baik secara bilateral maupun multilateral. Tulisan ini akan menjelaskan lebih lanjut mengenai bentuk dan implikasi diplomasi pertahanan yang dimaksud, serta mengapa hal tersebut menjadi pilihan kebijakan luar negeri yang diintensifkan dalam menanggapi isu keamanan di perairan Indonesia. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, ditemukan bahwa intensifikasi diplomasi pertahanan maritim dilakukan mengingat terbatasnya kapabilitas sistem pertahanan yang dimiliki Indonesia dalam merespon ancaman maritim dan non-tradisional. Atas konsiderasi tersebut, pengambilan langkah ini menjadi tindakan yang rasional bagi Indonesia untuk mengompensasi kekurangan tersebut.

Kata kunci: Indonesia; PMD; Diplomasi Pertahanan Maritim; Keamanan Non-Tradisional; Keamanan Maritim

Sitting between two world's biggest oceans and bussiest shipping lanes, Indonesia's geographic positioning has given it a very strategic leverage. Such potential is then stressed out during the era of President Joko Widodo with his vision of Global Maritime Fulcrum. One of the crucial aspects needed for optimalization of this idea is security. Indonesian waters have been known to be quite hostile due to tt hreats such as piracy, terrorism, and transnational crimes. A series of maritime defense diplomacy thus have been initiated and intensified—along with other means—to counter them, both bilateral and multilateral in form. This article would elaborate more on the manifestation and implications of those actions made, and why Indonesia specifically focused more on Its maritime defense diplomacy. Based on the findings, it is then revealed that such diplomatic move can be owed to Indonesia's lacking defense system—making diplomacy a rational alternative to compensate for Its flaw in capacity.

Keywords: *Indonesia;* PMD*; Maritime Defense Diplomacy; Non-Traditional Threat; Maritime Security*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulaun terbesar di dunia dengan luas wilayah laut sebesar 3,25 juta Km^2. Selain itu, Indonesia juga memiliki posisi geografis yang strategis karena terletak di antara dua samudra besar, yaitu Pasifik dan Hindia, dan dilewati oleh sejumlah jalur pelayaran tersibuk di dunia, seperti Selat Malaka dan Laut Sulawesi. Lantas, besar potensi bagi Indonesia untuk mendapat keuntungan ekonomis bila terdapat pengembangan yang lebih intensif dalam sektor jasa pelayaran dan perhubungan laut. Optimalisasi kedua sektor tersebut kemudian menjadi salah satu area prioritas kebijakan luar negeri Indonesia pada era kepemimpinan Joko Widodo. Tujuan dari hal tersebut dimanifestasikan dalam narasi untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Visi ini dicanangkan sebagai respon terhadap dinamika internasional kontemporer, yang mana konsentrasi kekuatan ekonomi dunia mulai bergeser menuju wilayah Asia. Dengan demikian, Indonesia merupakan salah satu negara di kawasan tersebut yang turut berpeluang besar memanfaatkan momentum ini. PMD memiliki setidaknya lima pilar utama yakni ekonomi maritim, infrastruktur maritim, konektivitas maritim, budaya maritim, diplomasi maritim, serta pertahanan maritim (Mundayat et al. 2018). Dua poin terakhir, yang akan menjadi fokus dari tulisan ini, adalah bagian yang tidak kalah krusial dalam pewujudan PMD.

Letak Indonesia yang strategis menjadikan perairannya rentan terhadap berbagai jenis ancaman, termasuk ploriferasi ancaman keamanan non-tradisional. Ancaman keamanan non-tradisional sendiri dapat didefinisikan sebagai tantangan terhadap kelangsungan hidup yang berasal dari unsur-unsur non-militer yang meliputi, namun tidak terbatas pada terorisme, tindakan kriminal transnasional, dan kelangkaan sumber daya alam (Caballero-Anthony 2016). Pemerintah Indonesia telah mengidentifikasi sejumlah isu keamanan yang umumnya kerapkali muncul. Beberapa di antaranya seperti perompakan di laut, terorisme, *illegal fishing*, dan penyelundupan telah memiliki sejarah panjang di perairan Indonesia, khususnya di wilayah Laut Natuna, Laut Sulu-Sulawesi, dan Selat Malaka. Prevalensi ancaman keamanan non-tradisional di wilayah-wilayah ini memiliki implikasi politik, ekonomi dan keamanan yang dapat menghambat pewujudan visi Indonesia untuk menjadi PMD (Kementrian Pertahanan Republik Indonesia 2015). Hal tersebut dikarenakan ancaman-ancaman yang telah disebutkan sebelumnya dapat mempengaruhi keamanan dan keselamatan pelayaran serta mengganggu proses distribusi sumber daya maritim Indonesia (Luhulima 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Salah satu strategi yang digunakan Indonesia dalam mengatasi berbagai ancaman yang ada di perairan Indonesia adalah melalui diplomasi pertahanan maritim. Secara tradisional, diplomasi pertahanan banyak dikaitkan sebagai instrumen realpolitik atau politik kekuatan/ kekuasaan. Seiring berjalannya waktu, diplomasi pertahanan pun mulai mengalami perluasan makna. Konsep ini tidak lagi hanya berfokus pada aspek yang umumnya didominasi oleh segelintir aktor internasional yang memiliki kapabilitas adidaya semata, namun mulai menginklusikan aspek yang berkaitan dengan stabilitas keamanan internasional secara keseluruhan. Dengan demikian, diskursus dalam diplomasi pertahanan pertahanan telah melampaui pembahasan mengenai unjuk kekuatan—seperti *gunboat diplomacy*—dan mulai memperhatikan kooperasi dalam lingkup yang lebih luas, baik dari cakupan aktivitas, sektor, maupun aktor. Seperti upaya-upaya pertukaran informasi, latihan gabungan, hingga koordinasi keamanan. Tujuan dan sasarannya adalah merealisasikan kebijakan luar negeri sebuah negara yaitu keamanan nasional dan internasional yang lebih luas (Cottey 2004). Dengan semakin kompleksnya kontur keamanan internasional, kini sebagian besar negara di dunia telah melakukan diplomasi pertahanan, termasuk Indonesia. Tulisan ini akan menganalisis mengapa diplomasi pertahanan maritim menjadi pilihan yang diintensifkan oleh Indonesia dalam mengatasi ancaman keamanan non-tradisional di wilayah perairannya.

Konsep Diplomasi Pertahanan Maritim

Diplomasi merupakan tindakan yang dilakukan oleh aktor hubungan internasional demi mencapai kepentingannya secara damai tanpa menimbulkan kekacauan lebih lanjut. Diplomasi seringkali diasosiasikan dengan penggunaan kekuatan non-militer yang disebut dengan *soft power* dan menjauhi segala hal yang berhubungan dengan *hard power* atau militer. Negara merupakan salah satu aktor yang banyak menggunakan diplomasi dalam usaha mencapai kepentingan nasionalnya di dunia internasional. Salah satu jenis diplomasi yang digunakan adalah diplomasi pertahanan, yakni diplomasi yang umumnya dilakukan oleh institusi pemerintahan di bidang pertahanan demi mencapai kepentingan nasional, terutama dalam bidang pertahanan dan keamanan. Konsep ini juga dapat didefinisikan sebagai pengutilisasian senjata, peralatan, dan angkatan bersenjata sebagai instrumen pencapaian kepentingan negara dalam situasi damai. Dengan demikian, menggunakan aspek militer dalam proses diplomasi bukanlah hal yang selalu berhubungan dengan peperangan atau kekerasan. Diplomasi pertahanan umumnya dilakukan dengan setidaknya melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tiga model berdasarkan intensinya: untuk mencapai 1) pembangunan kapasitas, 2) pembentukan kepercayaan, serta 3) pengembangan industri pertahanan (Mundayat et.al. 2018).

Sebagaimana yang telah dijelaskan, diplomasi pertahanan sepanjang perjalanannya telah mengalami perluasan yang signifikan, terlebih sejak tahun 1990-an. Hal ini menyebabkan adanya pergeseran paradigma dalam memaknai peranan dari elemen-elemen pertahanan, seperti pendayagunaan aparatur pertahanan—yang semula digunakan dalam konteks koersif—dalam agenda-agenda kooperatif di masa damai dengan negara atau pihak lainnya (Cottey 2004). Dalam tulisan ini, penulis mengonseptualisasikan diplomasi pertahanan di era kontemporer sebagai instrumen untuk mengurangi terjadinya konflik atau potensi kekacauan dan mendukung hubungan antar negara dalam mengembangkan kekuatannya untuk mempertahankan relevansi peranannya dalam menjaga stabilitas keamanan internasional. Intensi ini lantas menjadi pendorong pemerintahan Indonesia untuk mengintensifikasikan peranan dalam forum keamanan regional dan internasional. Menurut Cottey dan Foster (2004) diplomasi pertahanan dapat dilaksanakan dengan melakukan kegiatan-kegiatan berikut dengan negara mitra: 1) Pertemuan pejabat pertahanan militer dan sipil secara bilateral dan multilaterial; 2) Penugasan atase pertahanan; 3) Membuat perjanjian kerjasama pertahanan; 4) Melatih aparat pertahanan; 5) Pemberian rekomendasi terkait strategi pertahanan; 6) Pertemuan personil pertahanan militer dan sipil secara multilateral maupun bilateral; 7) Menerjunkan aparat pertahanan ke negara mitra; 8) Menugaskan kelompok pelatih ke negara mitra; 9) Menyediakan peralatan pertahanan bagi negara mitra; dan 10) Melaksanakan latihan gabungan.

Dalam memahami interaksi yang terjadi dibalik visi PMD, diplomasi pertahanan perlu dikontekstualisasikan dengan lebih rinci dalam kerangka kemaritiman, yakni melalui konsep diplomasi pertahanan maritim. Dengan demikian, diplomasi pertahanan maritim dapat diartikan sebagai bentuk politik internasional Indonesia yang dilakukan demi mencapai tujuan besar kemaritimannya. Dengan kata lain, diplomasi pertahanan maritim dapat dipahami sebagai kegiatan yang digencarkan untuk mencapai kepentingan keamanan maritim Indonesia: stabilitas maritim baik dalam keadaan damai maupun konflik. Konsep ini merupakan bentuk dari pemaksimalan kekuatan maritim yang dimiliki oleh Indonesia. Diplomasi tersebut dapat dilakukan dengan menggabungkan berbagai aspek, mulai dari hukum, instrumen diplomatik, hingga militer. Diplomasi maritim sendiri dapat diartikan pula sebagai turunan dari diplomasi pertahanan. Hal ini dapat dilakukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan dua cara yaitu memanfaatkan instrumen-instrumen maritim yang ada dan mengerahkan diplomat dalam menyelesaikan berbagai permasalahan dan ancaman kemaritiman Indonesia (CSIS 2018).

Ancaman Keamanan Non-Tradisional di Perairan Indonesia

Ancaman keamanan maritim non-tradisional di Indonesia memiliki beberapa bentuk dan berasal dari berbagai sumber. Beberapa di antaranya yang paling prominen adalah perompakan, terorisme, dan aktivitas kriminal transnasional. Menurut *International Maritime Organization* (IMO) perompakan di laut dapat didefinisikan sebagai tindakan menaiki kapal lain secara paksa dengan penggunaan atau ancaman penggunaan kekerasan yang bertujuan untuk merampas muatan kapal atau menahan awak dan penumpang kapal baik di laut internasional maupun di laut teritorial (IMO 2009). Dalam sebuah laporan yang diterbitkan *International Chamber of Commerce* (ICC) dan *International Maritime Bureau* (IMB) pada tahun 2020, perairan Indonesia merupakan lokasi dengan jumlah kasus perompakan terbanyak di Asia dan bahkan dunia selama beberapa tahun terakhir. Laporan tersebut menyebutkan bahwa perairan Indonesia yang berbatasan dengan wilayah negara lain yang rentan terhadap perompak adalah laut Sulu-Sulawesi. Adapun perairan internasional yang berbatasan dengan pesisir Indonesia yang rentan terhadap perompakan yaitu Selat Malaka.

Terorisme dapat didefinisikan sebagai tindakan-tindakan yang bertujuan untuk mencapai tujuan politik dengan cara menyebarkan rasa takut. Meskipun terorisme umumnya dilakukan di darat, terorisme di era kontemporer dapat berpotensi untuk dilakukan pula secara maritime, seperti melakukan pengeboman terhadap kapal laut atau penculikan awak dan penumpang kapal (Danish Institute of International Studies 2009). Bentuk terorisme maritim yang umum ditemukan di perairan Indonesia dan sekitar Indonesia adalah penculikan dan penyanderaan yang dilakukan oleh kelompok teroris. Berbeda dengan perompak, penculikan dan penyanderaan yang dilakukan teroris tidak hanya memiliki motif ekonomi namun juga mengandung motif politik. Salah satu kelompok teroris yang aktif beroperasi di perairan Indonesia dan sekitar Indonesia adalah Abu Sayyaf Group (ASG). Kelompok tersebut melakukan aktivitasnya di perairan Indonesia, Filipina, dan Malaysia serta di Selat Malaka dengan melakukan sejumlah penyanderaan terhadap nelayan dan awak kapal lainnya (Observer Research Foundation 2019).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain terorisme dan perompakan, aktivitas kriminal transnasional turut menjadi salah satu ancaman keamanan yang kerapkali terjadi di perairan internasional. Bahkan, dampaknya dapat dirasakan di lebih dari satu negara sekaligus. Aktivitas kriminal transnasional dibedakan dari berbagai kejahatan laut lainnya karena sifatnya yang cenderung lintas-batas, permasalahannya yang unik, serta motifnya yang luas. Kendati demikian, secara umum pelaku dari tindak kejahatan ini dapat dikelompokkan menjadi dua berdasarkan modus operandinya yaitu kelompok kriminal yang memasok berbagai barang ilegal seperti narkoba, senjata, serta berbagai barang curian yang dikenal dengan istilah *smuggling* atau penyelundupan dan kelompok kriminal yang memperdagangkan jasa dan barang ilegal, seperti perdagangan manusia baik anak maupun dewasa yang dikenal sebagai *trafficking*. Dua jenis bisnis ini sering ditemukan di perairan Indonesia. Layaknya bisnis gelap pada umumnya, kejahatan transnasional memanfaatkan situasi tertentu demi mendapatkan keuntungan, dan negara–negara di Asia Tenggara—salah satunya Indonesia—dianggap memiliki kondisi yang menunjang agenda tersembunyi tersebut (United Nations Office on Drugs and Crime Research 2019). Terorisme dan perompakan memang merupakan masalah yang cukup akut di Indonesia, namun munculnya berbagai kejahatan transnasional yang kian terorganisir di wilayah ini juga tidak bisa dipandang sebelah mata.

Maraknya kejahatan transnasional—terlebih kejahatan berbasis maritim—di Indonesia dapat diatribusikan pada kondisi geografis Indonesia yang secara tidak langsung mendukung, sebagaimana negara ini merupakan negara ini merupakan salah satu titik transit penting dari perdagangan laut dunia. Sejalan dengan laporan United Nations Office on Drugs and Crime Research (UNODC) sebelumnya, berbagai penegak hukum di bidang maritim pun mengidentifikasikan bahwa ancaman utama yang ada di perairan Indonesia adalah perdagangan manusia serta penyelundupan benda terlarang seperti obat–obatan, senjata ilegal, dan berbagai komoditas lainnya (UNODC 2019). Mengingat sifat dari ancaman non-tradisional ini yang cenderung terorganisir dan tersembunyi, penting untuk meningkatkan koordinasi pada semua tingkatan baik domestik maupun internasional. Kesinergisan ini merupakan langkah awal yang perlu dilakukan dalam menyusun keamanan maritim yang lebih ketat. Untuk mengakomodir kepentingan ini, pemerintahan pun meluncurkan dokumen Kebijakan Laut yang merupakan perluasan dari lima pilar utama PMD. Dokumen ini berisi tujuh prioritas utama dalam kebijakan maritim di masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dan menetapkan sasaran dan prioritas dari keamanan maritim Indonesia (Moris dan Paoli 2018).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Upaya Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Maritim Non-Tradisional

Indonesia melakukan berbagai upaya dalam menghadapi ancaman-ancaman keamanan non-tradisional yang telah disebutkan sebelumnya di wilayah perairannya. Salah satunya adalah melalui diplomasi pertahanan maritim. Hal tersebut dilakukan karena Indonesia memiliki kapabilitas yang terbatas dan kurang optimalnya alat utama sistem pertahanan (alutsista), baik dari segi kualitas maupun kuantitas, yang dimiliki oleh Indonesia (Febrica 2017). Diplomasi pertahanan yang dilakukan sendiri bersifat bilateral, multilateral, dan regional. Adapun kegiatan diplomasi pertahanan maritim yang dilakukan meliputi pelaksanaan latihan gabungan, operasi gabungan, pertukaran informasi, konsultasi, dan pertemuan pejabat senior maupun personil lainnya. Langkah-langkah ini umumnya dilaksanakan dengan beberapa negara yang berbatasan langsung perairan Indonesia. Negara-negara tersebut adalah Australia, Filipina, Malaysia, Thailand, Singapura, dan India. Tidak hanya itu, Indonesia juga melaksanakan diplomasi pertahanan dengan negara-negara lain yang menggunakan perairan Indonesia dan perairan Internasional yang berbatasan dengan pesisir Indonesia, seperti Korea Selatan, Jepang, dan Amerika Serikat.

Negara Yang Terlibat	Nama Kegiatan (Jenis Kegiatan)	Institusi Terlibat
Indonesia dan Australia	CORPAT (Patroli gabungan)	TNI AL dan *Royal Australian Navy* (RAN)
	Exercise Cassowary (Latihan gabungan)	TNI AL dan RAN
	Exercise New Horizon (Latihan gabungan)	TNI AL dan RAN
	Koordinasi, pertukaran informasi, latihan gabungan secara insidentil	Bakamla dan *Australian Border Force* (ABF)
Indonesia dan India	INDINDO (Patroli gabungan dan latihan gabungan)	TNI AL dan *Indian Navy*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia dan Malaysia	MALINDO JAYA (Latihan gabungan)	TNI AL dan Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM)
	PATKOR MALINDO (Patroli gabungan)	TNI AL dan TLDM
Indonesia dan Thailand	Sea Garuda (Latihan gabungan)	TNI AL dan *Royal Thai Navy*
	PATKOR INDOTHAI (Patroli gabungan)	TNI AL dan *Royal Thai Navy*
Indonesia dan Filipina	PHILINDO EXERCISE (Latihan gabungan)	TNI AL dan *Philipine Navy*
	PATKOR PHILINDO (Patroli gabungan)	TNI AL dan *Philipine Navy*
	Konsultasi, pertukaran informasi, latihan gabungan, patroli gabungan	Bakamla & *Philipine Coast Guard*
Indonesia dan Singapura	Elang INDOPURA	TNI AL dan *Republic of Singapore Navy* (RSN)
	Pertukaran informasi dan koordinasi	Bakamla dan RSN
Indonesia dan Jepang	Latihan gabungan dan pertukaran informasi	Bakamla dan *Japanese Coast Guard*
Indonesia dan Korea Selatan	Pelatihan, Konsultasi, pertukaran informasi	Indonesia dan *Korean Coast Guard*
Indonesia dan Amerika Serikat	Kesempatan pendidikan dan konsultasi pejabat senior	Bakamla dan *United States Coast Guard*

Tabel 1.1 Diplomasi Pertahanan dan Maritim Bilateral Indonesia
(Sumber: Diolah oleh Penulis)

Diplomasi Multilateral dan Regional Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Maritim Non-Tradisional

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain kerjasama bilateral, Indonesia juga melakukan berbagai kooperasi multilateral demi menghadapi berbagai ancaman maritim yang mungkin terjadi di perairannya. Sejalan dengan lingkaran konsentris dari kebijakan luar negeri Indonesia, prioritas kerjasama berfokus pada kawasan Asia terutama Asia Tenggara. Namun, hal tersebut bukan berarti Indonesia tidak menginisiasi kerjasama dalam lingkup yang lebih luas lagi. Beberapa kerjasama regional dan multilateral yang dilakukan Indonesia adalah seperti yang tertera pada tabel di bawah ini:

Nama	Negara anggota	Jenis kerjasama	Topik kerjasama
Malacca Strait Patrol	Singapura, Indonesia, Malaysia	trilateral	Patroli terkoordinasi di Selat Malaka
Maphilindo	Malaysia, Philipina, Indonesia	trilateral	Menangani permasalahan transnasional, patroli laut, patroli udara di Laut Sulu
ASEAN *Maritime Forum*	ASEAN	multilateral	memperkuat kerjasama regional dan internasional saja namun minim dalam penyelesaian konflik
ASEAN *Outlook on the Indo-Pacific*	ASEAN	multilateral	memandu berbagai keterlibatan ASEAN di wilayah tetangga yakni Samudera Hindia serta Asia-Pasifik
ASEAN *Regional Forum* (ARF) *Inter-Sessional Meeting on Counter-Terrorism and terrorism, transnational crimes*	ASEAN	multilateral	Menjaga keamanan maritim dengan sharing informasi, capacity building, dan mengembangkan bantuan hukum timbal balik

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ASEAN *Defence Ministers' Meeting* (ADMM)	ASEAN	multilateral	Dialog serta pengarahan kebijakan pertahanan dan keamanan
Southeast Asia Cooperation and Training (SEACAT)	22 negara di dunia (2020)	multilateral	Latihan bersama
Multilateral Naval Exercise KOMODO (MNEK)	54 negara di dunia (2020)	multilateral	Latihan bersama berbagai angkatan laut, melakukan kolaborasi antara angkatan laut seluruh dunia dalam mencari solusi permasalahan, serta kesadaran akan keamanan maritim.

Tabel 1.2 Diplomasi Pertahanan Maritim Multilateral Indonesia
(Sumber: Diolah oleh Penulis)

Kerjasama multilateral yang dilakukan Indonesia tidak hanya terbatas dari yang tertera pada tabel. Terdapat pula sejumlah inisiasi lain yang meliputi agenda-agenda seperti pertukaran informasi, latihan bersama, hingga penyelenggaraan dialog. Indonesia juga menjalin kooperasi dengan IMB, yang merupakan badan yang ada di bawah ICC dengan tugas mengumpulkan data aktual mengenai kejahatan di laut yang terjadi secara berkala (ICC-IMB 2020). Meskipun Indonesia masih dapat digolongkan sebagai negara dengan kasus kejahatan transnasional yang cukup tinggi, pada Januari 2020 lalu pemerintahan Indonesia setuju untuk tetap menjalankan kerjasama dengan IMB untuk mencegah adanya pembajakan dan perampokan lebih lanjut. Dengan demikian, hasil yang diharapkan dari adanya berbagai kerjasama multilateral ini dapat terselesaikannya dan tertanganinya masalah-masalah non-tradisional yang telah disebutkan secara damai (Association of Southeast Asian Nations 2019).

Dampak Diplomasi Pertahanan Maritim bagi Keamanan Maritim Indonesia

Sebagaimana yang disebutkan dalam laporan yang dikeluarkan oleh ICC-IMB pada tahun 2020, perairan Indonesia masih menjadi salah satu perairan paling rawan terhadap perompakan. Meskipun demikian, jumlah kasus perompakan di perairan Indonesia telah konsisten mengalami penurunan selama lima tahun terakhir (ICC-IMB 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hal serupa turut dilaporkan oleh *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP) yang menyatakan bahwa selama lima tahun terakhir terjadi penurunan jumlah kasus perompakan di perairan Indonesia. Menurut laporan ReCAAP selama lima tahun terakhir, Indonesia dan negara-negara lainnya yang merupakan *stakeholder* di wilayah tersebut disarankan untuk tetap melaksanakan patroli baik secara unilateral, bilateral, maupun multilateral dan jika mampu meningkatkannya. Walaupun bukan faktor utama yang berkontribusi pada penurunan tren kejahatan transnasional maritim yang disebutkan, inisiasi-inisiasi patroli gabungan ini tidak dapat dipungkiri memiliki dampak tersendiri (ReCAAP 2015; 2016; 2017; 2018; 2019; 2020).

Namun, tren yang sama cenderung tidak terlihat dalam konteks penanggulangan terorisme maritime. Upaya dari negara-negara dengan perairan luas seperti Indonesia masih dianggap kurang mampu menanggulangi aktivitas-aktivitas teror di laut. Beberapa di antaranya yang prominen adalah jaringan ASG, kelompok teror yang beroperasi di Filipina namun turut menjalankan aksinya di sekitar perairan perbatasan Sulu-Sulawesi pada beberapa tahun terakhir. Tidak hanya Indonesia, beberapa negara lain yang berkepentingan di wilayah tersebut—Filipina dan Malaysia—juga belum dapat meminimalisir pergerakan dari ASG. Hal ini dapat diatribusikan pada belum teratasinya akar masalah dari dilakukannya aksi teror tersebut semula: masalah sosio-ekonomi. Karena itu, upaya penghentikan terorisme maritim di laut Sulu-Sulawesi membutuhkan lebih dari sekadar respon militeristik, namun juga konsolidasi dan akomodasi jangka panjang (IPAC 2019). Terlepas dari dampaknya yang kurang prevalen dalam konteks terorisme maritim, diplomasi pertahanan maritim lantas mampu membantu mengatalisasi proses ini. Pertukaran informasi dan penyamaan strategi akan mempermudah koordinasi antar pemerintah dan membantu menentukan langkah yang ideal untuk menghadapi ancaman tersebut (Storey 2016).

Langkah-langkah bilateral dan multilateral yang dilakukan Indonesia dalam konteks penanganan aktivitas kriminal transnasional memiliki implikasi yang lebih positif. Berdasarkan data yang dilaporkan IMB dan ReCAAP, aktivitas kriminal transnasional di Indonesia mengalami penurunan yang cukup signifikan. Terlebih yang termasuk dalam kategori *smuggling* dan *trafficking*. Capaian ini dapat diatribusikan pada adanya peningkatan kapabilitas dalam pendeteksian korban *trafficking* berkat semakin kuatnya kerjasama antar sesama negara Asia Tenggara (UNODC 2019). Hal ini pun turut terbantukan dengan adanya kerjasama trilateral antara Singapura, Malaysia, dan Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam mengawasi area selat malaka yang notabenenya rawan terhadap penyelundupan. Sekali lagi, memang benar bahwa inisiasi-inisiasi ini merupakan satu dari sekian variabel yang berkontribusi pada stabilitas relatif yang telah dijelaskan. Namun, dampak dari upaya diplomasi pertahanan maritim yang telah Indonesia lakukan, terutama dalam kurun waktu lima tahun terakhir, tidak dapat ditafikan.

Analisis Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia

Intensifikasi upaya-upaya diplomasi pertahanan maritim yang diambil Indonesia dapat dikatakan sebagai manifestasi dan komitmen Indonesia terhadap visi PMD. Sebagaimana yang diutarakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenkomarves) Republik Indonesia, Visi PMD menjadi bagian dari preferensi kebijakan negara untuk membangkitkan kembali identitas 'negara maritim' Indonesia (Kemenkomarves 2017). Identifikasi diri ini berimplikasi pada sejumlah tindakan yang tercermin pada kebijakan-kebijakan yang digariskan dalam Buku Kebijakan Kelautan Indonesia. Buku tersebut mencantumkan 76 kebijakan utama Indonesia dalam mewujudkan visi PMD. Beberapa di antaranya adalah kebijakan yang diarahkan untuk meningkatkan keamanan maritim Indonesia baik melalui paradigma tradisional maupun non-tradisional (Kemenkomarves 2017). Dengan demikian, dapat diartikan bahwa peningkatan keamanan maritim merupakan salah satu bentuk refleksi identitas tersebut.

Selain itu, tindakan Indonesia untuk memprioritaskan upaya-upaya diplomasi pertahanan maritim juga dipengaruhi oleh *status-quo* dari kapabilitas pertahanannya. Masih minimnya kemampuan dari sistem dan institusi-institusi pertahanan dalam menjaga kedaulatan maritim, khususnya di perairan yang berbatasan dengan perairan negara lain atau perairan internasional, disadari oleh Indonesia. Kondisi ini ditegaskan oleh mantan Komandan Pangkalan Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Laut (AL) I Belawan, Laksma Abdul Rosyid. Menurutnya, Indonesia memiliki keterbatasan alutsista dan personil dalam menjaga keamanan maritim. Oleh karena itu diplomasi pertahanan maritim menjadi bagian krusial yang dapat mengompensasi kekurangan ini dalam konteks menghadapi ancaman. Kurangnya alutsista dan personil yang dimiliki Indonesia dalam mengamankan perairannya dapat disubstitusikan dengan adanya bantuan militer dari negara lain untuk mengamankan perairan di sekitar Indonesia (Penerangan Pangkalan Angkatan Laut Indonesia I 2020).

Prioritas langkah pada diplomasi pertahanan maritim juga didasari oleh kesadaran dan pertimbangan Indonesia terhadap lingkungan sekitarnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam hal ini, Indonesia menyadari *status-quo* dari sistem internasional dan mempertimbangkan keberadaan maupun kapabilitas aktor-aktor lain. Terlebih aktor-aktor yang berpotensi memploriferasi ancaman keamanan, baik itu aktor negara maupun aktor non-negara seperti kelompok teroris, perompak, dan kriminal transnasional. Aktor-aktor non-negara dapat beroperasi secara transnasional sehingga upaya-upaya unilateral tidak cukup untuk mengatasi ancaman yang ditimbulkannya (Caballero-Anthony 2016) dan kenyataan ini pun diakui oleh Indonesia (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia 2019). Oleh karena itu diplomasi pertahanan menjadi pilihan yang rasional untuk menghadapi ancaman keamanan non-tradisional yang dimunculkan oleh aktor-aktor non-negara.

Pada akhirnya, upaya-upaya diplomasi pertahanan maritim yang dilakukan Indonesia—terlepas dari variasi intensitas implikasinya—berhasil meredam dan meminimalisir potensi bahaya di wilayah perairannya. Frekuensi diplomasi pertahanan maritim Indonesia berbanding terbalik dengan frekuensi kasus perompakan, terorisme, dan tindak kriminal transnasional di perairan Indonesia. Kapabilitas minim Indonesia dalam menjaga keamanan laut disuplementasi secara diplomatis, yang mana merupakan komponen penting dalam mewujudkan PMD. Memang diplomasi pertahanan maritim tidak dapat dengan serta-merta menghilangkan ancaman-ancaman ini dari perairan Indonesia, sebagaimana kompleksitas dari isu ini membutuhkan pendekatan yang lebih holistik. Namun, tidak dapat dinafikan bahwa pendekatan pertahanan dan keamanan yang telah diambil merupakan langkah terkalkulasi dan rasional, serta merupakan bagian penting dari rencana yang lebih luas dalam menghadapi ancaman keamanan non-tradisional di perairan Indonesia (IPAC 2020).

Kesimpulan

Sebagai negara maritim yang diapit oleh dua samudera dan dikelilingi oleh sejumlah jalur perdagangan laut tersibuk dunia, Indonesia memiliki potensi strategis yang cukup besar dalam aspek kemaritimannya. Besarnya peluang ini pun berbanding lurus dengan ancaman yang dihadirkan. Selaras dengan agenda PMD yang diinisiasi oleh Presiden Joko Widodo, lantas aspek pertahanan maritime menjadi salah satu prioritas yang turut diintensifkan. Langkah yang diambil oleh Indonesia dalam mempertahankan kedaulatan lautnya sebagian besar menggunakan diplomasi pertahanan maritimnya, seperti melalui mekanisme pembangunan kapabilitas dan pembentukan kepercayaan. Sejumlah kerjasama dan kolaborasi telah dicanangkan, baik dalam bentuk bilateral maupun multilateral. Hubungan yang terjalin termanifestasi dalam bentuk: mulai

REPUBLIK INDONESIA

dari melakukan patroli laut bersama, latihan gabungan angkatan laut dengan berbagai negara, pertukaran informasi, hingga melakukan konsultasi dan dialog mengenai pertahanan dan keamanan. Sejalan dengan lingkaran konsentris kebijakan luar negerinya, Indonesia memfokuskan kerjasama pertahanan maritimnya dengan negara Asia Tenggara dan Pasifik. Meski demikian, kerjasama yang lebih luas juga diinisiasikan dengan sejumlah negara lain yang berkepentingan dan beroperasi di wilayah perairan Indonesia.

Upaya diplomasi pertahanan maritim Indonesia yang semakin gencar pada akhirnya berkontribusi pada meningkatnya kendali Indonesia atas lautnya. Hal tersebut tercermin pada menurunnya jumlah kasus perompakan, terorisme maritim, dan kriminal transnasional. Diplomasi pertahanan maritim menjadi bagian penting karena Indonesia memiliki kapabilitas terbatas dalam menghadapi berbagai ancaman keamanan di lautnya, terutama ancaman keamanan non-tradisional. Keterbatasan kapabilitas pengamanan laut menjadikan diplomasi pertahanan maritim sebagai suatu tindakan yang rasional untuk diambil bagi Indonesia. Walau terbukti telah memiliki sejumlah dampak yang cukup signifikan, diplomasi pertahanan maritim tidak bisa dijadikan satu-satunya upaya untuk memberantas isu keamanan dan pertahanan laut yang kompleks. Dalam jangka panjang, Indonesia masih perlu menyesuaikan postur pertahanan lautnya untuk menghadapi berbagai bentuk ancaman kontemporer, terlebih dalam kerangka mewujudkan visi PMD. Terkait dengan ini pula, pendekatan-pendekatan non-militer perlu untuk dipertimbangkan untuk mengatasi isu dengan lebih akomodatif dan preventif alih-alih mengandalkan cara-cara konfrontatif.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku dan Bagian dalam Buku

Caballero-Anthony, M., 2016. "Understanding Non-Traditional Security", dalam Caballero-Anthony, M. (ed.) An Introduction to Non-Traditional Security. London: SAGE Publishing.

Cottey, Andrew & Anthony Foster, 2004. Reshaping Defence Diplomacy: New Roles for Military Cooperation and Assistance. London: Routledge.

Luhulima, C. P. F., 2014. "Keamanan Maritim dalam Bingkai Poros Maritim Dunia", dalam Khanisa & Farhana, F. (ed.) *Keamanan Maritim ASEAN dalam Perspektif Ekonomi Politik Indonesia*. Jakarta: LIPI Press.

Morris, Lyle J & Giacomo Persi Paoli, 2018. *A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities*. Cambridge: RAND Corporation.

Artikel Jurnal

Apriyana, Mochammad Andrey, 2019. "Kerjasama Trilateral dalam Menangani Ancaman Maritim di Perairan Sulu", *Journal Ilmu Hubungan Internasional*, **7**(3): 1405 – 1416.

Keliat, Makmur, 2009. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, **13**(1): 111 – 129.

Mudayat, Aris Arif et. al., 2018. "Diplomasi Pertahanan Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia", *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan*, **4**(2): 21 - 39.

Storey, I., 2016. "Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in South East Asia", *Perspective*, **30**: 1-11.

Suproboningrum, Lintang, 2018. "Peran Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura untuk Menekan Angka Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka", *Jurnal Hubungan Internasiona*l, **11**(1): 19-38.

Working Paper

Center for Strategic and International Studies, 2018. "Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke dalam Kerangka Diplomasi Pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Maritim dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi", CSIS Working Paper Series, Januari.

Danish Institute for International Studies., 2009. "Piracy, Maritime Terrorism, and Naval Strategy", DIIS Report, No. 2.

Institute for Policy Analysis of Conflict, 2019. "Protecting the Sulu-Sulawesi Seas From Abu Sayyaf Attacks", IPAC Report, No. 53, Januari.

_____, 2020. "Stopping Abu Sayyaf Kidnappings: An Indonesian-Malaysian Case Study", IPAC Report, No. 53, Maret.

Observer Research Foundation, 2019. "Maritime Terrorism in Asia: An Assessment", ORF Ocassional Paper, No. 215, Okctober.

Publikasi Resmi

Annual Report 2015: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2016. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2016: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2017. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2017: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2018. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2018: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2019. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2019: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2020. Singapore: ReCAAP.

Annual Report 2020: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, 2021. Singapore: ReCAAP.

ASEAN Outlook on the Indo-Pacific: Final, 2019. Jakarta: Association of Southeast Asian Nations.

Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia.

Declaration of the Seventh Ministerial Conference of the Bali Process on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime (Bali Process), 2018. Bali: Bali Process.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kebijakan Kelautan Indonesia, 2017b. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.

Memorandum Kerja Sama Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dengan Japan Coast Guard di Bidang Keamanan dan Keselamatan Maritim, 2019. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Memorandum Saling Pengertian Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla) dan Penjaga Pantai Filipina (PCG) Tentang Kerja Sama Keamanan Maritim. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Memorandum Saling Pengertian Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dan Penjaga Pantai Korea Tentang Kerjasama Keamanan Maritim. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Piracy and Armed Robbery Report for the Period 1 January-31 December 2020, 2021. London: International Chamber of Commerce-International Maritime Bureau.

Plan of Action for the Implementation of the Joint Declaration on Maritime Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Australia. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Rencana Kerja Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dan Penjaga Pantai Amerika Serikat Dalam Rangka Pelaksanaan Memorandum Saling Pengertian Tentang Kerja Sama Maritim Antara Republik Indonesia dan Amerika Serikat, 2017. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Resolution A. 1025 (26) "Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships", 2009. London: International Maritime Organization.

Surat Pernyataan Kehendak Antara Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dan Angkatan Laut Republik Singapura Tentang Pertukaran Informasi di Bidang Keamanan dan Keselamatan Laut, 2019. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

United Nations Office on Drugs and Crime Research, 2019. "Transnational Organized Crime in Southeast Asia: Evolution, Growth and Impact". Vienna: United Nations Office on Drugs and Crime.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Artikel Daring

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019. "Kejahatan Lintas Negara" [Daring]. Tersedia dalam [https://kemlu.go.id/portal/id/read/89/halaman_list_lainnya/kejahatan-lintas-negara] (Diakses [16 Februari 2021]).

Ministry of Defense Singapore, 2019. "Singapore and Indonesia Navies Celebrate 25th Edition of Exercise Eagle Indopura" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2019/july/24jul19_nr] (Diakses [6 Februari 2021]).

Penerangan Pangkalan Angkatan Laut Indonesia I, 2020. "Danlantamal I: Lantamal I Siap Amankan Selat Malaka" [Daring]. Tersedia dalam [https://lantamal1-koarmada1.tnial.mil.id/NEWS/tabid/62/articleType/ArticleView/articleId/1825/Default.aspx] (Diakses [10 Februari 2021]).

Puspen TNI, 2019. "Latihan Bersama Sea Garuda 2019 Resmi Dibuka" [Daring]. Tersedia dalam [https://tni.mil.id/view-157468-latihan-bersama-sea-garuda-2019-resmi-dibuka.html] (Diakses [6 Februari 2021]).

_____, 2020. "TNI AL Gelar Patroli Terkoordinasi Dengan AL India" [Daring]. Tersedia dalam [https://www.tnial.mil.id/berita/17041/TNI-AL-GELAR-PATROLI-TERKOORDINASI-DENGAN-AL-INDIA/] (Diakses [6 Februari 2021]).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DOKTRIN PERTAHANAN DALAM MEWUJUDKAN KEAMANAN MARITIM: PERSPEKTIF POSMODERNISME

DEFENSE DOCTRINE IN ACTUALIZING MARITIME SECURITY: POSTMODERNISM PERSPECTIVE

Safril Hidayat[1]

Denma Kostrad
(safrilhidayatzeni1995@yahoo.co.id)

Abstrak - Perubahan dalam sistem internasional yang beralih dari perspektif klasik menuju perspektif posmodernisme menimbulkan perubahan tentang pengetahuan dan makna keamanan. Isu-isu tradisional yang sebelumnya kurang mendapatkan perhatian menjadi lebih difokuskan melalui perspektif ini. Fokus perspektif posmodernisme merombak kemapanan yang ada, yang diarahkan pada keamanan individu sehingga terjadi pergeseran doktrin militer yang selama perang dingin berlaku. Kebangkitan kekuatan baru di Asia Pasifik dengan membangun poros maritim dunia secara langsung juga melibatkan Indonesia sehingga melahirkan kebijakan poros maritim. Kebijakan poros maritim seolah barang baru, namun bila dilihat lebih jauh ke belakang merupakan momentum awal yang dapat dijadikan sebagai pijakan menuju kejayaan sebagai negara maritim yang pernah dialami pada masa lalu sejarah Indonesia. Lima pilar yang digelontorkan dalam mendukung poros maritim memerlukan pertahanan maritim yang kuat guna menjamin keamanan maritim dan kedaulatan teritorial. Perubahan orientasi keamanan dengan memperhatikan determinan domestik dan determinan internasional terhadap dimensi maritim harus diimbangi dengan perubahan doktrin yang nantinya akan menghasilkan budaya dan struktur pemerintahan maritim. Poros maritim merupakan pilihan yang tepat ditengah perlunya peningkatan kapasitas negara dalam menjaga kedaulatannya ditengah pergeseran makna kedaulatan akibat globalisasi. Pemikiran poros maritim memerlukan revitalisasi doktrin pertahanan yang memadukan tiga matra dan komponen pemerintahan lainnya serta entitas di luar negara dalam mewujudkan pemerintahan maritim yang disegani dunia.

Kata kunci: perspektif posmodernisme, pertahanan, poros maritim, determinan domestik, determinan internasional, doktrin, revitalisasi.

Abstract - *Changes in the international system is switched from the classical perspective towards the perspective of postmodernism lead to a change of knowledge and the meaning of security. Traditional issues that previously received less attention nowadays become more focused through this perspective. The focus of posmodernism remodels the existed perspective, which is directed at the individual security, causing a shift in military doctrine which was applied during the Cold War. New power is emerging in Asia-Pacific by building a world maritime fulcrum directly involve Indonesia that spawned the shaft of the maritime policy. Maritime fulcrum policy is a new good, but*

[1] Penulis adalah Letkol Czi Safril Hidayat, psc, M.Sc di bidang *Defence and Strategic Studies* dari University of Madras. Saat ini sebagai Kandidat Doktor Ilmu Hubungan Internasional Pascasarjana FISIP Unpad. Lulusan Akademi Militer tahun 1995. Mengikuti Seskoad di *Defence Services Staff College*, Wellington, India, dan Selapa di USAES, Missouri USA. Saat ini berdinas di Makostrad sebagai Pamen Denma Kostrad.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

when seen further back is the initial momentum that can be used as a foothold to its triumph as a maritime country has experienced in the past history of Indonesia. Five pillars are disbursed in support of maritime fulcrum requires a strong maritime defense to ensure maritime security and territorial sovereignty. Safety orientation changes with regard determinants of domestic and international of the maritime dimension must be offset by changes in the doctrine that will produce cultural and maritime governance structures. Maritime fulcrum is the right choice amid the need to increase the capacity of the state in maintaining its sovereignty amid a shift in the meaning of sovereignty due to globalization. Maritime fulcrum perspective needs revitalisation of defense doctrine that combines three dimensions and components of other governments and entities outside the country in realizing the governments maritime respected.

Keywords: *postmodernism perspective, defense, maritime fulcrum, domestic determinants, international determinants, doctrine, revitalisation.*

Pendahuluan

Keamanan *(security)* merupakan suatu *contested concept* antar perspektif dalam ilmu hubungan internasional. Sepanjang Perang Dingin, pandangan realisme mendominasi pemikiran tentang keamanan. Pandangan kaum realis tentang keamanan digambarkan sebagai ajang persaingan karena asumsinya bahwa negara sulit untuk bekerja sama. Idealisme mengambil sikap bahwa perdamaian adalah sebuah kondisi dimana negara dan individu menikmati kebebasan, sejahtera, dan tidak ada ancaman. Liberalisme memandang basis perdamaian internasional bukan keseimbangan kekuatan antara negara seperti yang diyakini oleh kaum realis, tetapi berdasarkan kepatuhan kepada norma dan hukum internasional dan lebih optimis melihat kemungkinan negara-negara untuk bekerja sama. Pandangan di atas (realis, idealis dan liberalis) digolongkan oleh ilmuwan ilmu hubungan internasional sebagai perspektif tradisional atau klasik, dimana pandangan klasik tersebut goyah dengan munculnya kaum konstruktivis, teori kritis, feminisme, dan posmodernis.[2] Dalam artikel ini penulis menyoroti tentang pandangan posmodernisme khususnya berkaitan dengan keamanan maritim.

Posmodernisme merupakan sebuah teori yang memberikan penolakan terhadap gagasan-gagasan klasik sehingga perspektif posmodernisme bagaikan wadah bagi pandangan yang menolak *mainstream* yang ada. Jackson & Sorensen menyatakan bahwa posmodernisme adalah suatu paham yang menolak anggapan tentang realitas, kebenaran, dan pemikiran, bahwa ada pengetahuan yang terus meluas tentang dunia

[2] R. Jackson & George Sorensen, *Introduction to International Relations,* (Oxford: Oxford University Press, 1999).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

manusia. Dengan demikian teori posmodernisme merupakan wujud dari sebuah perlawanan atau pendobrak dari pendekatan-pendekatan tradisional yang ada.

Pandangan posmodernis tentang keamanan internasional mengalihkan fokus keamanan dari negara kepada individu. Pandangan posmodernis ini mempengaruhi hubungan internasional, atau sebaliknya hubungan internasional yang monoton telah melahirkan pandangan posmodernis, menimbulkan wacana, makna, dekonstruksi dan lain-lain dalam hubungan internasional. Pada tahun 90-an, sistem internasional juga mengalami perubahan dengan runtuhnya tembok Berlin (1989), runtuhnya Yugoslavia (1991), *Glasnost* dan *Perestroika* di Uni Soviet (1991), dan bubarnya Pakta Warsawa yang semuanya dilakukan oleh massa yang menuntut kebebasan dan keamanan individu.

Perubahan sistem internasional dengan segala isu sentralnya juga memberikan dampak bagi kebijakan domestik dan kebijakan luar negeri suatu negara. Demikian pula dengan kebijakan domestik dan luar negeri Indonesia telah diasumsikan akan menghadapi tantangan global tersebut. Dinamika global ditengah kaburnya pengertian batas fisik teritorial dan kedaulatan negara ini menarik bagi penulis untuk meneliti tentang kekinian dalam doktrin yang berkaitan dengan keamanan maritim. Perubahan makna dan dekonstruksi atas doktrin pertahanan guna mewujudkan keamanan maritim selayaknya disesuaikan dengan kebijakan poros maritim.

Kerangka Teoretis

Perspektif Posmodernisme

Perspektif posmodernisme memiliki konsep tentang orisinalitas gagasan, yang dalam hal ini menurut Friederich Nietzsche bahwa manusia harus menjadi penafsir orisinal sehingga membuat manusia harus bersifat skeptis terhadap suatu hal yang ada. Skeptis dikarenakan kebenaran dalam sebuah pengetahuan yang ada merupakan suatu hal yang relatif atau bahkan tidak ada. Dengan kata lain, kebenaran hanyalah suatu hal yang dibentuk oleh seseorang yang memiliki *power, "There is no truth but power, who hold the power he is able to create the truth and justice".*[3]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[3] Maudemarie Clark, *Nietzsche on Truth and Philosophy,* (New York: Cambridge University Press,1990).

Dalam perspektif posmo, pendekatan genealogi menyatakan bahwa segala sesuatu yang kita yakini merupakan sebuah produk historis dari pengetahuan yang kita ketahui sebelumnya. Ilmu pengetahuan tersebut merupakan sebuah produk dari pemikiran seseorang yang memiliki *power* untuk membentuk pengetahuan *(knowledge)* tersebut.[4] Genealogi mengkonstruksi fenomena di masa lalu dan mengkonstruksi pemaknaannya untuk dijadikan pijakan dalam perilaku atau praktek saat ini. Posmodernisme memandang pengetahuan sesuai dengan perspektif dari individu, sehingga pengetahuan merupakan sesuatu yang tidak netral. Pengetahuan memiliki hubungan dengan *power* dari seorang yang menginterpretasikannya *"Knowledge is partial, partisan, and power serving".*[5]

Keberadaan dari *knowledge* dan *power* merupakan suatu hal yang saling berkaitan. *Knowledge* merupakan hasil interpretasi dari sebuah fakta, dimana *knowledge* secara alamiah merupakan sesuatu yang bersifat subjektif. Adanya *power* kemudian mengklaim suatu interpretasi dari *knowledge* sebagai sesuatu yang bebas nilai. Klaim terhadap interpretasi *knowledge* inilah yang selanjutnya menjadi suatu pengetahuan umum yang diketahui masyarakat. Dengan demikian genealogi fokus pada proses dimana kita mengkonstruksikan suatu sumber dan memberinya *meaning* atau makna. Makna representasi tertentu di masa lalu tersebut selanjutnya menjadi petunjuk dalam kehidupan kita sehari-hari dan memberikan batasan yang jelas dalam pilihan sosial dan politik.[6]

Asumsi posmomodernisme lainnya adalah tidak ada sesuatu yang objektif, karena objektivitas tidak mungkin tercapai, *"there is no vantage point from which the world can be described and analyzed objectively".* Posmodernisme menganggap bahwa kondisi sosial politik dunia memiliki perbedaan, keberagaman atau kelainan antara satu dengan lainnya. Teori ini melakukan dekonstruksi terhadap arus-arus besar (*mainstream)* paradigma pengetahuan sehingga paradigma tersebut dijadikan sebagai arus kecil dalam paradigma

[4] S. Burchill, A. Linklater, R. Devetak, J. Donnelly, M. Paterson, C. Reus-Smit, & J. True, *Theories of International Relations 3rd ed,* (New York: Palgrave Macmillan, 2005).

[5] *Ibid.*

[6] Bleiker, R, "Popular Dissent, Human Agency and Global Politics", dalam S. Burchill, A. Linklater, R. Devetak, J. Donnelly, M. Paterson, C. Reus-Smit, & J. True, *Theories of International Relations 3rd Edition,* (New York: Palgrave Macmillan, 2000).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang ada. Hal ini berkaitan dengan suatu aspek dimana posmodernisme percaya bahwa sebuah *knowledge* merupakan suatu yang dibentuk oleh *power. "Power and knowledge are mutually supportive; they directly imply one another".*[7]

Metode dekonstruksi secara radikal menggoyahkan konsep-konsep yang stabil dan konsep-konsep kontranya, atau *"general made of radically unsetting what are taken to be stable concept and conceptual oppositions".* Dengan kata lain, dekonstruksi mencoba untuk membongkar suatu konsep dan membentuk kembali sebuah pengertian baru tentang konsep tersebut. Dekonstruksi *concern* terhadap konstitusi maupun dekonstitusi dalam segala aspek baik berupa teks, teori, wacana, struktur, bangunan, kumpulan, atau lembaga.

Namun demikian, tulisan ini bukan membahas secara teoritis tentang posmodernisme. Fenomena hubungan internasional tidak lepas dari pandangan para pakar yang termasuk dalam kelompok ini. Secara umum terjadi pandangan baru atas pandangan lama yang sudah mapan sehingga pergeseran makna, tujuan dan sebagainya merupakan implikasi dari perubahan sistem internasional dengan genealogi dan dekonstruksi terhadap pengetahuan yang selama ini telah mapan. Penekanan penulis ada pada *meaning* dan dekonstruksi tentang doktrin militer dan keamanan maritim yang selama ini telah berlaku, yang akan dibahas pada paragraf berikutnya.

Militer Posmodernisme

Perang Kosovo dapat dinyatakan sebagai perang pertama pasca lahirnya pandangan Posmodernisme.[8] Selanjutnya Moskos et. al dalam penelitiannya menemukan bahwa telah terjadi lebih dari 50 konflik pasca runtuhnya era Perang Dingin.[9] Perang kontemporer selanjutnya menimbulkan dinamika baru dimana sangat jarang terjadi perang antar negara, namun meningkatnya perang dalam negara yang dapat berakibat fatal runtuhnya suatu negara.[10] Kebenaran klasik yang selama ini bertahan seperti

[7] Colin Gordon (Ed.), *Power/Knowledge. Selected Interviews and Other Writings 1972-1977 Michel Foucault,* (New York: Pantheon Books, 1980).

[8] Charles C. Moskos et al, *Militer Pasca Perang Dingin, Militer Posmo: Seri Kajian Sosiologi Militer,* Terjemahan Syamsul Maarif, (Jakarta: Prenada Media Group, 2010, hlm.10.

[9] *Ibid*., hlm. 435-439.

[10] *Ibid*., hlm. 5.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nasionalisme, kedaulatan, peran militer mulai bergeser. Bahkan, muncul pertanyaan tentang kebenaran lama tersebut. Semakin sedikit penguasa yang ditaati sepenuhnya oleh penduduknya, munculnya peran paham kemanusiaan *(humanitarianism)*, pluralisme, fragmentasi, heterogenitas, dekonstruksi, permeabilitas, dan ambiguitas merupakan kenyataan yang dihadapi dalam era posmodernist.[11]

Negara berusaha mempertahankan patriotisme, nasionalisme, kedaulatan dalam pandangan tradisional tersebut, namun globalisasi keuangan, perdagangan, komunikasi, dan aktivitas aktor individu telah menggerus basis tradisional dari kedaulatan bangsa. Fenomena di atas menimbulkan pandangan selanjutnya akan ciri-ciri perubahan organisasional dalam negara-bangsa. Pandangan posmodernisme melahirkan dua kelompok besar yang menurut Moskos et. al sebagai kelompok optimis naif dan kelompok pesimis yang mendalam.

Terlepas dari optimisme maupun pesimisme, maka kenyataan yang tak terelakkan adalah misi angkatan bersenjata akan disusun berbeda dengan apa yang telah dilakukan pada era Perang Dingin yang relatif pasti. Perubahan perspektif tersebut diatas diantaranya melahirkan konsep militer kontemporer seperti perang tiga blok *(Three Blocks War)* Krulak[12]; Penambahan operasi psikologis dan informasi dalam blok-blok yang diciptakan oleh Krulak, maka oleh James Mattis dan Frank Hoffman dinyatakan sebagai perang hibrida *(Hybrid War)*[13]*;* Selanjutnya, perang asimetris muncul dalam penulisan akademik di akhir 1990-an kemudian menurun sejak tahun 2003, dan sekarang hampir dilupakan.[14] Awal tahun 1990-an semua hal dikaitkan dengan perang asimetris seperti terorisme, bom jalanan, virus, isu proliferasi nuklir, dan lain-lain sehingga menimbulkan ambigu.

Pandangan di atas lahir dari pemaknaan yang berbeda tentang konflik, resolusi konflik yang berimplikasi kepada doktrin militer. Pengaruh pemikiran posmodernisme yang mendobrak pemikiran klasik menghasilkan konsep baru operasi militer. Bentuk

[11] *Ibid*., hlm 3-7.

[12] Charles Krulak, "The Three Block War: Fighting in Urban Areas", *Jurnal Vital Speech of the Day*, Vol. 64.No. 5, 15 Desember 1997, hlm. 139-141.

[13] James N. Mattis dan Frank Hoffman, "Future Warfare: The Rise of Hybrid Wars", 2005, dalam http://www.usni.org, diunduh pada 16 Juni 2015.

[14] David L. Buffaloe, "Defining Asymmetry Warfare", *the Land Warfare Papers*, No. 58 September 2006, (Virginia: The Institute of Land Warfare, 2006).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ancaman dan tantangan yang diprediksi dewasa ini merupakan kelanjutan dari pemikiran posmodernisme terutama dengan bubarnya bipolaritas Perang Dingin. Pendekatan genealogis dan dekonstruksi ini melahirkan pula alternatif baru tentang kebijakan maritim sebagaimana yang telah dilakukan oleh Cina *(Maritime Silk Road)*. Kebijakan AS yang mulai mengarah ke Kawasan Asia Pasifik khususnya pasca munculnya kekuatan ekonomi dan militer Cina, dan munculnya rezim-rezim maritim juga menunjukkan bahwa dunia mulai melihat maritim sebagai isu baru yang menjanjikan kemakmuran sekaligus berpotensi menimbulkan konflik bila tidak dikelola dengan baik.

Keamanan Maritim: Perspektif Posmodernisme

Boje et. al menyatakan bahwa posmodernisme muncul sebagai konsekuensi dari kebangkrutan otoritas tradisional yang didasarkan pada rasionalitas, demikian pula dengan Cooper menggambarkan sistem negara dunia runtuh ke dalam pemerintahan postmodern dengan kondisi yang lebih pluralis, lebih kompleks, dan kurang terpusat.[15] Byrne dalam Roe menyatakan organisasi baru postmodern yang merupakan karakteristik lembaga pengambilan kebijakan di sektor maritim bergerak menuju semakin luasnya penyediaan layanan; internasionalisasi; meningkatnya pemberdayaan pemangku kepentingan, keterlibatan dan kepemilikan; menurunkan pelibatan diri oleh lembaga dan manajemen yang dilakukan secara berlebihan; menghindari perubahan tambahan dan merangsang perubahan radikal dan dramatis; organisasi berfokus pada unit yang lebih kecil dan fokus pada proses daripada hasil; dan penciptaan jaringan hubungan.[16]

Dia menekankan nilai rekayasa ulang perusahaan dan lembaga yang dimulai dengan ibarat selembar kertas benar-benar bersih dan menciptakan kembali sebuah organisasi dari awal tentang kerangka kelembagaan maritim pembuat kebijakan. Dengan demikian maka pengelolan merupakan jantung dari pemerintahan maritim. Pendapat Byrne memiliki relevansi dengan kekinian dalam pengelolaan yang dilakukan oleh pemerintahan maritim.

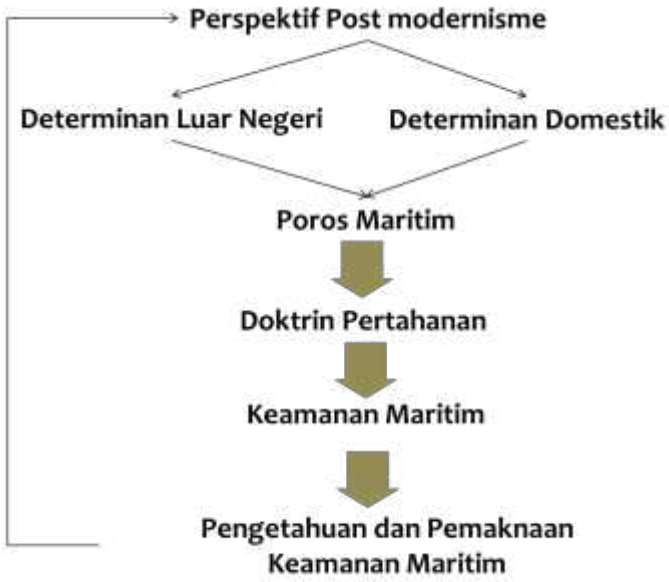
[15] Madan Sarup, *Posstrukturalisme dan Posmodernisme: Sebuah Pengantar Kritis*, Terjemahan Medhy Aginta Hidayat, (Yogyakarta: Jendela, 2007).

[16] Michael Roe, *Maritime Governance and Policy-making,* (London: Springer, 2013), hlm.356.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dari kerangka teoritis tersebut maka dalam mewujudkan kebijakan poros maritim tidak terlepas dari doktrin pertahanan maritim guna menjaga keamanan maritim. Perubahan *knowledge* dan *meaning* atas doktrin perlu dilakukan sehingga menghasilkan organisasi militer yang dapat menciptakan keamanan maritim yang selanjutnya menjadi struktur dan kultur pemerintahan maritim. Dengan demikian perubahan orientasi bagi aktor pelaku pertahanan juga berubah, aktor-aktor yang terlibat juga semakin luas karena tidak hanya aktor negara namun entitas di luar negara. Kebijakan poros maritim adalah sama pentingnya dengan perubahan doktrin pertahanan itu sendiri dalam mewujudkan keamanan maritim sehingga terwujud kebijakan poros maritim.

Gambar 1. Kerangka Alur Pikir



Sumber: Dari berbagai sumber teori yang dikolaborasikan oleh penulis berdasarkan teori yang digunakan dalam artikel ini.

Kebijakan Poros Maritim Indonesia

Indonesia merupakan salah satu negara yang terletak di kawasan Asia Tenggara dengan jumlah 17.499 pulau. Dua samudera dan dua benua mengapit Indonesia yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta Benua Asia dan Benua Australia dengan luas perairan Indonesia mencapai ±5,9 juta kilometer persegi dan panjang garis pantai ±81 ribu kilometer. Potensi maritim Indonesia demikian variatif seperti industri bioteknologi kelautan, perairan dalam *(deep ocean water)*, wisata bahari, energi kelautan, mineral laut,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pelayaran, pertahanan, serta industri maritim, yang dapat memberikan kontribusi besar bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia sesuai amanat UUD 1945 pasal 33. Indonesia menempati peringkat ketiga terbesar dunia dalam produksi perikanan di bawah China dan India. Perairan Indonesia menyimpan 70% potensi minyak karena terdapat kurang lebih 40 cekungan minyak yang berada di perairan Indonesia dan hanya sekitar 10% yang saat ini telah dieksplor dan dimanfaatkan.[17]

Dilain pihak, Indonesia memiliki perbatasan maritim dengan 10 negara yaitu India (Landas Kontinen, ZEE), Thailand (Landas Kontinen, ZEE), Malaysia (Laut Wilayah, ZEE, Landas Kontinen), Singapura (Laut Wilayah), Vietnam (Landas Kontinen, ZEE), Filipina (ZEE, Landas Kontinen), Palau (ZEE, Landas Kontinen), Papua Nugini (ZEE, Landas Kontinen), Timor Leste (Laut Wilayah, Landas Kontinen, ZEE) dan Australia (ZEE, Landas Kontinen). Persoalan batas negara masih belum seluruhnya dapat diselesaikan.

Kebijakan poros maritim menjadi kebijakan baru yang sebenarnya bila dicermati dapat menjadi pijakan awal kebangkitan *(renaissance)* bagi kejayaan Indonesia. Sebagaimana sejarah membuktikan kejayaan Armada Sriwijaya dan Majapahit di Abad XIII dan XIV, Banten dan Demak di Abad XVI, dan Ternate dan Tidore sebagai bandar di Jalur Sutra Internasional. Kebijakan poros maritim terdiri dari 5 pilar yaitu: membangun budaya maritim Indonesia; menjaga dan mengelola sumber daya laut; pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim; diplomasi maritim; dan membangun kekuatan pertahanan maritim. Melalui artikel singkat ini penulis mengulas tentang revitalisasi pertahanan maritim dengan melihat pada pentingnya perubahan doktrin pertahanan yang berorientasi maritim. Kebijakan poros maritim selain merupakan terobosan baru, juga menimbulkan tantangan baru terhadap kedaulatan negara Indonesia.

Bila dilihat dari perspektif posmodernisme maka kebijakan pemerintah dengan poros maritim adalah merupakan pendekatan posmomodernisme yang merubah *knowledge* dan makna keamanan yang tidak hanya berorientasi daratan maupun ruang udara. Sebagaimana yang berlaku pada era perang dingin persepsi terhadap ancaman yang mengarah pada perebutan daratan dan diutamakannya isu militer tradisional. Dengan demikian apa yang dikatakan oleh Moskos et. al sebagai organisasi posmodern

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[17] "Menuju Indonesia sebagai Negara Poros Maritim", dalam http://setkab.go.id/, diunduh pada 26 Juni 2015.

pertahanan maritim dalam konteks Indonesia dan dikolaborasikan dengan pendapat Byrne dan Foucault terhadap doktrin pertahanan khususnya mewujudkan keamanan maritim yang akan diulas dalam tulisan di bawah ini.

Determinan Domestik dan Determinan Internasional dalam Pembuatan Kebijakan Pertahanan

Kondisi internal dan kebutuhan eksternal disebut oleh Lentner sebagai determinan luar negeri dan determinan domestik sebagai faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan luar negeri suatu negara.[18] Kebijakan luar negeri ini dapat berbeda sesuai dengan pembuat keputusan yang memegang kekuasaan politik[19], demikian pula halnya dengan poros maritim. Negara mempertimbangkan determinan domestik dan determinan luar negeri. Determinan luar negeri ini selanjutnya mengacu pada sistem internasional dan situasi. Dimana sistem internasional yang dimaksud adalah polaritas kekuatan dominan dalam sistem internasional.

Sementara situasi adalah pola interaksi yang tidak tercakup dalam sistem internasional seperti regional atau kawasan tertentu.[20] Dengan mengetahui lingkungan eksternal maka dapat diketahui latar belakang munculnya suatu kebijakan luar negeri serta mengetahui faktor pendukung dan faktor penghambat interaksi antar negara.[21] Dari pengertian tersebut perilaku aktor terwujud dalam berinteraksi dengan lingkungannya sesuai dengan persepsi dan kebutuhannya dari lingkungannya. Dalam pemikiran posmodernisme, kepentingan tersebut bersifat skeptis sehingga mana yang lebih dulu tercapai dianggap menjadi kepentingan utama. Dengan demikian tidak ada yang diyakini sepenuhnya kebenaran kepentingan domestik atau luar negeri yang harus didahulukan. Determinan domestik dan luar negeri tersebut akan diuraikan pada paragraf-paragraf di bawah ini.

[18] Howard H. Lentner, *Foreign Policy Analysis: A Comparative and Conceptual Approach*, (Ohio: Charles E. Merrill Publishing Company, 1974), hlm. 105-171.

[19] Mohtar Mas'oed, *Hubungan Internasional, Disiplin dan Metodologi*, (Jakarta: LP3ES, 1996).

[20] Howard H. Lentner, *op.cit*, hlm. 51-70.

[21] Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan M. Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2005), hlm. 56.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Determinan Domestik

Kebijakan poros maritim dan tol laut merangkum 24 pelabuhan yang terdiri dari 5 pelabuhan sebagai *hub port* (pengumpul) (Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Pelabuhan Tanjung Priok/Kalibaru, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, dan Pelabuhan Bitung), dan 19 pelabuhan *feeder port* (pengumpan) bagi pelabuhan *hub* (Pelabuhan Malahayati, Batam, Jambi (Talang Duku), Palembang, Panjang, Teluk Bayur, Tanjung Emas, Pontianak, Banjarmasin, Sampit, Balikpapan/Kanangau, Samarinda/Palaran, Tanau/Kupang, Pantoloan, Ternate, Kendari, Sorong, Ambon dan Jayapura).[22] Keseluruhan pelabuhan tersebut telah terisi dengan matra-matra TNI lainnya selain TNI AL. Hal ini memberikan keuntungan terhadap operasional doktrin keamanan maritim. Demikian banyak cabang-cabang dalam institusi TNI yang telah disusun secara proporsional dalam menjawab tantangan tugasnya.

Perairan Asia Tenggara merupakan kawasan penting dalam Poros Maritim Dunia. Indonesia memiliki 39 selat yang terkait dengan selat lain di kawasan Asia, dan dari 39 selat tersebut ada 4 selat yang menjadi lokasi strategis jalur pelayaran internasional yaitu Selat Malaka, Selat Makassar, Selat Sunda dan Selat Lombok.[23]

Saat ini pengelolaan laut Indonesia melibatkan banyak lembaga yaitu Kementerian Pertahanan, Kementerian Perhubungan, Kementerian ESDM, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Kehutanan, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Keuangan, Kementerian Lingkungan Hidup, TNI AL, dan Polri dan Badan/Lembaga lainnya. Berdasarkan UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia disebutkan, Indonesia mempunyai kedaulatan *(sovereignty)* di Perairan Indonesia, yang wilayahnya terdiri dari Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan dan Laut Teritorial Indonesia. Guna menjaga kedaulatan itu dewasa ini pengayaan kekuatan *(power enhancement)* dilakukan dengan meningkatkan SDM, alut sista, teknologi informasi dan sebagainya guna menjaga teritorial tersebut. Dilain pihak, TNI AL masih membutuhkan lebih banyak kapal dan anggaran dalam melaksanakan

[22] Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub Bobby R. Mamahit, "Kemenhub: Tol Laut Libatkan 24 Pelabuhan di Seluruh Nusantara", 2015, dalam http://jurnalmaritim.com/, diunduh pada 16 Juni 2015.

[23] "Panglima TNI: Angkatan Laut Tentukan Poros Maritim", dalam http://www.antaranews.com/nasional/umum, diunduh pada 20 Juni 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

tugasnya menjaga kedaulatan di laut mengingat selama ini penambahan alusista kapal masih relatif kecil.

Dalam Doktrin TNI AL yang diterbitkan tahun 2001, kata maritim diartikan berkenaan dengan laut atau berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan. Kata maritim mengandung arti integrasi/gabungan, dan menunjukkan suatu lingkungan kelautan serta bukan menunjukkan institusi. Hal ini tentunya menjadi perbedaan tersendiri bila dikaitkan dengan pandangan posmodernis dan pemerintahan maritim. Penguatan lembaga diperlukan dengan peranan yang demikian kompleks tidak hanya TNI AL. Indonesia memiliki kedaulatan penuh di wilayah NKRI yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya, ruang udara di atasnya serta seluruh sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Penegakan kedaulatan maritim Indonesia sesungguhnya adalah pengawasan terhadap kapal dan pesawat udara asing agar mentaati hak dan kewajibannya serta melaksanakan penindakan kepada kapal dan pesawat udara asing yang melanggar ketentuan dalam setiap rezim lintas selama melintas di perairan Indonesia.

Determinan Luar Negeri

Doktrin militer ditengah gencarnya pemikiran posmodernisme menghasilkan perubahan besar dalam struktur dan kultur militer. Kultur dan struktur militer di kalangan dunia ketiga umumnya terbentuk dengan doktrin yang telah berlaku sepanjang perang dingin, dimana siapa lawan dan kawan pada saat perang dingin demikian jelas. Dewasa ini dengan dinamika yang terus bergerak dan pendulum yang bergetar (*dynamic equilibrium*) maka lawan menjadi absurd dan tidak tergambar secara fisik dengan jelas. Doktirn yang telah digunakan selama era perang dingin sehingga menjadi struktur militer yang tepat pada masa itu telah menjadi kultur di masa sekarang. Dengan demikian doktrin dan struktur yang ada dewasa ini selayaknya ditinjau ulang guna melahirkan kultur baru, yaitu kultur maritim.

Gagasan Poros Maritim Presiden Joko Widodo selaras dengan gagasan Jalan Sutra Maritim Presiden Tiongkok, Xi Jinping. Jalur Sutra Maritim merupakan upaya untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Tiongkok bagian tenggara dengan negara-negara ASEAN melalui Selat Malaka, negara-negara di Asia Tengah (Srilangka, Bangladesh, India, Maladewa, Pakistan) melalui Samudera Hindia, dan negara-negara di Timur Tengah hingga Eropa Selatan melalui Laut Merah dan Laut Mediterania, yang akhirnya bertemu dengan jalur sutra darat di Eropa Tengah. Melihat kebijakan tersebut maka sejak tahun 2010 Cina telah membangun ekonomi dan militer berbasis maritim.

Sejauh ini, negara-negara di sepanjang Jalur Sutera Maritim termasuk negara-negara ASEAN, menyambut baik gagasan Presiden Xi Jinping tersebut. Malaysia misalnya, berupaya menyiapkan beberapa pelabuhannya seperti Kuantan, Klang, Penang dan Johor untuk terkoneksi lebih baik dengan pelabuhan-pelabuhan di Tiongkok.[24] Demikian juga negara-negara di tepi Laut Tiongkok Selatan dan Samudra Hindia seperti Vietnam, Bangladesh, Maladewa, Sri Langka, India dan Pakistan; masing-masing menunjukkan gairah menerima ajakan Tiongkok meningkatkan hubungan ekonomi melalui laut.

Negara-negara besar lain di luar Asia Tenggara/Asia Selatan juga mempunyai rencana besar memanfaatkan wilayah lautan Samudra India dan Samudra Pasifik. Jepang menyatakan berkeinginan untuk meningkatkan hubungan dengan negara-negara di kawasan Indo-Pasifik, khususnya dengan negara-negara ASEAN, India, dan lain-lain. Amerika Serikat juga mulai menoleh ke Asia mengimbangi kemunculan Tiongkok sebagai adidaya *(superpower)* ekonomi dan militer baru. Australia tentunya tidak ingin terisolir dari keramaian yang terjadi di kawasan sebelah utaranya, yang perlu mendapatkan perhatian serius.

Sengketa teritorial di Laut Cina Selatan yang melibatkan sejumlah negara anggota ASEAN (Malaysia, Vietnam, Filipina, dan Brunei Darussalam) dengan Tiongkok, yang dalam tahun-tahun belakangan ini kembali memanas, adalah salah satu persoalan yang perlu dipertimbangkan dalam keamanan poros maritim. Meskipun bukan menjadi bagian dari negara yang bersengketa, Indonesia perlu menjadi bagian dari pencarian solusi damai atas masalah tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[24] "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia yang Maju dan Mandiri", dalam http://www.bakosurtanal.go.id/, diunduh pada 20 Juni 2015.

Selain itu, Indonesia "terkepung" di tengah-tengah *US Pacific Development*. AS kini memiliki 13 pangkalan militer yang terletak di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara, seperti Christmas Island, Cocos Island, Darwin, Guam, Filipina, Malaysia, Singapore, Vietnam hingga kepulauan Andaman, Nicobar, dan lain-lain.

Doktrin Pertahanan Terpadu dalam Mewujudkan Keamanan Poros Maritim

Sesuai Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI dijelaskan tentang tugas TNI dan masing-masing matra. Selanjutnya terhadap ancaman militer seluruhnya disusun doktrin oleh TNI dan masing-masing Angkatan sebagaimana yang tertuang dalam doktrin Kartika Eka Pakci (TNI AD), Doktrin Doktrin Jalesveva Jayamahe (TNI AL), Doktrin Swa Bhuana Paksa (TNI AU). Hakikat ancaman adalah setiap usaha dan kegiatan baik dari dalam negeri maupun luar negeri yang dinilai membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara dan keselamatan segenap bangsa.[25] Ancaman dapat digolongkan kedalam jenis (ancaman militer dan ancaman nonmiliter), sumber (luar negeri dan dalam negeri), dan aktor (aktor negara dan aktor bukan negara). Persepsi ancaman telah dinyatakan dalam namun keseluruhannya hanya berkaitan dengan penguasaan daratan yang diduduki oleh aparatus negara. Padahal dalam kenyataannya menurut pemikiran posmomodernisme, penguasaan dapat dilakukan pada daerah yang memang diperlukan oleh sebuah negara untuk kepentingan nasionalnya yang belum tentu dilakukan melalui suatu peperangan. Serangan investasi dan legislasi dapat dilakukan sebagaimana yang terjadi dalam kasus Sipadan-Ligitan.

Doktrin pertahanan negara adalah suatu ajaran tentang prinsip-prinsip fundamental yang memberi arah bagi pengelolaan sumber daya pertahanan. Konsepsi pertahanan negara memerlukan doktrin pertahanan negara sebagai pedoman atau penuntun. Hakikat pertahanan negara adalah segala upaya pertahanan bersifat semesta yang penyelenggaraannya didasarkan pada kesadaran atas hak dan kewajiban warga negara serta keyakinan pada kekuatan sendiri.

Selanjutnya dijabarkan dalam Doktrin Pertahanan Negara yang merupakan prinsip-prinsip dasar yang diyakini kebenarannya, digali dari nilai-nilai perjuangan bangsa dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[25] Doktrin Pertahanan Negara, 2014.

pengalaman masa lalu untuk dijadikan pedoman/ajaran dalam mengembangkan konsep pertahanan dan keamanan negara. Kedudukan dan Stratifikasi Doktrin Pertahanan Negara berada pada tingkatan strategis berskala nasional guna pengelolaan sistem pertahanan negara.

Doktrin Pertahanan Negara berkedudukan sebagai instrumen dasar dalam mengembangkan seluruh doktrin yang berhubungan dengan pertahanan negara. Pada pengelolaan sistem dan penyelenggaraan pertahanan negara, terdapat sejumlah doktrin dengan level dan penggunaannya masing-masing, tetapi satu dengan yang lainnya berada dalam suatu kesatuan yang membentuk strata doktrin. Secara ideal sinergitas antar matra telah dinyatakan dalam doktrin ini. Fokus dari penggabungan matra saat ini lebih besar porsinya dalam bentuk operasi militer perang dan operasi militer selain perang dalam tugas penanggulangan teroris dan bencana alam. Sementara tugas-tugas lainnya (14 Tugas OMSP) belum seluruhnya dilakukan secara bersama-sama oleh tiga matra TNI. Masing-masing berjalan sendiri dan berusaha mandiri dalam menjalankan fungsinya. Hal ini tentu saja tidak salah, namun melihat pada pemikiran posmodernisme diatas maka selayaknya kegiatan itu dilakukan dengan menyusun organisasi militer yang lebih kenyal dan memiliki jaringan luas yang melibatkan entitas di luar negara seperti LSM nasional dan internasional dalam mewujudkan kesejahteraan rakyat dan tetap mempertahankan kedaulatan teritorial NKRI.

Doktrin Pertahanan Negara berada pada tingkatan sebagai Doktrin Dasar bagi semua doktrin yang berhubungan dengan pertahanan negara. Tugas dan tanggung jawab penyusunan Doktrin Pertahanan Negara berada dalam lingkup fungsi dan kewenangan Kementerian Pertahanan. Pada strata di bawahnya yang berpedoman pada Doktrin Dasar terdapat Doktrin Induk yang meliputi Doktrin Pertahanan Militer dan Doktrin Pertahanan Nirmiliter.[26] Doktrin Pertahanan Militer dirumuskan dan dijabarkan oleh Mabes TNI menjadi Doktrin Tri Dharma Eka Karma (Doktrin Tridek). Doktrin Pertahanan Militer berlaku bagi TNI dan komponen penggandanya. Doktrin-doktrin yang bersifat kematraan berinduk pada Doktrin Pertahanan Militer. Doktrin Pertahanan Militer dikembangkan pada strata Doktrin Pelaksanaan. Doktrin Pelaksanaan pada lingkup pertahanan militer merupakan doktrin-doktrin pada tingkat matra. Doktrin matra terdiri atas Doktrin

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[26] *Ibid.* hlm. 14.

Pertahanan Militer Matra Darat yaitu Doktrin Kartika Eka Paksi; Doktrin Pertahanan Militer Matra Laut yaitu Doktrin Jalesveva Jayamahe; sedangkan Doktrin Pertahanan Matra Udara yaitu Swa Bhuana Paksa.

Doktrin Pertahanan Nirmiliter dirumuskan oleh Kementerian Pertahanan beserta seluruh Kementerian/Lembaga terkait menjadi Pedoman Strategis Pertahanan Nirmiliter Dwi Bhakti Eka Darma. Penjabarannya disesuaikan dengan kompleksitas peran dan fungsi-fungsi nirmiliter serta tuntutan kebutuhan penyelenggaraan pertahanan nirmiliter. Doktrin pada lingkup pertahanan nirmiliter dapat dijabarkan dalam Doktrin Pelaksanaan sesuai dengan kebutuhan. Dalam hal tersebut setiap fungsi pemerintahan diluar bidang pertahanan dapat membuat doktrin pelaksanaan sesuai dengan bidangnya yang menginduk pada Doktrin Pertahanan Nirmiliter.

Militer Indonesia telah tersusun dalam struktur yang selama ini berorientasi atas kepentingan nasional pertahanan rangkaian pulau-pulau besar dan pulau-pulau kecil terluar serta persepsi atas ancaman yang diprediksi dan telah terjadi. TNI memiliki berbagai Kotama Operasional dan Kotama pembinaan yang diorientasikan atas prediksi ancaman, gangguan, hambatan dan tantangan yang bernuansa masa berlakunya bipolaritas dunia. Hal ini tercermin dalam doktrin pertahanan yang dimiliki Indonesia termasuk didalamnya Doktrin masing-masing matra. Ada simpul-simpul yang memungkinkan dilaksanakannya kerjasama matra dalam mewujudkan keamanan poros maritim.

Kombinasi itu ada kalanya hanya TNI AL-TNI AD, TNI AL-TNI AU, TNI AD-TNI AU, TNI AD-TNI AL-TNI AU, sebagai komponen utama. Komponen cadangan dilakukan oleh menwa, aparatus sipil negara, dan entitas negara lainnya. Sangat jarang dilibatkan entitas luar negara dalam mewujudkan operasional yang komprehensif. Kecenderungan yang terjadi besarnya keinginan untuk mendominasi sebuah OMP oleh militer (sipil dibawah militer), dan rendahnya kepercayaan diri sipil memimpin militer (supremasi sipil). Hal ini tentunya memerlukan pemaknaan ulang dan dijadikan pengetahuan oleh penguasa yang memiliki *power* untuk merubahnya sesuai konteks kekinian. Besarnya ancaman nirmiliter tentunya lebih berat dihadapi bila dibandingkan dengan ancam militer. Namun ancaman militer dewasa ini demikian kecil selain itu legalitasnya juga sering menimbulkan polemik (kasus Suriah, Libya, Kongo, Sudan, Somalia, Timor Leste dan sebagainya). Sebaliknya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ancaman nirmiliter justru besar dengan segala modusnya terutama melalui perpanjangan tangan baik yang didukung negara maupun perpanjangan tangan agen asing di pihak lokal.

Ancaman adalah setiap usaha dan kegiatan baik dari dalam negeri maupun luar negeri yang dinilai membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara dan keselamatan segenap bangsa. Ancaman aktual merupakan ancaman nyata, berbentuk separatis bersenjata, terorisme, kelompok radikal, konflik komunal, pencurian kekayaan alam seperti *illegal fishing, illegal logging,* dan *illegal mining* serta bencana alam. Ancaman potensial merupakan benih ancaman yang sewaktu–waktu dapat timbul seperti sengketa perbatasan, disintegrasi bangsa, konflik antar golongan, keresahan sosial, upaya penggantian ideologi Pancasila, dan sebagainya.

Ancaman terdiri dari ancaman militer dan non militer. Ancaman militer berupa: agresi (invasi, bombardemen, blokade, serangan unsur angkatan bersenjata negara lain, unsur kekuatan bersenjata negara lain, tindakan suatu negara, pengiriman kelompok bersenjata), bukan agresi (pelanggaran wilayah Indonesia yang dilakukan oleh negara lain, pemberontakan bersenjata, sabotase, spionase, ancaman keamanan di laut dan udara yurisdiksi nasional Indonesia, konflik komunal). Ancaman non militer yaitu ancaman berdimensi ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, keamanan, keselamatan umum, dan legislasi).[27]

Doktrin yang telah diterapkan selama lebih dari 30 tahun tersebut menjadi kultur dan struktur yang telah bertahan lama. Kebijakan Presiden tentang poros maritim tentunya semakin memerlukan revitalisasi doktrin yang selama ini telah berlaku. Dengan demikian personel yang mengawakinya semakin mantap bersinergi menghadapi kebijakan poros maritim yang tidak ringan.

Tujuan militer tradisional adalah mengalahkan kekuatan militer lainnya. Perimbangan kekuatan militer secara fisik menjadi sorotan utama seperti alutsista, senjata nuklir, jumlah personel, sehingga cenderung membentuk koalisi atau aliansi. Perang merupakan jalan yang ditempuh dalam mencapai kepentingan nasional. Kekuatan militer pada era Perang Dingin umumnya bertumpu pada kekuatan militer darat *(Army)*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[27] *Ibid.,* hlm. 24-39.

memerlukan sudut *(angle)* yang berbeda dari perspektif maritim. Tujuan militer tradisional dalam hal ini bukan berarti diabaikan, namun tujuan-tujuan tersebut menjadi lebih kecil posinya bila dibandingkan tujuan-tujuan yang selama ini diasumsikan sebagai tujuan nontradisional seperti ekonomi, budaya yang dimana pada masa Perang zdingin disebut *low politics.* Kedaulatan negara bahkan secara teritorial tidak terganggu namun secara ekonomi bisa saja hancur seperti yang terjadi di kawasan Asia Tenggara pada 1997-1999 dimana Indonesia sendiri mengalami krisis ekonomi pada tahun 1998. Krisis itu tidak dapat dihadapi dengan ujung bayonet, karena tidak jelas musuhnya dimana dan kekuatannya fisiknya berapa.

Demikian pula doktrin matra lain tidak hanya semata-mata untuk nuansa OMP namun perlu dikembangkan pula dalam nuansa OMSP. Dalam UU No.34/2002 dijelaskan tentang tugas TNI yaitu Operasi Militer untuk Perang (OMP) dan Operasi Militer Selain Perang (OMSP). Semakin menurunnya intensitas konflik antar negara maka kerja sama yang dibangun adalah lebih cenderung dalam dimensi OMSP. Sekalipun latihan militer gabungan tetap dilaksanakan namun dalam konsep membangun kerjasama. Dalam konteks hubungan internasional dengan menetapkan visi untuk menjadi bagian dari kerja sama intenasional dapat diasumsikan masih terlalu luas. Visi untuk ikut menyumbang pasukan dan menjaga perdamaian internasional di masa depan kelihatan lebih fokus dan memiliki potensi untuk menjadi bisa diterapkan. Kebijakan maritim memerlukan pengetahuan dan penerapan yang panjang. Otoritas sipil masih awam dengan kerja sama yang dilakukan dengan instansi terkait dengan maritim, dan perlunya doktrin yang menyatukan antara matra-aparat sipil-aktor non negara.

Dalam hubungan internasional maka entitas diluar negara dan bangsa adalah aktor individual, lembaga, atau institusi, rezim-rezim ekonomi, budaya, dan sebagainya. Kebijakan yang dilakukan dalam mengelola maritim di Indonesia merupakan produk dangkal yang perlu diperdalam sehingga mengoptimalkan peranan entitas di luar negara dan bangsa.

Peranan para pelaku dagang yang menggunakan alur laut dan maritim Indonesia bukan tidak mungkin suatu saat akan menjadi sumber perekat kerja sama dan koordinasi yang baik dalam kepentingan keamanan maritim. Hal ini telah terwujud dalam dimensi penanggulangan bencana korban pesawat Air Asia MH-370 dimana maskapai ini mampu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merangkai kerja sama militer antar negara. Sejatinya militer tersebut tidak dapat bekerja sama tanpa otoritas dari negara. Namun panggilan kemanusiaan atas korban kecelakaan tersebut sekali lagi membuktikan terjadinya kerjasama antara sipil dan militer, tidak adanya perbedaan antara pendukung dan kelompok tempur, dan sekaligus membuktikan bahwa isu OMSP lebih mengena dibandingkan OMP.

Kultural dan struktural maritim inilah yang perlu dibangun bersama antara otoritas sipil dan militer yang berorientasi pada pemerintahan maritim dengan kebijakan poros maritim. Semua pihak secara bahu membahu menyusun keseluruhan visi, misi dan strategi institusinya secara bersinergi yang dimulai dari atas (*top down*) bagaimana kebijakan maritim dijalankan dan mengelolanya. Negara mengamanatkan melalui konstitusi dan regulasi kepada pemerintah untuk memformulasikan legalitas dan legitimasi sebagai landasan membangun sistem pertahanan negara yang dikenal sebagai upaya bela negara dengan sistem pertahanan keamanan rakyat semesta sebagai suatu soliditas kekuatan pertahanan militer yang diperankan oleh TNI dan kekuatan pertahanan nirmiliter yang diperankan oleh masyarakat dengan berbagai latar profesi dan juga kemampuan industri pertahanan sebagai penopang. Sebagaimana pesan Panglima Besar Jenderal Soedirman:

> ”Bahwa Negara Indonesia tidak cukup dipertahankan oleh tentara saja, maka perlu sekali mengadakan kerjasama yang seerat-eratnya dengan golongan serta badan-badan di luar tentara”.[28]

Internasionalisasi kekuatan militer Indonesia tentunya tetap berpedoman pada politik luar negeri Indonesia bebas aktif. Tujuan ideal politik luar negeri Indonesia dalam pembukaan UUD 1945 tidak dapat dikesampingkan. Tujuan politik luar negeri Indonesia dalam pembukaan UUD 1945 adalah ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia selama ini telah melaksanakan hubungan luar negeri dengan berbagai negara dan organisasi regional maupun internasional. Pelaksanaan kegiatan hubungan luar negeri, baik regional maupun internasional, melalui forum bilateral atau

[28] Diucapkan dihadapan Konferensi Tentara Keamanan Rakyat pada tanggal 12 November 1945 bertempat di MT-TKR Yogyakarta.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

multilateral, diabdikan pada kepentingan nasional berdasarkan prinsip politik luar negeri yang bebas aktif. Politik Luar Negeri dilaksanakan melalui diplomasi yang kreatif, aktif, dan antisipatif, tidak sekedar rutin dan reaktif, teguh dalam prinsip dan pendirian, serta rasional dan luwes dalam pendekatan.

Maka internasionalisasi militer Indonesia dalam kebijakan poros maritim adalah berorientasi kerjasama dengan negara bangsa lainnya. Kebijakan ini tidak bertentangan atau sejalan dengan semakin tumbuhnya kejahatan transnasional yang terjadi di laut. Pulau-pulau Indonesia yang demikian banyak juga dapat menjadi kemungkinan persinggahan atau dalam istilah militer sebagai pancangan kaki. Perubahan paradigma dalam doktrin maka pancangan kaki yang dilakukan oleh militer adalah dalam kerangka berpikir OMSP.

Kerja sama yang dibangun oleh Indonesia dengan negara lain hendaknya terbangun melalui doktrin kerja sama antar matra yang bersinergi. Kerja sama antar matra ini selanjutnya diimplementasikan dalam setiap kegiatan operasi gabungan yang tidak hanya dalam konteks OMP namun juga OMSP yang terjalin erat dengan komponen bangsa lainnya.

Kesimpulan

Indonesia harus menjamin keamanan maritim di perairan yurisdiksinya, selain itu Indonesia juga harus peduli dan menaruh perhatian terhadap berbagai permasalahan keamanan maritim kawasan (khususnya yang mengemuka di kawasan Asia Tenggara), karena jika permasalahan keamanan maritim tersebut tidak tertangani dengan baik maka akan berimplikasi juga terhadap Poros Maritim Indonesia.

Munculnya kelompok yang optimis dan pesimis dalam konteks Indonesia terhadap perubahan tersebut tidak perlu mengurungkan niat untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim. Militer dengan segala kepentingan pertahanannya dan sebagai organisasi posmodern yang solid dan mapan dibutuhkan peranannya dalam bersinergi dengan aparatur sipil. Namun di sisi lain, militer juga menghadapi minimnya pandangan sebagian masyarakat akan ketakutan merambahnya militer seperti halnya yang terjadi pada masa lalu. Kultur militer semakin disempurnakan dengan adanya paradigma maritim sehingga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

budaya selalu di depan, dominasinya mulai dikurangi di tengah maraknya tuntutan supremasi sipil dan peran entitas di luar negara. Namun perlu diingat bahwa budaya militer sekalipun tidak lagi mendominasi, militer tetap melihat, mengamati, dan menganalisa perubahan tersebut guna menjaga utuhnya NKRI sebagaimana adagium *"old sodiers never die, they just fade away."* Hal ini merupakan salah satu tulang punggung negara dalam menjaga kedaulatan NKRI.

Daftar Pustaka

Buku

Burchill, S., A. Linklater, R. Devetak, J. Donnelly, M. Paterson, C. Reus-Smit, & J. True. 2005. *Theories of International Relations 3rd ed.* New York: Palgrave Macmillan.

Bleiker, R. 2000. *"Popular Dissent, Human Agency and Global Politics",* dalam S. Burchill, A. Linklater, R. Devetak, J. Donnelly, M. Paterson, C. Reus-Smit, & J. True. *Theories of International Relations 3rd Edition.* New York: Palgrave Macmillan.

Clark, Maudemarie. *Nietzsche on Truth and Philosophy.* 1990. New York: Cambridge University Press.

Gordon, Colin (Ed.). 1980. *Power/Knowledge. Selected Interviews and Other Writings 1972-1977 Michel Foucault.* New York: Pantheon Books.

Jackson, R. & George Sorensen. 1999. *Introduction to International Relations.* Oxford: Oxford University Press.

Moskos, Charles C. et al. 2010. *Militer Pasca Perang Dingin, Militer Posmo: Seri Kajian Sosiologi Militer.* Terjemahan Syamsul Maarif. Jakarta: Prenada Media Group.

Lentner, Howard H. 1974. *Foreign Policy Analysis: A Comparative and Conceptual Approach*. Ohio: Charles E. Merrill Publishing Company.

Mas'oed, Mohtar. 1996. *Hubungan Internasional, Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES.

Perwita, Anak Agung Banyu dan Yanyan M. Yani. 2005. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Roe, Michael. 2013. *Maritime Governance and Policy-making.* London: Springer.

Sarup, Madan. 2007. *Posstrukturalisme dan Posmodernisme: Sebuah Pengantar Kritis*, Terjemahan Medhy Aginta Hidayat. Yogyakarta: Jendela.

Jurnal

Krulak, Charles. 1997. "The Three Block War: Fighting in Urban Areas". *Jurnal Vital Speech of the Day*. Vol. 64.No. 5. 15 Desember.

Buffaloe, David L. 2006. "Defining Asymmetry Warfare". *the Land Warfare Papers*. No. 58. Virginia: The Institute of Land Warfare.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Website

Mattis, James N., dan Frank Hoffman, "Future Warfare: The Rise of Hybrid Wars", 2005, dalam http://www.usni.org, diunduh pada 16 Juni 2015.

Mamahit, Bobby R, "Kemenhub: Tol Laut Libatkan 24 Pelabuhan di Seluruh Nusantara", 2015, dalam http://jurnalmaritim.com/, diunduh pada 16 Juni 2015.

"Menuju Indonesia sebagai Negara Poros Maritim", dalam http://setkab.go.id/, diunduh pada 26 Juni 2015.

"Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia yang Maju dan Mandiri", dalam http://www.bakosurtanal.go.id/, diunduh pada 20 Juni 2015.

"Panglima TNI: Angkatan Laut Tentukan Poros Maritim", dalam http://www.antaranews.com/nasional/umum, diunduh pada 20 Juni 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

J. Pedagogi Hayati Vol.2 No.1
©Program Studi pendidikan Biologi
FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji
ISSN 2503-0752 e-ISSN: 2579-4132

Framework Literasi Kelautan Sebagai Acuan Pembelajaran Sains di Negara Maritim

Bony Irawan

Jurusan Pendidikan Biologi, Universitas Maritim Raja Ali Haji, Indonesia

Pengiriman: 2 Maret 2018; Diterima: 12 Maret 2018; Publikasi: Maret 2018

ABSTRACT: Recent shift into maritime based dvelopment in Indonesia must be supported by an education system that performs its function in educating future citizens. Every sudents must be educated systematically at school to have good ocean literacy. Up until now, ocean literacy is not a focus and only gets a small portion on the national education curriculum. As a result, Indonesian students do not have positive knowledge, attitudes, and perception of the sea. The prevailing curriculum standards in Indonesia do not have specific subjects about maritime science. Therefore, important knowledge about the sea must be integrated into related subjects, i.e. biology. A framework is needed to guide biology teachers to integrate essential ocean literacy in to their leassons. In this theoretical review, author discusses a framework of ocean literacy that contains essential knowledge that students must master at a high school level. The ocean literacy framework proposed by COSEE are enriched by local content for better practicality in Indonesian classroom. The ocean literacy Framework is formulated with the international standards of ocean literacy in mind, taking into account the local conditions and wisdom of Indonesia. This Framework summarizes the essential ocean related knowledge to be integrated into related learning at school. In addition, this framework can also be used as a reference by the management of aquariums and parks, science parks, and other informal information centers. It is hoped that this framework can facilitate teacher's tasks in integrating ocean literacy into their lesson plans..

Keywords: *Marine literacy, Framework, standard content, marine biology education*

ABSTRAK: Pembangunan kemaritiman nasional yang sedang digalang di Indonesia harus didukung oleh sistem pendidikan yang menjalankan fungsinya dalam mendidik calon warga negara. Agar pembangunan kemaritiman itu berhasil, siswa harus dididik secara sistematis pada bangku sekolah untuk memiliki literasi kelautan yang baik. Selama ini pengetahuan tentang kelautan tidak menjadi fokus dan hanya mendapat porsi kecil pada kurikulum pendidikan nasional. Akibatnya siswa Indonesia tidak memiliki pengetahuan, sikap, dan persepsi yang positif terhadap laut. Standar kurikulum yang berlaku di Indonesia tidak memiliki mata pelajaran khusus tentang ilmu kelautan. Materi dan pengetahuan penting tentang laut yang harus dimiliki calon warga negara ini dapat diintegrasikan kedalam mata pelajaran terkait, terutama biologi. Agar integrasi ini berjalan baik, diperlukan adanya standar isi pengetahuan kelautan yang dapat diacu oleh guru dalam mengembangkan prses pembelajaran. Penulis merumuskan sebuah framework literasi kelautan yang memuat pengetahuan esensial yang harus dikuasai siswa pada jenjang sekolah menengah. Framework literasi kelautan ini dirumuskan dengan mempertimbangkan standar ocean literacy yang berlaku secara internasional, dengan memperhatikan kondisi dan kearifan lokal Indonesia Framework ini merangkum wawasan kelautan yang esensial untuk diintegrasikan kedalam pembelajaran yang terkait di sekolah. Selain itu framework ini juga dapat dijadikan acuan oleh pengelola akuarium dan taman, science park, dan pusat informasi informal lain. Diharapkan framework ini dapat memudahkan tugas guru dalam mengintegrasikan pengetahuan kelautan kedalam pembelajaran.

Kata Kunci: Literasi Kelautan, Framework, Standar isi, pendidikan biologi kelautan

*Penulis Korespondensi:
Alamat surel: bony@umrah.ac.id

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

©Program Studi pendidikan Biologi
FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji
ISSN 2503-0752 e-ISSN: 2579-4132

PENDAHULUAN

Reorientasi pembangunan nasional berbasis kemaritiman yang sedang gencar digalakkan pemerintah saat ini dapat dipandang sebagai sebuah perubahan yang strategis. Sudah seharusnya sebuah negara kepulauan untuk membangun dan mensejahterakan rakyatnya melalui sumberdaya laut yang dimilikinya. Pembangunan kemaritiman merupakan konsep yang holistik meliputi pembangunan sarana prasarana, teknologi, paket kebijakan, sampai pada konservasi dan perlindungan biodiversitas laut. Agar pembangunan ini berhasil dengan baik, mutlak diperlukan warga negara yang punya pengetahuan, sikap, dan persepsi yang benar terhadap laut. Sistem pendidikan adalah satu-satunya sarana sistematis, terukur, dan reliabel yang berperan mencetak lulusan yang cerdas, kompeten, dan memiliki literasi yang memadai untuk dapat hidup mandiri sebagai warga negara dan warga dunia. OECD memaklumatkan bahwa suatu

Sistem pendidikan harus mendukung arah pembangunan suatu bangsa (OECD, 2013). Terdapat suatu tingkat literasi minimum harus dimiliki masyarakat agar program pembangunan dapat terlaksana dan paket kebijakan kemaritiman tersebut mendapat dukungan dari masyarakat. Kesadaran akan pentingnya pengetahuan dasar kelautan telah muncul di Amerika Serikat, Jepang, Kanada, Belgia, dan beberapa negara lain sejak dua dekade lalu. Sekarang gerakan ini terwujud dalam bentuk kampanye literasi kelautan dengan tujuan untuk mendidik warga dunia yang bersahabat dengan laut.

Permasalahan di Indonesia adalah selama ini pengetahuan tentang laut tidak menjadi fokus dan tidak mendapat porsi yang cukup dalam kurikulum pendidikan sekolah. Tidak ada mata pelajaran yang dirancang khusus untuk membahas tentang pengetahuan kelautan. Kepingan kecil materi yang menunjang literasi kelautan tersebar pada mata pelajaran-pelajaran yang bersinggungan, terutama biologi dan geografi. Namun keberadaannya tidak disengaja, tidak eksplisit dan sistematis. Sehingga dapat dikatakan warga negara Indonesia tidak pernah mendapatkan pembekalan tentang kelautan selama mengikuti pendidikan di bangku sekolah. Maka tidak heran apabila siswa dan masyarakat luas di Indonesia tidak memiliki pengetahuan dan kecintaan terhadap laut. Akibatnya, pembangunan kemaritiman yang dicita-citakan akan sulit mendapat dukungan dari masyarakat yang apatis sehingga sulit untuk terlaksana.

Solusi dari permasalahan tersebut membutuhkan perombakan besar-besaran pada kurikulum. Disisi lain, lembaga pendidikan tenaga kependidikan (LPTK) yang bertugas mendidik calon guru juga harus mempersiapkan lulusan yang memiliki literasi kelautan yang baik. Sehingga pada gilirannya para guru ini dapat menjadi penggerak kemajuan dari kelas-kelas yang mereka ajar kelak. Apabila tidak terdapat mata pelajaran khusus yang membahas tentang pengetahuan kelautan, maka upaya peningkatan literasi kelautan dapat dilakukan melalui mata pelajaran terkait seperti biologi dan geografi (Cudaback, 2008). Kurikulum yang berlaku dalam sistem pendidikan Indonesia tidak memuat mata pelajaran pengetahuan kelautan. Oleh karena itu usaha peningkatan literasi kelautan siswa harus dilakukan melalui mata pelajaran lain yang memiliki irisan, terutama biologi. untuk itu diperlukan adanya pedoman yang memuat konsep-konsep dasar literasi kelautan yang dapat diacu oleh guru. Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan framework literasi kelautan yang sesuai untuk digunakan di sekolah-sekolah.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan perumusan sebuah framework yang mengadopsi prinsip Research and Development. Tahap awal adalah studi pustaka mengumpulkan body of knowledge terkait pengetahuan kelautan yang penting bagi manusia abad 21. Sumber utama telaah ini adalah konten literasi kelautan yang dirilis

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

©Program Studi pendidikan Biologi
FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji
ISSN 2503-0752 e-ISSN: 2579-4132

oleh COSEE bersama lembaga studi kelautan lainnya pada 2005. Body of knowledge dari studi pustaka ini diperkaya dengan konten khazanah asli yang digali dari kearifan lokal. Keseluruhan wawasan tentang kelautan ini kemudian diterjemahkan menjadi poin-poin yang yang dapat diaplikasikan kedalam pembelajaran di mata pelajaran yang terkait.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil telahaan, maka dirancang framework literasi kelautan yang dapat dijadikan pedoman wawasan kelautan bagi pendidikan dasar sebagai berikut.

1. Lautan di bumi merupakan satu kesatuan yang memiliki banyak karakteristik

a. Lautan adalah ciri fisik utama dari planet bumi, dengan luas tutupan sekitar 70% dari total permukaan bumi. Indonesia juga merupakan sebuah negara kelautan yang terdiri atas 17.000 lebih pulau dengan 70% luas wilayah terdiri atas lautan.

b. Cekung lautan terdiri dari dasar laut dan seluruh ciri geologinya (pulau, lubuk, palung, celah, dan lembah laut) dengan ukuran yang bervariasi dibawah pengaruh pergerakan lempeng bumi. Puncak tertinggi, lembah terdalam, dan dataran terluas di dunia semua ada di lautan.

c. Nusantara memiliki bentang alam lautan yang variatif mulai dari estuari, gunung api aktif di dasar laut sampai palung dan lubuk laut yang terdalam.

d. Lautan di bumi terhubung oleh sistem sirkulasi yang salin terinterkoneksi yang disebabkan oleh energi angin, pasang surut, efek koriolis, matahari, dan perbedaan kerapatan air. Bentuk cekung lautan dan posisi daratan disekitarnya akan mempengaruhi alur sirkulasi laut. Arus laut global ini menyebabkan perpindahan energi, materi, dan organisme diantara lautan di bumi. Perubahan sirkulasi di lautan menyebabkan perubahan besar pada ekosistem dan mempengaruhi iklim.

e. Posisi Indonesia di khatulistiwa dan berada diantara samudra india dan pasifik menjadikan Indonesia memiliki iklim tropis dengan curah hujan yang relatif tinggi serta terpengaruh oleh dinamika iklim seperti la nina dan el nino.

f. Permukaan laut adalah ketinggian rata-rata air laut terhadap daratan dengan memperhitungkan pengaruh pasang surut. Permukaan laut dapat berubah seiring geraan lempeng tektonik yang merubah ketinggia dasar laut dan daratan berubah. Pembekuan dan pelelehan es di kutub juga mempengaruhi ketinggian permukaan laut. Pengaruh suhu juga menyebabkan perubahan permukaan laut.

g. Sebagian besar cadangan air yang dimiliki bumi terletak di lautan. Air laut bersifat asin, titik beku sedikit lebih rendah dari air tawar, kerapatan sedikit lebih tinggi, konduktifitas listrik jauh lebih tinggi, dan sedikit basa. Keseimbangan Ph sangat penting untuk kehidupan di lautan, sekaligus menjaga laju penyerapan CO di atmosfer.

h. Lautan adalah bagian tak terpisahkan dari siklus air dan saling terhubung dengan semua cadangan air yang ada di bumi melalui proses evaporasi dan presipitasi.

i. Lautan terhubung ke semua danau-danau besar, badan air, dan sungai karena semua aliran air bermuara ke lautan. Sungai dan aliran air akan membawa sedimen dan nutrisi ke estuari dan pesisir, lalu ke lautan.

j. Meskipun lautan sangatlah luas, tapi ia memiliki batasan, dan sumberdaya yang dimilikinya juga terbatas. Oleh karena itu, segala bentuk eksploitasi harus dilakukan dengan terkontrol dan seimbang.

k. Ekosistem lautan memiliki Lautan bukanlah tempat pembuangan sampah dan limbah yang aman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

©Program Studi pendidikan Biologi
FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji
ISSN 2503-0752 e-ISSN: 2579-4132

2. Lautan dan kehidupan didalamnya membentuk karateristik bumi

a. Sebagian besar material penting di bumi, dan daur biogeokimia bersumber dari lautan. Aktifitas geologi seperti pembentukan batuan sedimen, silikat, dan karbonat banyak terjadi di lautan.
b. Perubahan ketinggian permukaan laut yang berlangsung terus menerus mempengaruhi ukuran dan bentuk lempeng benua, membentuk dan merubah laut pedalaman, dan mempengaruhi bentuk daratan.
c. Erosi terjadi di wilayah pantai disebabkan oleh aktifitas angin, ombak, arus sungai dan laut, dan proses pergerakan lempeng tektonik yang menggerakkan sedimen. Pasir pantai merupakan hasil erosi yang terbawa oleh aliran air ke wilayah pesisir. Penyebarannya dipengaruhi oleh aktifitas pasang, ombak, dan angin.
d. Lautan adalah tempat penyimpanan cadangan karbon bumi yang didaur dalam siklus karbon. Semua makhluk hidup di bumi membutuhkan karbon sebagai penyusun tubuhnya..
e. Aktifitas tektonik, perubahan ketinggian permukaan air laut, dan efek gelombang mempengaruhi struktur fisik dan bentuk daratan di daerah pesisir.

3. Lautan adalah faktor utama penentu cuaca dan iklim

a. Interaksi antara proses-proses yang terjadi di lautan dan di samudera merupakan pengontrol cuaca dan iklim.
b. Lautan meupakan mediator cuaca dan iklim global yang menyerap sebagian besar energi matahari yang diterima bumi. Pertukaran energi panas antara lautan dan atmosfer merupakan sumber penggerak siklus air.
c. Pertukaran energi panas antara lautan dan atmosfer dapat mengakibatkan perubahan ekstrim pada pola cuaca global dan regional, yang menyebabkan hujan berkepanjangan atau kekeringan. Gejala yang paling terkenal antara lain la nina dan el nino yang menyebabkan perubahan curah hujan dan kemarau panjang.
d. Kondensasi awan yang bersumber dari evaporasi di lautan tropis yang hangat merupakan sumber energi bagi topan dan badai. Hampir seluruh curah hujan yang jatuh di daratan bersumber dari lautan tropis.
e. Lautan memainkan peran utama dalam siklus karbon di bumi. Setengah dari produktivitas primer bumi dihasilkan dilautan. Lautan berperan menyerap setengah dari total jumlah karbondioksida dan metan yang ada di atmosfir.
f. Lautan merupakan faktor penentu perubahan iklim melalui mekanisme penyerapan, penyimpanan, dan perpindahan energi panas, air, dan karbon.
g. Perubahan yang terjadi pada sistem lautan-atmosfer dapat mempengaruhi keadaan iklim. Perubahan ini dapat membawa dampak yang dramatis secara fisik, kimiawi, biologis, ekonomi, dan sosial.

4. Adanya lautan adalah alasan mengapa bumi dapat ditinggali

a. Sebagian besar oksigen yang ada di atmosfer bumi bersumber dari hasil fotosintesis organisme yang hidup di laut. Akumulasi oksigen tersebut menciptakan komposisi udara atmosfer seperti sekarang, sehingga kehidupan dapat berkembang dan bertahan di darat.
b. Lautan adalah tempat partama kali munculnya kehidupan. Bukti bentuk kehidupan tertua ditemukan di lautan. Jutaan spesies makhluk hidup yang dijumpai sekarang berkembang dan berevolusi dari nenek moyang yang berasal dari lautan.
c. Lautan secara terus-menerus telah menyediakan suplai oksigen, air, dan nutrisi yang diperlukan untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

©Program Studi pendidikan Biologi
FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji
ISSN 2503-0752 e-ISSN: 2579-4132

menunjang segala bentuk kehidupan yang ada di bumi.

5. Lautan memiliki kekayaan biodiversitas dan ekosistem yang besar

a. Bentuk kehidupan di laut terentang mulai dari mikroba yang paling kecil sampai hewan terbesar di bumi.
b. Sebagian besar biomassa makhluk hidup di laut terdiri dari mikroorganisme, yang berperan sebagai produsen utama jaring makanan di laut. Mikroorganisme memiliki laju pertumbuhan yang sangat cepat. Kelompok ini menyediakan oksigen dan karbon dalam jumlah besar bagi bumi.
c. Banyak kelompok makhluk hidup yang hanya ditemukan di laut. Biodiversitas lingkungan laut jauh lebih tinggi dibanding ekosistem terestrial.
d. Beberapa makhluk hidup laut menunjukkan contoh karakter unik dalam hal siklus hidup, adaptasi, dan pola interaksi eksklusif yang tidak ditemukan pada makhluk terestrial.
e. Lautan menyediakan ruang hidup yang luas dengan berbagai variasi ekosistem yang unik mulai dari permukaan laut, bertingkat sampai laut dalam, sampai dibawah dasar laut. Sebagian besar ruang hidup yang dimiliki bumi terdapat di laut.
f. Bentuk ekosistem laut ditentukan oleh faktor lingkungan dan komunitas makhluk hidup yang ada didalamnya. Kehidupan tidak tersebar merata di laut, karena adanya perbedaan faktor abiotik seperti kadar oksigen, salinitas, suhu, ph, cahaya, nutrisi, tekanan, substrat, dan sirkulasi. Ada bagian tertentu lautan yang menyokong kelimpahan makhluk hidup dalam jumlah yang besar, sementara terdapat bagian yang hanya ditempati sedikit organisme.
g. Di laut dalam terdapat ekosistem yang tidak bergantung pada cahaya matahari dan organisme fotosintesis. Ekosistem hydrothermal vents, mata air panas bawah laut, dan resapan metan dingin semuanya mengandalkan energi kimia dan organisme kemosintesis sebagai produsen.
h. Pasang, ombak, predasi, substratsi,dan faktor lain merupakan penentu zonasi vertikal di kawasan pantai. Di laut lepas, zonasi vertikal dipengaruhi oleh kerapatan, tekanan, dan intensitas cahaya. Pola zonasi ini mempengaruhi distribusi dan keberagaman organisme.
i. Estuari berperan sebagai daerah nurturasi yang penting dan produktif bagi hewan air dan hewan laut.

6. ***Lautan dan manusia memiliki hubungan yang tidak terpisahkan***

a. Lautan memainkan peranan dalam kehidupan setiap manusia. Air dan oksigen yang dibutuhkan manusia disediakan oleh lautan. Lautan merupakan pelindung yang memoderasi cuaca dan iklim bumi.
b. Laut menyediakan sumber makanan, obat-obatan, mineral, dan energi yang dibutuhkan manusia. Lautan merupakan faktor penting dalam perekonomian dan transportasi serta keamanan nasional.
c. Lautan adalah sumber inspirasi, rekreasi, rejuvenasi, dan penemuan. Bagi beberapa suku bangsa, lautan merupakan bagian sentral dari peradaban mereka.
d. Manusia mempengaruhi lautan dengan berbagai kegiatan yang dilakukannya. Undang-undang, peraturan, dan manajemen sumberdaya yang berlaku akan mempengaruhi keadaan laut. Aktifitas manusia banyak melepaskan polutan yang mendegradasi kualitas lingkungan laut, merubah keadaan kimiawi laut, dan mengubah bentuk fisik lautan dan pesisir.
e. Perubahan suhu dan ph laut dapat mempengaruhi kelangsungan hidup banyak spesies, sehingga mempengaruhi keanekaragaman makhluk hidup di laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

©Program Studi pendidikan Biologi
FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji
ISSN 2503-0752 e-ISSN: 2579-4132

f. Sebagian besar populasi bumi tinggal di daerah pesisir. Daerah pesisir memiliki kerawanan terhadap bencana alam seperti tsunami, badai, topan, perubahan ketinggian air laut, dan banjir.

g. Setiap manusia memiliki tanggungjawab untuk menjaga kelestarian laut. Lautan telah menopang kehidupan di bumi, dan manusia juga harus hidup dengan cara yang bersahabat dengan laut. Diperlukan tindakan individual dan kolektif untuk mengelola sumberdaya lautan untuk kebaikan bersama.

7. Lautan masih belum banyak tereksplorasi

a. Lautan merupakan daerah yang paling sedikit dijelajahi manusia. Baru sekitar 5% dari total wilayah lautan yang sudah diungkap. Peneliti dan penjelajah generasi mendatang berkesempatan untuk melakukan eksplorasi, diskoveri, dan inovasi tentang lautan.

b. Pemahaman yang baik akan laut bukan hanya sekadar perkara rasa ingin tahu. Laut teramat penting bagi kehidupan manusia, sehingga kelangsungan hidup umat manusia di masa depan akan sangat dipengaruhi oleh pemahaman manusia tentang laut dan segala proses yang terjadi didalamnya.

c. Dalam 50 tahun terakhir eksploitasi terhadap sumberdaya laut meningkat drastis. Kelestarian sumberdaya ini sangat bergantung pada pemahaman kita terhadap potensi sumberdaya tersebut.

d. Perkembangan Iptek modern mempermudah manusia dalam mengeksplorasi dan mengenal laut. Perkembangan teknologi sensor, buoy apung, instalasi pengamatan bawah laut, kapal selam mini, drone, dan satelit telah membuka cakrawala baru bagi ilmuwan.

e. Pengunaan model matematika merupakan instrumen penting dalam upaya memahami lautan sebagai sebuah sistem. Model matematika membantu kita untuk memahami kompleksitas sistem di lautan serta interaksinya dengan interior bumi, dengan atmosfer, iklim, dan daratan.

f. Eksplorasi laut menuntut penguasaan interdisiplin bidang ilmu. Kedepannya diperlukan kolaborasi antara ahli biologi, kimia, klimatologis, programer komputer, insinyur, ahli geologi, meteorologis, ahli fisika, ilustrator, dan animator. Kerjasama ini menghasilkan pemahaman dan ide-ide baru untuk memahami lautan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Promosi literasi kelautan di Indonesia masih berada pada tahap awal. Studi kasus yang sama di negara Amerika Serikat pada tahap awal promosi literasi kelautan menunjukkan usaha awal yang perlu dilakukan adalah menyusun framework yang dapat diacu (strang & Tudenham, 2005). Pada fase ini diperlukan sosialisasi yang lebih gencar ke sekolah dan guru-guru. Framework yang dikembangkan ini selanjutnya harus disosialisasikan kepada stakeholder untuk dapat diaplikasikan dan diacu dalam pembelajaran IPA dan biologi di sekolah.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Direktorat Riset dan Pengabdian Masyarakat Direktorat Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan, Kemenristekdikti yang telah memberikan dana Penelitian Dosen Pemula serta juga kepada semua pihak yang telah membantu terlaksananya penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

[1] COSEE, National Geographic Society, NOAA, College of Exploration (2005). Ocean Literacy: The Essential Principle of Ocean Sciences Grades K–12, a jointly published brochure.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

©Program Studi pendidikan Biologi
FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji
ISSN 2503-0752 e-ISSN: 2579-4132

[2] Cava F., S. Schoedeinger, C. Strang and P. Tuddenham. (2005). Science Content Standards for Ocean Literacy: A Report on Ocean Literacy.
[3] COSEE, National Geographic Society, NOAA, College of Exploration (2005). Ocean Literacy: The Essential Principle of Ocean Sciences Grades K–12, a jointly published brochure.
[4] Cudaback C. (2008). Ocean literacy, There's more to it than content. Oceanography Journal 21:10-11.
[5] OECD. (2013). PISA 2012 Results. OECD.
[6] Schoedinger S., L.U. Tran and L. Whitley. (2010). From the principles to the scope and sequence: A brief history of the ocean literacy campaign. NMEA Special Report
[7] Strang, C., Tuddenham, P. (2005). 10 years of Ocean Literacy in the USA and beyond: actions, results, reflections and discussion. The University of California Press.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

GEOSTRATEGI KAWASAN PELABUHAN BITUNG DALAM SUDUT PANDANG KEAMANAN MARITIM INDONESIA (STUDI PADA KAWASAN INDO - PASIFIK PERIODE TAHUN 2018 -2019)

GEOSTRATEGY OF BITUNG PORT AREA ON INDONESIA'S MARITIME SECURITY PERSPECTIVE (STUDY ON THE INDO - PACIFIC REGION IN 2018 - 2019)

Supartono[1], Purwanto[2], dan M. Harry Riana Nugraha [3]

Universitas Pertahanan
(tonnret@yahoo.com, pelaut_purwanto@yahoo.com, mharryrnugraha@gmail.com)

Abstrak – Kawasan Pelabuhan Bitung memiliki sejumlah potensi yang dapat berdampak pada struktur keamanan nasional dan pertahanan negara karena memiliki konsep gesotrategi bagi Kawasan Indo – Pasifik. Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, tertuang dalam Kepmenhub Nomor 54 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan teknik analisis data menggunakan *interactive of model analysis*. Penelitian ini menganalisis konsep Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai bagian dari strategi keamanan nasional guna penguatan pertahanan negara berdasarkan sisi keamanan maritim Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum analisis geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim untuk keamanan nasional dan pertahanan negara, menunjukan beberapa hal: 1) kondisi strategis kawasan Pelabuhan Bitung perlu didukung dengan kebijakan strategis dan terintegrasi antara pemerintah Pusat dengan Provinsi Sulawesi Uatara dan pemerintah Kota Bitung; 2) pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) memerlukan akselerasi pelaksanaan kebijakan secara berkelanjutan dan dukungan penuh dari sisi anggaran, untuk memperkuat basis kewilayahan dalam konsep geostrategi; dan 3) perlu ada upaya pendekatan terhadap masyarakat dalam mendukung terwujudnya wilayah strategis Kota Bitung, Sulawesi Utara. Terpenuhinya persyaratan tersebut, menjadikan kawasan Pelabuhan Bitung mampu mendukung geostrategi melalui kajian keamanan maritim yang strategis dan implikasi ekonomi, karena berada di Kawasan Indo – Pasifik sebagai pusat pertahanan politik dan ekonomi sehingga mampu memperkuat keamanan nasional dan Pertahanan negara.

Kata Kunci : geostrategi, kawasan pelabuhan, Pelabuhan Bitung, kawasan Indo – Pasifik

Abstract – *The Port of Bitung area has a number of potentials that can impact the structure of national security and national defense, because it has a strategic concept for the Indo - Pacific Region. The Bitung Port area as an international hub port, stated in the Minister of Transportation Decree Number 54 of 2002 concerning the Implementation of Sea Ports. The method in this study used a qualitative descriptive approach and data analysis techniques used an interactive of model analysis. This study analyzes the Geostrategy concept for the Port of Bitung Region as part of a national security strategy to strengthen national defense based on the maritime security side and the economic implications of the Indo-Pacific Region. The results show that in general the analysis of the strategy of the Bitung port area in maritime security studies for national national security and national defense shows*

[1] Dosen Tetap Universitas Pertahanan.
[2] Dosen Tetap Universitas Pertahanan.
[3] Asisten Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

several things: 1) the strategic conditions of the Bitung Port area need to be supported by strategic and integrated policies between the Central government and the North Sulawesi Province Bitung City; 2) the development of special economic zones (KEK) requires accelerated implementation of policies in a sustainable manner with full support from the budget side, this is to strengthen the territorial basis in the geostrategic concept; and 3) there needs to be an approach towards the community in supporting the realization of the strategic area of Bitung City, North Sulawesi. The fulfillment of these requirements has made the Bitung Port area capable of supporting geostrategy through strategic maritime security studies and economic implications, because it is located in the Indo-Pacific Region as a center for political and economic defense so as to strengthen national security and national defense.

Keywords: *geostrategy, port area, Bitung Harbor, Indo-Pacific region*

Pendahuluan

Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi di bidang kemaritiman, yang mencakup berbagai potensi kelautan, seperti kawasan bioteknologi, wisata kelautan, potensi mineral kelautan, industri pelayaran serta industri kemaritiman pada level internasional. Potensi tersebut, membuat Indonesia diuntungkan melalui letak atau lokasi wilayah yang strategis, baik secara politik maupun segi ekonomi. Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan perekonomian Indonesia dengan negara-negara maju. Berkaitan dengan geostrategi Indonesia yang terletak antara dua samudera dan dua benua, yaitu Samudera Pasifik dan Hindia, Benua Asia dan Australia. Hal ini menunjukkan bahwa posisi wilayah Indonesia menjadi penghubung banyak negara yang berada di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara serta Asia Selatan.

Dukungan letak geografis yang strategis dan memiliki berbagai keunggulan di bidang geosgrafis, politik, ekonomi dan budaya, salah satunya adalah sektor maritim. Sektor kemaritiman mempunyai arti yang sangat penting bagi Indonesia dan sudah seharusnya dituangkan dalam *National Maritime Design,* yang merupakan semua aspek yang berkaitan, berdekatan, berbatasan dengan laut, samudera atau jalur yang dapat dilintasi, termasuk semua kegiatan yang berkaitan dengan sosial dan budaya maritim, seperti infrastruktur, orang, muatan, kapal dan alat angkut lainnya.[4] Jika merujuk pada penjelasan pengertian keamanan maritim, maka proyeksi geostrategi dalam keamanan maritim melalui transportasi laut atau hub internasional, yaitu pelabuhan juga menjadi salah satu aspek terpenting dalam mewujudkan keamanan maritim Indonesia. Karena secara geografis dan geostrategis Indonesia yang memiliki banyak pulau disatukan oleh wilayah perairannya yang sangat luas sehingga moda transportasi laut menjadi sangat penting untuk menghubungkan kegiatan perekonomian, sosial, budaya dan politik

[4] Fajar Ferdian Pratama, *Port Security Management: Pengembangan Strategi Keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok*, Tesis Program Keamanan Maritim, (Sentul: Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terlebih dalam hal pertahanan dan keamanan. Menurut Svein Kristiansen, aktivitas maritim terdiri dari berbagai macam bidang salah satunya adalah transportasi laut.[5]

Kajian maritim melalui lokus pelabuhan termasuk salah satu infrastruktur penting dalam moda transportasi laut. Dalam rantai pasokan global, pelabuhan menjadi simpul yang paling kritis.[6] Berkaitan dengan kondisi kemaritiman tersebut dan dikaitkan dengan periode global yang memasuki era ekonomi pasifik, pengertian pelabuhan adalah: "tempat yang terdiri atas bagian daratan dan bagian perairan dengan batas-batas tertentu yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan fasilitas keamanan pelayaran.[7] Melalui pelayaran dan aktivitas kepelabuhanan, diproyeksikan mampu meningkatkan daya saing Indonesia di kawasan ASEAN karena mampu mengakomodasi aktivitas *transhipment* yang selama ini dilakukan oleh Singapura dan Malaysia yang menuju Indonesia. Dalam hal ini pemerintah harus segera membangun dan memperbaiki infrastruktur pelabuhan untuk berbagai kepentingan. Pada sektor transportasi laut kendala yang ditemukan adalah dari sisi penganggaran, yang masih menjadi pertimbangan untuk dilakukan penganggaran, baik secara terpusat maupun oleh pemerintah daerah. Berkaitan dengan penganggaran, hal tersebut sudah diatur bahwa: "... pemerintah wajib menciptakan inovasi pendanaan bagi perusahaan pelayaran nasional".[8] Dalam hal ini, Kementerian Keuangan sebagai pemegang kebijakan keuangan, perlu menerapkan solusi atau skema pendanaan secara bertahap. Permasalahan ini yang belum optimal, akan mudah dimanfaatkan oleh negara-negara yang memiliki finansial baik, seperti Singapura dan Malaysia yang sudah mampu menciptakan pelabuhan dan pusat pemindahan atau *transhipment* bagi kapal yang melakukan aktivitas perdagangan internasional. Oleh karena itu, pembangunan ekonomi maritim, mensyaratkan adanya penguasaan sumber-sumber ekonomi serta aktivitas ekonomi yang lebih optimal, dengan mengedepankan daya tarik investasi.

Pelabuhan Bitung, yang dikembangkan sebagai *international hub port* secara umum, merupakan kebijakan yang strategis, jika dilihat dari sudut pandang geostrategi Indonesia dan dari sudut pandang ekonomi. Berikut empat alasan yang menyatakan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan internasional dalam konteks geostrategi Indonesia, yaitu:

[5] Svein Kristiansen, *Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis*, (New York: Routledge, 2005).

[6] N.O. Bakir, "A Brief Analysis of Threats And Vulnerabilities in The Maritime Domain", dalam *Managing Critical Infrastructure Risks*, (Netherlands : Spring 2007), hlm. 17-49.

[7] Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 14.

[8] Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 56.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. pemintas singkat pada jarak tempuh antara Indonesia dengan negara-negara yang berada di kawasan Indo – Pasifik.
2. merupakan sebuah pelabuhan laut dengan karakteristik adaptif dan berdaya saing dengan pelabuhan-pelabuhan lainnya.
3. sebagai sebuah tempat pengembangan sumber pemasukan bagi negara, yang berlokasi di wilayah strategis.
4. sebagai pengumpan yang memiliki dampak lanjutan positif atas aktivitas kepelabuhanan pada konteks geostrategi.[9]

Pengembangan Pelabuhan Bitung menjadi *international hub port*, memiliki nilai stategis tinggi pada sudut pandang geostrategi dan geoekonomi. Hal ini mengingat Pelabuhan Bitung sudah terintegrasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang tengah dikembangkan dan terintegrasi dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bitung dan terhubung dengan kawasan strategis Indo – Pasifik. Terdapat beberapa poin penting, *Pertama*, Pelabuhan Bitung selain sebagai *hub domestic*, tetapi juga *international hub port* yang dimiliki Indonesia. Hal ini relevan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) Tahun 2011-2025 yang disusun, dengan tujuan utama bahwa untuk mempercepat pemerataan ekonomi, kegiatan logistik dan pembangunan yang masih terpusat di wilayah pulau Jawa, menuntut untuk didistribusikan secara proporsional kepada wilayah-wilayah strategis lainnya yang merupakan *the center of international hub port*. *Kedua,* sebagai *hub domestic*, pelabuhan Bitung direncanakan menjadi poros Indonesia bagian timur. Sebagai hub internasional, pelabuhan Bitung diarahkan dalam rangka menciptakan perdagangan yang sehat dan iklim usaha yang kondusif, terutama untuk memperkuat geostrategi untuk mendukung situasi keamanan nasional dan pertahanan Negara.

Pelabuhan Bitung yang terkategori sebagai Pelabuhan internasional tertuang dalam beberapa peraturan[10] :

a. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN).
b. Peraturan Presiden RI (Perpres) Nomor 32 Tahun 2011 tentang MP3EI Tahun 2011-2025.
c. Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Pembahasan mengenai Kawasan Pelabuhan Bitung jika dilihat dari perspektif geostrategi dalam kaitanya dengan kawasan Indo – Pasifik yang secara geografis, pada penelitian ini diangkat guna mendapatkan gambaran dan analisis geostrategi kawasan

[9] Salim, dkk, dalam Fajar Ferdian Pratama, *op.cit*.

[10] Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) Pelabuhan Bitung.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim Indonesia, dengan lokus studi pada kawasan Indo – Pasifik pada kurun waktu tahun 2018 – 2019.

Pengembangan sektor maritim melalui wilayah-wilayah strategis seperti jalan trans, terminal, stasiun, dan pelabuhan, terlebih di era perekonomian global, yaitu ekonomi negara-negara kawasan pasifik membutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan yang memadai. Namun, dalam perkembangannya masih banyak ditemukan permasalahan yang terjadi. Sehingga, memerlukan pendanaan yang *multiyears* dan periodik dalam pelaksanaan. Pada perkembangannya, kondisi pelabuhan di Indonesia secara umum belum optimal dan kondusif dalam mewujudkan visi nasional sebagai negara maritim dan poros maritim dunia. Selain memerlukan anggaran yang tinggi, praktik tarif di luar prosedur, serta fasilitas pendukung sandar yang masih perlu ditingkatkan serta masih tingginya ancaman pada wilayah-wilayah strategis seperti pelabuhan dan objek lainnya yang bernilai strategis. Disamping itu, belum optimalnya *Masterplan* penataan kawasan wilayah strategis terintegrasi dengan kebijakan maritim nasional. Hal ini mengingat, pelabuhan yang merupakan *profit center bagi negara*, harus juga disertai dengan upaya peningkatan layanan optimal bagi pengembangan kawasan itu sendiri. Hal lain yang berkaitan dengan aspek geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung dalam keamanan maritim Indonesia adalah permasalahan di perbatasan dan regulasi kegiatan ekspor dan impor yang dijalankan di wilayah Sulawesi Utara. Berkaitan dengan masalah perbatasan, terutama berkaitan dengan pelintas batas antara Provinsi Sulawesi Utara dengan Filipina, yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang keimigrasian masih ditemukan sejumlah kasus, seperti *undocumented citizen* keturunan Sangihe, Sulawesi Utara – Filipina dan Filipina – Sangihe, Sulawesi Utara, berdasarkan data *United Nations High Commissioner for Refugees* (UNHCR) sekitar 8.500 jiwa berada di Filipina Selatan.[11] Maka, dapat dikatakan bahwa aturan tersebut masih belum optimal.

Berdasarkan berbagai uraian tersebut, pengembangan sektor keamanan maritim di era ekonomi Pasifik membutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan yang memadai melalui penguatan geostrategi. Maka, faktor geografis menjadi sangat penting untuk dianalisis. Pelabuhan Bitung yang berbatasan langsung dengan kawasan Indo – Pasifik, yang tentu ada kaitannya dengan faktor ekonomi dan sisi strategis dari segi kebijakan, yaitu poros maritim dunia yang dicanangkan oleh pemerintah. Salah satu tujuannya berfungsi menjadi *profit center* bagi Indonesia dalam menata pertahanan negara di masa mendatang. Berdasarkan hal tersebut, rumusan masalah penelitian ini akan mengkaji bagaimana geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung, Sulawesi

[11] "Gubernur Olly Tinjau Proyek Tol Manado-Bitung", dalam www.sulutprov.go.id/berita/2018, 25 Juli 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Utara dalam kajian keamanan maritim di kawasan Indo – Pasifik Tahun 2018 – 2019. Dengan demikian, dalam penelitian ini, rumusan masalah dirangkum dalam dua pertanyaan penelitian, yaitu:

a. Bagaimana geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim indonesia di tengah kebijakan kawasan Indo – Pasifik tahun 2018 – 2019?
b. Bagaimana implementasi geo-strategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim indonesia di tengah kebijakan kawasan Indo – Pasifik tahun 2018 – 2019?

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif melalui pendekatan kualitatif. Adapun fokus permasalahan dalam penelitian adalah (1) Optimalisasi pelabuhan Bitung sebagai *Hub* Internasional; (2) Permasalahan Pelabuhan dalam perspektif keamanan maritim Indonesia; dan (3) Dampaknya terhadap geostrategi indonesia di era ekonomi Pasifik. Lokasi penelitian adalah pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung Sulawesi Selatan. Sumber data didapatkan dari data primer dan data sekunder. Kegiatan pengumpulan data dilakukan melalui pelaksanaan wawancara, observasi, studi dokumen, dan dokumentasi. Analisis data menggunakan *interactive model of analysis*.[12] Analisis model interaktif ini melalui 4 tahap yaitu:

a. Pengumpulan data;
b. Pengolahan data;
c. Presentasi data, dan
d. Penarikan kesimpulan/verifikasi.

Kajian terhadap geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan *international hub port* melalui kajian keamanan maritim menggunakan analisis deskriptif. Analisis digunakan untuk melihat status geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, dilakukan identifikasi faktor yang menentukan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, kemudian peran Pelabuhan Bitung sebagai *hub domestic* serta kemungkinan peluang pengembangannya secara berkelanjutan. Pendekatan geoekonomi digunakan untuk melakukan analisis terhadap peran pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan dalam distribusi komoditas perdagangan secara internasional, khususnya di dalam kawasan Indo – Pasifik.

Pengumpulan data primer diperoleh melalui kegiatan wawancara dengan para narasumber di wilayah penelitian, diantaranya Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara, Pemerintah Kota Bitung, General Manajer PT Pelindo Cabang Bitung, GM Terminal Petikemas Pelindo IV, Pangkalan TNI Angkatan Laut, Akademisi dari Akademi Maritim Indonesia (AMI) Bitung dan Politeknik Kelautan dan Perikanan Bitung serta Masyarakat yang terlibat

[12] Mathew B Miles dan A. Michael Huberman, *An Expanded Sourcebook: Qualitative Data Analysis, A Method Sourcebook*, Edisi Ke-3, (London: Sage Publications, 1994), Terjemahan UI Press, T. Rohindi Rohidi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dalam lokus penelitian, seperti LSM, Nelayan, dan Masyarakat Pesisir.

Metode analisis yang digunakan adalah melihat secara lengkap deskripsi objek penelitian yang dilaksanakan.[13] Adapun pengertian analisis data adalah sebagai berikut: "Aktivitas proses akhir atas data keseluruhan dari para responden atau narasumber yang dikumpulkan. Kegiatan dalam analisis data adalah: mengelompokan data berdasarkan variabel dan kalsifikasi narasumber atau responden, mengolah data berdasarkan variabel dan klasifikasi narasumber atau responden, menyajikan data hasil penelitian sesuai variabel, melakukan analisis data untuk menjawab rumusan masalah".

Analisis data adalah kegiatan penyederhanaan data ke dalam satu bentuk yang paling sederhana untuk dianalisis dan diasumsikan. Setelah data dikumpulkan, maka peneliti melakukan pengolahan data untuk membentuk sebuah analisis. Dengan analisis data, kemudian dapat memberikan jawaban penelitian yang berguna dalam memecahkan masalah yang dijadikan dasar dalam penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Kriteria Geostrategi dalam Perspektif Keamanan Maritim

Geostrategi berkaitan dengan ciri geografis dan strategi. Ciri-ciri geografis dan strategi yang dikaitka dengan politik berbagai daerah memiliki karakteristik yang berbeda, terutama pengaruh geografi terhadap politik; geostrategi melibatkan sebuah perencanaan yang menyeluruh dalam menetapkan cara untuk mencapai tujuan nasional dan mengamankan negara.[14] Mengacu pada berbagai teori, de Haas menyatakan bahwa geostrategi adalah mengenai tindakan kebijakan luar negeri.[15] Pada konteks ini, didorong oleh motif atau keinginan untuk mengontrol sumber daya negara lain, yaitu untuk "menentukan" sumber daya nasional dengan bidang ekonomi pada skala yang lebih besar.

Kekuatan nasional serta dominasi ekonomi dan militer yang bersifat internal untuk setiap konsep operasional dari "strategi", dan "geostrategi" merupakan keterkaitan antara tujuan politik dan militer. Geostrategi menggabungkan suatu pertimbangan strategis dengan pertimbangan geopolitik. Sehingga, pada intinya geostrategi dapat dipahami sebagai sebuah hal yang selalu berkaitan dengan:

1. strategi, yaitu upaya menghadirkan kekuatan militer, proyeksi kekuatan militer, dan perencanaan strategis;
2. pertimbangan atas faktor geografis terhadap politik, posisi strategis,

[13] Sugiyono, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D,* (Bandung: ALFABETA, 2013), hlm. 206.

[14] M. A. Chaudary & Chaudary G, *Global Encyclopaedia of Political Geography,* (New Delhi: Global Vision Publishing House, 2009) dan Ashraf Ashrafpour, *Geostrategic Importance of Persian Gulf,* Disertasi, Department of Defence and Strategic Studies, University of Pune-India, 2010.

[15] Marcel de Haas, *Geo-strategy in the South Caucasus: Power Play and Energy Security of States and Organisations,* (The Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael, 2006).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

serta adanya kekuatan sumber daya negara;

3. kebijakan luar negeri, berupa upaya politik dan pertahanan negara serta aktivitas diplomatik;
4. tujuan untuk memperkuat keamanan dan kesejahteraan;
5. mekanisme untuk mencapai tujuan nasional.

Geostrategi yang memadukan perhitungan strategis terhadap aspek geopolitik, berimplikasi terhadap keandalan peran militer di dalamnya. Hal tersebut dapat dipahami bahwa 'geografi dan strategi' merupakan penggabungan kekuatan militer untuk mencapai tujuan nasional atas kebijakan yang disusun secara sistematis dalam ketatanegaraan yang mendasarkan diri pada keunggulan wilayah. Meskipun, geostrategi tidak identik berkaitan dengan aspek geografis dan geopolitik, melainkan berkaitan juga dengan faktor ideologi, kepentingan (*national interests*), dan *political will*.

Hasil penelitian lainnya, menunjukkan bahwa jika ditinjau dari aspek analisis geostrategi kawasan pelabuhan Bitung, sangat mendukung terwujudnya *international hub port* sebagai sebuah keuntungan bagi pengembangan keamanan nasional, keamanan maritim dalam rangka penguatan pertahanan negara. Hal tersebut ditunjukkan oleh beberapa hal, yaitu kedekatan jangkauan dengan negara di kawasan Indo – Pasifik, sebagai negara dengan tujuan ekspor prioritas, diantaranya adalah Jepang, AS, Cina, dan negara-negara di wilayah ASEAN. Hal tersebut akan mampu meningkatkan analisis terhadap pengembangan geostrategi Indonesia melalui perspektif keamanan maritim guna menunjang keamanan nasional dan mendukung pertahanan negara. Berikut gambar yang menunjukkan posisi strategis dalam kaitannya dengan analisis geostrategi wilayah Bitung kepada beberapa negara di kawasan Asia Pasifik, yaitu:

Gambar 1. Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung di Wilayah Indo – Pasifik



Sumber: Dinas Informasi dan Komunikasi, PemKot Bitung Tahun 2019

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung dapat dilihat pada peran utamanya, yaitu wilayah penyalur aktivitas logistik bagi wilayah atau kota strategi lainnya di Indonesia, dan yang paling utama adalah mampu memetakan ancaman bagi keutuhan wilayah Indonesia.

Posisi dan Kapasitas Pelabuhan Bitung

Pelabuhan Bitung dirancang dalam jangka panjang untuk bisa memenuhi pelayanan dan aktivitas impor dan ekspor. Pengembangan wilayah juga terus dilakukan, termasuk harus mengaktifkan peran serta masyarakat serta *stakeholders* strategis. Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara perlu mendesain rencana kebijakan Rencana Tata Ruang dan Rencana Wilayah, karena hal ini yang menjadi titik penting bagi pengembangan kebijakan wilayah strategis Bitung untuk masa yang akan datang.[16]

Pengembangan pelabuhan sendiri dalam kaitannya dengan aspek geostrategis, perlu memenuhi lima aspek penting, yaitu aspek: a) administrasi; b) ekonomi; c) keselamatan; d) fasilitas penunjang pelabuhan; dan e) fasilitas unit pelayanan dan fasilitas pendukung lainnya. Sebagai pelabuhan dengan ciri geostrategi, Kawasan Pelabuhan Bitung, dalam kaitannya dengan lima aspek di atas, dijabarkan lebih jauh sebagai berikut:

1. Dari segi administrasi, relevan dengan regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah, baik Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan Keputusan Menteri.
2. Dari segi ekonomi, berdasarkan data dari Komite Percepatan dan Perluasan dan Pembangunan Ekonomi Indonesia (KP3EI), Pelabuhan Bitung dijadikan *international hub port* yang terletak pada Alur Laut Kepulauan RI III (ALKI III) yang berada di wilayah Indonesia bagian Timur, yang dapat menghubungkan dengan negara-negara di Asia Pasifik. Dengan prioritas Pelabuhan, antara lain (1) integritas daya dukung kemasyarakatan, perekonomian, dan lingkungan; dan (2) potensi sumber daya di wilayah timur Indonesia.[17]
3. Dari segi fasilitas dan penyelenggaraan, dapat dilihat pada volume total perdagangan yang tercatat pada Pelabuhan Bitung pada tahun 2009 hingga 2013 berkisar antara 536,3 ribu ton – 1,1 juta ton. Hal ini menunjukkan arus lintas barang yang positif sejalan dengan fasilitas yang ada pada pelabuhan Bitung. Berikut Data yang menunjukkan arus lintas barang menurut jenis muatan, yaitu:[18]

[16] Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

[17] Lihat KP3EI. (n.d.).Global Hub Bitung, dalam KP3EI: http://kp3ei.go.id/in/main_ind/content2/130/132, 20 Maret 2014.

[18] PT Pelabuhan Indonesia IV Cabang Bitung, Tahun 2018.

PERPUSTAKAAN PUSAT
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Banyaknya Lintasan Barang Menurut Jenis Muatan Dry Cargo Pelabuhan Bitung Tahun 2005-2014

Tahun	Bongkar dalam ton	Muat dalam ton	Jumlah dalam ton
2005	206,591	117,465	324,056
2006	222,965	139,174	362,139
2007	254,543	159,732	414,275
2008	310,846	104,444	415,290
2009	403,488	110,993	514,481
2010	397,635	126,974	524,609
2011	1.198.627	432,488	1.631.115
2012	1.496.179	444,456	1.940.635
2013	1.225.300	708,024	1.933.324
2014	1.012.679	386,209	1.398.888

Sumber: PT. (PERSERO) Pelindo IV Cabang Bitung

4. Dari segi keamanan pelayanan, Pelabuhan Bitung memiliki kedalaman antara 11 hingga 12 m LWS, telah memenuhi standar kedalaman untuk pelabuhan internasional kategori sekunder, yaitu 9m LWS. Luas Alur Pelabuhan Bitung, yaitu panjang 9 mil dan lebar 600 m, kemudian luas kolamnya, yaitu 4,2 Ha dan kedalaman kolam 7m LWS. Sehingga, dari segi keselamatan dan keamanan, fasilitas pokok yang dimiliki Pelabuhan Bitung telah sesuai. Berikut tabel yang menunjukkan perkembangan nilai impor yang terus meningkat seiring kepercayaan dalam menggunakan jasa Pelabuhan Bitung, yaitu:[19]

Analisis geostrategi atas kelima aspek tersebut, adalah bahwa kawasan pelabuhan Bitung mampu menjadi wilayah strategis bagi Indonesia dalam memperkuat keamanan nasionalnya melalui keamanan maritim di wilayah strategis tersebut. Hasil penelitian dalam hal ini, dengan narasumber dari PT Pelindo IV Cabang Bitung dan Terminal Petikemas PT Pelindo IV Bitung dan Sekprov Kota Bitung, mengungkapkan bahwa dalam rangka mendukung penciptaan kebijakan geostrategi wilayah melalui kawasan maritim di Bitung. Pelabuhan Bitung sebagai *Hub Port*, diproyeksikan memiliki fasilitas tambahan pendukung pelabuhan yang dilaksanakan secara bertahap, diantaranya modernisasi fasilitas dan menguatkan regulasi melalui kajian-kajian komprehensif sebagai konsekuensi dalam mendukung pertahanan Negara. Misalnya, penambahan area peti kemas, sarana untuk *Container Crane* yang terus diperbanyak, sehingga kapasitas bongkar

[19] Dinas Perdagangan Kota Bitung, dalam https://bitungkota.bps.go.id/statictable/2018/10/31/222/neraca-perdagangan-luar-negeri-di-kota-bitung-tahun-2002-2017-us-.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Nilai Impor di Pelabuhan Bitung Periode Tahun 2013–2014

Golongan Barang	2013 (US$)	2014 (US$)
Barang Konsumsi	6.890.711,53	42,000
Bahan Baku/Penolong	8.326.770,75	102.644.053,99
Barang Modal	28.497.507,79	12.678.765,23
JUMLAH / Total	**114.298.663,85**	**115.364.819,22**

Sumber: Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Bitung

muat peti kemas diperkirakan akan lebih efisien. Kemudian, fasilitas dermaga juga dimoderninasi menyesuaikan dengan kebutuhan aktual sebagai pelabuhan strategis dan terhubung langsung kedalam pelayaran internasional. Selain itu, pemerintah Provinsi Sulawesi Utara telah menyusun *road map* infrastruktur, diantaranya adalah proyek pembuatan *hub* Bitung dengan Pulau Lembeh (pada program kerja/proyek Selat Lembeh), Bandar Udara, *fly over*, pembangunan tol Manado menuju Bitung, serta proyek kereta api.[20]

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Kajian Keamanan Maritim

Geostrategi menggambarkan pandangan terhadap posisi geografis dalam kaitannya dengan proyeksi kebijakan luar negeri sebuah negara.[21] Dalam hal ini, negara memfokuskan dirinya terhadap hal yang menjadi tujuan nasionalnya. Hal tersebut merupakan sebuah konsekuensi negara dalam mengarahkan perhatian dan memproyeksikan kekuatannya berdasarkan kewilayahan yang strategis untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Rogers and Simón dijelaskan bahwa geostrategi adalah tentang implementasi atas kekuasaan berupa ruang kritis di permukaan bumi, tentang kemampuan membentuk "kehadiran" politik dalam sistem internasional.[22] Hal tersebut bertujuan untuk memperkuat keamanan dan kesejahteraan, dalam konteks membentuk sistem internasional lebih stabil. Geostrategi merupakan bentuk pengamanan akses kepada rute perdagangan strategis yang mencakup domain wilayah sungai, pulau, dan lautan. pada model geostrategi di negara-negara maju, melalui penempatan kehadiran militer yang tepat, berupa penempatan kapal-kapal perang yang memiliki kemampuan dan gelar kekuatan di perairan. Geostrategi pada sub-bidang kajian geopolitik yang berkaitan dengan strategi merupakan bentuk kebijakan luar negeri yang turut ditentukan oleh faktor

[20] Wawancara dengan General Manager (GM) PT Pelindo IV, 29 Agustus 2019.

[21] Jacob J Grygiel, *Great Powers and Geopolitical Change*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006).

[22] J. Rogers dan Simón L., "Think Again: European Geostrategy", 2010, dalam http://europeangeostrategy.ideasoneurope.eu/2010/03/14/think-again-european-geostrategy, diakses pada 5 November 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

geografis. Seperti halnya semua strategi, geostrategi yang bertumpu pada aspek geografis terkait dengan penentuan cara untuk mencapai tujuan, yaitu sumber daya yang dimiliki dan tujuan geopolitik baik yang bersifat domestik, regional, atau global.

Geostrategi merupakan kajian politik internasional dalam perspektif global.[23] Pada kemunculannya sebagai kajian internasional, konsep geostrategi sebagaimana Frederick Schuman merujuk kepada pemahaman *Wehrgeopolitik* sebagai *geostrategic*. Berkaitan dengan hal tersebut, menurut Hepple, bahwa geopolitik sebagai studi strategi ataupun geografi politik.[24] Geostrategi juga berkaitan dengan kemajuan teknologi. Teknologi berupa sarana transportasi secara *mobility.* Sementara itu, Mackinder mengubah mengungkapkan bahwa geostrategi sebagai sebuah hubungan manusia dengan realitas geografis dunia yang lebih besar.[25]

Berkaitan dengan teori tersebut, Kota Bitung yang memiliki sejumlah potensi strategis, termasuk salah satunya kawasan pelabuhan menjadi daya tarik ekonomi dan politik pada skala nasional. Disamping stuktur masyarakat yang bergerak di sektor perikanan dan kelautan juga menjadi faktor strategis guna kepentingan dan kemajuan Kota Bitung Provinsi Sulawesi Utara. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya mengkaji satu aspek saja yang dimiliki Kota Bitung, tetapi mengkolaborasikan antara potensi maritim, pelabuhan, dan kelautan komprehensif dengan aspek-aspek lainnya dalam agenda *sustainability* pembangunan nasional.

Telaah mengenai konsep geo-strategi dalam wilayah strategis, dapat dikaji melalui peran kawasan strategis dalam suatu wilayah. Negara-negara dengan ciri geografi yang memiliki banyak wilayah-wilayah strategis seperti pelabuhan secara langsung akan menjadi bagian dari kepentingan dan aktivitas internasional. Dalam kajian lebih jauh, dapat dilihat kebijakan Chna misalnya yang dikenal dengan kebijakan jalur sutra atau *One Belt One Road* (OBOR) atau yang sekarang yang lebih dikenal dengan *Belt Road Initiative* (BRI). Proyek BRI yang memiliki anggaran sangat besar, saat ini menjadi kebijakan internasional yang berdampak pada kebijakan luar negeri negara-negara lainya, termasuk memposisikan ulang geostrategi mereka.

Berkaitan dengan kenyataan tersebut, tidak dapat dikesampingkan bahwa bahwa selat-selat yang berada di wilayah perairan Indonesia merupakan lintasan penting dan strategis bagi Proyek BRI Cina. Berdasarkan perspektif keamanan dan pertahanan, jika terjadi konflik terbuka antara Cina dengan Amerika Serikat pada ekskalasi yang besar, maka akan terjadi blokade Selat

[23] Hugh White, "The Geo-strategic Implications of China's Growth", dalam R. Garnaut, L. Song, dan W. T. Woo (eds), *China's New Place in a World in Crisis: Economic, Geopolitical and Environmental Dimensions,* (Canberra: ANU E Press, 2009).
[24] L.W. Hepple, "The Revival of Geopolitics", *Political Geography Quarterly*, Vol. 5, No. 4: S21-S36, 1986.
[25] Hugh White, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Malaka oleh Amerika Serikat. Maka, jalur perairan yang mampu memberikan alternatif bagi kedua negara menuju Samudera Hindia dan Laut Arab dalam rangka mengamankan jalur penting Amerika dan Cina adalah melalui Alur Laut Kepulauan RI I (ALKI I), yaitu Selat Sunda, dan Selat Lombok pada Alur Laut Kepulauan RI II (ALKI II). Hal inilah yang menyebabkan Cina menyasar pelabuhan-pelabuhan strategis di wilayah timur Indonesia, salah satunya adalah Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara, Pelabuhan Kalimantan Utara, dan Pelabuhan di Provinsi Bali. Fakta bahwa perairan di Indonesia merupakan *Sealane of Communication* (SLOC), jalur pelayaran global yang cukup padat, mengakibatkan penguasaan atas keempat infrastruktur pelabuhan tersebut, akan sesuai dengan 'strategi' BRI. Maka dapat dikatakan, penguasaan atas SLOC dan lintasan pelayaran internasional pada ALKI I, ALKI II dan ALKI III adalah tantangan nyata bagi geostrategi Indonesia. Sehingga, asumsi bahwa di dalam geostrategi dan geopolitik, "Siapa yang mampu menguasai *Sealane of Communication* (SLOC) akan menentukan ketercapaian kepentingan nasional, sebaliknya, terganggunya keamanan SLOC akan membuat situasi dalam ketidakpastian". Hal inilah yang harus dimaksimalkan oleh Indonesia guna memanfaatkan ruang geopolitik dan geostrategi, untuk menakar segala bentuk ancaman dan potensi konflik yang bisa saja terjadi secara tidak terduga. Implikasi dalam penelitian ini, didapatkan hasil bahwa konstelasi jalur BRI Cina dan kebijakan kemaritiman di Indonesia belum sinkron, terdapat banyak masalah yang harus diselesaikan terlebih dahulu oleh Indonesia, baik secara internal maupun secara eksternal. Momentum tersebut yang harus dioptimalkan Indonesia dalam menata geostrategi dan politik untuk membentuk strategi pertahanan negara melalui bidang kemaritiman. Kebijakan kemaritiman masih belum terkoneksi antara pemerintah pusat dengan daerah, seperti diungkapkan oleh Sekda Kota Bitung dalam wawancara bahwa "Kerentanan justru akan terjadi manakala permasalahan eksekusi kebijakan menemui jalan buntu, misalnya masyarakat tidak *support* terhadap pengembangan wilayah pelabuhan, belum meratanya pemerintah daerah menyamakan kebijakan terkait penataan wilayah strategis masing-masing. Selain itu, pemerintah pusat juga harus menyelesaikan dengan negara lain, yaitu tentang batas-batas negara dengan Filipina, Malaysia, Palau, dan Vietnam."[26]

Penelitian yang dilakukan, menunjukkan hasil analisis Geostrategis Kawasan Pelabuhan Bitung-Sulawesi Utara hub Internasional dan memiliki tingkat kestrategisan teratas pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Berikut adalah *layout* pelabuhan Bitung, yaitu:

[26] Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2. Layout Pelabuhan Bitung



Sumber: Slide Paparan General Manager (GM) Pelindo IV Bitung

Kategori sebagai pselabuhan terbuka akan mendatangkan konsekuensi ancaman dalam keamanan nasional sekaligus ebagai peluang untuk mengaktifasi pertumbuhan ekonomi di wilayah Indoensia, khususnya bagian Timur. Jika dilihat pada komoditas yang ditangani oleh Pelabuhan Bitung, maka dampak pengembangannya adalah meningkatnya kualitas produk atau komoditas yang berasal dari Indonesia. Dengan demikian, posisi strategis yang menjadi jalur kepelabuhanan, yaitu antara Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Ambon, dan Ternate, dan yang menjadi jalur bagi komoditas tertentu, seperti produk pertanian, industri manufaktur dan produk pertambangan. Sementara itu, wilayah Kalimantan Timur, yang mencakup Samarinda, Tarakan, dan Nunukan memiliki kontribusi yang cukup signifikan terhadap kargo untuk pelabuhan Bitung seperti produk batubara, migas, dan *plywood*. Pada sisi lain, hal ini akan mendatangkan investor dari wilayah Papua, Maluku dan Sulawesi untuk menanamkan modalnya di pelabuhan Bitung dan secara lebih luas Provinsi Sulawesi Utara dan Indonesia, sehingga yang disebut dengan analisis geostrategi melalui kajian keamanan maritim dapat terwujud melalui aktivitas strategis Pelabuhan, khususnya Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara.[27] Berikut data tentang Neraca Perdagangan Kota Bitung dalam kurun waktu 2001 – 2012 (dalam US$), yaitu:

[27] Wawancara dengan Sekretaris Provinsi Sulawesi Utara, 30 Agustus 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 3. Neraca Perdagangan Kota Bitung Periode Tahun 2010 – 2017 (US$)

TAHUN ANGGARAN	EKSPOR	IMPOR	+ / -
2010	464 190 521.48	63 946 812.48	400 243 709.00
2011	435 121 843.64	147 932 133.56	287 189 710.08
2012	737 906 386.53	142 530 134.40	595 376 252.13
2013	921 849 362.48	114 298 663.85	-
2014	-	-	-
2015	773 431 019.63	-	-
2016	660 612 468.03	-	-
2017	707 612 461.92	65 567 349	-

Sumber: Dinas Perdagangan Kota Bitung dan Kantor Bea Cukai Bitung Tahun 2019

Berdasarkan data tersebut, tampak neraca perdagangan mengalami tren yang terus meningkat. Hal ini tentu akan berdampak pada peningkatan perekonomian Kota Bitung, termasuk karena dukungan kegiatan impor dan ekspor di wilayah pelabuhan. Hal inilah yang menjadikan Kota Bitung sebagai wilayah strategis dalam segi kawasan pelabuhan di kawasan Indo-Pasifik, terlebih sebagai kawasan yang memiliki nilai analisis geostrategi yang tinggi yang tentu jika dilihat dari sudut pandang kajian keamanan maritim, akan berdampak pada peningkatan tata kelola maritim untuk mendukung poros maritim dunia. Analisis tersebut akan turut berdampak kepada meningkatnya kegiatan industri dan perdagangan serta bidang logistik yang secara kompleks dapat berimplikasi terhadap pertahanan negara, melalui variabel geopolitik dan geoekonomi, serta geomaritim.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa analisis geostrategi kawasan strategis Pelabuhan Bitung memiliki beberapa kriteria, diantaranya :

a. Memiliki potensi yang dapat dikembangkan, baik dalam skala nasional maupun internasional;
b. Faktor geografis menjadi modal utama dalam pengembangan wilayah dan geostrategi;
c. Masuk kedalam kategori daerah atau wilayah pengembangan *grand design* pemerintah pusat yang sudah ada dalam *blue print*;
d. Memiliki konektivitas dengan lingkungan internasional.

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung terkategori kedalam bidang-bidang sosial, geografis, dan potensi maritim, yang berdampak kepada aspek keamanan nasional dan pertahanan negara. Pada aspek penciptaan kondisi keamanan nasional, kawasan Pelabuhan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bitung telah memenuhi standar sebagai pelabuhan terbuka, yang ditunjukkan oleh beberapa upaya dalam pemenuhan kebutuhan standar pelabuhan yang modern dan berdaya saing.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dengan adanya analisis geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung melalui kajian keamanan maritim yang ada serta dukungan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), sinergitas berbagai *stakeholder* yang dilakukan guna menciptakan keamanan nasional dan dukungan terhadap pertahanan negara adalah melalui pengembangan gesotrategi, geomaritim, serta geoekonomi.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Kajian Keamanan Maritim, Studi Pada Kawasan Indo – Pasifik Periode Tahun 2018 – 2019, maka peneliti mengajukan saran antara lain:

a. Pada sisi geostrategi, perlu adanya kebijakan tentang Rencana Tata Ruang dan Rencana Wilayah (RTRW) kawasan pelabuhan agar secara terintegrasi dengan program pemerintah pusat. Hal ini sejalan dengan komitmen pemerintah pusat dalam rencana membangun jembatan penghubung antara Kota Bitung dengan Pulau Lembeh dalam mendukung pengembangan geostrategi kawasan.

b. Pada sisi geoekonomi, diperlukan pendekatan sosial ekonomi kepada masyarakat terkait pembebasan lahan yang diperuntukkan bagi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Hal ini terkait kekurangan lahan yang memadai, dari total 235 ha untuk KEK baru, sekitar 90 ha yang berhasil dibebaskan. Artinya Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara dan Pemerintah Kota Bitung harus sejalan dalam merealisasikan pembangunan KEK secara berkelanjutan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dalam analisis geostrategi Kota Bitung.

c. Dari sisi geomaritim, khususnya pada potensi kelautan, yaitu perikanan, memerlukan harmonisasi regulasi yang masih tumpang tindih. Oleh karena itu, kedepan perlu ada sinkronisasi dan harmonisasi peraturan-peraturan untuk menciptakan tata kelola sosial ekonomi masyarakat, yaitu masyarakat maritim, karena dapat berkontribusi terhadap keamanan maritim, yaitu budaya maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Bakir, N.O. 2007. "*A Brief Analysis of Threats And Vulnerabilities in The Maritime Domain*". Dalam *Managing Critical Infrastructure Risks.* Netherlands : Spring.

Chaudary, M. A. & G. Chaudary. 2009. *Global Encyclopaedia of Political* Geography. New Delhi: Global Vision Publishing House.

De Haas, Marcel. 2006. *Geo-strategy in the South Caucasus: Power Play and Energy Security of States and Organisations.* The Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael.

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

Kristiansen, Svein. 2005. *Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis*. New York : Routledge.

Miles, M.B, Hubberman. 2014. *Qualitative Data Analysis, A Method Sourcebook*. Edisi Ke-3. London : Sage Publication. Terjemahan UI Press. T. Rohindi Rohidi.

Sugiyono. 2013. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA.

White, Hugh. 2009. "The Geo-strategic Implications of China's Growth". Dalam R. Garnaut, L. Song, and W. T. Woo (eds). *China's New Place in a World in Crisis: Economic, Geopolitical and Environmental Dimensions*. Canberra: ANU E Press.

Jurnal

Hepple, L.W. 1986. "The Revival of Geopolitics". *Political Geography Quarterly.* Vol. 5. No. 4.

Tesis dan Disertasi

Ashrafpour, Ashraf. 2010. "Geostrategic Importance of Persian Gulf". Disertasi. Department of Defence and Strategic Studies. India : University of Pune.

Ferdian, Fajar Pratama. 2017. "Port Security Management: Pengembangan Strategi Keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok". Tesis. Sentul : Program Keamanan Maritim, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

Peraturan

Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) Pelabuhan Bitung.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 14.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 56.

Website

Dinas Perdagangan Kota Bitung, dalam https://bitungkota.bps.go.id/statictable/2018/10/31/222/neraca-perdagangan-luar-negeri-di-kota-bitung-tahun-2002-2017-us-.

KP3EI. (n.d.).Global Hub Bitung, dalam http://kp3ei.go.id/in/main_ind/content2/130/132, 20 Maret 2014.

Pemprov Sulawesi Utara, "Gubernur Olly Tinjau Proyek Tol Manado-Bitung", dalam www.sulutprov.go.id/berita/2018, 25 Juli 2018.

Rogers, J. dan L. Simón. 2010. "Think Again: European Geostrategy", dalam http://europeangeostrategy.ideasoneurope.eu/2010/03/14/think-again-european-geostrategy.

Wawancara

Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

Wawancara dengan General Manager (GM) PT Pelindo IV, 29 Agustus 2019.

Wawancara dengan Sekretaris Provinsi Sulawesi Utara, 30 Agustus 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

GLOBALISASI DAN PEMETAAN KEKUATAN STRATEGIS PERTAHANAN MARITIM INDONESIA DALAM MENGHADAPI ANCAMAN TRANSNASIONAL: Berdasarkan Analisis Model *Element of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, and Information/PMESII)*

GLOBALISATION AND THE MAPPING OF STRATEGIC POWER OF INDONESIA'S MARITIME DEFENCE TO CONFRONT TRANSNATIONAL THREAT : Based on Analysis of Element of National Power Model: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, and Information/PMESII)

Muhammad AS Hikam dan Yosua Praditya[1]

Dewan Analis Strategis (DAS)
(mashikam@gmail.com)
(yosua.praditya@gmail.com)

Abstrak - Arus globalisasi saat ini jelas memberikan ruang gerak yang semakin bebas bagi ancaman untuk masuk dan mengganggu keamanan nasional. Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar tidak boleh menutup mata terhadap ancaman yang sudah didepan mata yang dapat masuk melalui jalur-jalur perairan strategisnya. Peningkatan kapasitas kekuatan pertahanan maritim menjadi kunci bagi pemerintah untuk terus mengawal langkah Indonesia kedepan dalam menghadapi rangkaian perubahan lingkungan strategis, baik dalam skala regional maupun global. Proyeksi pembangunan kekuatan maritim perlu diberikan prioritas utama untuk menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia yang dipandang negara-negara internasional. Pada akhirnya, Indonesia akan memiliki posisi tawar yang strategis dalam pergaulan internasional apabila mampu membangun kekuatan maritimnya.

Kata Kunci: pertahanan, globalisasi, ancaman transnasional, *element of national power*

Abstract *- Globalization causes more spaces for threats to infiltrate and interfere the national security. Indonesia as the biggest archipelago should not disregard to all threats that may enter by its strategic sea-lane. The development of maritime defence is a key factor for the government to keep and guard Indonesia in facing, both gobally and regionally, the changing environment. The development of maritime should be put on the prime list so it will make Indonesia not only become a great state, but also as the global maritime axis. Finally, Indonesia will gain a better bargaining power in international relations if only supported optimally by its defence maritime.*

Keywords: *defence, globalization, transnational threat, and element of national power*

---

[1] Dr. Muhammad AS Hikam, M.A adalah Ketua Dewan Analis Strategis (DAS) periode 2013-Agustus 2015, Lektor Kepala Prodi Hubungan Internasional *President University*, pengajar di Sekolah Tinggi Intelijen Negara, dan pengajar Sesko TNI & Sesko AD, AL, dan AU tahun 2015. Yosua Praditya, S.E., M.Si (Han) adalah staf sekretariat DAS dan merupakan alumnus Universitas Pertahanan Jurusan Manajemen Pertahanan *Cohort* IV.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Era globalisasi membuat negara terus mengevaluasi kemampuan pertahanannya dalam menghadapi ancaman yang bentuk dan polanya sudah berubah. Ancaman sudah tidak lagi berbentuk agresi militer dari suatu negara sebagai aktornya.Namun ancaman saat ini sudah berevolusi dan berubah bentuk menjadi yang tidakterbayangkan sebelumnya dan melibatkan aktor-aktor lain di luar negara.[2] Masuknya kelompok-kelompok radikal, semakin mudahnya peredaran narkoba masuk ke wilayah Indonesia, pencurian ikan oleh kapal-kapal asing, dan perdagangan manusia adalah fakta yang masih terjadi di negeri ini. Ancaman transnasional sangat mudah untuk masuk dari perairan laut Indonesia yang pengawasannya lebih membutuhkan biaya dan tenaga operasional yang jauh lebih besar dibandingkan pengawasan wilayah darat.

Tidak optimalnya kekuatan pertahanan maritim Indonesia menjadi salah satu penyebab mengapa begitu banyak kasus-kasus *transnational crimes* dapat terjadi di perairan laut Indonesia. Kekayaan dan sumber daya laut Indonesia diperkirakan hilang sekitar 3 milyar dolar AS per tahunnya sebagai akibat pencurian yang dilakukan oleh kapal-kapal asing yang masuk tanpa izin. Diperkirakan ada sekitar 3.000 kapal beroperasi tanpa izin di perairan Indonesia, penyelundupan pasir sebesar 2-2,5 milyar dolar AS per tahun, dan penyelundupan minyak sebesar 5 milyar dolar AS per tahun.[3] Semuanya terjadi karena lemahnya pengawasan negara terhadap keamanan laut nasional.

Oleh karena itu, di era kepemimpinan sekarang, Presiden Jokowi memiliki visi yang jelas terkait dengan pembangunan poros maritim. Terdapat lima pilar poros maritim Presiden Jokowi, yaitu (1) Membangun kembali budaya maritim; (2) Menjaga dan mengelola sumber daya laut; (3) Mendorong pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim; (4) Membangun diplomasi maritim; dan (5) Memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan maritim.[4]Oleh karena itu, pembangunan maritim perlu diikuti visi politik presiden yang perlu diterjemahkan dan diformulasikan melalui kebijakan

[2] Donny Adian, "Ancaman Baru, Perang Non-Konvensional", *Jurnal Pertahanan,* Vol.1, No.1, (Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia, 2011), hlm. 13.

[3] Hikam, AS (Ed.), *Menyongsong 2014-2019: Memperkuat Indonesia Dalam Dunia Yang Berubah,* (Jakarta: BIN, Rumah Buku, 2014), hlm. 339.

[4] Lihat 5 andalan poros maritim Jokowi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pertahanan negara.[5] Visi maritim nasional merupakan bagian dari strategi membangun pertahanan Indonesia pada saat ini dan dimasa mendatang.

Pemerintah perlu melihat secara jelibagaimana kondisi pertahanan maritim nasional yang sebenarnya saat ini, sehingga dapat dengan tepat menjawab pertanyaan apakah visi maritim Presiden Jokowi benar-benar dapat implementasikan atau tidak. Dalam tulisan ini akan dikaji pengaruh globalisasi yang mempengaruhi dinamika ancaman, khususnya di sektor maritim, dan menganalisis proyeksi pertahanan maritim Indonesia kedepan berdasarkan model *element of national power: PMESII (Political, Military, Economy, Social, Infrastructural, and Informational).* Selanjutnya tulisan ini dibuat untuk kepentingan pertahanan nasional yang praktiknya akan selalu melibatkan akademisi dan praktisi dalam menjaga kedaulatan maritim NKRI.

Pertahanan Negara Untuk Kedaulatan Maritim

Berdasarkan UU Pertahanan Negara No. 3 Tahun 2002, ditegaskan bahwa pertahanan negara (hanneg) adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, dan segenap keselamatan bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.[6]Kedaulatan negara turut mencakup wilayah laut Indonesia yang luasnya sekitar 3.257.483 km2 (belum termasuk perairan ZEE), serta terdapat jalur strategis ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) I,II, dan III yang membagi tiga wilayah kepulauan Indonesia. Kondisi geografis inilah yang menempatkan Indonesia sebagai negara yang strategis, dan bahkan dianggap sebagai pintu gerbang kawasan Asia-Pasifik.

Posisi strategis laut Indonesia membuat pemerintah harus tetap membuka mata bahwa ancaman akan selalu datang dengan sifat dan bentuknya yang lebih beragam. Sektor laut nasional harus dijaga dan perlu mendapat prioritas utama dalam strategi hanneg saat ini. Keamanan maritim adalah salah satu isu keamanan kawasan regional

[5] "Tantangan Panglima TNI Baru", dikutip dari surat kabar *Kompas*, 12 Juni 2015.

[6] Lihat definisi pertahanan negara pada UU No.3 Tahun 2002, Bab 1 pasal 1 ayat 1 (satu).

yang menonjol karena merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi global yang mempengaruhi kehidupan banyak negara.[7]

Baru-baru ini Panglima TNI Jendral Moeldoko, dalam pidatonya menyatakan pentingnya mengangkat aspek "poros maritim" untuk menjaga keutuhan NKRI. Kekuatan pertahanan maritim memang telah diselaraskan dengan salah satu visi maritim Presiden Jokowi, yaitu membangun kekuatan pertahanan maritim sebagai upaya menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim.[8]Ribuan kapal, baik kapal dagang dan militer yang melintas di perairan Indonesia melalui SLOC (*Sea Lines of Communication*) serta SLOT (*Sea Lines of Oil Trade*) menunjukkan wilayah laut Indonesia memiliki peran yang strategis dalam tatanan global.

Kejahatan transnasional di laut harus dilawan dengan kegiatan OMSP (Operasi Militer Selain Perang). OMSP sendiri telah dijabarkan dalam UU TNI No. 34 Tahun 2004 untuk menghadapi ancaman berupa aksi terorisme, mengamankan wilayah perbatasan, mengamankan objek vital nasional, dan memberdayakan wilayah pertahanan dan kekuatan pendukung sesuai dengan Sishanta.[9] Selain itu, meningkatnya intensitas ancaman keamanan transnasional seperti aksi perompakan, penyelundupan senjata, perdagangan manusia, imigran gelap, penjualan narkoba, dan pencurian ikan juga menjadi perhatian pembangunan kapasitas pertahanan maritim nasional.

Secara konseptual, pembangunan pertahanan maritim negara dapat dibangun dengan mengacu pada kerangka pertahanan, yakni *ends, means,* dan *ways,* dimana *ends* untuk mewujudkan pertahanan maritim yang tangguh, sedangkan *means* membentuk *sea power* yang kuat, dan *ways* melaksanakan *sea control* dan *power projection ashore*.[10]Untuk mewujudkan hal ini juga diperlukan koordinasi yang kuat antara instansi yang terlibat yaitu TNI AL, Polri, dan Bakorkamla atau saat ini Bakamla yang khusus dihadapkan pada ancaman dan tindakan *transnational crime* di laut. Masing-masing instansi tersebut tentunya perlu ditanamkanpersepsi "doktrin pertahanan maritim" yang sama, yaitu

[7] Kementerian Pertahanan,*Buku Putih Pertahanan*, (Jakarta: Kementerian Pertahanan, 2008), hlm 16.

[8] Pidato Panglima TNI Jendral Moeldoko, dalam Seminar Nasional Maritim 2015, "Strategi Geopolitik dan Pembangunan Kepulauan dalam Rangka Pembangunan Poros Maritim Nasional", Jakarta, 15 Juni 2015.

[9] Lihat UU No. 34 Tahun 2004, pasal 7 (tujuh), tugas pokok TNI dalam hal OMSP.

[10] Salim, *Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Maritim Nasional,* (Jakarta: Pusat Pengkajian Maritim Sesko AL, 2014), hlm. 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menggarisbawahi peran secara bersama-sama dan menyeluruh untuk mensinergikan kekuatan maritim. Doktrin pertahanan maritim melihat beberapa aspek seperti sejarah dan lingkungan maritim, kebijakan strategis pertahanan, konsep operasional maritim, luas wilayah operasi, instrumen kekuatan tempur, dan penyelenggaraan kampanye militer yang profesional.

Globalisasi dan Dinamika Ancaman Maritim Indonesia

Terdapat tiga karakter umum globalisasi dalam konteks keamanan internasional, yakni: (1) *New forms of interconnectedness;* (2) *The behavior of new and old power*; dan (3) *New security relations among players.*[11] Globalisasi akan memberikan bentuk hubungan baru antar negara di suatu wilayah karena faktor politik, ekonomi, dan keamanan, selain itu globalisasi akan mempengaruhi perubahan perilaku negara sebagai aktornya. Kebijakan pertahanan dan luar negeri pasti akan berubah untuk beradaptasi dengan perubahan lingkungan karena faktor globalisasi. Dalam hal ini globalisasi akan menuntut tiap negara untuk meningkatkan keamanan wilayahnya, baik dalam skala nasional, regional, dan global.

Dampak globalisasi sangat mempengaruhi arus kegiatan perdagangan dunia di perairan Asia Tenggara, khususnya selat Malaka yang merupakan pintu gerbang masuknya kapal-kapal pengangkut minyak dunia dari Timur Tengah ke kawasan Asia-Pasifik, termasuk Indonesia. Tidak kurang 70.000 kapal tiap tahunnya melewati jalur ini, pertumbuhan aktivitas maritim meningkat sebesar 74%, termasuk kenaikan 80% distribusi impor migas dari wilayah Timur Tengah ke Asia Timur.[12]Praktis jalur ini menjadi pintu masuknya berbagai kejahatan maritim yang pada akhirnya berpotensi besar masuk ke wilayah laut Indonesia. Berdasarkan *Maritim Domain Awareness* (MDA), [13] yang dikategorikan sebagai objek ancaman maritim adalah:[14]

---

[11] Emrys Chew, Geofrey Till, dan Joshua Ho, (Eds.), *Globalization and Defence in Asia-Pacific,* (US: Routledge, 2009), hlm 15-34.

[12] Ganjar Santosa, *Pembentukan Rezim Maritim untuk Mengatasi Ancaman Terorisme di Maritim di Selat Malaka,*Tugas akhir modul *Security in the Asia-Pasific*, Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan, 2013, (diambil dari tugas akhir mahasiswa MP cohort 4).

[13] MDA adalah upaya pemahaman terhadap kejadian-kejadian di laut dan di kawasan pantai terkait isu keamanan, ekonomi, dan lingkungan berdasarkan IMO (*International Maritime Organization)*

[14] Ganjar Santosa, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a) Area Kepentingan Maritim: jalur laut dan wilayah kelautan.

b) Alat Transportasi: kapal,*cargo*, beserta awak kapal, dan penumpang.

c) Infrastruktur Maritim: pelabuhan, jalur air, fasilitas-fasilitas terminal pelabuhan, dan dermaga.

Mengacu pada kategori MDA di atas, maka disimpulkan berapa banyak objek-objek maritim nasional yang berpotensi dirugikan oleh kejahatan-kejahatan transnasional. Indonesia dengan luas wilayah laut yang mencapai 93.000 km^2 dengan luas ZEE (Zona Ekslusif Ekonomi) 6.159.032 km^2tentunya tidak lepas dari rangkaian kejahatan transnasional seperti kegiatan perompakan, penyelundupan minyak, senjata, narkoba, dan manusia. Faktanya, juru bicara BNN (Badan Narkotika Nasional), Sumirat Dwiyanto, mengatakan jalur laut di Indonesia sudah terbilang rawan sebagai lokasi penyelundupan narkoba. Sekitar 80% penyelundupan narkoba dilakukan melalui pelabuhan laut dan perairan bebas, yakni Selat Malaka, Laut Sulawesi, dan perairan lepas Laut Jawa.[15] Jalur laut merupakan objek kejahatan kriminal laut karena wilayah cakupannya yang teramat luas yang sulit dijaga secara optimal oleh aparat.

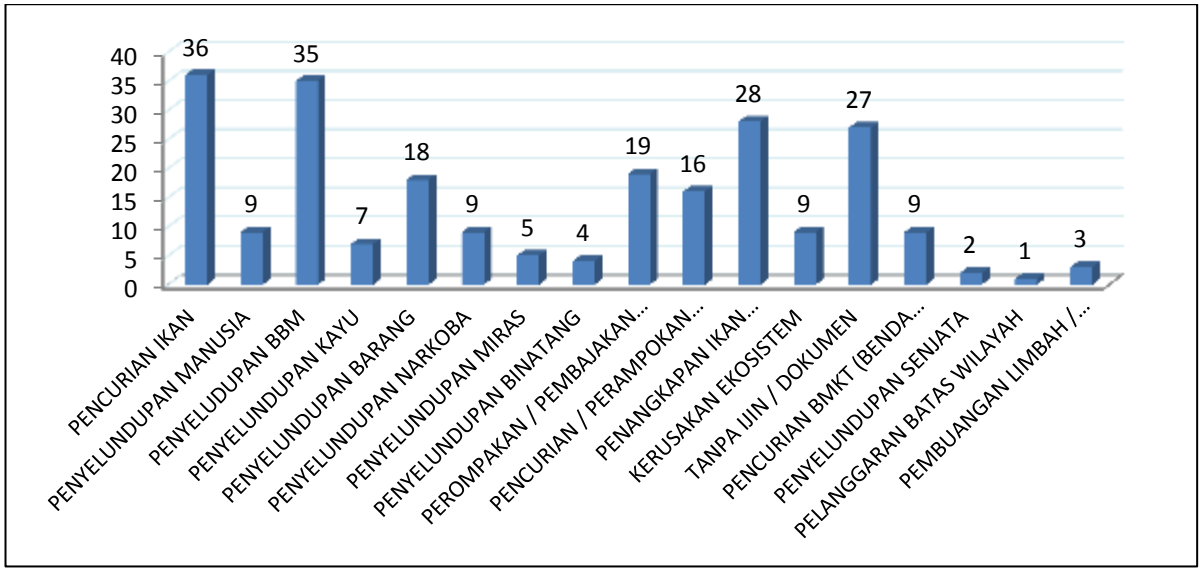
Menurut mantan KSAL Laksamana TNI (Purn) Bernard Kent Sondakh, isu terorisme maritim menjad isu utama yang mempengaruhi hubungan antar negara. Sebagai negara yang memiliki "empat" dari "tujuh" *chokepoint* internasional, perairan Indonesia sangat rawan akan serangan terorisme maritim karena setiap hari ratusan kapal berbagai jenis dan dari berbagai negara melintasinya. Apabila terjadi serangan terorisme maritim di perairan Indonesia, sudah tidak diragukan lagi bahwa negara-negara yang berkepentingan dengan perairan Indonesia akan turun tangan langsung ke lapangan. Dampaknya sungguh tak terbayangkan, baik secara politik, ekonomi, hukum maupun militer.[16] Dinamika ancaman maritimtelah bergeser dari yang bersifat agresi militer menjadi ancaman nirmiliter dan lintas negara. Hal ini dapat dilihat dari data rekapitulasi keamanan periode 1 Januari–Desember 2014, pada tabel:

[15] "BNN: Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba", http://www.voaindonesia.com/content/bnn-perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba/1863557.html, 4 Maret 2014, diunduh pada 7 Juli 2015.

[16] "KASAL Tetap Bertekad Tenggelamkan Kapal, Komandan Seskoal: Lima Isu Keamanan Maritim Indonesia", http://www.pelita.or.id/baca.php?id=25807, Juni 2015, diunduh pada 7 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Rekapitulasi Keamanan Maritim Indonesia 2014



Sumber: Bakamla, 2014

Mengacu pada jumlah ancaman di atas, maka sudah seharusnya diperlukan beberapa langkah strategis untuk membangun kekuatan pertahanan maritim nasional yang optimal. Setidaknya negara sudah harus memproyeksikan kekuatan pertahanan maritimnya sebagai faktor pendukung visi poros maritim dunia yang sudah dikumandangkan oleh Presiden Jokowi. Pembangunan kekuatan maritim memang sudah menjadi isu utama bagi Indonesia dalam menghadapi perubahan rangkaian ancaman, baik dalam skala regional dan global.

Proyeksi Pembangunan Pertahanan Maritim Berdasarkan Model *Political, Military, Economy, Social, Infrastructure, and Informational* (*PMESII)*

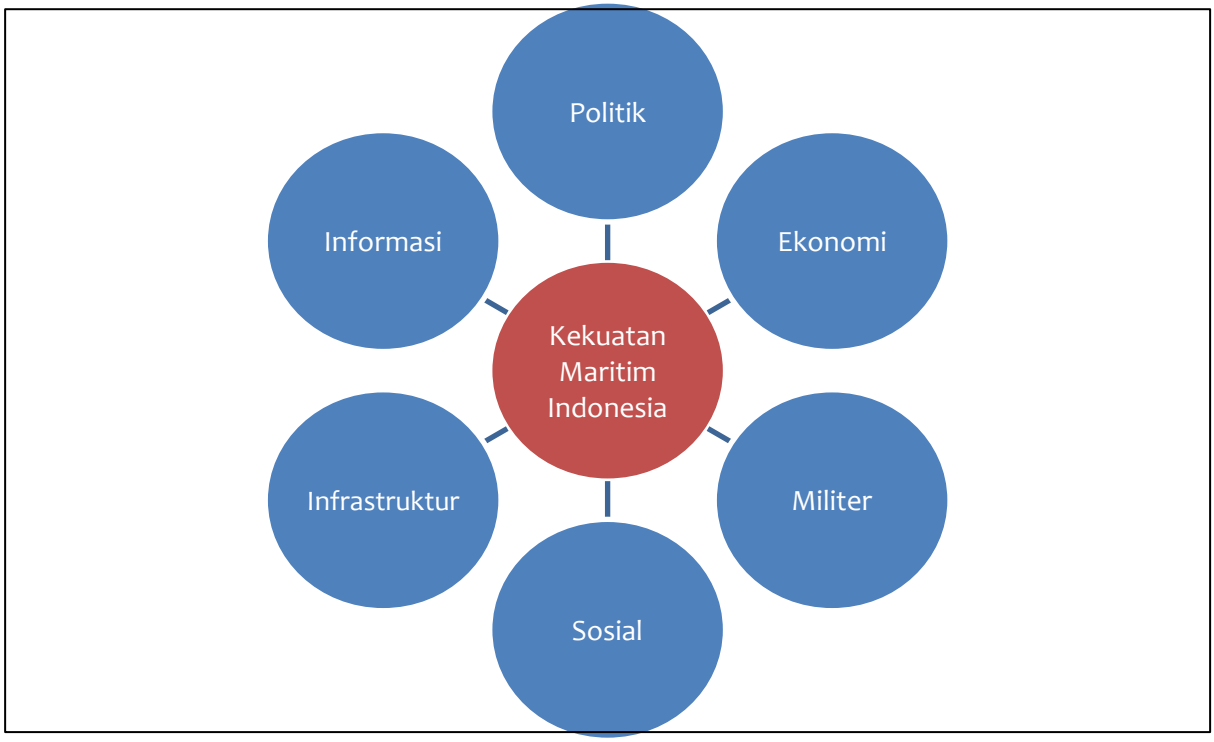
Kekuatan sebuah negara dapat diukur dari seberapa kuat faktor politik, ekonomi, militer, teritori sumber daya, sosial, dan yang lainnya. Faktor-faktor ini perlu diperhatikan negara karena pada akhirnya akan digunakan untuk meraih tujuannya, atau setidaknya dapat mempengaruhi pihak yang dituju. Ketika faktor-faktor ini dikuasai maka negara dengan mudah dapat menjalankan konsep *hard power* dan *soft power.*[17] Faktor-faktor ini dapat dimodelkan menjadi PMESII (*Political, Military, Economy, Social, Infrastructure, &*

[17] Richard L. Armitage dan Joseph S. Nye, Jr, *CSIS Commission on Smart Power: A Smarter, More Secure America*, Volume I: Part II-the elements of power, (Washington, DC: Center for Strategic & International Studies, 2007),

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Informational) yang dianggap sebagai elemen kekuatan negara (*element of national power*). Hubungan *element of national power* yang dihubungkan dengan strategi *hard power* dan *soft power* dapat dilihat pada gambar dibawah:

Gambar 1. Model *Element of National Power* Dikaitkan Dengan Sektor Maritim Nasional



Sumber: Gambar diolah penulis

National power negara Indonesia di era kepemimpinan Jokowi saat ini direpresentasikan dengan rencana strategis pembangunan poros maritim. Visi poros maritim telah disampaikan langsung oleh Presiden yaitu "sebagai negara dengan 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan samudra."[18] Oleh karena itu dapat ditarik kesimpulan bahwa kekuatan negara saat ini berada di sektor maritim yang memiliki banyak keterkaitan di bidang militer, ekonomi/perdagangan, politik, infrastruktur, dan lain-lain.

[18] Pernyataan Presiden Jokowi pada KTT EAS, Myanmar, 13 November 2014, diakses di pada berita elektronik, "Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim", dalam http://dunia.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim, diunduh pada 8 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dinamika Politik yang Mempengaruhi Kekuatan Maritim Nasional (Elemen Politik)

Dinamika politik internasional dan nasional memiliki pengaruh yang krusial terhadap pembangunan kekuatan maritim. Saat ini masih ada beberapa masalah politik yang menyebabkan tidak optimalnya pemerintah dalam membangun sektor kelautan, yaitu:

1. Regulasi yang tumpang tindih

   Banyak regulasi yang tumpang tindih rawan terjadi gesekan antar instansi, masyarakat, dan pelaku kelautan. Misalnya TNI dan Polri sama-sama dibekali UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, UU No. 45 Tentang Perikanan, dan UU no. 12 Tahun 1951 Tentang Senjata Api. Selain itu, tupoksi Polri dan Kementerian KKP sama-sama dibekali UU No. 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi SDA, UU No. Tahun 1992 Tentang Karantina, dan UU No. 22 Tahun 2007 tentang Pesisir &PP, dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

2. Batas maritim yang belum selesai disepakati

   Masih ada beberapa batas maritim negara tetangga masih belum selesai disepakati. Salah satu contohnya adalah evaluasi *common guidelines* antara Indonesia-Malaysia yang masih belum mencapai kesepakatan.

3. Legislasi yang tidak menyeluruh

   Masih ada kecenderungan pembuatan legislasi yang sektoral dan kelembagaan yang menguntungkan satu pihak/lembaga saja. Contohnya, Bakamla sebagai aktor di laut belum dibekali UU, namun hanya Perpres No. 178 Tahun 2014.

Dengan masih adanya permasalahan politik di atas, maka beberapa upaya yang perlu dilakukan adalah (1) Melakukan pelatihan kemaritiman yang diikuti semua *stakeholder*/instansi setiap bulan; (2) Melaksanakan FGD antar instansi guna menghindari tupoksi dan peraturan yang tumpang tindih; (3) Mempercepat penyelesaian kesepakatan batas-batas laut dengan negara tetangga; (4) Membuat draft UU khusus untuk Bakamla guna menghindari tumpang tindih dengan TNI AL dan Polri; dan (5) Melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan yang lama agar lebih mampu beradaptasi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pembangunan Kekuatan Militer Kemaritiman (Elemen Militer)

Alutsista merupakan salah satu kebutuhan pokok yang harus diperhatikan demi menjaga keamanan maritim nasional. Meskipun berstatus negara kepulauan terbesar, namun sampai saat ini kondisi Alutsista di sektor laut Indonesia masih kalah cukup jauh dibandingkan negara-negara tetangga, khususnya Singapura, Malaysia, Vietnam, dan Australia. Saat ini Indonesia hanya memiliki 6 frigrat, 2 kapal selam, 26 korvet, dan 21 *coastal defense craft,*[19] yang jelas sangat tidak mumpuni untuk menjaga lautan seluas 3.257.483 km2 (belum termasuk perairan ZEE).

Perencanaan akuisisi yang tepat dan akurat menjadi jawaban bagi Pemerintah, untuk menambah dan meremajakan alutsistanya. Perencanaan akusisi yang terpadu, terencana, dan mandiri menjadi kebijakan strategis TNI AL dan Bakamla untuk meningkatkan kapasitas tempurnya. Saat ini Presiden Jokowi telah menargetkan pengadaan 3 unit kapal selam jenis DSME-209 dari Korea Selatan, sehingga jumlah kapal selam di 2020 menjadi lima. Selain kapal Selam,ada juga rencana Indonesia akan mendatangkan pesawat ampibi jenis BE-200 dari Rusia sebagai bagian dari perkuatan sektor maritim.[20]

Selanjutnya, peran industri pertahanan, khususnya PT. PAL (Penataran Angkatan Laut) perlu diperhatikan mengingat visi utamanya adalah untuk membangun industri maritim nasional. Salah satu buktinya adalah PT. PAL berhasil mempoduksi Kapal Cepat Rudal (KCR) 60 M untuk TNI AL, tahun lalu.[21] Meskipun produktivitas PT. PAL masih terbatas, namun pemerintah sebenarnya dapat memanfaatkan kebijakan ToT (*Transfer of Technology)* dari beberapa negara maju yang telah berhasil mengembangkan Alutsista maritimnya. Kebijakan ToT merupakan salah satu strategi dalam mengatasi ketertinggalan Alutsista maritim yang dimiliki Indonesia.

---

[19] Lihat http://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=indonesia, diunduh pada 7 Juli 2015.

[20] "Alutsista TNI Terbaru di Era Pemerintahan Jokowi 2015-2020", diakses di portal http://alutsista.net, 1 Februari 2015, diunduh pada 7 Juli 2015.

[21] "TNI AL Dapat Tambahan Kapal Perang Buatan dalam Negeri", http://nasional.news.viva.co.id/news/read/532745-tni-al-dapat-tambahan-kapal-perang-buatan-dalam-negeri, 27 Agustus 2014, diunduh pada 8 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada akhirnya, pendekatan militer harus disesuaikan dengan kebijakan MEF (*Minimum Essential Forces)* 2010-2024, yang bertujuan mendukung postur tubuh TNI yang ideal. Pada sektor kemaritiman, pemenuhan kebutuhan Alutsista TNI AL baik dalam jangka pendek maupun panjang harus benar-benar diperhatikan. Hal ini dapat dilakukan melalui tahapan stabilisasi dan optimalisasi industri pertahanan, penyiapan regulasinya, dan penyiapan alutsistanya di masa mendatang, khususnya di sektor kelautan.

Pengembangan Ekonomi Melalui Industri Pertahanan Maritim (Elemen Ekonomi)

Salah satu instrumen pendekatan ekonomi dapat dilakukan dengan cara membangun industri pertahanan (indhan) maritim yang kuat, yang dalam hal ini salah satu industri garda terdepan adalah industri pertahanan di sektor laut, yakni PT. PAL. Kemandirian industri merupakan langkah tepatkarena pada akhirnya akan melibatkan peran BUMN dan BUMS sebagai mitra strategis untuk mendukung tahapan kemandirian industri pertahanan di sektor laut. Beberapa tahapan yang perlu diperhatikan adalah (1) Mampu mengendalikan ancaman; (2) Jaminan kedaulatan; (3) Kemandirian Industri Pertahanan; (4) Peningkatan Industri Pertahanan; dan (5) Ketangguhan daya saing bangsa.[22]

Terbentuknya kemandirian indhan maritim tentunya tidak akan memenuhi kebutuhan alutsista, namun juga dapat menerobos pasar ekspor untuk bersaing secara internasional, dan menjadi pendorong utama pertumbuhan ekonomi. Kemandirian Indhan maritim akan memberikan efek *multiplier*, khususnya pada penyerapan tenaga kerja lokal secara masif yang pada akhirnya akan memperkuat ketahanan maritim negara. Tentunya kemandirian Indhan akan selalu membutuhkan pembinaan melalui kebijakan ekonomi yang tepat dan implementatif.

Pembangunan Infrastruktur Kemaritiman yang Berkelanjutan (Elemen Infrastruktur)

Infrastruktur fisik harus dibangun secara merata dari wilayah barat sampai timur, atau setidaknya harus memenuhi kebutuhan kapal-kapal, baik militer ataupun non-militer yang berlayar di sepanjang ALKI I sampai III. Pembangunan infrastruktur militer jelas akan

[22] Silmy Karim, *Membangun Kemandirian Industri Pertahanan Indonesia,*(Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mendukung interkonektivitas sektor laut sehingga memperlancar setiap arus barang, jasa, maupun manusia. Tentunya sektor distribusi barang-jasa dan manusia memiliki peran penting bagi kebutuhan pertahanan maritim nasional.

Konektivitas kawasan akan menjadi lebih aman ketika sektor laut Indonesia dibekali sarana fisik yang mencukupi dan memadai. Konektivitas akan mendukung percepatan pembangunan ekonomi dan pertahanan nasional karena secara cepat atau lambat akan berdampak pada cepatnya akses informasi dari wilayah satu ke wilayah lainnya. Penguatan kapasitas kelembagaan, kerjasama, dan koordinasi antar instansi di sektor laut juga akan semakin baik ketika dibekali oleh infratruktur fisik yang memadai.

Salah satu contoh sarana fisik adalah pelabuhan, dimana sampai dengan saat ini jumlah pelabuhan Indonesia adalah 111 pelabuhan komersial, 643 pelabuhan non-komersial, 1.134 terminal khusus, dan 712 terminal untuk kepentingan sendiri.[23]Banyaknya pelabuhan tentu tidak akan lepas dari potensi ancaman transnasional yang dapat masuk melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut. Stasiun yang dimiliki salah satu aktor kemanan laut (Bakamla) masih sangat kurang sebanding, yaitu hanya hanya 14 stasiun.[24]Padahal tujuan stasiun tersebut disamping untuk memantau ALKI, juga untuk memantau pintu masuk perairan nasional yang sangat luas. Tiap stasiun sudah dilengkapi dengan berbagai sarana seperti: *Air base Station* dan *Radar Coastal Surveillance*, dimana sarana ini diharapkan dapat memantau seluruh aktivitas yang berada dalam jangkauannya.

Oleh karena itu sudah seharusnya pemerintah menambah jumlah stasiun menjadi 20 – 25 stasiun agar pengawasan seluruh aktivitas di sepanjang alur laut nasional dapat menjadi optimal. Dengan demikian salah satu dari konsep tol laut Presiden Jokowi, yakni pelayaran yang aman/selamat dapat terpenuhi.[25] Kesemuanya ini pada akhirnya akan memberikan keefisienan aktivitas laut dan juga akan memudahkan para aktor/aparat keamanan laut dalam menjalankan tugasnya menjaga perairan laut nasional dari tiap ancaman, khususnya ancaman lintas negara. Pembangunan sarana fisik maritim yang

[23] Data diperoleh dari Kemenhub.

[24] Data diperoleh dari Bakamla.

[25] Ada tiga konsep Tol Laut yang dicanangkan Presiden Jokowi, yaitu angkutan transportasi laut yang (1) handal/tidak ada hambatan; (2) tertib/sesuai peraturan; dan (3) aman/selamat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terencana dan berkelanjutan, khususnya untuk pelabuhan dan penambahan stasiun Bakamla, adalah salah satu opsi strategis dalam mengamankan sektor kemaritiman.

Memerhatikan Kondisi Sosial Masyarakat Pesisir (Elemen Sosial)

Berdasarkan data Survei Sosial dan Ekonomi Nasional 2013 (Badan Pusat Statistik) yang diolah, diketahui bahwa 2,2 persen rumah tangga di Indonesia yang memiliki kepala rumah tangga berprofesi sebagai nelayan, yaitujumlahnya sekitar 1,4 juta penduduk. Maknanya, ada sekitar 5,6 juta penduduk Indonesia yangkehidupannya bergantung kepada kepala rumah tangga yang berprofesi sebagai nelayan.[26]

Provinsi dengan jumlah nelayan paling banyak di Indonesia ialah Provinsi Jawa Timur (mencapai lebih dari 334.000 nelayan), diikuti Jawa Tengah (lebih dari 203.000 nelayan) dan Jawa Barat (sekitar 183.000 nelayan). Sulawesi Selatan, Sumatera Utara, dan Aceh berturut-turut menjadi provinsi dengan jumlah nelayan terbanyak ke-4, ke-5, dan ke-6 di Indonesia.[27] Berdasarkan data tersebut maka masih banyak rakyat Indonesia yang menggantungkan hidupnya dari sektor laut.

Ketergantungan terhadap sektor laut akan sangat bahaya apabila pemerintah tidak memaksimalkan tingkat keamanan di wilayah pesisir. Sangatlah besar potensi ancaman transnasional, khususnya penyelundupan barang-barang ilegal (senjata, narkoba) di wilayah pesisir. Belum lagi penduduk nelayan yang 60%[28] masih dianggap miskin dan tidak memiliki tingkat pendidikan yang tinggi sangat rawan untuk disusupi kegiatan-kegiatan radikal dari kelompok teror. Tingkat kemiskinan dan pendidikan masyarakat wilayah pesisir yang tidak sebaik masyarakat kota tentunya tidak menutup kemungkinan akan menjadi target kelompok teroris untuk mengembangkan kelompoknya di sana.

Pemerintah perlu memerhatikan kondisi faktor sosial masyarakat pesisir, terutama di wilayah perbatasan. Salah satu caranya adalah dengan melakukan pendekatan

[26] "Nelayan Kita", http://nasional.kompas.com/read/2014/11/19/21243231/Nelayan.Kita, 19 November 2014, diunduh pada 9 Juli 2015.

[27] *Ibid.*

[28] "60% keluarga nelayan hidup miskin, PR berat buat Jokowi," http://finance.detik.com/read/2014/07/23/120356/2645731/4/60-keluarga-nelayan-di-ri-hidup-miskin-pr-berat-buat-jokowi, 23 Juli 2014, diunduh pada 10 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ekonomi dan sosial untuk membangun pembangunan SDM untuk menangkal setiap potensi ancaman transnasional. Pembangunan SDM dipercaya sebagai salah satu upaya dan strategi untuk menangkal ancaman masuknya ideologi-ideologi radikal dari luar batas wilayah Indonesia. Koordinasi antara pejabat daerah beserta tokoh masyarakat dan adat menjadi kunci utama dalam membangun kapasitas pertahanan SDM di wilayah pesisir.

Investasi sosial, khususnya pendidikan, sangat dibutuhkan karena dipercaya sebagai jalur keluar dari lubang kemiskinan. Dengan semakin jauhnya masyarakat pesisir dari tingkat kemiskinan maka mereka pun menjadi tidak rentan terhadap objek ancaman lintas negara. Masyarakat pesisir dengan tingkatpendidikan yang tinggi merupakan perisai negara terdepan terhadap berbagai ancaman, karena cepat atau lambat mereka akan membangun wilayah pesisir menjadi daerah dengan pembangunan berkelanjutan, yang tentunya hal ini akan semakin memperkokoh sektor kemaritiman nasional.

Meningkatkan Akses Informasi Laut (Elemen Informasi)

Kemajuan di bidang teknologi informasi telah merubah wajah dunia dan menggeser pemahaman terhadap kekuatan (*power*) suatu negara sekaligus menunjukan adanya difusi dalam pengertian tersebut. Kekuatan suatu negara tidak lagi dinilai semata-mata dari seberapa besar kekuatan militer atau ekonomi yang dimiliki, tetapi juga tergantung dari penguasaan teknologi informasi. Pada akhirnya informasi dapat diartikan sebagai berikut " *information is a weapon and also as a target".*[29]

Dalam perkembangannya, kemajuan teknologi informasi telah berdampak pada perubahan hubungan antarbangsa, baik pada masa damai maupun pada masa perang. Namun, tidak dapat dihindari bahwa ilmu pengetahuan dan teknologi informasi digunakan pula untuk tujuan–tujuan yang destruktif, baik oleh perorangan, kelompok, maupun aktor-aktor lintas negara. Kegiatan destruktif tersebut tentu bisa saja dilakukan dimana-mana, termasuk di laut Indonesia. Salah satu strategi yang dapat dilakukan pemerintah adalah dengan mencanangkan implementasi *E-Government* pada setiap instansi pemeritah, khususnya instansi yang tugasnya terkait dengan keamanan maritim.

[29] Budi Soepandji, "Pengelolaan dan Pemanfaatan Teknologi Informasi dalam Perspektif Ketahanan Nasional", dalam http://budisusilosoepandji.com/2012/08/05/pengelolaan-dan-pemanfaatan-teknologi-informasi-dalam-perspektif-ketahanan-nasional/, 5 Agustus 2012.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

E-Goverment adalah penggunaan teknologi informasi oleh pemerintah untuk memberikan informasi dan pelayanan bagi warganya, serta hal-hal lain yang berkenaan dengan pemerintahan.men

Dengan adanya *E-government* maka aparat keamanan laut akan memiliki beberapa keuntungan seperti: (1) Pelayanan jasa yang baik kepada masyarakat, dalam hal ini tingkat keamanan aktivitas masyarakat di laut lebih ditingkatkan; (2) Peningkatan hubungan kapasitas antar lembaga, dalam hal ini Bakamla, TNI AL, Polri, KKP, Kemhub, dan Bea-Cukai akan semakin solid; (3) Pemberdayaan masyarakat pesisir laut yang lebih efisien karena memiliki akses informasi yang lebih mudah dan cepat; (4) Pelaksanaan kerja instansi pemerintah yang lebih cepat dan efisien, khususnya dalam menangani segala bentuk kejahatan maritim; dan (5) Terdapatnya akses informasi yang komprehensif, khususnya informasi kondisi laut dari ALKI I sampai III.

Pada akhirnya akses informasi menjadi kebutuhan yang krusial bagi pemerintah untuk menjaga wilayah maritimnya, terutama di beberapa wilayah yang aksesnya cukup sulit. Kecepatan akses informasi akan memberikan gambaran faktual akan kondisi keamanan laut Indonesia yang cakupannya sangat luas yang rentan terhadap kejahatan transnasional yang merugikan keamanan nasional. Akses informasi sektor laut perlu dibangun dan dikembangkan secara dini yang melibatkan beberapa instansi dan lembaga yang terkait dengan keamanan maritim

Kesimpulan

Kekuatan nasional di masa pemerintahan Presiden Jokowi akan ditentukan oleh kondisi kemaritiman Indonesia. Tujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim Indonesia tampaknya akan sangat membantu Indonesia untuk beradaptasi dengan perubahan lingkungan strategis yang cepat sebagai akibat dari faktor globalisasi. Selain itu, dinamika ancaman yang selalu berkembang dapat dihadapi melalui pembangunan kekuatan maritim.

Pada akhirnya pembangunan kekuatan maritim mencakup banyak faktor, termasuk didalamnya adalah politik, ekonomi, militer, sosial, informasi, dan infrastruktur. Dimana semua faktor-faktor tersebut adalah elemen nasional bangsa yang berfungsi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk mengawal kehidupan negara Indonesia saat ini sampai selama-lamanya. Oleh karena itu, pemerintah perlu memerhatikan, bahkan memproritaskan faktor-faktor tersebut untuk kepentingan pembangunan maritim untuk menuju kedaulatan negara Indonesia di mata dunia.

Daftar Pustaka

Buku

Emrys Chew, Geofrey Till, dan Joshua Ho, (Eds). 2009. *Globalization and Defence in Asia-Pacific.* US: Routledge.

Hikam, AS (Ed). 2014. *Menyongsong 2014-2019: Memperkuat Indonesia Dalam Dunia Yang Berubah.*Jakarta: BIN &Rumah Buku.

Karim, Silmy. 2014. *Membangun Kemandirian Industri Pertahanan Indonesia.* Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

Kementeran Pertahanan. 2008. *Buku Putih Pertahanan*. Jakarta: Kementerian Pertahanan.

Jurnal

Adian, Donny. 2011."Ancaman Baru, Perang Non-Konvensional". *Jurnal Pertahanan. Universitas Pertahanan.* Vol 1. No. 1.

Armitage, Richard L. dan Joseph S. Nye, Jr. 2007. *CSIS Commission on Smart Power: A Smarter, More Secure America*. Washington, DC: Center for Strategic & International Studies. Volume I: Part II-the elements of power.

Surat Kabar

"Tantangan Panglima TNI Baru", *Kompas*, 12 Juni 2015.

Lain-lain

UU No. 34 Tahun 2004, pasal 7 (tujuh), tugas pokok TNI dalam hal OMSP.

UU No.3 Tahun 2002 Bab 1 pasal 1 ayat 1 (satu).

Pidato Panglima TNI Jendral Moeldoko, dalam Seminar Nasional Maritim 2015, "Strategi Geopolitik dan Pembangunan Kepulauan dalam Rangka Pembangunan Poros Maritim Nasional", Jakarta, 15 Juni 2015.

Santosa, Ganjar. 2013. *Pembentukan Rezim Maritim untuk Mengatasi Ancaman Terorisme di Maritim di Selat Malaka.*Tugas Akhir modul Security in the Asia-Pacific, Manajemen Pertahanan Cohort 4Universitas Pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Websites

"Alutsista TNI Terbaru di Era Pemerintahan Jokowi 2015-2020", diakses di portal http://alutsista.net, 1 Februari 2015, diunduh pada 7 Juli 2015.

"BNN: Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba", http://www.voaindonesia.com/content/bnn-perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba/1863557.html, 4 Maret 2014, diunduh pada 7 Juli 2015.

"Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim", dalam http://dunia.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim, diunduh pada 7 Juli 2015.

"KASAL Tetap Bertekad Tenggelamkan Kapal, Komandan Seskoal: Lima Isu Keamanan Maritim Indonesia", http://www.pelita.or.id/baca.php?id=25807, Juni 2015, diunduh pada 8 Juli 2015.

"Nelayan Kita", http://nasional.kompas.com/read/2014/11/19/21243231/Nelayan.Kita, 19 November 2014, diunduh pada 9 Juli 2015.

Salim. 2014. "Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Maritim Nasional". *Jurnal Maritim.* Jakarta: Pusat Pengkajian Maritim Sesko AL, dalam http://jurnalmaritim.com/2015/02/konsep-doktrin-maritim-dan-strategi-militer-maritim-indonesia/, diunduh pada 7 Juli 2015.

Soepandji, Budi, "Pengelolaan dan Pemanfaatan Teknologi Informasi dalam Perspektif Ketahanan Nasional", dalam http://budisusilosoepandji.com/2012/08/05/pengelolaan-dan-pemanfaatan-teknologi-informasi-dalam-perspektif-ketahanan-nasional/, 5 Agustus 2012.

"TNI AL Dapat Tambahan Kapal Perang Buatan dalam Negeri", http://nasional.news.viva.co.id/news/read/532745-tni-al-dapat-tambahan-kapal-perang-buatan-dalam-negeri, 27 Agustus 2014, diunduh pada 8 Juli 2015.

"60% keluarga nelayan hidup miskin, PR berat buat Jokowi," http://finance.detik.com/read/2014/07/23/120356/2645731/4/60-keluarga-nelayan-di-ri-hidup-miskin-pr-berat-buat-jokowi, 23 Juli 2014, diunduh pada 10 Juli 2015.

http://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=indonesia, diunduh pada 7 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesian Perspective,
Vol. 2, No. 2 (Juli-Desember 2017): 85-103

Hedging Maritim Indonesia di Tengah Persaingan Strategis India-China

Dwiki Kurniawan
Irfa Puspitasari
Universitas Airlangga

Abstract

Penelitian ini berangkat dari peningkatan kerjasama maritim antara Indonesia dan India pada tahun 2015. Penelitian ini berusaha menjelaskan alasan-alasan peningkatan kerjasama maritim yang dilakukan oleh Indonesia dari perspektif geopolitik dan geostrategic kemaritiman. Oleh karena itu kerangka pemikiran berkaitan dengan strategi hedging digunakan dalam melakukan analisis dan menjawab rumusan masalah, serta ditunjang dengan kerangka teori strategi maritim sea power. Dalam melihat dan menjawab alasan peningkatan kerjasama, penelitian ini berdasar pada jangkauan waktu 2001-2015. Tulisan ini berargumen bahwa peningkatan kerjasama maritim yang dilakukan oleh Indonesia dengan India adalah strategi hedging Indonesia di tengah persaingan strategis dua kekuatan besar. Strategi hedging yang dilakukan oleh Indonesia juga sejalan dengan ambisi Indonesia dalam peningkatan sea power-nya, termasuk peningkatan upaya pengamanan wilayah chokepoint. Strategi tersebut digunakan oleh Indonesia untuk menghadapi kemungkinan-kemungkinan yang terjadi dalam persaingan India-China di Samudera Hindia. Melalui strategi hedging dalam bentuk peningkatan kerjasama maritim, Indonesia juga mampu melaksanakan ambisi peningkatan sea power-nya dan keamanan wilayah checkpoint-nya.

Kata-kata kunci: Hedging, maritim, Indonesia, India, China, Persaingan Strategis

Abstrak

This research inisiated from the ehancement of Indonesia-India's maritime cooperation in 2015. Indonesia and India has great role in their region. Every aspect of their policy reflecting their own national interest and strategy. These enhancement become interesting because its need to explain by geopolitic and geostrategy point of view. The author try to explain the reasons of enhancement base on maritime geopolitic and geostrategy. This research believe that theory of hedging strategy and theory of maritime sea power could be the best answer to this issue. To give the reasons of enhancement, this reaserch has time range between 2001-2005. This research argues that the enhancement is caused by Indonesia's hedging strategy in the middle of strategic rivalry between two great powers in region.By cooperation with both India and China, Indonesia use hedging strategy to face the uncertainty condition by India and China competition in Indian Ocean. Through hedging strategy, Indonesia could also implementating his ambition of sea power and maintain his chokepoint security.

Keywords: Hedging, Maritim, Indonesia, India, China, Strategic Rivalry

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Persaingan strategis antara India dan China mewarnai garis besar kebijakan yang dibuat oleh pemerintah kedua negara dan visi kedua negara terhadap kepentingannya di Samudera Hindia. Bagi India, persaingan dengan China di Samudera Hindia adalah persaingan tentang status dan jati diri bangsa. Di satu sisi, India selalu menganggap bahwa dirinya adalah kekuatan utama di regionalnya, termasuk di Samudera Hindia. Namun di sisi lainnya, China menolak untuk mengakui bahwa kekuatan besar India di Asia Selatan ataupun di Samudera Hindia. Bagi China sendiri jika dilihat strateginya dalam Samudera Hindia, mengarah kepada pencapaian kepentingan jalur transportasi laut terutama transportasi energi atau sumber daya alam. China sangat memperhatikan wilayah Samudera Hindia karena kerawanannya terhadap ancaman dari aktor negara dan non-negara, terutama di wilayah *chokepoint* yang memiliki jalur sempit.

Signifikansi Samudera Hindia bagi China adalah karena 40 persen impor minyak China melewati Samudera Hindia. Selain itu, hal ini terkait dengan pertumbuhan jumlah pekerja asal China di negara sekitar wilayah Samudera Hindia yang mempunyai instabilitas politik domestik dan juga pertumbuhan investasi China di wilayah tersebut, termasuk pada sektor energi, sumber daya alam, dan infrastruktur. Selama satu dekade terakhir China menerapkan strategi *string of pearl* dan *maritime silk road* di Samudra Hindia. Strategi *string of pearl* adalah strategi China untuk membangun pangkalan angkatan laut dan pelabuhan dalam rencana nasional Angakatan Laut China. President China Xi Jinping pada kunjungannya ke Kazakhstan dan Indonesia di tahun 2013 mengemukakan istilah *maritime silk road* yang termanifestasi melalui pembangunan OBOR (Sumakul, 2008).

Menurut Brewster (2016), persaingan India-China di Samudera Hindia adalah kontestasi terhadap status dan legitimasi di Samudera Hindia. Namun untuk melihat persaingan apa yang tengah dilakukan oleh kedua negara bergantung kepada dari perspektif mana kita melihat sebuah persaingan. Karena terkadang persaingan yang dilakukan oleh dua negara memang mempunyai kepentingan yang sama, namun seringkali juga mempunyai kepentingan yang berbeda dan membuat kita harus memilih untuk melihat dari perspektif mana dalam hal penentuan persaingan apa yang sedang dilakukan. Menurut Chang (2016), dalam persaingan strategis, pihak yang bersaing memiliki ketidaksepakatan perihal teritorial misalnya atau ruang atau wilayah serta status dan pengaruh, yaitu lebih spesifiknya terhadap posisi dan panggung politik. Di samping kedua contoh tersebut, Chang (2016) juga mempertimbangkan tiga hal yang menciptakan persaingan, yaitu kepentingan yang sama, kepentingan yang eksplisit, dan pengaruh hal-hal yang tidak signifikan. Pada alasan yang terakhir, dapat diinterpretasikan lebih luas ke dalam konteks politik, ekonomi, sosial, dan elemen budaya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berdasarkan studi yang dilakukan oleh Council on Foreign Relations kedua negara sama-sama berkompetisi dalam mengembangkan infrastruktur dan koneksi di regional Samudera Hindia. China tengah mengembangkan One Belt One Road (OBOR) seperti digambarkan pada peta di bawah ini. Pengembangan konsep tersebut memakan biaya investasi sebesar US$40 milyar. Selain itu China juga membangun relasi dengan negara-negara yang berada pada wilayah proyek OBOR yaitu, Bangladesh, Myanmar, dan Srilanka. China, sejak tahun 2009 juga tengah berupaya memordenisasi angkatan lautnya yaitu membangun beberapa aset-aset di wilayah Samudera Hindia (Council on Foreign Relations, 2016). Sementara di sisi lain, India merespon upaya China tersebut dengan melipatgandakan upayanya dalam menguatkan hubungan diplomasi, ekonomi, dan keamanan dengan negara-negara yang tergabung dengan IORA. Upaya India tersebut selain untuk menguatkan ekonomi negara, juga untuk membangun peran India di Samudera Hindia dan juga secara simultan mencegah perkembangan China.

Gambar 1. Peta One Belt One Road (OBOR) China



Sumber: Kai, 2016

Persaingan dua negara besar yang sedang rising tersebut, membawa problematika yang perlu dipecahkan bagi diplomasi maritim Indonesia karena munculnya dua situasi ketidakpastian antara India dan China. Pertama adalah persaingan antara India dan China di Samudera Hindia, sementara Samudra Hindia ini merupakan jalur komunikasi laut yang penting bagi Indonesia. China mengusulkan sebuah konsep jalur pelayaran laut terintegrasi dan mengusulkan membangkitkan kembali jalur sutra. Usulan China pada visi yang kemudian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikenal sebagai "One Belt One Road"(OBOR) ini tidak didukung oleh India karena India merasa usulan yang dibawa China penuh dengan muatan politis dan mampu mengancam keamanan maritimnya. Ketidakpastian yang kedua adalah kepentingan stabilitas kemanan maritim di tengah persaingan hubungan India dan sekutunya yaitu AS yang bersebrangan dengan China, terutama yang dapat berdampak di kawasan Asia Tenggara seperti di Laut Cina Selatan. Dengan dinamika tersebut, Indonesia yang tengah berupaya mengembangkan kekuatan poros maritimnya, perlu mengambil langkah strategis untuk menghadapinya.

Sudah cukup banyak pakar yang terlah menulis mengenai hubungan Indonesia India. Jha (2008) menulis kerjasama keamanan ini menjadi sangat penting bagi kedua negara ketika keamanan menjadi hal yang penting pada saat India membutuhkan penjaga kepentingannya di Asia Tenggara dan saat Indonesia membutuhkan mitra kerjasama yang 'jinak' bagi keamanannya. Kerjasama tersebut diantaranya keamanan maritim, keamanan energi, dan kerjasama kontra-terorisme. Menurut Jha (2008), India dan Indonesia sama-sama mempunyai kepentingan yang saling melengkapi dalam masalah keamanan. Aceh adalah salah satu wilayah Indonesia yang mempunyai batas laut dengan India. Letak Aceh hanya 162 kilometer dari titik terdekat Teluk Bengal. Kerjasama maritim antara India dan Indonesia akan berfokus pada keamanan di sekitar wilayah Aceh dan Kepulauan Andaman dan Nicobar. Bagi Jha (2008), Indonesia bersikap curiga terhadap tindakan China di Laut China Selatan terutama terhadap Pulau Natuna yang tidak jauh dari wilayah tersebut. Indonesia bekerjasama dengan kekuatan luar seperti India untuk mendapatkan bantuan teknis dan berbagi peran dalam menjaga keamanan SLOC (Sea Lanes of Communication). Bagi Indonesia, kerjasama dengan India dalam hal ini mampun memberikan rute alternatif ketika terjadi serangan atau kecelakaan di Selat Malaka. Selain itu, nilai penting India bagi Indonesia adalah India dianggap sebagai negara yang bukan hanya tetangga maritim namun juga sebagai negara yang mempunyai kekuatan signifikan di regionalnya. India juga dianggap sebagai mitra kerjasama yang dapat diandalkan, dibuktikan ketika India memberikan bantuan kemanusiaan dan pembangunan pasca tsunami Aceh.

Supriyanto (2013) mengemukakan bahwa kerjasama Indonesia-India dapat membentuk koherensi mandala. Kerjasama Indonesia-India mengalami evolusi yang sebelumnya terdapat dinamika ketidaksepahaman berubah menjadi hubungan yang komplementer karena kesamaan akan ketakukan terhadap menguatnya China (Brewster, 2011). Indonesia dan India sama-sama berharap untuk terwujudnya kondisi multipolar di regionalnya masing-masing dan juga sama-sama diakui secara internasional sebagai negara kekuatan regional. Lebih lanjut, Brewster (2011) beragumen bahwa upaya India untuk mempererat hubungan dengan Indonesia adalah untuk memperluas pengaruhnya di Asia Tenggara. Secara geografis Indonesia berada di posisi emas yaitu di pintu masuk Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi geografis Indonesia menjadi daya tarik tinggi bagi India yang juga tengah meluaskan perannya di Asia-Pasifik. Di satu sisi, kerjasama ini menjadi penting

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bagi Indonesia untuk membawa India lebih dekat dengan regional Asia Tenggara, meskipun di sisi lainnya Indonesia harus tetap hati-hati untuk menjaga statusnya sebagai leading role di Asia Tenggara.

Pendapat serupa dikemukakan oleh Shekhar (2010) yang menyatakan bahwa berubahnya keadaan sosial politik Asia pasca Perang Dingin dan dekade pertama abad ke-21 membuat kerjasama kedua negara berkembang baik dikarenakan ketidakpastian keadaan sosial politik di Asia dan atas dasar kesamaan kepentingan untuk memperoleh keuntungan dari pertumbuhan pesat, integrasi dan perkembangan Asia. Sejak 20 tahun terakhir hingga saat ini India memiliki kebijakan Look East Policy. Indonesia sebagai negara terbesar dan terkuat di Asia Tenggara dan juga sebagai kekuatan strategis di Asia, selama dua dekade terakhir muncul sebagai 'lynchpin state' dalam kebijakan Look East-nya India. Kerjasama India dan Indonesia berekspansi, tidak lagi hanya terbatas pada hanya satu area tertentu, namun berkembang kepada interaksi antar tingkatan aparatur negara, mulai dari pertemuan pemimpin politik, pejabat tinggi, parlemen, forum ekonomi, hingga antar individu kedua negara. Di satu sisi, Indonesia melihat India sebagai kekuatan strategis di Asia Selatan dan Samudera Hindia. Namun di sisi lain, India melihat Indonesia sebagai mitra yang mampu mempercepat kebijakan look east, yaitu sebagai penyedia bahan material dan sumberdaya alam serta energi. Namun kedua negara sama-sama memiliki kepentingan strategis, tanggung jawab, dan keinginan yang sama dalam hubungan bilateral. Hubungan India dan Indonesia saat ini tidak hanya bertujuan pada skala bilateral kedua negara saja, namun juga pada kerjasama lebih lanjut kepada ASEAN, Asia, dan global.

Yumitro (2012) menjelaskan tentang pemetaan posisi India dan Indonesia dalam hal kekuatan ekonomi. Menurutnya, hubungan Indonesia dan India membutuhkan reaktualisasi untuk membuatnya lebih intensif daripada sebelumnya. Untuk mewujudkan reaktualisasi ini, dilakukan dengan dua aspek misi, yaitu aspek historis dan aspek kebangkitan India sebagai negara kekuatan baru.

Meskipun sudah banyak yang telah menelaah hubungan bilateral kedua negara ini, akan tetapi belum banyak yang menulis tentang bagaimana kerjasama dalam konteks maritimnya sebagaimana fokus tulisan ini. Sebagai kerangka analisis, untuk menemukan hubungan kausal antara peningkatan kerjasama maritim dan konteks politik internasional, tulisan ini menggunakan konsep strategi hedging, strategi maritim dan ambisi negara dalam meningkatkan kekuatan maritimnya. Strategi hedging dipilih negara kecil dan menengah untuk menghadapi negara besar atau negara dengan kekuatan yang sedang meningkat (rising power). Selain dipengaruhi oleh perkembangan negara besar, strategi ini juga dipengaruhi oleh proses dalam negeri terutama dalam hal legitimasi elit pemerintah. Melalui dua hal tersebut, suatu negara berusaha untuk memanfaatkan perkembangan di negara besar untuk memanfaatkan situasi dengan berkonsolidasi untuk menguatkan kondisi internal (Cheng-Chwee 2008; Goh, 2006).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Lambert (2016) mengajukan berbagai strategi untuk mencapai kekuatan maritim dan menggunakanya untuk mencapai kepentingan. Corbet (dalam Till, 2009) juga menawarkan beberapa elemen dalam konsep kekuatan lautnya. Tujuan elemen ini adalah dasar dari pembangunan Blue Water Navy, diantaranya angkatan laut dan teknologi, komando laut dan kontrol terhadap laut, mengamankan komando laut, memanfaatkan komando laut, program ekspedisi, diplomasi maritime, serta mempertahankan keteraturan laut yang baik. Tujuan-tujuan tersebut diwujudkan dengan memanfaatkan komunikasi laut melalui jalur penghubung (chokepoint) sebagai jalur strategis maritim (Rodrigue, 2004).

Konsep kekuatan laut erat kaitannya dengan konsep kekuatan nasional. Kekuatan laut adalah bagian dari kekuatan nasional suatu negara, terutama negara yang mempunyai wilayah maritim yang luas. Selain itu komponen yang terdapat dalam kekuatan laut dapat pula ditemukan dalam dalam kekuatan nasional. Komponen-komponen dalam kekuatan nasional seperti mass (teritorial dan populasi), kekuatan militer, tujuan strategis, dan national will dapat pula ditemui dalam komponen kekuatan laut. Komponen-komponen yang telah disebutkan di atas dapat digunakan sebagai variabel dalam pengukuran kekuatan nasional. Sehingga komponen-komponen tersebut juga dapat digunakan dalam pengukuran kekuatan laut. Dalam rumus pengukuran kekuatan nasional oleh Cline (1994) dapat dirumuskan untuk mengukur kekuatan nasional sebagai berikut; "Power = (C+ E+ M) x (S+W), dimana C = Tingkat kritikal (teritori + populasi); E= Kekuatan Ekonomi; M= kekuatan militer; S= tujuan strategis; W= National Will" (Cline dalam Chang, 1994).

Strategi Hedging Indonesia dalam menyikapi Persaingan India-China

Di tengah kondisi persaingan China dengan India, Indonesia tetap menjalin kerjasama, khususnya di bidang maritim. Kerjasama ini menunjukkan strategi hedging yang dilakukan Indonesia terhadap situasi persaingan negara-negara di Asia Tenggara. Sikap ini juga dipengaruhi meningkatnya persaingan AS dan China (Sukma, 2012). Meskipun Indonesia menunjukan kekhawatirannya terhadap persaingan kedua negara di Asia Tenggara, namun Indonesia tetap melanjutkan kerjasama dengan kedua-duanya. Menurut Rizal Sukma (2012), tujuan dari strategi hedging Indonesia adalah untuk memoderasi implikasi negatif dari meningkatnya kekuatan China di Asia Tenggara dan secara simultan juga berusaha untuk mengurangi dominasi dari hegemoni AS di Asia Tenggara. Indonesia tidak dapat bersandar pada salah satu pihak karena Indonesia membutuhkan kedua pihak sebagai mitra dan sekutunya.

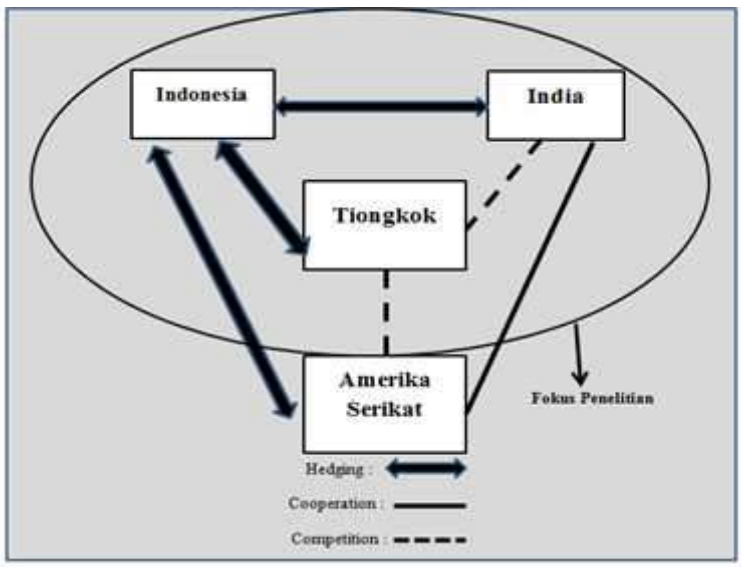
Sementara India sudah menjalin kesepakatan nuklir dengan AS sejak 2005. Implikasi kesepakatan tersebut merupakan strategi balancing India-AS terhadap China di Asia Selatan dan sekitarnya. Dengan persaingan yang mendalam antara India-China, yang telah mengakar dan tetap bertahan hingga sekarang, Indonesia menemukan India sebagai sekutu yang tepat (Garver dalam Pant, 2006).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hubungan India dengan AS dapat dikatakan adalah sebuah hubungan sekutu yang saling menguntungkan. Hubungan kedua negara berjalan dengan baik karena mempunyai satu persamaan kepentingan yaitu persaingan dengan China. Garver (2001) dalam bukunya yang berjudul *Protracted Contest: Sino-Indian Rivalry in the Twentieth Century* mengatakan bahwa hubungan persaingan India dengan China telah terbentuk secara mendalam pada jangka waktu panjang selama persaingan geopolitik kedua negara. Ia juga mengatakan bahwa persaingan antara India dan China telah mengakar selama berpuluh tahun lamanya dan terbentuk dalam berbagai lapisan, dan sebagian besar hubungan India-China didominasi oleh konflik. Selain itu, hubungan India dan China sebagai *emerging country* di Asia bersifat kompetitor alami. Persaingan antara India dan China tidak hanya tentang kompetisi siapa yang paling berpengaruh di regional Asia Selatan namun juga di luar regional Asia Selatan.

Menyadari India sebagai kekuatan maritim di Samudra Hindia dan Cina di Pasifik, pakar hukum laut internasional Hasyim Djalal mengusulkan model diplomasi maritim trilateral. Diplomasi model ini diharapkan dapat mengakomodasi kepentingan Indonesia yang ingin memperkuat poros maritim dunia, *Look East Policy* India, serta visi jalur sutra maritim Cina (Djalal, 2016).

Gambar 2. Skema Strategi Hedging Indonesia



Skema yang disusun oleh penulis di atas menunjukan bagaimana sikap Indonesia dan India dalam ketidakpastian hubungan India dan China dengan mempertimbangkan sikap AS kepada dua negara. Pada umumnya Indonesia bersikap menjaga posisinya dan kepentingannya pada situasi ketidakpastian ini. Di satu sisi, Indonesia berusaha untuk tidak mendukung salah satu pihak dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bekerjasama dengan semua pihak sehingga Indonesia melakukan kerjasama baik dengan India dan China. Hal ini merupakan strategi *hedging* yang dilakukan oleh Indonesia. Di sisi lain, India dalam pusaran persaingan dua kekuatan besar ini lebih memilih untuk hanya membangun hubungan yang baik dengan AS karena tradisi persaingannya yang kuat dengan China. Dengan strategi *hedging* yang dipilih oleh Indonesia, maka bersamaan dengan peningkatan kerjasama dengan India, Indonesia juga melakukan kerjasama dengan China.

Strategi *hedging* Indonesia terhadap India diimplementasikan dengan peningkatan kerjasama maritim antara Indonesia-India pada rentang 2011 hingga 2015. Pada 2011 Indonesia dan India sepakat untuk melanjutkan kerjasama kelautan dan perikanan yang telah disetujui pada tahun 2005. Pada tahun yang sama Indonesia dan India sepakat membangun visi misi strategis dalam 15 tahun ke depan (India's Ministry of External Affairs, 2011). Dua tahun berikutnya atau pada 2013, kedua negara sepakat menetapkan lima poin penting yang harus dicapai untuk menguatkan kerjasama keduanya. Kedua belah pihak setuju untuk meningkatkan kerjasama dan patroli maritim gabungan ini ke jenjang yang lebih tinggi daripada sebelumnya tahun 2014. Di tahun tersebut kedua pimpinan angkatan laut masing-masing negara menghadiri dan menjadi aktor yang membuka dan menutup seremonial acara. Kemudian pada 2015 peningkatan kerjasama coordinated patrol (CORPAT) ditingkatkan dengan membuat CORPAT yang berbeda daripada tahun-tahun sebelumnya, yaitu bentuk CORPAT yang dilanjutkan acara *Inaugural India-Indonesia Bilateral Maritime Exercise* (Indian Navy, 2015).

Kerjasama maritim Indonesia-India mengalami peningkatan yang paling signifikan di tahun 2015 jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Peningkatan dapat dilihat dari jumlah kerjasama yang terjalin pada tahun ini. Indonesia dan India pada tahun 2015 melaksanakan enam kerjasama maritim yang terjalin dalam berbagai bentuk kerjasama, yaitu latihan gabungan kemaritiman multilateral, latihan gabungan militer bilateral, patroli gabungan, kunjungan kapal India ke Indonesia, kunjungan kapal Indonesia ke India, dan perjanjian pertahanan dan keamanan maritim. Jumlah kerjasama ini jauh meningkat dibandingkan tahun 2013 yang hanya berjumlah tiga kerjasama dan pada tahun 2014 juga berjumlah tiga kerjasama. Selain pada jumlah kerjasama maritim, peningkatan juga dapat dilihat dari kerjasama patroli gabungan atau CORPAT ke-26 pada tahun 2015 yang berekspansi tidak hanya terdapat aktifitas patroli namun juga latihan gabungan angkatan militer kedua negara (Indian Navy, 2015).

Data kerjasama maritim Indonesia-India tahun 2001-2017 dapat dibedakan menjadi beberapa kategori. Pertama, kerjasama pertahanan dan keamanan maritim antara Indonesia dan India dalam rentang waktu 2001 hingga 2017 telah terjalin selama lima kali, yaitu tahun 2001 pada perjanjian *Cooperatives Activities in the Field of Defense*, tahun 2002 pada perjanjian *Coordinated Patrol,* pembentukan *New Strategic Partnership* pada tahun 2005 yang salah satu poinnya mencakup pertahanan dan keamanan maritim, kerjasama pertahanan dan industri pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada tahun 2015, serta kerjasama pertahanan dan keamanan maritim. Kedua, kerjasama di bidang kelautan dan perikanan terjalin selama dua kali, yaitu tahun 2005 pada MoU tentang Kelautan dan Perikanan antara Kementrian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia dan Kementrian Agrikultur India, dan tahun 2011 pada Kerjasama Pengembangan Kelautan dan Perikanan Antara Indonesia dan India. Ketiga, kategori Joint Commision Meeting yang salah satu agenda di dalamnya terdapat pembahasan kemaritiman terjalin selama tiga kali, yaitu pada tahun 2003, 2005, dan 2007. Keempat, kategori Coordinated Patrol antara Indonesia dan India selama 2001 hingga 2017 telah terjalin selama 29 kali. Kelima, kerjasama angkatan laut. Dalam rentang waktu 2001 hingga 2017 kedua negara telah berpartisipasi selama enam kali dalam kerjasama angkatan laut, yaitu pada 2014 dalam partisipasi India di latihan gabungan angkatan laut bertajuk 'KOMODO', kemudian pada 2015 dalam kunjungan kapal perang India di Jakarta, pada 2015 dalam kunjungan KRI Regel di Kochi, pada 2015 dan 2016 diadakan latihan gabungan angkatan laut yang berlangsung bersamaan dengan Coordinated Patrol, dan persetujuan kerjasama pelatihan kapal selam tahun 2017.

Grafik 1. Kerjasama Maritim Indonesia–India 2001-2017



Sumber: diolah dari berbagai sumber

Berdasarkan grafik di atas kerjasama maritim Indonesia-India menunjukan jumlah kerjasama maritim dengan berbagai kategori kerjasama maritim seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Melalui grafik tersebut dapat dilihat mulai tahun 2001 hingga 2017 terjadi dua kali peningkatan kerjasama yaitu pada tahun 2005. Pada tahun 2005 terdapat lima kerjasama maritim yang jauh meningkat jika dibandingkan pada tahun sebelumnya yang rata-rata hanya terjadi satu hingga dua kerjasama maritim. Peningkatan yang kedua terjadi pada tahun 2015 dimana terdapat enam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerjasama maritim. Ini terjadi peningkatan dari tahun-tahun sebelumnya, yaitu 2010 berjumlah satu kerjasama, 2011 berjumlah empat kerjasama, 2012 dua kerjasama, 2013 terlaksana tiga kerjasama, dan pada tahun 2014 terlaksana tiga kerjasama. Hal ini menarik untuk ditelaah penyebab peningkatan kerjasama maritim Indonesia dengan India pada tahun 2015 dalam perspektif geopolitik dan geostrategi kemaritiman. Bisa disimpulkan, kerjasama maritim antara Indonesia dan India bersifat strategis karena telah banyak diwarnai dengan kerjasama pertahanan.

Sedikit berbeda dengan India, kerjasama dengan China banyak didominasi oleh kerjasama ekonomi daripada militer dalam bidang kemaritimannya. Pada 2014 menteri luar negeri Indonesia dan China sepakat untuk meningkatkan hubungan bilateral yang dilakukan dalam sela-sela pertemuan persiapan KTT APEC. Indonesia dan China sepakat untuk mengintensifkan konsultasi bilateral sebagai implementasi strategic comprehensive partnership. Sementara itu bagi China, alasan kesepakatan ini bertujuan untuk pembangunan Jalur Sutra Maritim Abad-21 dan menyampaikan untuk berpartisipasi dalam pembangunan ekonomi maritim Indonesia karena dianggap sebagai mitra penting dalam pembangunan Jalur Sutra Maritim Abad-21 (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2014a).

Pada KTT ASEAN ke-17 yang dilaksanakan di Myanmar pada 13 November 2014, dalam pidatonya Presiden Joko Widodo menekankan kerjasama ekonomi dan maritim dalam kemitraan ASEAN-China. Dalam pidato tersebut, Joko Widodo mengatakan dua poin penting arah pembangunan kerjasama maritim bagi ASEAN dan China yang meliputi pentingnya pembangunan infrastruktur regional yang mencakup investasi dalam pembangunan jalan, *deep-sea port,* zona industri, serta pasar tradisional serta pentingnya peningkatan kerja sama di bidang konektivitas, termasuk konektivitas maritime (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2014b). Oleh karena itu, dalam bidang maritim tahun 2015 dicanangkan sebagai Tahun Kerjasama Maritim ASEAN-Republik Rakyat China.

Pada 26 Maret 2015 Joko Widodo melakukan kunjungan bilateral ke China untuk membahas beberapa kerjasama yang salah satunya membahas tentang kerjasama maritim Indonesia-China. Dalam kunjungan ini Presiden Xi Jinping berjanji untuk memberikan dukungan kepada Indonesia untuk mengembangkan infrastruktur maritim. Kedua pihak mendorong perusahaan China untuk berinvestasi dan mendorong AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) untuk memberikan sponsor kepada kerjasama ini. Dalam pidatonya selama kunjungan ini, Joko Widodo menekankan pada pembangunan pelabuhan laut Indonesia yang ditargetkan selama lima tahun ini mampu membangun 24 pelabuhan laut dan pelabuhan laut dalam (Tiezzi, 2015). Selain itu, dalam *joint statement* yang dilakukan oleh kedua negara, terhimpun beberapa kerjasama yang meliputi: kedua negara sepakat untuk mendorong pemanfaatan China-Indonesia Maritime Cooperation Committee (MCC) dan China–Indonesia Maritime Cooperation Fund (MCF); (b) perjanjian kerjasama pelatihan penyelamatan dan pencarian di laut; (c) melanjutkan kerjasama keamanan navigasi, keamanan maritim, penelitian maritim

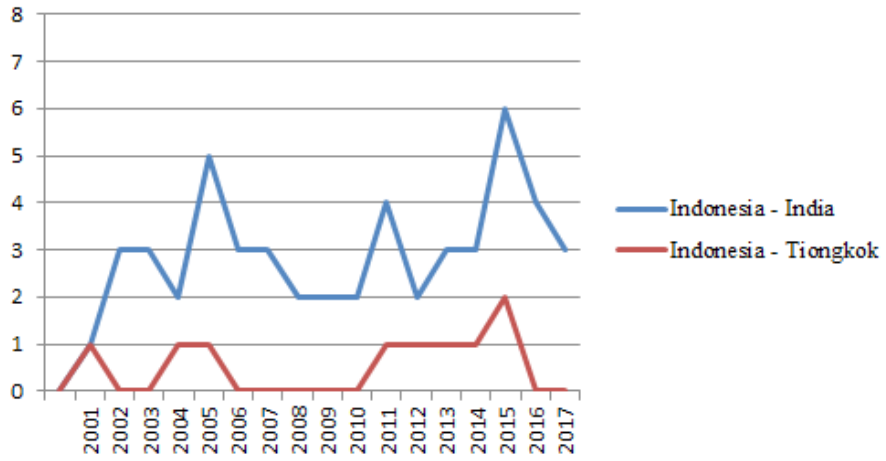
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan pelestarian lingkungan laut; (d) kedua negara terbuka untuk menandatangai Memorandum of Understanding on Maritime Search and Rescue Cooperation beetwem the Ministry of Transport of the People's Republic of China and the National Search and Rescue Agency (BASARNAS) (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2015).

Indonesia dan China sepakat untuk merintis kerjasama di sektor maritim sebagai implementasi visi kemaritiman kedua negara. Kesepakatan ini tercapai pada pertemuan antara Duta Besar China untuk Indonesia Xie Feng dengan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Indriyono Soesilo di Jakarta pada 15 Juli 2015. Kerjasama yang akan diusung kedua negara terkonsentrasi pada sisi pengembangan IPTEK maritim, peningkatan kunjungan wisatawan dari China, pembangunan pembangkit listrik, pembangunan galangan kapal serta kerjasama di bidang perikanan (Junida, 2015).

Strategi hedging yang dipilih Indonesia dalam menyikapi persaingan India dan China termanifestasikan dalam perbandingan kerjasama pertahanan khususnya dalam bidang maritim sebagaimana terlihat dalam grafik berikut.

Grafik 2. Perbandingan Kerjasama Maritim Indonesia-India dan Indonesia-China



Sumber: diolah dari berbagai sumber

Selain lebih banyak didominasi oleh kerjasama ekonomi, kerjasama maritim Indonesia-China juga dibayangi kewaspadaan. Indonesia seringkali menyatakan posisi netral dalam klaim China di Laut Cina Selatan. Di saat yang sama, Indonesia tetap secara tegas menenggelamkan kapal China yang melewati perairan Natuna. Kewaspadaan Indonesia ini diwujudkan dengan latihan militer secara periodik di perairan Natuna. Joko Widodo menyatakan bahwa latihan tersebut untuk mempersiapkan TNI dalam menjaga keutuhan NKRI (The Strait Times, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ambisi Indonesia Meningkatkan Sea Power dan Keamanan Chokepoint

Strategi hedging Indonesia di tengah persaingan dua negara yang sedang meningkat kekuatannya tak lepas dari ambisi Indonesia untuk memperkuat posisi maritimnya. Alasan peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India tahun 2015 salah satunya disebabkan oleh ambisi penguatan angkatan laut Indonesia. Indonesia berambisi untuk memperkuat kekuatan lautnya. Ambisi ini tampak jelas dalam pidato dan pandangan Joko Widodo dalam menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Global, program kerja Kementerian Pertahanan yaitu Minimum Esential Force (MEF) tahun 2010-2024, dan Visi dan Arah Pembangunan Jangka Panjang Republik Indonesia 2005-2025.

Pertama, Indonesia mempunyai ambisi untuk menjadi Poros Maritim Global (Global Maritime Fulcrum). Maksudnya, menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mempunyai kekuatan laut dan membawa Indonesia pada kemampuan alamiahnya sebagai negara maritim. Hal ini sesuai dengan pidato Joko Widodo dalam pelantikannya sebagai presiden. Identitas sebagai negara maritime dan kepulauan bermakna bahwa Indonesia berupaya untuk meningkatkan kekuatan lautnya. Upaya peningkatan di sini berarti bahwa Indonesia telah mempunyai kekuatan laut dan sedang berupaya untuk meningkatkan kekuatan laut yang telah dimiliki sebelumnya.

Terdapat dua alasan yang menjadikan Visi Poros Maritim Dunia sebagai Salah satu alasan peningkatan kerjasama Maritim Indonesia-India tahun 2015. Pertama, peningkatan kerjasama maritim terjadi satu tahun setelah Joko Widodo mengumumkan Visi Poros Maritim Dunia. Kemudian yang kedua adalah kecocokan kerjasama maritim yang dilakukan pada tahun 2015 dengan visi poros maritim dunia tahun 2014. Visi Poros Maritim Dunia memiliki pilar sebagai wujud implementasi pencapaian visi ini, yakni; pertama, penjagaan sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut. Visi ini sejalan dengan kerjasama Latihan gabungan antara Angkatan Laut Indonesia dan India di wilayah Selat Malaka dan Kepulauan Andaman Nikobar pada tahun 2015.

Kedua, memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Visi ini sejalan dengan kerjasama pengembangan keamanan maritim dan industri pertahanan maritim pada 2015 yang salah satu isinya menyebutkan penyediaan kebutuhan pertahanan yang meliputi, pembelian alat pertahanan, termasuk melalui funding dan Transfer Teknologi.

Ketiga, penerapan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara bukan memisahkan. Visi ini sejalan dengan Latihan Gabungan Angkatan Laut Indonesia-India serta coordinated patrol yang dilakukan di Selat Malaka dan Kepulauan Andaman-Nikobar, serta sejalan dengan kunjungan Kapal Laut India INS Ranvir

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

& INS Shakti ke Jakarta. Kunjungan ini dilakukan di Jakarta selain sebagai sebuah bentuk diplomasi namun juga sebagai bentuk unjuk kekuatan dan kekompakan kerjasama maritim kedua negara di wilayah Jakarta yang berdekatan dengan Selat Sunda, yang dalam hal ini berperan sebagai salah satu *chokepoints* alternatif selain Selat Malaka.

Keempat, membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Visi Ini sejalan dengan *Cordinated Patrol* yang dilakukan selama tahun 2015 yang ditingkatkan menjadi Patroli gabungan dan Latihan Gabungan. Patroli gabungan yang dilakukan di selat Malaka sangat menggambarkan implementasi penjagaan keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Menurut konsep Sea Power yang ditulis oleh Corbett terdapat perwujudan kekuatan laut dengan memiliki Angkatan Laut yang berskala Blue Water Navy. Untuk mencapai skala *Blue Water Navy*, angkatan laut suatu negara harus melalui tahap *Brown Water Navy, Green Water Navy.* Tahapan angkatan laut suatu negara berada pada skala berapa tergantung pada jangkauan kekuatan laut yang dimiliki. Indonesia saat ini berada pada skala *Green Water Army* , yaitu angkatan laut dengan kekuatan laut yang menjangkau wilayah litoral hingga batas terluar laut dangkal, wilayah kepulauan, dan pulau-pulau terluar negara. Untuk mencapai skala *Blue Water Navy*, angkatan laut Indonesia harus mempunyai kekuatan laut yang mampu menjangkau samudra dan perairan antar benua. Untuk mencapai jangkauan tersebut, Indonesia memerlukan kapal induk sebagai inti, kapal jelajah, kapal selam, dan kapal pendukung (Tangredi, 1984).

Upaya Indonesia dalam mencapai *Blue Water Navy* dapat terlihat pada cetak biru MEF tahun 2010-2024. MEF adalah program kerja pengadaan kekuatan minimum militer Indonesia yang dilaksanakan pada jangka tahun 2010 hingga 2024, dan disahkan melalui Peraturan Presiden Nomor 5 tahun 2010. Rencana pengadaan alutsista TNI AL hingga 2024 meliputi 274 kapal dan 137 pesawat. Jumlah tersebut dikategorikan menjadi kelompok tempur dan derang (110 Kapal termasuk 10-12 kapal selam, 56 frigattes dan corvettes, 26 Missile, dan 12 *torpedo fast attack craft*), Kelompok Patrol terdiri dari 66 kapal patroli, dan 98 kapal pendukung. Sementara 137 pesawat terdiri dari 35 pesawat patroli maritim (Colin, 2015).

Penulis berargumen bahwa alasan peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India salah satunya karena didasari pada cetak biru MEF 2010-2024. Argumen ini didasarkan pada dua fakta. Pertfama, tahun peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India bertepatan dengan dimulainya Renstra II (2015-2019). Cetak biru MEF mempunyai tiga tahapan untuk mencapai tujuan akhirnya, yaitu Renstra I (2010-2014), Renstra II (2015-2019), dan Renstra III (2020-2024). Dengan dimulainya Renstra II pada tahun 2015 menjadi satu alasan Indonesia meningkatkan kerjasama maritim dengan India terutama di bidang industri pertahanan maritime. Kedua, pada 2015 terdapat kerjasama pengembangan keamanan maritim dan industri pertahanan maritim yang salah satu isinya menyebutkan penyediaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kebutuhan pertahanan yang meliputi pembelian alat pertahanan termasuk melalui funding dan transfer teknologi sebagaimana telah disebutkan sebelumnya. Kerjasama itu diwujudkan dengan program penyediaan kapal patroli laut untuk Indonesia dan kerjasama antara PT PAL dan Pipavav Defense. Kerjasama ini sejalan dengan program MEF dan bertepatan pula dengan tahun dimulainya Renstra II.

Argumen yang ketiga didasari pada Visi dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (PJP) Indonesia tahun 2005-2025. Visi ini mencita-citakan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasis kepentingan nasional. Penulis berargumen bahwa alasan peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India tahun 2015 juga didasari oleh visi ini. Argumen ini didasari pada kerjasama maritim yang dilakukan Indonesia dengan India pada tahun 2015 sesuai dengan poin-poin yang berada pada visi dan arah pembangunan jangka panjang ini. Pada kerjasama Latihan Gabungan Indonesia-India tahun 2015, selain patroli bersama, kegiatan saling kunjung kapal laut kedua negara adalah bagian dari implementasi visi ini khususnya poin keempat. Pada poin keempat ini tertuang arahan pembangunan yaitu pengamanan wilayah kedaulatan yurisdiksi dan aset NKRI. Arahan tersebut terspesifikasi menjadi beberapa tujuan rinci yaitu; peningkatan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di wilayah perbatasan; pengembangan sistem *monitoring, control,* dan *surveillance* sebagai instrumen pengamanan sumber daya, lingkungan, dan wilayah kelautan; pengoptimalan pelaksanaan pengamanan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terdepan; dan peningkatan koordinasi keamanan dan penanganan pelanggaran di laut.

Alasan Indonesia meningkatkan kerjasama maritim dengan India pada tahun 2015 juga didasari oleh dua kondisi dalam bidang transportasi laut global di Selat Malaka. Selat Malaka adalah jalur utama dalam transportasi maritim Indonesia-Eropa, Asia Tenggara, Asia Timur dan Australia. Jalur ini adalah jalur maritim terpendek laut Timur-Barat jika dibandingkan dengan *chokepoint* lainnya, yaitu Selat Makasar dan Selat Lombok. Barang dan jasa yang melewati *chokepoint* ini setiap tahun dapat bernilai jutaan Euro. Untuk mengakomodasi proses angkut dan bongkar muat terdapat lima pelabuhan Internasional di sekitar Selat Malaka, yaitu Pelabuhan Singapura, Pelabuhan Klang, Pelabuhan Johor, Pelabuhan Pulau Pinang, dan Pelabuhan Belawan (Medan).

Dalam konteks ini, kerjasama maritim Indonesia-India terkait dengan jumlah pelayaran yang semakin meningkat di Selat Malaka. Selat ini dilayari kurang lebih 200 kapal per hari, atau 6000 kapal per bulan, dan 70.000 kapal per tahun. 25 persen dari kapal-kapal tersebut mengangkut kebutuhan perdagangan dunia dan separuhnya adalah kapal-kapal tanker pengangkut minyak dan gas alam (Nuswantoro, 2005). Jumlah pelayaran di Selat Malaka menunjukan peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2000 jumlah pelayaran kapal dagang berjumlah 55.957 dan bertambah sekitar 20 persen pada tahun 2006 yaitu 65.649 kapal. Kemudian terjadi peningkatan dari tahun 2006 yang berjumlah 65.649 meningkat pada angka 76.381 pada tahun 2008. Namun terjadi penurunan pada tahun 2009

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan angka 71.369 dan meningkat kembali pada tahun 2010 dengan jumlah 74.133, kemudian menurun lagi pada tahun 2011 dengan 73.630. Pada tahun 2011 hingga 2015, yaitu pada tahun 2012 sejumlah 75.477, tahun 2013 sejumlah 77.973, tahun 2014 sejumlah 79.344, dan tahun 2015 mencapai angka 80.960 (Departemen Kelautan Malaysia dalam Seatrade Maritime News, 2010).

Alasan yang kedua adalah jumlah kriminalitas di laut yang tinggi. Pada rentang tahun 2013-2015 jumlah kejahatan laut relatif stabil namun terjadi peningkatan pada tahun 2013 ke 2014 dan pada tahun 2014 ke tahun 2015. Dapat dilihat pada gambar tabel di bawah ini yang menggambarkan jumlah kasus kejahatan laut di Selat Malaka. Pada 2013 jumlah kejahatan laut berkisar 13 kasus dan meningkat pada tahun 2014 menjadi 47 kasus, dan semakin meningkat pada tahun 2015 menjadi 104 kasus (ReCaap, 2015). Hal ini menunjukan tingkat kejahatan laut sejak tahun 2013 hingga 2015 meningkat drastis.

Penulis berargumen bahwa berdasarkan jumlah pelayaran yang meningkat dan jumlah kriminalitas di laut yang semakin meningkat menjadi alasan untuk Indonesia meningkatkan kerjasama maritim dengan India. Alasan ini dibuktikan dengan kerjasama dilakukan di tahun 2015, seakan merespon dua kondisi di Selat Malaka. Pada 2015, di tahun ketika peningkatan kerjasama maritim terjadi, antara Indonesia dan India mengadakan patroli gabungan reguler ke-26 yang agendanya tidak hanya berupa patroli gabungan namun berekspansi menjadi latihan gabungan di wilayah Kepulauan Andaman dan Nikobar dan Selat Malaka. Latihan gabungan angkatan laut bilateral ini adalah yang pertama bagi kedua negara. Dengan diadakannya latihan gabungan bilateral ini bertujuan untuk meningkatkan hubungan maritim kedua negara serta meningkatkan kemampuan angkatan laut kedua negara terutama untuk mengamankan jalur transportasi laut. Selain itu, pada 2015 Indonesia dan India menyepakati kerjasama pertahanan dan keamanan maritim. Perjanjian ini membahas kerjasama pertahanan dan keamanan maritim. satunya adalah kerjsama Patroli bersama.

Kesimpulan

Strategi hedging yang dilakukan oleh Indonesia karena Indonesia berada di tengah-tengah persaingan antara India dan China. Persaingan tersebut membuat posisi Indonesia berada pada kondisi yang tidak menentu. Indonesia yang pada 2015 telah beberapa kali melakukan kerjasama maritim dengan India dan China tidak dapat begitu saja memihak kepada salah satu negara yang tengah bersaing. Indonesia berupaya untuk berada pada posisi netral dengan memanfaatkan keuntungan-keuntungan yang memungkinkan. Dalam situasi ini Indonesia menerapkan strategi hedging terhadap India dan China. Peningkatan kerjasama antara Indonesia dan India terjadi karena Indonesia juga melakukan peningkatan kerjasama dengan China. Sehingga Indonesia tidak terlihat seperti memihak kepada salah satu pihak yang tengah bersaing.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Strategi *hedging* yang dilakukan oleh Indonesia bertujuan untuk meningkatkan angkatan lautnya. Hal ini disampaikan oleh Joko Widodo melalui pidato visi misi Poros Maritim Dunia pada 2014, yaitu satu tahun sebelum terjadi peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India. Melalui visi misi tersebut tergambar jelas program-program kerja yang tertulis dalam pilar-pilar Poros Maritim Dunia, yang kemudian menjadi tuntunan bagaimana Indonesia harus mencapai kekuatan laut yang besar untuk menjadi Poros Maritim Dunia.

Namun jauh sebelum itu, Indonesia sesungguhnya telah memiliki ambisi untuk menjadi negara kepulauan sejak tahun 2005 melalui visi dan arah pembangunan jangka panjang Indonesia tahun 2005. Di dalam salah satu visinya disebutkan pencanangan Indonesia untuk menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional. Di tahun selanjutnya, pada 2010 Indonesia berupaya meningkatkan kekuatan armada angkatan lautnya melalui program MEF. Angkatan laut menjadi salah satu elemen penting dalam kekuatan laut. Melalui program MEF ini, Indonesia mencanangkan pengadaan alutsista angkatan laut pada rentang waktu 2010-2024.

Indonesia yang mempunyai ambisi untuk meningkatkan kekuatan lautnya selalu membutuhkan kerjasama dengan negara lain. Hal tersebut dikarenakan letak geografis Indonesia yang luas dan berbatasan dengan berbagai negara menuntut Indonesia untuk bekerjasama dengan negara lain. Di samping itu, Indonesia masih memerlukan kerjasama dengan negara lain untuk mengembangkan sektor kemaritiman di berbagai bidang. Dalam hal ini Indonesia memilih melakukan peningkatan kerjsasama dengan India karena merupakan mitra tradisional Indonesia dan kedua negara memiliki perbatasan laut di lokasi yang sangat strategis yaitu di utara Selat Malaka.

Salah satu elemen penting dari peningkatan angkatan laut Indonesia adalah peningkatan chokepoint. Sebelum tahun 2015 terjadi tren peningkatan jumlah pelayaran di Selat Malaka. Namun, peningkatan jumlah pelayaran tersebut diiringi dengan peningkatan jumlah kriminalitas laut. Karena Selat Malaka memiliki nilai strategis dan mempunyai peran sentral dalam transportasi laut global, Indonesia memerlukan peningkatan keamanan di wilayah tersebut. Salah satu caranya adalah meningkatkan kerjasama dengan India. Peningkatan ini didasari oleh kerjasama-kerjasama antara Indonesia dan India sebelumnya telah berfokus pada isu pengamanan laut, atau patroli gabungan, sehingga akan lebih mudah untuk melawan kriminalisasi di laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Brewster, D. (2011) The Relationship between India and Indonesia: An Evolving Security Partnership (online). Tersedia dalam: <https://openresearch-repository.anu.edu.au /.../Brewster ,%20D.%20The%20Relationship> [diakses 18 April 2017]

Brewster, D. (2016) China and India at Sea: A Contest of Status and Legitimacy in the Indian Ocean. *Asia Policy* 22, pp. 4-10.

Chang, C. (1994) A Measure of National Power (online). Tersedia dalam: <www.analytickecentrum.cz/upload/soubor/original/measure-power.pd> [diakses 6 Juni 2017].

Chang, C. (2016) Sino-India Strategic Rivalry: Misperception or Reality (online). Tersedia dalam: <http://cimsec.org/sino-india-strategic-rivalry-misperception-reality/24499> [diakses 18 Juni 2017].

Cheng-Chwee, K. (2008) The Essence of Hedging: Malaysia and Singapore's Response to a Rising China. *Contemporary Southeast Asia* 30(2), pp. 159-185.

Colin, K. (2015). Tough Times Ahead for the Indonesian Navy? (online). Tersedia dalam: <http://thediplomat.com/2015/08/toughtimesaheadfortheindonesiannavy/> [diakses 27 Mei 2017]

Djalal, H. (2016). Toward Indo Pacific maritime cooperation (online). Tersedia dalam: <http://www.thejakartapost.com/academia/2016/09/06/toward-indo-pacific-maritime-cooperation.html> [diakses 25 September 2017].

Garver, J. (2001) Protr*acted Contest: Sino-Indian Rivalry in the Twentieth Century.* Washington, DC: University of Washington Press.

Goh, E. (2006) Understanding 'Hedging' in Asia-Pacific Security (online). Tersedia dalam: <https://www.csis.org/analysis/pacnet-43-understanding-hedging-asia-pacific-security> [diakses pada 2 Mei 2017]

India's Ministry of External Affairs (2011) Joint Statement: Vision for the India-Indonesia New Strategic Partnership over the coming decade (online). Tersedia dalam: <http://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/3143/joint+ statement+vision

Indian Navy (2015) CORPAT 2015 - India-Indonesia participate in bilateral Maritime Exercise (online). Tersedia dalam: <https://www.indiannavy.nic.in/content/corpat-2015-india-indonesia-participate-bilateral-maritime-exercise> [diakses 14 Mei 2017]

Jha, P.K. (2008) India-Indonesia: Emerging Strategic Confluence in the Indian Ocean Region. *Strategic Analysis* 32(3), pp. 439-458.

Junida, A.I. (2015) Indonesia-China rintis kerjasama maritime (online). Tersedia dalam: <http://www.antaranews.com/berita/507288/indonesia--China-rintis-kerja-sama-maritim> [diakses 16 Mei 2017].

Kai, B.Z. (2016) One Belt, One Road, One Singapore-Analysis (online). Tersedia dalam: < https://www.eurasiareview.com/13042016-one-belt-one-road-one-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

singapore-analysis/> [diakses 16 Mei 2017].

Kementerian Luar Negeri Indonesia (2015) Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and The Republic of Indonesia (online). Tersedia dalam: <http://www.kemlu.go.id/Documents/joint%20 statement%20RI-China/Joint%20 Statement.pdf> [diakses 7 Juni 2017].

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (2014a) Presiden Jokowi Tekankan Kerja Sama Ekonomi dan Maritim dalam Kemitraan ASEAN-RRT (online). Tersedia dalam: <http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Tekankan-Kerja-Sama-Ekonomi-dan-Maritim-dalam-Kemitraan-ASEAN-RRT.aspx> [diakses 16 Mei 2017].

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (2014b) Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (online). Tersedia dalam: <http://www.kemlu.go.id/id /berita/siara n-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx> [Diakses 11 Mei 17].

Lambert, N.A. (2016) Classical Theories of Sea Power and World Economic Systems (online). Tersedia dalam: <https://www.usnwc.edu/ Academics /Faculty/DerekReveron/Workshops/Maritime-Security, Seapower, Trade /Maritime-Working-Papers/lambert.aspx> [diakses 4 Desember 2016]

Nuswantoro, E. (2005) *Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka.* Makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.

ReCaap (2015) Annual Report 2015 Piracy and Armed Robbery against Ship in Asia (online). Tersedia dalam: <http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command= Core_Download&EntryId=421&PortalId=0&TabId=78> [diakses 23 Mei 2017].

Rodrigue, J.P. (2004) Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution (online). Tersedia dalam: <https://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/ downloads/CGQ_strategicoil.pdf> [diakses 22 Mei 2017].

Seatrade Maritime News (2010) Malacca Strait transits grow 2% to record in 2015, boxships see dip in H2 (online). Tersedia dalam: <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/ malacca-strait-transits-grow-2-to-record-in-2015-boxships-see-dip-in-h2.html> [diakses 23 Mei 2017].

Shekhar, V. (2010) India and Indonesia: Reliable Partners in an Uncertain Asia. *Asia-Pacific Review* 17(2), pp. 76-98.

Sukma, R. (2012) Indonesia and the Emerging Sino-US Rivalry in Southeast Asia (online). Tersedia dalam: <www.lse.ac.uk/IDEAS/publications/reports/pdf/SR015/SR015-SEAsia-Sukma-.pdf> [diakses 8 Juni 2017].

Sumakul, W.F. (2008) Tinjauan Terhadap Kerjasama Angkatan Laut di Asia Tenggara (online). Tersedia dalam: <https:// www.fkpmaritim.org/ tinjauan-terhadap-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerjsama-angkatan-laut-di-asia-tenggara/> [diakses 10 November 2016].
Supriyanto, R.A. (2013) Indonesia and India: Toward a Convergent Mandala. *India Review* 12(3), pp. 207-224.
Tangredi, J. S. (1984) *Sea Power: Theory and Practice.* London: Butterwoths.
The Strait Times (2017) Jokowi observes massive Indonesian military exercise near South China Sea (online). Tersedia dalam: <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/jokowi-observes-massive-indonesian-military-exercise-near-south-china-sea> [diakses 25 September 2017].
Tiezzi, S. (2015) Indonesia, China Seal 'Maritime Partnership' (online). Tersedia dalam: <http://thediplomat.com/2015/03/indonesia-china-seal-maritime-partnership/> [diakses 7 Juni 2017].
Till, G. (2009) *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century,* 2nd edition. London: Routledge.
Yumitro, G. (2012) *Reactualization of Indonesia-India Bilateral Relations.* Laporan Penelitian belum terpublikasikan. Departemen of International Relations. University of Muhammadiyah Malang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://jurnaltumotowa.kemdikbud.go.id/
P-ISSN: 2722-7014; E-ISSN: 2722-7693

Tumotowa

Volume 4 No. 2 2021, 121 - 132
10.24832/tmt.v4i1.102

IDENTIFIKASI DAN LATAR BELAKANG SEJARAH TINGGALAN ARKEOLOGIS JANGKAR DI PERAIRAN KEPULAUAN SANGIHE

Identification And Historical Background of Anchor Archaeological Remains In The Waters of The Sangihe Islands

Fairuz Azis[1] dan Musadad[2]
[1,2]Departemen Arkeologi, Universitas Gadjah Mada
[1,2]Jalan Nusantara No.1, Bulaksumur, Yogyakarta
[1]fairuz.azis@mail.ugm.ac.id

Naskah diterima: 17/08/2021; direvisi: 18/11/2021;
disetujui: 20/11/2021; publikasi ejurnal: 14/12/2021

Abstract

Archaeological findings of anchors in the waters of the Sangihe Islands are new data for archaeology, especially maritime archaeology in Indonesia. In this study, a study was carried out through a maritime archaeological approach and compared it with related historical data to determine the shape characteristics, identity, and historical background of the anchor's to show possessive. This study aims to open new insights in maritime archaeology research in Indonesia, especially in anchor research. The result of this study shows that the anchor findings in the waters of the Sangihe Islands are classified as admiralty anchor types. The admiralty anchor is an anchor design developed and used by the British Royal Navy's ships. Based on the maritime history of the Sulawesi sea region, there are several possible historical backgrounds related to the existence of anchors found in the waters of the Sangihe Islands. The first possibility is related to the disputes between foreign nations that rule around the Sulawesi Sea region. The second possibility is related to the existence of pirates in the Sulawesi Sea region.

Keywords: *Identification, historical background, anchor, Sangihe Islands*

Abstrak

Temuan arkeologis jangkar di perairan Kepulauan Sangihe merupakan data baru bagi arkeologi, khususnya arkeologi maritim di Indonesia. Dalam penelitian ini, dilakukan kajian melalui pendekatan arkeologi maritim dan mengkomparasikannya dengan data sejarah terkait untuk mengetahui karakteristik bentuk, identitas, serta latar belakang sejarah dari temuan jangkar tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk membuka wawasan baru dalam penelitian arkeologi maritim di Indonesia, terutama dalam hal objek penelitian berupa jangkar. Hasil dari penelitian ini diketahui bahwa temuan jangkar di perairan pantai Desa Lesa, Kepulauan Sangihe tergolong dalam tipe *admiralty anchor*. *Admiralty anchor* merupakan desain jangkar yang dikembangkan dan digunakan oleh armada Angkatan Laut Inggris. Berdasarkan sejarah maritim wilayah Laut Sulawesi, terdapat beberapa kemungkinan latar belakang sejarah yang berhubungan dengan keberadaan temuan jangkar di perairan Kepulauan Sangihe. Kemungkinan pertama, yaitu berhubungan dengan perselisihan diantara bangsa asing yang berkuasa di sekitar wilayah Laut Sulawesi. Kemungkinan kedua, yaitu berhubungan dengan eksistensi para perompak di wilayah Laut Sulawesi.

Kata kunci: Identifikasi, latar belakang sejarah, jangkar, Kepulauan Sangihe

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

PENDAHULUAN

Jangkar adalah alat penambat kapal dengan dasar perairan, di laut, sungai ataupun danau yang media penghubungnya dapat berupa rantai maupun tali. Alat ini dijatuhkan dari kapal dengan harapan tersangkut pada batuan, tumbuhan, atau objek apapun di dasar perairan agar dapat menahan gerakan kapal. Sifatnya yang portabel sehingga praktis digunakan untuk mempertahankan kondisi kapal tetap pada posisinya (Moll, 1927).

Jangkar secara konsep pembuatan kapal menjadi salah satu perlengkapan yang sangat dipertimbangkan. Jangkar pada esensi penggunaannya mampu menjaga kapal tetap pada posisinya meskipun dalam situasi mendapat tekanan arus laut, angin, gelombang atau situasi yang menuntut kapal harus berhenti. Demi keamanan, kapal tidak sedikit yang menggunakan lebih dari satu jangkar, paling tidak dua atau tiga bahkan sampai enam jangkar, yang ditempatkan di berbagai titik pada kapal agar efektif saat mengoperasikannya, seperti pada haluan, tengah atau geladak, dan buritan kapal, jangkar selalu ada pada bagian haluan atau buritan pada tipe kapal apapun (Dobre, 2019).

Jangkar sebagai data arkeologi juga memiliki peran penting dalam interpretasi sejarah masa lalu, terlebih untuk sejarah maritim. Kajian terhadap sebuah jangkar dapat mengungkapkan banyak informasi tentang kondisi sosial, ekonomi dan politik masa lalu terutama sejak jangkar itu dibuat, digunakan hingga saat jangkar itu hilang atau ditinggalkan baik dengan sengaja maupun tidak (Claggett, 2017). Keberadaan jangkar secara tidak langsung menjadi indikator bahwa di lokasi tersebut terdapat adanya aktivitas pelayaran.

Tinggalan arkeologi berupa jangkar identik ditemukan sebagai komponen dari sebuah *shipwreck*, seperti yang ditemukan pada situs *The Tantura F shipwreck* di perairan Pulau Dor, Israel (Eliyahu *et al*., 2011) dan Situs *HMS Swift shipwreck* di Puerto Deseado, Argentina (Ciarlo *et al*., 2011). Akan tetapi, dari sekian banyak bukti arkeologis yang ada, tidak sedikit jangkar yang ditemukan pada posisi tunggal atau tanpa asosiasi dengan temuan lain, seperti halnya temuan jangkar di perairan Kepulauan Sangihe. Informasi yang diperoleh akan jadi lebih baik jika data material yang bersifat fisik dapat dikombinasikan dengan fakta sejarah terkait (Dunkley, 2016).

Kepulauan Sangihe merupakan daerah administratif tingkat kabupaten yang termasuk dalam Provinsi Sulawesi Utara dan terletak di wilayah Laut Sulawesi. Kabupaten Kepulauan Sangihe memiliki karakteristik yang cukup signifikan berbeda dengan kabupaten atau kota lain karena wilayahnya berupa gugusan pulau yang jaraknya bervariasi dengan total sebanyak 105 pulau terdiri dari tiga klaster gugusan pulau yaitu Klaster Tatoareng, Klaster Sangihe dan Klaster Kawio. Wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe dewasa ini merupakan hasil pemekaran wilayah pada tahun 2002 dan tahun 2007, yang pada awalnya mencakup seluruh wilayah Kabupaten Kepulauan Siau-Tagulandang-Biaro, Kabupaten Kepulauan Talaud dan Kabupaten Kepulauan Sangihe dalam satu wilayah administratif (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Sangihe, 2018).

Posisi Kepulauan Sangihe yang berada di Laut Sulawesi menjadikannya sebagai lintasan niaga dari dua jalur pelayaran pada masa lalu. Pertama, jalur pelayaran yang menghubungkan daratan Cina, Filipina, Kepulauan Sangihe Talaud, dan Kepulauan Maluku Utara. Kedua, jalur pelayaran yang menghubungkan Malaka dengan Kepulauan Maluku Utara melalui Borneo Utara, Kepulauan Sulu dan Kepulauan Sangihe. Aktivitas pelayaran di wilayah Laut Sulawesi diduga sudah berlangsung lama dilakukan oleh penduduk setempat sebelum datangnya para pelaut asing (Ulaen, 2016).

Perkembangan aktivitas pelayaran memberikan dampak bagi pelabuhan kecil di wilayah Laut Sulawesi menjadi tempat persinggahan dan perniagaan yang cukup ramai (Ulaen, 2016). Terciptanya hubungan dengan dunia luar membuatnya mudah untuk dimasuki pengaruh dari kekuatan asing. Wilayah yang sebelumnya berada di kekuasaan raja pribumi beralih kepada kekuatan asing yang memiliki pengaruh besar di kawasan Laut Sulawesi seperti; Belanda, Inggris, dan Spanyol. Perkembangan kondisi politik dan ekonomi daerah di kawasan Laut Sulawesi sebagian besar bergantung pada pemerintahan kekuatan asing tersebut (Lapian, 2009).

Berdasarkan survei yang telah dilakukan oleh tim *UGM Maritime Culture Expedition*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(UMCE) pada tahun 2017, jejak keberadaan bangsa asing masih dapat dijumpai di Pulau Sangihe. Jejak keberadaan bangsa asing tersebut tersebar di daratan maupun di bawah permukaan air laut. Beberapa bukti arkeologis yang ditemukan terdapat objek berupa jangkar yang terletak di perairan Pulau Sangihe. Penelitian Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman (Direktorat PCBM) di Pulau Sangihe pada tahun 2018, menyatakan bahwa di kalangan masyarakat setempat berkembang rumor jika jangkar tersebut merupakan jangkar kapal Spanyol. Namun pernyataan tersebut tidak disertai dengan bukti yang mendukung, sehingga pernyataan tersebut belum dapat diyakini kebenarannya.

Temuan jangkar di Kepulauan Sangihe merupakan data baru bagi arkeologi, khususnya arkeologi maritim di Indonesia. Hasil survei yang telah dilakukan, diketahui bahwa terdapat dua buah jangkar dengan kondisi sebagian terkubur di dasar laut, sedangkan bagian lain ditumbuhi karang yang mulai menutupi permukaan jangkar. Selain deskripsi umum mengenai kondisi jangkar, hingga saat ini belum banyak yang diketahui dan diungkapkan mengenai objek tersebut.

Sesuai dengan apa yang telah dipaparkan, perlu dilakukan kajian lebih detil dan mendalam melalui pendekatan arkeologi maritim dan mengkomparasikannya dengan data sejarah terkait untuk dapat menghasilkan pengetahuan yang baru dari kedua temuan jangkar besi tersebut. Penelitian ini diharapkan dapat membuka wawasan mengenai bentuk, identitas, serta latar belakang sejarah yang berhubungan dengan kedua tinggalan jangkar di perairan Pulau Sangihe. Berdasarkan hal tersebut, rumusan pertanyaan permasalahan penelitian ada dua, yaitu; bagaimana karakteristik dan bentuk dari temuan jangkar di perairan Kepulauan Sangihe? bagaimana latar belakang sejarah tentang keberadaan jangkar di perairan Kepulauan Sangihe?

Berdasarkan rumusan masalah di atas, penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan deskripsi atau uraian terkait bentuk, ukuran, kondisi pada dua buah objek maupun area situs yang menjadi lokasi penemuan jangkar di perairan Kepulauan Sangihe. Deskripsi dan hasil analisis dua buah objek itu akan dikomparasi dengan data sejarah untuk mengetahui identitas kedua jangkar tersebut serta hubungannya dalam sejarah maritim Kepulauan Sangihe.

Objek penelitian ini berupa dua buah jangkar yang berada di bawah air dan merupakan benda tinggalan arkeologis. Melalui pendekatan arkeologis dalam mempelajari objek tersebut akan memperoleh pengetahuan tidak hanya pada fisik namun juga mengenai manusia dan budaya pendukungnya. Mempelajari tinggalan arkeologis berupa jangkar dapat memberi pengetahuan tentang kebudayaan maritim dalam arti luas yang bahkan di dalamnya terkandung sistem ideologi, sistem sosial, dan sistem teknologi. Penelitian dalam kajian arkeologi maritim harus dilakukan dengan sistematika yang benar agar dapat menghasilkan sebuah pengetahuan. Informasi dari objek penelitian harus tercatat, didokumentasikan dengan baik dan diekstrak. Data yang telah terkumpul sedapat mungkin dilakukan analisis dan dipublikasikan (Green, 2004).

Jangkar termasuk dalam alat yang menjadi bagian dari sistem keamanan kapal. Jangkar dapat menjaga posisi kapal selagi mengatur atau menaik turunkan muatan kapal, menjaga dari arus sungai atau pasang surut laut, serta mencegah kapal terdampar karena kondisi perairan yang dangkal. Jangkar merupakan salah satu alat yang vital bagi kapal. Kondisi tersebut terpenuhi ketika jangkar yang diturunkan telah mencapai permukaan dasar air dan menjaga posisi kapal di permukaan air yang dihubungkan dengan tali atau rantai.

Seiring berkembangnya ilmu pengetahuan, jangkar mengalami banyak perkembangan baik ukuran maupun bentuk agar dapat bekerja lebih efektif jika digunakan pada kapal yang lebih besar. Perkembangan desain jangkar merupakan hasil dari refleksi kondisi ekonomi, teknologi, dan sosial pelayaran wilayah yang membuatnya. Benda yang digunakan sebagai jangkar pada awalnya berupa batu monolit besar, atau keranjang dan/atau karung yang diisi dengan bebatuan. Sangat banyak variasi bentuk, ukuran, maupun bahan yang digunakan dalam pembuatan jangkar. Jangkar yang ditemukan di wilayah Kepulauan Sangihe hanya berupa jangkar yang berbahan besi. Gerhard Kapitan dalam tulisannya yang berjudul *Ancient Anchors: Technology and Classification* mengulas teknologi yang digunakan dalam pembuatan jangkar dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

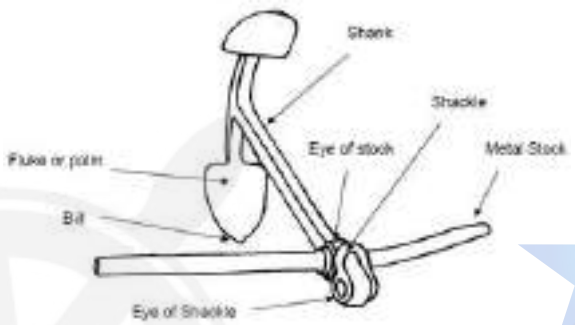
membuat klasifikasi atasnya. Jangkar dan bagian-bagiannya dirancang dengan fungsi yang khusus. Jangkar terdiri dari beberapa komponen yang saling berhubungan dan melengkapi. Masing-masing komponen memiliki fungsi khusus yang memungkinkan jangkar dapat bekerja secara efektif sebagaimana mestinya bagi kapal (Kapitan, 1984) (Gambar 1).

Penelitian terhadap objek berupa jangkar, sebelumnya perlu dipahami tentang terminologi bagian jangkar. Pemahaman terhadap terminologi bagian jangkar mengacu pada panduan pencatatan yang telah dimuat dalam website www.biganchorproject.com (The Nautical Archaeology Society, n.d.). Website tersebut merupakan *database* dalam pencatatan warisan budaya dengan tujuan memberdayakan relawan publik dalam merekam fisik jangkar di seluruh dunia. Panduan yang dimuat dalam website tersebut dikhususkan dalam pencatatan objek warisan budaya yang berupa jangkar.

METODE

Penelitian ini menerapkan cara berfikir induktif sebagaimana berdasarkan kajian fakta-fakta atau gejala-gejala khusus yang kemudian disimpulkan menjadi gejala yang bersifat lebih umum. Namun, sangat mungkin untuk memunculkan asumsi dan landasan teori terlebih dahulu sebelum pengumpulan data dimulai selama proses ini ditujukan untuk mengarahkan penelitian (Tanudirjo, 1998). Tahapan dan proses penelitian meliputi tahap pengumpulan data (primer dan sekunder) melalui studi lapangan dan studi pustaka, pengolahan data, hingga penarikan kesimpulan.

Tahap pengumpulan data dilakukan pengumpulan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui studi lapangan berupa observasi secara langsung terhadap objek temuan Jangkar Besi A dan B. Data yang dihasilkan berupa foto, video, ukuran, sketsa, dan catatan penting lainnya. Observasi menggunakan metode survei arkeologi bawah air dengan memperhatikan kaidah penyelaman.



Gambar 1. Definisi bagian jangkar besi *(Sumber: The Nautical Archaeology Society, n.d.).*

Tahap pertama yang dilakukan adalah observasi dari permukaan air menggunakan peralatan *snorkeling*. Kegiatan *snorkeling* memungkinkan peneliti untuk bergerak di permukaan air dengan leluasa sehingga dapat mengamati objek penelitian secara luas. Hasil observasi ini kemudian ditentukan batasan area penelitian berdasarkan posisi temuan dan selanjutnya ditentukan strategi penyelaman berdasarkan kondisi laut dan kondisi situs jangkar saat itu. Tahap selanjutnya adalah pengukuran dan perekaman data di bawah air menggunakan peralatan *Self-Contained Underwater Breathing Apparatus* (SCUBA) dan peralatan untuk mengukur.

Data sekunder diperoleh dari hasil studi terhadap sumber tertulis seperti catatan sejarah, laporan penelitian, buku dan jurnal yang terkait dengan kebutuhan analisis. Data tersebut berfungsi sebagai data pembanding, penguat dan pelengkap dari data primer yang didapatkan serta membantu dalam menjawab permasalahan yang ada.

Hasil dari pengumpulan data primer dan sekunder pada tahap sebelumnya akan diproses dalam tiga tahap pengolahan data. Pertama, deskripsi dan identifikasi bagian-bagian jangkar yaitu uraian data dari hasil survei dan observasi yang dilakukan di lapangan dalam bentuk deskripsi tentang lingkungan situs; bentuk dan ukuran bagian-bagian jangkar. Kedua, Analisis bentuk asli Jangkar Besi A dan B, pada tahap ini hasil deskripsi tahap a dikomparasikan dengan data mengenai perkembangan bentuk jangkar besi, untuk mendapatkan gambaran bentuk asli jangkar. Ketiga, Identifikasi Jangkar Besi A dan B.

Data dari tahap sebelumnya dikomparasikan dengan arsip sejarah terkait penggunaan teknologi jangkar besi di sekitar Kepulauan Sangihe untuk mengetahui identitas Jangkar Besi A dan B. Variabel yang diharapkan didapat dari tahap ini meliputi: perkiraan periode tahun pembuatan jangkar, lokasi asal jangkar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diproduksi, kapal yang menggunakan jangkar tersebut.

Tahap akhir dari penelitian ini yaitu penarikan kesimpulan, yang diharapkan mampu memberi gambaran secara umum mengenai hasil penelitian yang telah dilakukan. Dari kesimpulan ini akan tampak secara eksplisit tentang bentuk, identitas dan latar belakang sejarah dari tinggalan Jangkar Besi A dan B di Kepulauan Sangihe.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tinjauan Temuan Jangkar Perairan Sangihe

Objek temuan jangkar terletak di perairan pantai yang dekat dengan Desa Lesa di bagian pesisir barat daya Pulau Sangihe, dengan koordinat 3º 34′ 52.75′′ LU, 125º 29′ 6.1′′ BT (Gambar 2). Pantai ini jika dilihat dari peta, terletak pada tanjung yang diapit oleh dua teluk yang menjadi lokasi pelabuhan cukup ramai pada masa lalu maupun hingga saat ini, yaitu Tahuna dan Manganitu. Pantai tersebut dapat ditempuh dari Teluk Tahuna salah satunya melalui jalur air selama sekitar ± 30 menit dengan menggunakan perahu mesin milik nelayan sekitar.

Keberadaan temuan jangkar diketahui berdasarkan informasi yang diterima dari para penduduk setempat termasuk pemandu selam di Pulau Sangihe. Objek temuan jangkar ini kemudian disurvei oleh tim UGM *Maritime Culture Expedition* (UMCE) pada tahun 2017 (Himpunan Mahasiswa Arkeologi, 2017) dan dilakukan survei kembali oleh Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman (PCBM) pada tahun 2018. Menurut penuturan beberapa penduduk setempat bahwa jangkar ini diduga merupakan milik dari kapal Spanyol (Sonjaya, 2018). Dugaan tersebut masih terlalu lemah karena tidak ada data pendukung lain yang ditemukan.

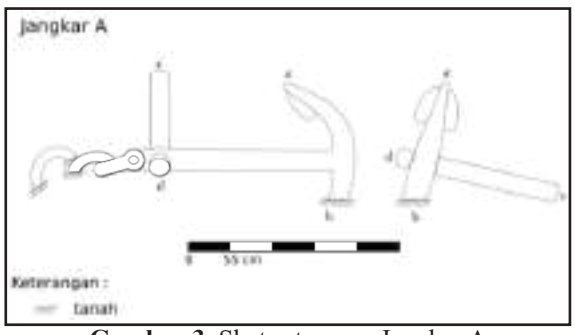


Gambar 2. Peta lokasi temuan jangkar di perairan sangihe
(Sumber: dipetakan oleh penulis, 2021).

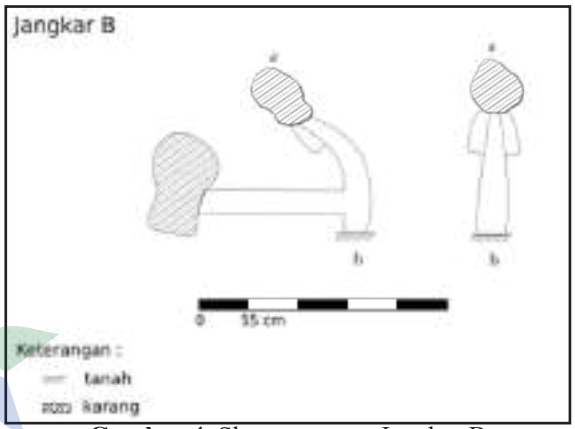
Objek temuan jangkar berada pada kedalaman sekitar 5 sampai 7 meter di bawah permukaan air laut. Observasi terhadap objek serta daerah sekitarnya dilakukan dengan menyelam menggunakan peralatan SCUBA. Keadaan pantai yang sempit dengan perairan dangkal mempengaruhi kondisi gelombang pasang surut air laut sehingga lokasi temuan jangkar memiliki arus yang cukup kuat. Lingkungan sekitar temuan jangkar menjadi habitat terumbu karang, ikan serta aneka ragam biota laut lainnya. Kondisi air laut jernih membuat jarak pandang di dalam air sekitar 7-10 meter.

Deskripsi dan Identifikasi Bagian Jangkar

Proses identifikasi bagian jangkar akan menggunakan data dasar dari hasil survei yang sebelumnya telah dilakukan oleh penulis yang tergabung dalam Tim *UGM Maritime Culture Expedition* pada tahun 2017 (Gambar 3 dan 4). Meskipun begitu, pada bagian ini akan dilakukan



Gambar 3. Sketsa temuan Jangkar A
(Sumber: penulis, 2021).



Gambar 4. Sketsa temuan Jangkar B
(Sumber: penulis, 2021).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

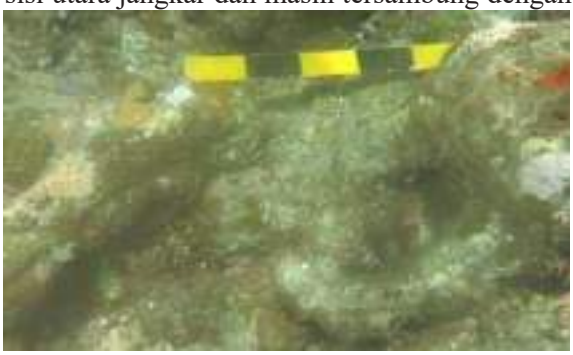
pemaparan data yang lebih detail berdasarkan hasil observasi penulis dilapangan. Selain itu juga memperhatikan hasil survei yang dilakukan oleh Dirjen PCBM pada tahun 2018 yang telah menyinggung tentang objek yang sama.

Berdasarkan hasil survei tersebut diketahui bahwa terdapat dua jangkar di area ini. Kedua jangkar tersebut menghadap arah yang sama dan posisinya hampir sejajar dengan jarak satu sama lain yaitu sekitar 10,70 meter. Kondisi keduanya ditumbuhi karang yang mulai menutupi permukaannya sehingga warna aslinya sangat sulit untuk diidentifikasi, ditambah dengan beberapa bagian yang terpendam dalam tanah. Pengukuran maupun dokumentasi tetap dilakukan secara maksimal terhadap bagian yang masih terlihat. Bagian kedua jangkar tersebut yang masih dapat diamati dan diidentifikasi antara lain:

Jangkar A

a) *Ring*

Ring merupakan satuan dari penyusun jaringan rantai yang berfungsi sebagai penghubung antara jangkar dengan kapal. *Ring* pada Jangkar A terbuat dari besi berbentuk bulat dengan diameter sekitar 38 cm (Gambar 5). *Ring* tersebut ditemukan dalam jumlah 2 buah pada sisi utara jangkar dan masih tersambung dengan bagian *shackle* jangkar.



Gambar 5. Sisa *ring* rantai pada Jangkar A *(Sumber: Tim UMCE, 2017).*



Gambar 6. *Shackle* Jangkar A *(Sumber: Tim UMCE, 2017).*

b) *Shackle*

Shackle atau segel berfungsi sebagai pengunci pada ujung rantai. *Shackle* terpasang pada jangkar dengan menggunakan pin melalui lubang pengunci yang ada di bagian atas *Shank*. *Shackle* pada Jangkar A termasuk dalam jenis *Shackle Dee*, merupakan *Shackle* yang berbentuk menyerupai huruf D. *Shackle* tersebut memiliki ukuran lebar 20 cm dan panjang 38 cm (Gambar 6).

c) *Stock*

Stock pada Jangkar A terbuat dari bahan logam. Panjang *stock* antara kedua sisinya pada saat dilakukan observasi lapangan tampak berbeda. Sisi sebelah kanan memiliki panjang 170 cm, sedangkan pada sisi sebelah kiri memiliki panjang 32 cm, dan diameter *stock* tersebut adalah 12 cm. *Stock* tersebut memiliki bentuk yang lurus dan bagian penampangnya berbentuk bulat (Gambar 7).

d) Shank

Shank Jangkar A memiliki dimensi dengan ukuran panjang 320 cm dari ujung lubang *shackle* ke *crown*, dan berdiameter 25 cm. *Shank* tersebut tidak tertutup oleh sedimen sehingga dapat dilihat secara menyeluruh. Bagian penampang dari *shank* Jangkar A berbentuk bulat (Gambar 8).

e) *Arm* dan *Crown*

Arm Jangkar A berbentuk lengkungan yang menyerupai busur. Jangkar A memiliki dua sisi *arm* yang dipisahkan oleh *crown* pada bagian tengahnya. *Crown* tersebut bentuknya membulat mengikuti bentuk dari *arm*. Salah satu sisi *arm* Jangkar A terpendam dalam tanah, sedangkan



Gambar 7. *Stock* Jangkar A *(Sumber: Tim UMCE, 2017, dengan modifikasi penulis).*



Gambar 8. *Shank* Jangkar A *(Sumber: Tim UMCE, 2017).*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sisi lainnya tampak pada posisi tegak. Sehingga pengukuran dilakukan terhadap sisi *arm* yang terlihat tersebut dari titik tengah *crown* ke ujung yaitu 100 cm (Gambar 9).

f) Fluke

Fluke pada Jangkar A berbentuk *tipped spade* yang sisi bawahnya lurus, sedangkan kedua sisi sampingnya membulat dengan paruh pada ujungnya. Jumlah *fluke* pada sebuah jangkar sama dengan jumlah *arm* yang dimiliki jangkar tersebut. *Fluke* pada Jangkar A yang terlihat hanya satu buah karena bagian sisi lainnya terpendam dalam tanah. *Fluke* tersebut memiliki ukuran lebar bagian bawah 60 cm dan tingginya 70 cm (Gambar 10).

Jangkar B

a) *Shank*

Shank pada Jangkar B tidak terlihat secara keseluruhan karena setengah bagiannya sudah tertutup oleh biota laut seperti karang. Bagian *shank* yang masih terlihat memiliki panjang 200 cm dan diameter 24 cm. Meskipun sebagian *shank* tertutup, penampang *shank* masih dapat diidentifikasi berbentuk bulat (Gambar 11).



Gambar 9. Tampilan lengkung *arm* Jangkar A yang menyerupai busur
(Sumber: Tim UMCE, 2017).



Gambar 10. *Fluke* Jangkar A tampak sisi bawah (kiri) dan atas (kanan)
(Sumber: Tim UMCE, 2017).

b) *Arm* dan *Crown*

Arm pada Jangkar B berbentuk lengkungan menyerupai busur dan diikuti bentuk *crown* yang bulat. Jangkar B memiliki dua buah *arm*, namun salah satunya terpendam dalam tanah. Salah satu *arm* yang masih terlihat memiliki ukuran panjang dari titik tengah *crown* ke ujung yaitu 120 cm (Gambar 12).

c) *Fluke*

Fluke merupakan bagian jangkar yang menyerupai telapak pada ujung *arm*. *Fluke* pada Jangkar B yang dapat terlihat hanya satu karena salah satu *arm* Jangkar B terpendam tanah. *Fluke* tersebut memiliki bentuk *tipped spade* dengan ukuran lebar bagian bawahnya 60 cm



Gambar 11. *Shank* Jangkar B
(Sumber: Tim UMCE, 2017, dengan modifikasi penulis).



Gambar 12. Tampilan lengkung *arm* Jangkar B
(Sumber: Tim UMCE, 2017).



Gambar 13. *Fluke* Jangkar B tampak sisi bawah (kiri) dan atas (kanan)
(Sumber: Tim UMCE, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan tingginya 50 cm (Gambar 13).

Analisis dan Pembahasan Jangkar A dan Jangkar B

Berdasarkan hasil observasi yang meliputi pengukuran dan pendokumentasian dapat diketahui bahwa Jangkar A memiliki panjang 3,20 meter. Kondisi Jangkar B yang tertutupi oleh karang dan tidak memungkinkan untuk dibersihkan terlebih dahulu maka sebagian Jangkar B yang berhasil diukur sepanjang 2,00 meter. Jika melihat perbandingan ukuran pada bagian *fluke*, *arm* serta diameter *shank* (Tabel 1), diperkirakan bahwa Jangkar B memiliki ukuran yang hampir sama dengan Jangkar A. Setelah dilakukan pengamatan lebih mendetail pada bagian-bagiannya dapat diketahui bahwa Jangkar A dan B memiliki karakteristik yang sama.

Tabel 1. Perbandingan ukuran *fluke* dan *shank* Jangkar A dan Jangkar B

	Fluke		*Shank*
	Lebar	Tinggi	Diameter
Jangkar A	60 cm	70 cm	25 cm
Jangkar B	60 cm	50 cm	24 cm

(Sumber: hasil pengukuran survei lapangan oleh penulis, 2017).

Berdasarkan karakteristik yang dimilikinya, diketahui bahwa Jangkar A dan B merupakan tipe *admiralty anchor*. Hal tersebut dilihat dari bentuk *arm* dan *crown* kedua jangkar yang melengkung menyerupai busur. Kedua jangkar ini memiliki dua buah *arm* yang juga berarti memiliki dua buah *fluke* berbentuk *tipped spade*, namun kondisi saat ini salah satu arm terpendam dalam tanah. *Stock* pada Jangkar A terbuat dari bahan besi yang bentuknya lurus dan berpenampang bulat. *Shackle dee* yang terpasang pada Jangkar A menggunakan pin dengan lubang pengunci atau yang disebut mata *ring*.

Admiralty anchor merupakan desain jangkar yang diperkenalkan dan digunakan oleh armada kapal angkatan laut kerajaan Inggris. Wilayah Laut Sulawesi berada diantara tiga koloni besar bangsa Eropa, yaitu Spanyol, Belanda, dan Inggris. Masing-masing kapal dari negara tersebut memiliki jangkar dengan karakteristik yang berbeda-beda. Misalnya, jangkar Belanda memiliki *fluke* yang bentuknya *triangle*, namun tidak terdapat paruh pada bagian ujungnya seperti yang dimiliki jangkar *admiralty*. Bagian punggung *fluke* jangkar Belanda berbeda dengan punggung *fluke* jangkar yang ditemukan di perairan Sangihe. Sebagai perbandingan antara jangkar milik Belanda, *admiralty* milik Inggris dan temuan jangkar di perairan Sangihe dapat dilihat pada gambar berikut (Gambar 14).

Desain *admiralty anchor* telah dikembangkan oleh Inggris dibawah pimpinan Admiral Sir William Parker sejak abad 18 yang mengacu pada desain jangkar sebelumnya yang dikenal dengan sebutan *admiralty old longshank anchor* (Cotsell, 1856). Perbedaan antara keduanya yang terlihat secara signifikan yaitu *stock* pada desain *admiralty anchor* terbuat dari bahan besi sedangkan pada desain sebelumnya terbuat dari bahan kayu. Jangkar tipe *admiralty* diketahui telah umum digunakan oleh kapal angkatan laut dan kapal pedagang Inggris hingga tahun 1850-an (Nutley, 2000).

Penemuan jangkar milik Inggris di perairan Sangihe menjadi bukti bahwa Inggris melakukan aktivitas pelayaran di wilayah Laut Sulawesi. Belum dapat diketahui secara pasti aktivitas pelayaran Inggris yang berhubungan dengan temuan jangkar di perairan Sangihe karena selama obeservasi di lapangan tidak ditemukan objek lain di sekitarnya.

Ada beberapa kemungkinan latar belakang sejarah yang dapat dikaitkan dengan keberadaan temuan jangkar di perairan Sangihe. Kemungkinan yang pertama, yaitu temuan jangkar di perairan Sangihe sehubungan dengan tindakan ofensif antara ketiga kekuatan maritim Inggris, Spanyol dan Belanda. Sebagaimana yang telah diketahui bahwa wilayah Laut



Gambar 14. Perbandingan bentuk *fluke* antara Jangkar Belanda (a), temuan jangkar di Sangihe (b), dan Jangkar Inggris (c)
(Sumber: Cotsell, 1856, dengan modifikasi penulis).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sulawesi dikuasai oleh tiga kekuatan maritim Eropa, membuat wilayah Laut Sulawesi yang sebelumnya merupakan jalur pelayaran menjadi wilayah perbatasan. Batas wilayah kekuasaan sempat menjadi perdebatan terutama ketika kedatangan Inggris di wilayah Laut Sulawesi.

Sebagai contoh permasalahan tentang batas wilayah ini pernah terjadi ketika perusahaan *British North Borneo Company* (BNBC) milik Inggris menentukan batas wilayahnya di Kalimantan Timur pada tahun 1883. BNBC mendirikan bendera perusahaannya di selatan Sungai Sebuku tanpa mengindahkan bendera Belanda di Batu Tinagat (Gambar 15). Permasalahan tersebut telah diselesaikan dengan tercapainya kesepakatan antara Inggris dan Belanda pada tahun 1891 (Irwin, 1955). Meskipun perselisihan antara Inggris dan Belanda di Kalimantan Timur terjadi di daratan dalam satu pulau, tidak menutup kemungkinan perselisihan yang serupa terjadi juga di wilayah perairan atau kepulauan, dalam hal ini yang dimaksud yaitu wilayah Laut Sulawesi.

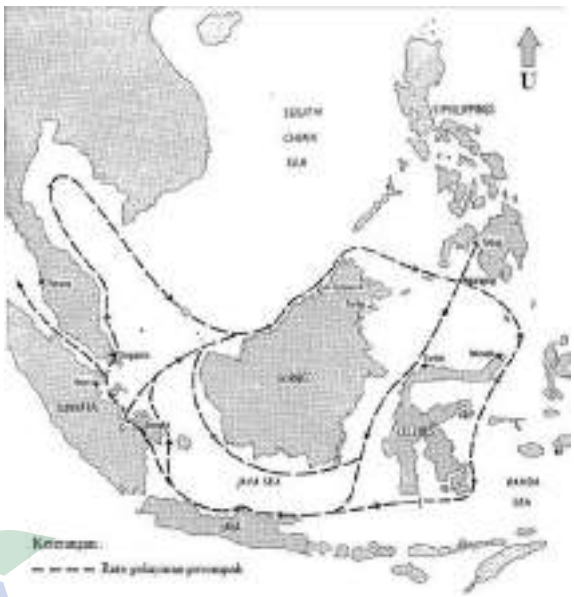
Perselisihan antara Inggris dan Spanyol dipicu oleh kejadian ketika Sultan Sulu menjalin hubungan dengan Inggris pada tahun 1849. Kesultanan Sulu sebelumnya merupakan kerajaan yang berada di bawah pengaruh Spanyol. Sebagaimana kita ketahui bahwa bangsa kolonial Eropa selalu menginginkan hak penuh monopoli atas suatu wilayah. Perselisihan tersebut memuncak ketika Spanyol melakukan serangan ke Sulu dengan mengirimkan armada yang terdiri dari sebuah korvet, satu brigantin, tiga kapal api, dua kapal meriam, Sembilan kapal pengangkut, 21 *barangay*, dan beberapa perahu kecil (Saleeby, 1908). Namun, belum diketahui dampak kerugian yang ditanggung oleh pihak Sulu, Spanyol, maupun Inggris. Dengan begitu, diketahui bahwa ada perselisihan antara Spanyol dan Inggris yang melibatkan kekuatan militer di sekitar wilayah Laut Sulawesi.

Kemungkinan kedua keberadaan temuan jangkar di perairan Sangihe berhubungan dengan adanya para perompak di wilayah Laut Sulawesi. Para perompak merupakan salah satu tantangan besar bagi kekuatan maritim kolonial di perairan, tidak terkecuali di wilayah Laut Sulawesi. Disebut sebagai salah satu tantangan besar bagi kekuatan maritim kolonial karena kelompok perompak mempunyai persenjataan yang sudah cukup modern pada waktu itu. Hal tersebut diketahui setelah Angkatan Laut Belanda berhasil menyerbu pangkalan bajak laut di Nusa Dolong, Kepulauan Talaud, ditemukan sepuluh meriam dan *lela*, beserta senjata tajam seperti kelewang, tombak, dan senjata lainnya (Lapian, 2009).

Selama periode abad ke-18 dan 19 diketahui telah terdapat beberapa kelompok perompak yang berasal dari wilayah Laut Sulawesi. Aktivitas mereka tidak hanya sebatas di wilayah Laut Sulawesi saja, melainkan hampir di seluruh perairan Asia Tenggara.



Gambar 15. Peta perbatasan *British North Borneo Company* dan Belanda di Kalimantan Timur tahun 1883
(Sumber: Irwin, 1955, dengan modifikasi penulis).



Gambar 16. Rute pelayaran para perompak di Asia Tenggara abad ke-19
(Sumber: Warren, 1996, dengan modifikasi penulis).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berdasarkan peta rute pelayaran perompak yang dibuat oleh Warren, diketahui bahwa jangkauan pelayaran para perompak meliputi Laut Jawa, Selat Malaka, bahkan hingga ke Teluk Thailand di Laut Cina Selatan (Warren, 1996) (Gambar 16). Para korban dari aksi perompakan dalam wilayah yang luas tersebut tidak hanya dari kaum pribumi, tetapi bangsa asing juga menjadi sasarannya. Menurut J. Hunt (utusan Raffles di wilayah Sulu pada tahun 1814) dalam laporannya mengatakan bahwa pernah melihat hasil perompakan berupa sebuah berik milik Spanyol, 20 perahu, sebuah *padewakang*, seribu orang budak, seorang nahkoda Belanda, lima atau enam perahu kecil yang berbendera Inggris, dan anak buah kapal berik yang berbendera Inggris (Hunt, 1968; Lapian, 2009).

Berdasarkan eksistensi para perompak, belum dapat diketahui secara pasti jika temuan jangkar Inggris di perairan Sangihe merupakan bagian dari kapal yang menjadi korban dari aksi para perompak ataupun bagian dari kapal Angkatan Laut Inggris yang berhadapan dengan para perompak. Inggris juga melakukan usaha penertiban para perompak dengan melakukan patroli di lautan, bahkan sampai melakukan tindakan penyerangan terhadap pangkalan perompak. Dikabarkan dalam surat kabar *The Ilustrated London News*, Inggris telah melakukan penyerangan terhadap beberapa pangkalan perompak di sekitar wilayah utara Borneo pada rentang waktu antara tahun 1845 sampai 1872 (Tahir & Noor, 2013). Tidak menutup kemungkinan kapal Angkatan Laut Inggris juga melakukan operasinya sampai ke sekitar perairan Sangihe mengingat wilayah Laut Sulawesi merupakan area dari aksi para perompak.

KESIMPULAN

Temuan Jangkar Besi di perairan Sangihe berjumlah dua buah, yaitu jangkar A dan jangkar B. Kedua jangkar tersebut memiliki karakteristik yang sama. Karakteristik yang dimiliki kedua jangkar tersebut yaitu memiliki dua *arm* yang bentuknya melengkung seperti busur, *fluke* dengan bentuk tipe *tipped spade*, penampang *shank* berbentuk bulat, *shackle* dengan bentuk *shackle dee*, dan memiliki *stock* besi. Jika melihat karakteristik yang dimilikinya, maka kedua jangkar tersebut tergolong dalam tipe *admiralty anchor*. Sebagaimana yang sudah diketahui, *admiralty anchor* merupakan desain jangkar yang telah dikembangkan dan digunakan oleh armada kapal Angkatan Laut Inggris.

Berdasarkan sejarah maritim wilayah Laut Sulawesi terdapat beberapa kemungkinan latar belakang sejarah yang berhubungan dengan keberadaan temuan jangkar di perairan Kepulauan Sangihe. Kemungkinan yang pertama, yaitu kedua jangkar tersebut merupakan milik kapal Angkatan Laut atau pedagang Inggris yang mendapat serangan dari kolonial Belanda dan Spanyol saat melakukan pelayaran di sekitar Sangihe. Kemungkinan yang kedua, yaitu keberadaan kedua jangkar berhubungan dengan eksistensi para perompak di wilayah Laut Sulawesi.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Drs. Musadad, M. Hum., yang telah membimbing dalam penelitian ini dan ucapan terimakasih kepada rekan-rekan Tim *UGM Maritime Culture Expedition* tahun 2017 yang telah mengajak untuk bergabung dan mengizinkan penulis untuk menggunakan data yang diperoleh di lapangan sebagai bahan penelitian ini.

*****

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Sangihe. *Kabupaten Kepulauan Sangihe Dalam Angka 2018*. , (2018).

Ciarlo, N. C., Rosa, H. De, Elkin, D., Svoboda, H., Vázquez, C., Vainstub, D., & Perdiguero, L. D. (2011). Examination of an 18th-century English anchor from Puerto Deseado (Santa Cruz province , Argentina). *Historical Metallurgy*, *45*(1), 71–79.

Claggett, D. (2017). *A Typological Assessment of Anchors used in Northern Europe During the Early and High Middle Ages , CE 750 - 1300*. Flinders University of South Australia.

Cotsell, G. (1856). *A Treatise On Ships' Anchors*. London: John Weale.

Dobre, L. M. (2019). Underwater Archaeology In The County Of Constanta - Ancient Wooden Anchors With Lead Crosspiece Discovered In The Black Sea. *Romanian Journal of Historical*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Studies, *II*(2), 9–21.
Dunkley, M. (2016). *Introductions to Heritage Assets Ships and Boats: 1840 - 1950* (Second Edi; P. Stamper, Ed.). London: Historic England.
Eliyahu, M., Barkai, O., Goren, Y., Eliaz, N., Kahanov, Y., & Ashkenazi, D. (2011). The Iron Anchors from The Tantura F Shipwreck: Typological and Metallurgical Analyses. *Journal of Archaeological Science*, *38*(2), 233–245.
Green, J. (2004). *Maritime Archaeology A Technical Handbook* (Second Edi). London: Elsevier Academic Press.
Himpunan Mahasiswa Arkeologi. (2017). *Laporan Penelitian Himpunan Mahasiswa Arkeologi: Inventarisasi Potensi Tinggalan Budaya Arkeologi Maritim Di Kabupaten Kepulauan Sangihe, Provinsi Sulawesi Utara Abad 18-19 Masehi*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
Irwin, G. (1955). *Nineteenth-Century Borneo: A Study In Diplomacy Rivalry*. University of Malaya.
Kapitan, G. (1984). Ancient Anchors-technology and Classification. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, *13*(1), 33–44.
Lapian, A. B. (2009). *Orang laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
Moll, F. (1927). The History of The Anchor. *The Mariner's Mirror*, *13*(4), 293–332.
Nutley, D. (2000). *Old Pattern Admiralty Long Shanked Anchor North Head, Sydney: Conservation Management Plan*. New South Wales: NSW Heritage Office.
Saleeby, N. M. (1908). *The History of Sulu*. Manila: Bureau of Public Printing.
Sonjaya, J. A. (2018). *Sangihe: Menyelami Kehidupan Agraris dan Maritim di Nusa Utara*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.
Tahir, A., & Noor, A. M. (2013). Visual Operasi Menghapus Serangan Lanun di Nusantara dari Laporan "The Ilustrated London News", 1845-1872. *Jurnal Sejarah*, *22*(2), 35–55.
Tanudirjo, D. A. (1998). *Ragam Metode Penelitian Arkeologi Dalam Skripsi Mahasiswa Arkeologi Universitas Gadjah Mada*. Yogyakarta: Fakultas Sastra UGM.
The Nautical Archaeology Society. (n.d.). Stocked Anchor Definitions. Diambil 28 Oktober 2020, dari https://biganchorproject.com/img/resources/stock-anchor-definitions.pdf
Ulaen, A. J. (2016). *Nusa Utara Dari Lintasan Niaga Ke Daerah Perbatasan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
Warren, J. F. (1996). Looking Back on "The Sulu Zone": State Formation, Slave Raiding and Ethnic Diversity in Southeast Asia. *Journal of The Malaysian Branch of The Royal Asiatic Society*, *69*(22), 21–33.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IDENTIFIKASI *MESOSCALE CONVECTIVE COMPLEX* (MCC) DAN DAMPAKNYA TERHADAP CURAH HUJAN DI BENUA MARITIM INDONESIA (BMI) SEPANJANG TAHUN 2018

IDENTIFICATION OF MESOSCALE CONVECTIVE COMPLEX (MCC) AND ITS IMPACT OVER THE INDONESIA MARITIME CONTINENT DURING 2018

Deni Septiadi* dan Yudhi Nugraha S.
Program Studi Meteorologi, Sekolah Tinggi Meteorologi Klimatologi dan Geofisika, Jl. Perhubungan I No. 5, Pondok Betung, Pondok Aren, Tangerang selatan 15221, Indonesia
**E-mail: deni.septiadi@stmkg.ac.id, zeptiadi@yahoo.co.id*

Naskah masuk: 12 September 2019; Naskah diperbaiki: 12 Desember 2019; Naskah diterima: 06 Januari 2020

ABSTRAK

Telah dilakukan analisis satu tahun pengamatan Mesoscale Convective Complex (MCC) untuk melihat sejauhmana distribusi dan dampaknya terhadap curah hujan di atas wilayah Benua Maritim Indonesia (BMI). Studi ini difokuskan pada area BMI tempat terbentuknya MCC, dengan kriteria yang digunakan untuk identifikasi didasarkan atas ukuran, inisiasi, durasi, bentuk dan eksentrisitas. Data yang digunakan untuk mengidentifikasi distribusi MCCs adalah temperatur puncak awan yang diturunkan dari Satelit Himawari-8 kanal Infra Red (IR1) dengan batasan temperatur < -85 °C. Lebih lanjut, penelitian ini juga dilakukan untuk mengkonfirmasi tentang dampak MCC terhadap distribusi curah hujan di sekitar area MCC dengan melakukan perbandingan secara spasial dan temporal berdasarkan data yang diturunkan dari Global Satellite Mapping Precipitation (GSMaP). Hasil analisis distribusi MCC di BMI sepanjang tahun 2018 memperlihatkan adanya enam MCC dengan tiga diantaranya terjadi pada bulan Maret sementara tiga kejadian MCC lainnya terdistribusi di bulan Mei, Nopember dan Desember. Potensi terjadinya curah hujan dengan intensitas tinggi berbanding lurus dengan luas area MCC. MCC pertama terbentuk pada tanggal 15 Maret 2018 yang meliputi wilayah sekitar 348,410 km^2 dari area. MCC yang sangat signifikan memberikan kontribusi curah hujan sekitar 108 mm yang terjadi pada tanggal 28 Desember 2018 dengan durasi 11 jam dan meliputi 771,448 km2 dari luasan area. Beda waktu (lag-time) antara curah hujan dan fase dewasa MCC dapat berkisar antara 1-3 jam. Lebih jauh, MCC lebih banyak terjadi saat malam hari dengan durasi antara 8-15 jam sehingga memberikan potensi curah hujan di atas 50 mm.

Kata kunci: *MCC, BMI, curah hujan, satelit*

ABSTRACT

One-year analysis of Mesoscale Convective Complex (MCC) has been conducted to see the extent of distribution and its impact to the rainfall over the Indonesian Maritime Continent (BMI). This study is focused on the BMI area where MCC are formed, with the criteria used for identification based on size, initiation, duration, shape and eccentricity. The top of cloud temperature data derived Himawari Satellite-8 Infra Red (IR1) with a temperature threshold <-85 ° C was used to identify the distribution of MCC. Furthermore, this study was also conducted to confirm the impact of MCC on the distribution of rainfall around the MCC area by making spatial and temporal comparisons based on data derived from Global Satellite Mapping Precipitation (GSMaP). The results of the analysis of the distribution of MCC in BMI throughout 2018 showed that there were six MCC with three of them occurring in March while three other MCC were distributed in May, November and December. The potential for rainfall with high intensity is directly proportional to the area of MCC. The first MCC was developed on March, 15 and covered 348,410 km2 of the area. The most significant of MCC was contributed to a 108 mm of rainfall occurs on December, 28 with 11 hours of duration and covered 771,448 km2 of area. The lag-time between rainfall and the mature stage of MCC could be 1-3 hours. Furthermore, all initiations of the MCC occurred at night with a duration of between 8-15 hours, thus providing the potential for rainfall more than 50 mm.

Keywords *: MCC, BMI, rainfall, satellite*

PERPUSTAKAAN NASIONAL

1. Pendahuluan

Beberapa peneliti seperti Houze dkk (1980)[1]; Houze (2004)[2]; dan Feng dkk. (2018)[3] telah menggambarkan tentang fenomena *Mesoscale Convective Systems* (MCSs) sebagai suatu sistem kompleks dari bentuk awan *Cumulonimbus* (Cb) yang terbentuk akibat agregasi konvektif dan tumbuh dalam skala besar, sehingga membentuk sirkulasi skala meso (*meso scale*) antara 20-2000 km. MCS adalah sistem awan *cumulonimbus* yang menghasilkan area hujan berdekatan dengan jarak 100 km atau lebih, setidaknya dalam satu arah [2]. Sementara itu, Durke dan Mote (2010)[4] menyebutkan bahwa MCS terbentuk dari individual *thunderstorm* yang di organisir bersamaan sebagai sistem cuaca skala mikro (< 2 km) sampai dengan sala meso (< 2000 km) dengan area presipitasi yang berdekatan. Lebih lanjut, Houze (2004)[2] sebelumnya juga telah mempertegas karakteristik skala meso MCS dalam dimensi horisontal yang dapat mencapai ratusan sampai dengan ribuan kilometer dan berlangsung lebih dari 24 jam.

Sebagaimana disebutkan dalam Feng dkk. (2016)[5], MCSs memiliki peran penting dalam sistem iklim yang menyebabkan limpahan curah hujan dan mendistribusikan kembali energi di atmosfer sehingga membentuk sirkulasi global dalam sistem iklim. Penelitian yang telah dilakukan oleh Feng dkk. (2016)[5]; Cheng dan Houze (1979)[6]; Schumacher dkk. (2004)[7]; Virts dan Houze (2015)[8] mengkaji bahwa di daerah tropis 40-60% curah hujan yang dihasilkan oleh MCS berasosiasi dengan daerah dengan dominasi awan *stratiform*. Di lintang menengah, MCS dapat berperan dalam siklus hidrologi dan secara langsung dapat berdampak terhadap peningkatan curah hujan serta berasosiasi dengan berbagai bencana hidrometeorologi seperti banjir dan longsor akibat curah hujan ekstrem yang akan mempengaruhi ketersedian bahan pangan, tanaman dan aktivitas manusia [4-5, 9-13].

Mohr dan Zipser (1996)[14]; Putri dkk. (2018)[15] telah memaparkan karakteristik dan hasil analisinya bahwa MCS juga sering terjadi di Indonesia. Bahkan Sohn dkk. (2015)[23] telah menemukan bahwa *Deep Convective Clouds* (DCCs) yang mengarah pada pembentukan MCS di sekitar wilayah tersebut memiliki reflektiitas visibel lebih rendah dibandingkan dengan wilayah dengan konvektif yang lebih besar. Penelitian tentang *Mesoscale Convective Complex* (MCC) yang merupakan salah satu jenis dari MCS terbesar telah dilakukan oleh Maddox (1980)[16]; menggunakan data citra satelit *Enhanced Infrared* (EIR) 3 jam-an dari *Geostationary Operational Environmental Satellites* (GOES) di Amerika Serikat bagian tengah pada tahun 1978. Pada kajian tersebut dijelaskan bahwa MCC merupakan fenomena yang mempunyai karakteristik fisis tertentu dan kompleks berdasarkan beberapa kriteria seperti ukuran, insial, durasi, luas dan lama evolusi (lihat Tabel 1).

Penelitian lain mengenai MCC juga dilakukan oleh Miller dan Fritsch (1991)[17] di Samudera Pasifik bagian barat menggunakan citra satelit *full disc* dari *Japanese Geostationary Meteorological Satellite* (GMS) selama tahun 1983–1985. Pada penelitian tersebut memperlihatkan bahwa MCC sering terjadi di Samudra Pasifik bagian barat dan banyak yang memiliki karakteristik sama dengan MCC di Amerika. Sistem konvektif yang ditemukan cenderung terbentuk mendekati daratan. Selimut (perisai) awan dingin di daerah Amerika berlangsung selama 10 jam, sedangkan di Samudra Pasifik bagian barat selama 11 jam. Kriteria yang ditentukan dalam penelitian Miller dan Fritsch (1991)[17] hampir sama dengan kriteria yang dibuat oleh Maddox (1980)[16]. Tulisan ini secara objektif bertujuan untuk mengkaji karakteristik MCC sepanjang tahun 2018, bagaimana distribusinya serta dampak terhadap curah hujan di wilayah Benua Maritim Indonesia (BMI).

Tabel 1. Karakteristik MCCs berdasarkan analisis Satelit IR [16].

Definisi *Mesoscale Convective Complex* (MCC)		
Kriteria	Karakteristik fisis	
Ukuran	Tipe A –	temperatur selimut awan ≤-32°C dengan luasan area ≥100.000 km^2
	Tipe B –	Interior awan dingin (*cold cloud*) dengan temperatur ≤-52°C dan luas area ≥50.000 km^2
Inisial	Ukuran berdasarkan definisi tipe A atau B harus terpenuhi	
Durasi	≥ 6 jam	
Bentuk	Selimut awan dingin saling berdekatan (temperatur IR ≤-32°C) mencapai ukuran	
Luasan Maksimum	maksimum	
	Nilai eksentrisitas ≥ 0.7 saat luasan maksiumum tercapai	
Punah	Ukuran berdasarkan definisi baik Tipe A dan B tidak terpenuhi	

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2. Metode Penelitian

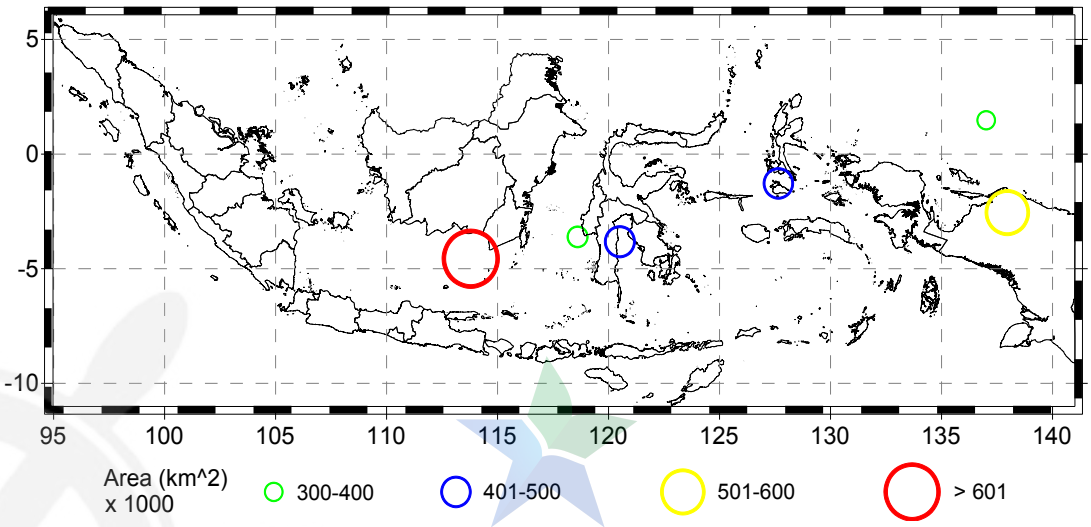
Domain studi dilakukan pada pada daerah 7°20' Lintang Utara (LU) - 14° Lintang Selatan (LS) dan 92° Bujur Timur (BT) - 141° BT yang merupakan wilayah teritorial BMI. Untuk mendapatkan pola distribusi konvektif MCC, digunakan data temperatur puncak awan (*Black Body Temperature*, TBB) yang diperoleh dari citra satelit Himawari-8 kanal IR1 sepanjang tahun 2018 yang di unduh dari ftp://202.90.199.115/. Selanjutnya, untuk mendefinisikan MCC, filter yang dibuat berdasarkan kriteria yang telah dibangun oleh Maddox (1980)[16].

Analisis MCC dikaji berdasarkan tiga fase penting siklus hidup (*life cycles*) MCC yang meliputi inisiasi (*initiation*), luas maksimum (*maximum extent*) dan peluruhan (*termination*) sebagaimana yang dilakukan oleh Ashley dkk.(2003)[18]. Identifikasi terhadap kejadian MCC di BMI dilakukan menggunakan kriteria yang telah di buat oleh Maddox (1980)[16] sebagaimana ditampilkan dalam Tabel 1 sebelumnya. Meskipun beberapa peneliti mencoba melakukan modifikasi terhadap karakteristik fisis MCC, namun penelitian yang dilakukan oleh Ashley dkk. (2003)[18] tentang distribusi sebaran MCC di Amerika tetap konsisten menggunakan kriteria yang dibangun oleh Maddox (1980)[16]. Menggunakan definisi yang dibangun oleh Maddox (1980)[16], inisiasi MCC dimulai saat ukuran (*size*) telah memenuhi kriteria temperatur selimut awan ≤-32°C dengan luasan area ≥100.000 km^2 (tipe A) atau Interior awan dingin (*cold cloud*) dengan temperatur ≤-52°C dengan area ≥50.000 km^2 (tipe B). Saat luasan maksimum selimut awan tercapai, nilai eksentrisitas yang menggambarkan bentuk mendekati lingkaran harus mencapai ≥0,7, kemudian punah ketika kriteria-kriteria tersebut tidak tercapai lagi. Untuk deskripsi rinci kriteria MCC telah ditampilkan pada Tabel 1.

Untuk menyelesaikan analisis curah hujan dengan durasi dan skala waktu (*time scale)* yang disesuaikan dengan kejadian MCC, digunakan observasi curah hujan jam-jaman yang didapatkan dari *Global Satellite Mapping Precipitation* (GSMaP) dengan resolusi 0,1° x 0,1° yang dapat diunduh dari ftp://hokusai.eorc.jaxa.jp. Analisis curah hujan bulanan dilakukan secara spasial dan temporal untuk curah hujan diurnal berdasarkan lokasi MCC di BMI sepanjang tahun 2018. Setelah didapatkan distribusi MCC berdasarkan analisis citra satelit Himawari-8 kanal IR1, dibuat grid yang sama untuk dibandingkan dengan data curah hujan GSMaP. Lebih lanjut, analisis diurnal jam-jaman dilakukan pada lokasi disekitar pusat MCC untuk melihat sejauhmana jumlah curah hujan yang terjadi akibat kejadian MCC.

3. Hasil dan Pembahasan

Identifikasi Kejadian MCC. Hasil analisis memperlihatkan bahwa sepanjang tahun 2018 terdapat 6 (enam) sistem konvektif yang masuk dalam kriteria MCC yang tersebar di wilayah Sulawesi Tengah, Papua, Laut Maluku, dan Laut Jawa bagian utara (Gambar 1). Tiga (3) kejadian MCC berlangsung pada bulan Maret dengan durasi 8, 12 dan 15 jam dengan eksentris >0.7 dan ukuran selimut awan >100.000 km^2. Sementara itu, kejadian MCC lainnya di BMI sepanjang tahun 2018 tersebar di bulan Mei, Nopember dan Desember dengan durasi 9, 11 dan 13 jam. Ukuran selimut awan MCC terbesar terjadi pada bulan Desember (771.448 km^2), di dalam Gambar 1 ditunjukkan dengan lingkaran merah.



Gambar 1. Identifikasi kejadian MCC di wilayah Indonesia sepanjang tahun 2018.

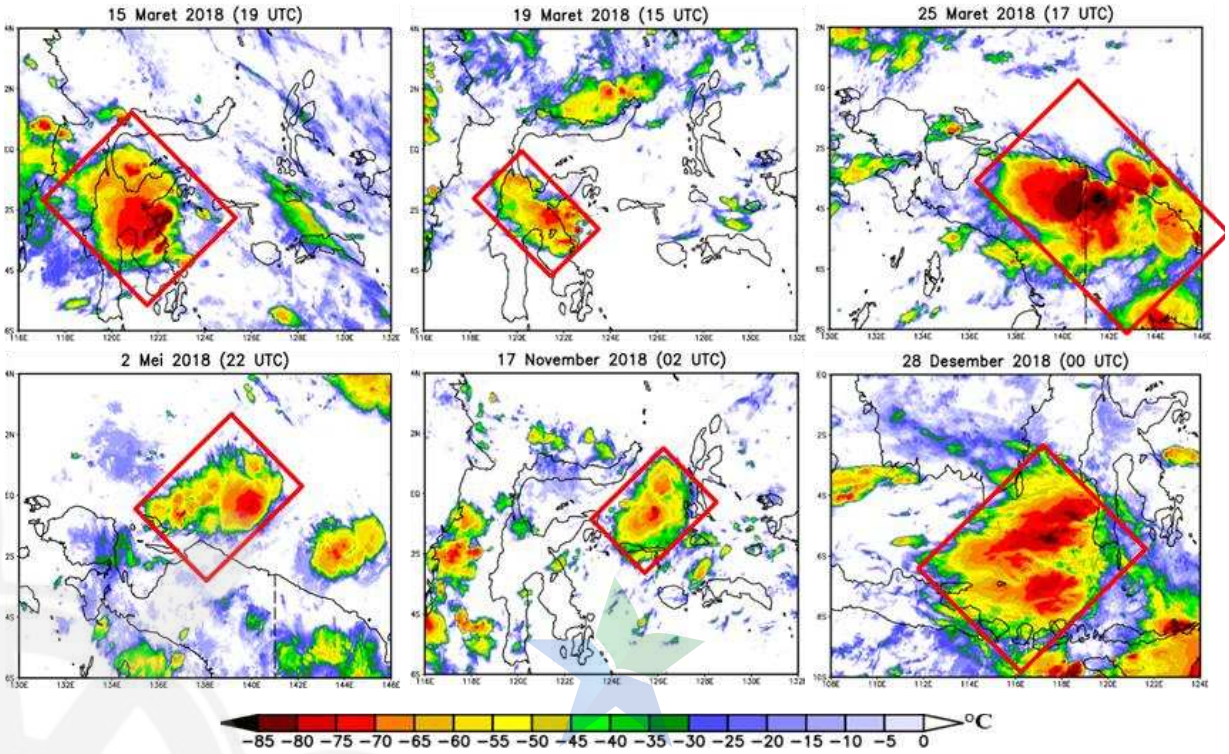
PERPUSTAKAAN NASIONAL

Lebih lanjut, jika dianalisis terhadap persentase kejadian enam (6) MCC di BMI sepanjang tahun 2018, maka terlihat sebanyak 83% kejadian MCC terjadi pada musim peralihan 1 (Maret-April-Mei, MAM) dan peralihan 2 (September-Oktober-Nopember, SON), serta hanya 17% MCC yang terjadi pada musim hujan (Desember-Januari-Februari, DJF). Jika dibandingkan dengan beberapa penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Maddox (1980)[16]; Cotton dkk. (1989)[19]; Miller (1990)[20]; Velasco dan Fritsch (1987)[21], maka hasil analisis MCC di BMI sepanjang tahun 2018 memiliki kemiripan pada inisiasi kejadian MCC yang umumnya terbentuk pada sore menjelang malam hari (± 16.00 LT) atau mendekati tengah malam (± 22.00 LT) dengan fase puncak antara pukul 23.00-05.00 LT. Frekuensi fase punah MCC terjadi antara pukul 08.00-10.00 LT. Sementara itu, inisiasi beberapa kejadian MCC di BMI sepanjang tahun 2018 juga terbentuk malam hari antara pukul 19.00-01.00 LT dengan fase puncak terbentuk antara pukul 20.00-02.00 LT (malam hingga dini hari). Lebih lanjut, fase punah di sekitar BMI umumnya berlangsung antara pukul 04.00-15.00 LT. Oleh karena itu, jika dilihat secara khusus pada waktu terbentuknya yang sebagian besar terjadi pada malam hari, maka siklus sistem konveksi MCC disebut sebagai siklus nokturnal [20].

Pada Gambar 2 memperlihatkan berbagai visual ukuran luas selimut awan berdasarkan nilai eksentrisitas maksimum masing-masing MCC yang didapat sepanjang tahun 2018 dengan nilai temperatur puncak awan bervariasi antara -75-(-85) °C. Secara lebih rinci perbandingan masing-masing MCC di tampilkan dalam Tabel 2. Variabilitas nilai eksentrisitas yang terlalu kecil tidak bisa menjadi acuan tunggal dalam menentukan kriteria MCC. Sepanjang tahun 2018 di BMI variasi nilai eksentrisitas maksimum yang didapat antara 0.96-1.00 (lihat Tabel 2). Beberapa peneliti telah menyepakati bahwa nilai eksentrisitas > 0.7 hanyalah salah satu syarat yang digunakan untuk mendefinisikan bahwa MCC telah aktif [4, 16, 18].

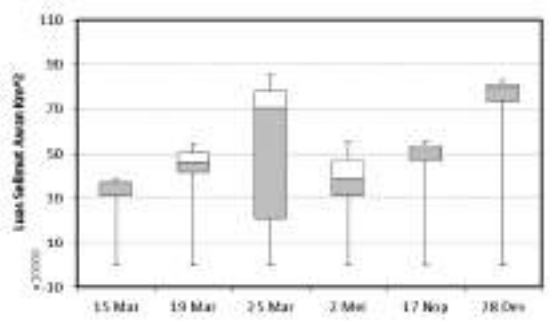
Sampai sekarang berkembang beberapa analisis tentang inisiasi pembentukan MCC dengan mempertimbangkan pengaruh lokal setempat, salah satunya adalah Koros (2014)[22], yang menyimpulkan tentang adanya sirkulasi *mesoscale* yang kuat di wilayah sekitar Kenya bagian barat yang terjadi akibat adanya gradien temperatur yang cukup besar antara permukaan air dan dataran tinggi. Hal ini terjadi seiring dengan modifikasi daerah (*regimes*) curah hujan oleh sirkulasi lokal danau Victoria, pegunungan dan insolasi matahari yang kuat.

Berdasarkan pertimbangan analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa wilayah BMI dengan temperatur muka laut yang cenderung hangat dan kontur permukaan yang beragam tentu lebih memiliki potensi gradien temperatur yang tajam sehingga dapat memicu terjadinya MCC.



Gambar 2. Kondisi MCC saat mencapai nilai eksentrisitas dan ukuran maksimum.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Boxplot analisis luas selimut awan MCC.

Ketika melakukan analisis terhadap luas selimut awan dengan filter eksentrisitas > 0.7 sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 3, luas selimut maksimum MCC mencapai 893.220 km^2 terjadipada 25 Maret 2018, kemudian pada 28 Desember 2018 terdapat juga MCC dengan luas selimut awan mencapai 881.931 km^2. Namun demikian, MCC yang terjadi pada tanggal 25 Maret 2018 tersebut memiliki variabilitas sebaran selimut awan yang cukup besar dibandingkan dengan MCC yang terjadi pada 28 Desember 2018. Lebih rinci, Tabel 2 menunjukkan durasi hidup MCC, inisiasi sampai kondisi punah (*dissipation*), termasuk nilai eksentrisitas dan ukuran selimut awan. Berdasarkan 6 sampel MCC yang dianalisis, durasi lamanya kejadian MCC di BMI secara rata-rata adalah 11 jam dari pembentukan hingga punah. Variabilitas nilai eksentrisitas berkisar antara 0.96-1.00 meskipun belum memperlihatkan pola yang signifikan terhadap durasi, inisiasi dan ukuran selimut awan. Namun demikian, sudah disampaiakn sebelumnya bahwa nilai eksentrisitas merupakan dasar awal penentuan kriteria aktifnya sistem konvektif MCC.

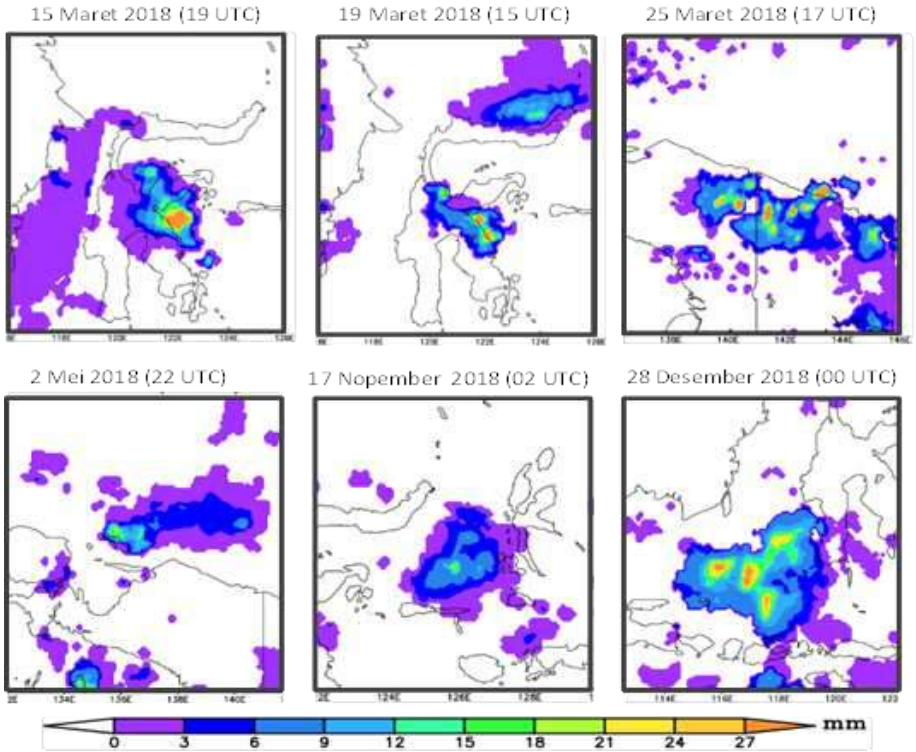
Dampak terhadap curah hujan. Sepanjang tahun 2018, enam (6) kejadian MCC di BMI memperlihatkan asosiasi yang sangat signifikan terhadap distribusi curah hujan sebagaimana di tunjukkan dalam Gambar 4 yang merupakan representasi curah hujan pada lokasi MCC. Hanya kejadian MCC pada tanggal 15 Maret 2019 yang lokasi curah hujannya sedikit bergeser ke arah barat dari posisi MCC yang awalnya terdapat di Sulawei tengah (Gambar 2). Namun demikian, secara keseluruhan curah hujan menunjukkan asosiasi positif terhadap kejadian MCC.
Secara lebih rinci, Gambar 5 ditampilkan untuk melihat sejauhmana distribusi curah hujan jam-jaman terhadap kejadian MCC sepanjang tahun 2018. Pada tanggal 15 Maret 2018 terjadi curah hujan dengan beda waktu (*lag-time*) selama 1 jam lebih awal terhadap kondisi MCC pada fase *mature* (dewasa). Sementara itu, 19 Maret 2018 curah hujan terjadi 2 jam sebelum MCC. Kemudian, curah hujan yang terjadi pada tanggal 25 Maret 2018 menunjukkan *lag-time* selama 6 jam lebih awal dari MCC. Namun demikian, sebaliknya pada tanggal 02 Mei 2018, curah hujan terjadi 1 (satu) jam setelah fase *mature* MCC tercapai. Curah hujan yang terjadi pada tanggal 17 Nopember 2018 bersamaan dengan kondisi mature MCC. Terakhir, saat MCC terjadi pada tanggal 28 Desember 2018, terdapat 1 jam lag-time curah hujan mendahului kondisi *mature* MCC.
Meskipun sepanjang tahun 2018, hanya terdapat 6 (enam) sampel MCC di sekitar BMI, secara keseluruhan curah hujan terjadi mendahului fase *mature* dari MCC antara 1-3 jam lebih awal. Lebih lanjut, MCC yang terjadi pada 28 Desember 2018 mengakibatkan curah hujan yang cukup lebat yaitu 108 mm berdasarkan hasil GSMaP, di sekitar laut Jawa bagian utara dekat dengan Sulawesi Selatan dengan *lag-time* yang yang hanya 1 jam sebelum fase *mature* MCC. Sepanjang tahun 2018, MCC yang paling aktif apabila ditinjau dari luasan awan dan dampaknya terhadap curah hujan adalah MCC yang terjadi pada tanggal 28 Desember 2018.

Dibandingkan lima (5) MCC lainnya sepanjang tahun 2018, temperatur puncak awan pada kejadian MCC tanggal 28 Desember 2018 mencapai <-85 °C dengan inti awan yang meluas yang mengindikasikan kuatnya aliran udara ke atas (*updraft*) mengangkat tetes-tetes air kelewat dingin (*supercooled water*) dan kristal-kristal es pada lapisan tengah awan ke puncak awan untuk memaksakan semua partikel tersebut membeku dan bergabung (agregasi) akibat instensitas kolisi dan koalisensi yang sangat kuat sehingga membentuk banyak partikel presipitasi yang siap jatuh ke permukaan sebagai curah hujan. Oleh karena itu, beberapa penelitian telah menunjukkan bahwa kejadian MCC umumnya berkontribusi secara signifikan terhadap kejadian curah hujan lebat bahkan ekstrem mekipun memiliki karakteristik baik inisiasi, durasi, *lag-time* terhadap curah hujan serta eksentrisitas yang berbeda-beda [3,4,6,10,17-18,24].

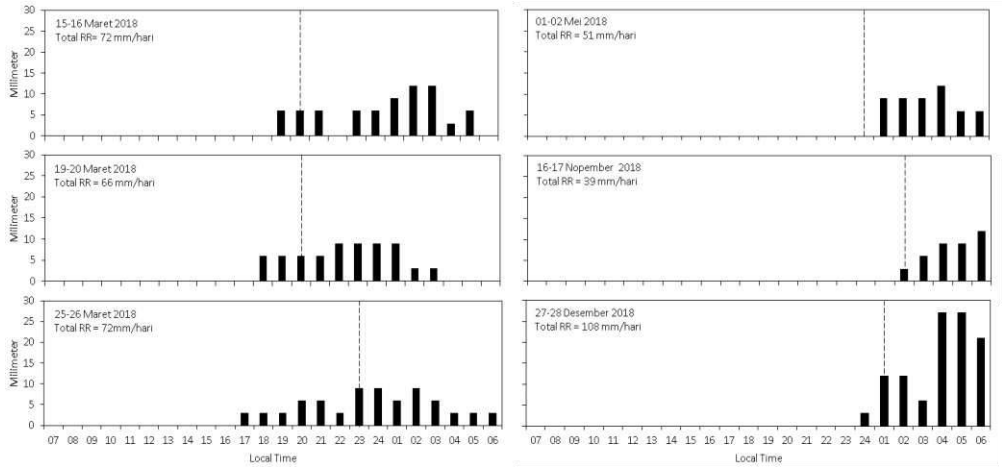
Tabel 2. Kaakteristik MCC sepanjang tahun 2018.

Tanggal	durasi	waktu (LT)			Posisi		Eksentrisitas	Ukuran
	(jam)	inisiasi	mature	punah	Lintang (°)	Bujur (°)	maksimum	(km^2)
15 Mar	15	19.00	20.00	11.00	118.59	-3.64	0.96	348,410
19 Mar	8	19.00	20.00	04.00	120.59	-3.91	0.99	457,805
25 Mar	12	22.00	23.00	11.00	137.97	-2.56	0.97	575,487
2 Mei	9	23.00	24.00	09.00	137.00	1.47	1.00	385,623
17 Nop	13	01.00	02.00	15.00	127.61	-1.29	1.00	490,068
28 Des	11	24.00	01.00	12.00	113.88	-4.84	0.98	771,448

PERPUSTAKAAN NASIONAL



Gambar 4. Distribusi curah hujan GSMaP di plot berdasarkan kejadian MCC sepanjang tahun 2018.



Gambar 5. Distribusi curah hujan jam-jaman berdasarkan kejadian MCC sepanjang tahun 2018. Garis putus-putus berwarna hitam menunjukkan MCC yang matang (*mature).*

4. Kesimpulan

Sepanjang tahun 2018, telah diidentifikasi dan didokumentasikan 6 MCC di atas BMI tersebar di wilayah Sulawesi Tengah, Papua, Laut Maluku, dan Laut Jawa bagian utara. Sebanyak 3 kejadian MCC terjadi di atas daratan (15, 19 dan 25 Maret 2018) dan 3 kejadian MCC lainnya terjadi di atas lautan (2 Mei, 17 Nopember dan 28 Desember 2018). Lebih lanjut, semua inisiasi kejadian MCC tersebut terjadi pada malam hari dengan durasi sejak inisiasi sampai dengan dewasa (*mature*) antara 8-15 jam. Temperatur puncak awan saat kejadian MCC dapat mencapai <-85 °C dengan inti awan yang meluas. MCC dapat mengakibatkan terjadinya curah hujan dengan *time lag* antara 1-3 jam mendahului fase *mature* MCC. Dampak signifikan MCC terhadap curah hujan sepanjang tahun 2018 terjadi pada 28 Desember 2018 di sekitar laut Jawa bagian utara dengan jumlah curah hujan harian mencapai 108 mm yang indikasinya terlihat dengan luasnya selimut awan dibandingkan kejadian MCC lainnya. Studi kedepan dapat dilakukan dengan periode tahun yang lebih lama untuk mendapatkan sampel MCC lebih banyak sehingga dapat mengambil kesimpulan yang lebih koheren dan konsisten.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

[1] Houze, R. A., Cheng, C.-P., Leary, C. A., dan Gamache, J. F. Diagnosis of cloud mass and heat fluxes from radar and synoptic data. *Journal of the Atmospheric Sciences*, 37(4), 754–773. https://doi.org/10.1175/1520-0469(1980)0372.0.CO;2, 1980.

[2] Houze, R. A. Mesoscale convective systems. *Reviews of Geophysics*, 42, RG4003. https://doi.org/10.1029/2004RG000150, 2004.

[3] Feng, Z., Leung, L. R., Houze, R. A., Jr., Hagos, S., Hardin, J., Yang, Q., dan Fan, J. Structure and evolution of mesoscale convective systems: Sensitivity to cloud microphysics in convection-permitting simulations over the United States. *Journal of Advances in Modeling Earth Systems*, 10, 1470–1494. https://doi.org/10.1029/2018MS001305, 2018.

[4] Durkee, J. D., dan T. L. Mote. A climatology of warmseason mesoscale convective complexes in subtropical South America. *Int. J. Climatol.*, 30, 418–431, doi:10.1002/joc.1893, 2010.

[5] Feng, Z., Leung, L. R., Hagos, S., Houze, R. A., Burleyson, C. D., dan Balaguru, K. More frequent intense and long-lived storms dominate the springtime trend in central US rainfall. *Nature Communications*, 7, 13429, 2016.

[6] Cheng, C.-P., dan Houze, R. A. The distribution of convective and mesoscale precipitation in GATE radar echo patterns. *Monthly Weather Review*, 107(10), 1370–1381. https://doi.org/10.1175/1520-0493(1979)107<1370:Tdocam>2.0.Co;2, 1979.

[7] Schumacher, C., Houze, R. A., dan Kraucunas, I. The tropical dynamical response to latent heating estimates derived from the TRMM precipitation radar. *Journal of the Atmospheric Sciences,* 61(12), 1341–1358. https://doi.org/10.1175/1520-0469(2004)061%3C1341:Ttdrtl%3E2.0.Co;2, 2004.

[8] Virts, K. S., dan Houze, R. A. Variation of lightning and convective rain fraction in mesoscale convective systems of the MJO. *Journal of the Atmospheric Sciences*, 72(5), 1932–1944. https://doi.org/10.1175/Jas-D-14-0201.1, 2015.

[9] Feng, Z., Dong, X. Q., Xi, B. K., Schumacher, C., Minnis, P., dan Khaiyer, M. Top-of-atmosphere radiation budget of convective core/stratiform rain and anvil clouds from deep convective systems. Journal of Geophysical Research, 116, D23202. https://doi.org/10.1029/2011JD01645, 2011.

[10] Fritsch, J. M., Kane, R. J., dan Chelius, C. R. The contribution of mesoscale convective weather systems to the warm-season precipitation in the United States. *Journal of Climate and Applied Meteorology*, 25(10), 1333–1345. https://doi.org/10.1175/1520-0450(1986)025%3C1333:TCOMCW%3E2.0.CO, 1986.

[11] Nesbitt, S. W., Cifelli, R., dan Rutledge, S. A. Storm morphology and rainfall characteristics of TRMM precipitation features. *Monthly Weather Review*, 134(10), 2702–2721. https://doi.org/10.1175/Mwr3200.1, 2006.

[12] Schumacher, R. S., dan Johnson, R. H. Characteristics of U.S. extreme rain events during 1999–2003. *Weather Forecasting*, 21(1), 69–85. https://doi.org/10.1175/WAF900.1, 2006.

[13] Stevenson, S. N., dan Schumacher, R. S. A 10-year survey of extreme rainfall events in the central and eastern United States using gridded multisensor precipitation analyses. *Monthly Weather Review*, 142(9), 3147–3162. https://doi.org/10.1175/MWR-D-13-00345.1, 2014.

[14] Mohr, K. I., dan E. J. Zipser. Mesoscale convective systems defined by their 85-GHz ice scattering signature: Size and intensity comparison over tropical oceans and continents. *Mon. Wea. Rev.,* 124, 2417–2437, 1996.

[15] Putri, N. S., Iwabuchi, H. dan Hayasaka, T. Notes and correspondence evolution of mesoscale convective system properties as derived from himawari-8 high resolution data analyses, *Journal of the Meteorological Society* of Japan, Vol. 96B, pp. 239−250, DOI:10.2151/jmsj.2018-020, 2018.

[16] Maddox R.A. Mesoscale convective complexes. *Bull Am Meteorol Soc* 61:1374–1387. https://doi.org/10.1175/1520-0477(1980)061%3c1374:MCC%3e2.0.CO;2, 1980.

[17] Miller, D., dan J. M. Fritsch. Mesoscale convective complexes in the western Pacific region. *Mon. Wea. Rev.*, 119, 2978–2992, doi:10.1175/1520-0493(1991)119,2978:MCCITW.2.0.CO;2, 1991.

[18] Ashley W.S., Mote T.L., Dixon P.G., Trotter S.L., Durkee J.D, Powell E.J. dan Grundstein A.J. Effects of mesoscale convective complex rainfall on the distribution of precipitation in the United States. *Monthly Weather Review* 131: 3003–3017, 2003.

[19] Cotton, W. R., M. S. Lin, R. L. McAnelly, dan C. J., Tremback. A composite model of mesoscale convective complexes. *Mon. Wea.* Rev., 117, 765-783, 1989.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

[20] Miller, D. Mesoscale convective complexes in the western pacific region, *Thesis*, The Pennsylvania State University, 1990.
[21] Velasco I, dan Fritsch J.M. Mesoscale convective complexes in the Americas. *Journal of Geophysical Research* Letters 92: 9591–9613, 1987.
[22] Koros, D. Determining convective precipitation using cold cloud top temperatures and it's impact on aviation industry over western part of Kenya, *Dissertation*, University of Nairobi, Kenya, 2014.
[23] Sohn, B. J., M. J. Choi, dan J. Ryu. Explaining darker deep convective clouds over the western Pacific than over tropical continental convective regions. *Atmos. Meas. Tech.*, 8, 4573–4585, 2015.
[24] Tollerud, E.I., dan Collander, R. S. Mesoscale convective systems and extreme rainfall in the central United States. Proceedings of the Yokohama Symposium, IAHS Publ. no. 213, 1993.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Penelitian Hukum
De Jure
Akreditasi: Kep. Dirjen. Penguatan Risbang. Kemenristekdikti: No: 10/E/EPT/2019
p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

IMPLEMENTASI POROS MARITIM DALAM PRESPEKTIF KEBIJAKAN

(Maritime Axis in the Perspective of Policy Making)

Muhar Junef
Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum
Badan penelitian dan Pengembangan Hukum dan Hak Asasi Manusia
Jalan HR Rasuna Said Kavling 4-5 Kuningan Jakarta Selatan 12940
Telp. (021) 252015, Faks. (021) 2526438
muharjunef@yahoo.co.id

Tulisan Diterima: 11 Juni 2019; Direvisi: 4 September 2019; Disetujui Diterbitkan 10 September 2019
DOI: http://dx.doi.org/10.30641/dejure.2019.V19.303-322

ABSTRACT

The maritime axis is now increasingly popular and has attracted the attention of many parties, including the mass media, who also often use the term in its news nowadays. The emerging term cannot be separated from the idea of the President Joko Widodo who intends to make Indonesia a global maritime axis, and also to make Indonesian waters as a world-class safe waters for all marine activities, and for such purpose the government will guarantee the security and safety of sea transportation by the people and business doers. The maritime axis cannot be developed instantly. To optimize the development at the national, regional and global levels, and especially in achieving the World Maritime Axis, require direction, orientation, strategies in anticipation of effective, consistent and sustainable development. Therefore, the researcher looks at the implementation of the Maritime Axis in the perspective of policy making. The issues on which this research is focusing are, firstly, the concept development of the world maritime axis in Indonesia, secondly, the implementation of the Indonesian maritime axis from the policy making point of view. The purpose of this study is to determine the concept development of the world maritime axis in Indonesia and its implementation. According to the results of the research, Indonesia has already implemented the concept of world maritime programs by issuing policies and their implementation; It is recommended that Indonesia must have a global maritime axis law to answer the challenges in order to materialize the Indonesian superiority. The use of this research is in order to support the creation and development of the laws and in practice as input for the stakeholders including the Government, experts, academics, practitioners and the community.

Keyword: **maritime axis; policy; implementation.**

ABSTRAK

Poros maritim kini semakin populer dan menarik perhatian banyak pihak, tidak terkecuali media massa yang juga kerap memunculkan istilah tersebut dalam pemberitaannya dalam waktu-waktu belakangan ini. Mengemukanya istilah tersebut tidak terlepas dari gagasan Presiden Joko Widodo yang ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, juga ingin menjadikan wilayah perairan Indonesia sebagai wilayah perairan yang aman di dunia bagi semua aktivitas laut, dan untuk itu pemerintah akan menjamin keamanan dan keselamatan transportasi laut yang dilakukan oleh masyarakat maupun pelaku usaha. Pembangunan maritim tidak bisa dilakukan serba instan. Untuk mengoptimalkan pembangunan maritim di tingkat nasional, regional dan global, dan khususnya dalam mencapai poros maritim dunia dibutuhkan arah, orientasi, strategi dan antisipasi pembangunan yang efektif, konsisten dan berkelanjutan. Oleh karena itu, Peneliti melihat implementasi poros maritim dalam Prespektif kebijakan. Permasalahan yang akan menjadi fokus dalam penelitian ini adalah pertama bagaimana perkembangan konsep poros maritim dunia di Indonesia, kedua

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

bagaimana implementasi poros maritim Indonesia dari prespektif kebijakan. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan konsep poros maritim dunia di Indonesia dan implementasinya. Berdasarkan hasil penelitian bahwa Indonesia sudah menerapkan konsep proros maritim dunia dengan mengeluarkan kebijakan dan implementasinya; disarankan Indonesia mempunyai undang-undang poros maritim dunia untuk menjawab tantangan demi mewujudkan keunggulan Indonesia. Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah dalam rangka mendukung pembentukan dan pengembangan hukum dan secara praktis sebagai bahan masukan bagi para pemangku kepentingan antara lain Pemerintah, para ahli, akademisi, praktisi dan masyarakat**.**

Kata kunci: poros maritim; kebijakan; implementasi.

PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua pertiga wilayahnya terdiri atas lautan dan kaya akan sumberdaya alam laut. Indonesia sebagai negara kepulauan yang terbesar di dunia yang terdiri dari 17.499 pulau dari Sabang hingga Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7, 81 juta km2 yang terdiri dari 2,01 juta km2 daratan, 3,25 juta km2 lautan, dan 2,55 juta km2 Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).[1] Adapun garis pantai sepanjang 95.181 km2 dan terletak pada posisi sangat strategis antara benua Asia dan Benua Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Sebagai negara kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, hukum, lingkungan, pertahanan, dan keamanan.[2]

Pemerintahan Presiden Joko Widodo mengembalikan semangat maritim dengan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Poros maritim dunia pun muncul dan dikampanyekan sebagai kebijakan pemerintahan, dengan menjadikan sektor maritim sebagai pendulum, panduan, atau penentu, sekaligus tujuan pembangunan kabinet kerjanya. Hal dapat dikatakan, pencapaian sembilan agenda kerja pemerintahannya (Nawacita) terkait dengan implementasi pentingnya sektor maritim bagi Republik Indonesia, untuk mencapai tujuan negara, baik dalam jangka pendek, menengah, maupun panjang. Artinya Nawacita atau 9 (sembilan) program, yang menjadi tujuan Pemerintahan Joko Widodo, terutama, tujuan pertama dan ketiga, yakni,"Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas-aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim" dan "Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Kemudian dari Nawacita, para menteri kabinet Joko Widodo menurunkan berbagai kebijakan pemerintah dalam program-program aksi mereka di tingkat yang lebih rendah dan realistis. Kebijakan dan program aksi yang lebih jelas tampak dari apa yang dilakukan oleh Kementeri Kelautan dan Perikanan (KKP), Susi Pudjiastuti, dengan jajaran kementeriannya. Langkahnya kemudian diikuti oleh pemangku kepentingan lainnya di pemerintahan, terutama TNI AL.

Selanjutnya pada konsep Poros Maritim Dunia dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Indonesia sebagai poros maritim dunia ditopang dengan lima pilar utama yaitu: *pertama*, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; *kedua*, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; *ketiga*, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; *keempat*, diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang

[1] Muhar Junef, "*Penegakan Hukum Dalam Rangka Penataan Ruang Guna Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan*," Penelitian Hukum De Jure 17, no. 4 (2017): 379–391. Jakarta. 2017.

[2] Safril Hidayat dan Ridwan, "Kebijakan Poros Maritim Dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan Dan Harapan," *Jurnal Pertahanan & Bela Negara* 7, no. 3 (2017): 108–121.

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

kelautan; dan *kelima*, membangun kekuatan pertahanan maritim.[3]

Dengan lima pilar tersebut maka yang dimaksud dengan poros maritim dunia adalah menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, pemberdayaan seluruh potensi maritim demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritim dalam politik luar negeri Indonesia lima tahun kedepan. [4]

Posisi strategis Indonesia dengan poros maritim dunia dalam perdagangan internasional adalah bahwa posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia diantara persilangan samudra Hindia dan samudra Pasifik secara otomatis memberikan banyak potensi sumber daya ekonomi laut yang bisa dikelola dan dimanfaatkan untuk masa depan bangsa dan tulang punggung pembangunan nasional, namun pemanfaatan potensi sumber daya laut secara optimal haruslah diarahkan pada pendayagunaan sumber daya ikan dengan memperhatikan daya dukung yang ada dan kelestariannya guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.[5]

Istilah "poros maritim" kini semakin populer dan menarik perhatian banyak pihak, tidak terkecuali media massa yang juga kerap memunculkan istilah tersebut dalam pemberitaannya dalam waktu- waktu belakangan ini. Mengemukanya istilah tersebut tidak terlepas dari gagasan Presiden Joko Widodo (Jokowi) yang ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Menurut Presiden RI ke-7 tersebut, sebagaimana dikemukakan dalam pidatonya seusai pelantikan di hadapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR), 20 Oktober 2014, "kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudera, dan memunggungi selat dan teluk, dan kini saatnya kita mengembalikan semuanya sehingga "*Jalesveva Jayamahe"*, di laut justru kita jaya, sebagaimana semboyan kita di masa lalu, bisa kembali".[6]

Mengacu kepada keterangan Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Andrinof Chaniago, dikatakannya bahwa Jokowi ingin menjadikan wilayah perairan Indonesia sebagai wilayah perairan yang paling aman di dunia bagi semua aktivitas laut, dan untuk itu pemerintah akan menjamin keamanan dan keselamatan transportasi laut yang dilakukan oleh masyarakat maupun pelaku usaha. Untuk itu pula, semua jajaran kementerian Kabinet Kerja Jokowi pun diminta mendukung upaya pemerintah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dalam konferensi pers pertama di kantor kementerian luar negeri, 29 Oktober 2014, Menteri Luar Negeri Retno LP Marsudi menyatakan siap untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dan akan mempromosikannya di fora internasional, seperti di KTT APEC, KTT ASEAN, dan G-20 pada bulan November 2014 yang dihadiri oleh Indonesia. [7]

Pentingnya peran sektor maritim untuk Indonesia, sebenarnya merupakan *renaissance* Negara Republik Indonesia yang secara historis pernah memiliki kejayaan maritim seperti Sriwijaya, Samudera Pasai, Ternate dan Tidore, dan sebagainya. Perkembangan semakin memburuk setelah proses penaklukan oleh kekuatan asing dari negara-negara Barat seperti Portugis, Spanyol, dan Belanda yang berakibat memudarnya perhatian sektor maritim dan pentingnya sektor darat. Hal ini terus berlangsung sampai periode kekuatan-kekuatan asing dapat diusir dari bumi nusantara. [8]

Pada perjuangan kontekstual kontemporer, Indonesia sebagai negara kepulauan dimulai dengan Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957 sampai dengan ditetapkannya sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) dengan UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) Tahun 1982 yang disahkan dengan Undang Undang Nomor 17 tahun 1985. Kini kebijakan poros maritim kembali mempertegas prioritas pembangunan sektor kelautan dalam pembangunan nasional. Hal ini disadari atas potensi maritim dan kelautan yang begitu besar disatu sisi merupakan berkah atas kondisi geografis Indonesia, namun disisi lainnya dapat menimbulkan konflik bila tidak dikelola dengan baik. [9]

---

3 *Ibid*.
4 Dewan Kelautan Indonesia (2012).
5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2011 Tentang Alur Pelayaran Di Laut.,
6 Muahamad. Victor Simela. 2014. *Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*, "Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. VI, No. 21,(November 2014).
7 *Ibid*, hal.6.
8 Safril Hidayat dan Ridwan, "Kebijakan Poros Maritim Dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan Dan Harapan."
9 *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

Posisi strategis Indonesia dengan geopolitiknya yang berada diantara dua benua dan dua samudera yang dilalui oleh ribuan kapal asing yang melintasi ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) dan selat-selat penting, disatu sisi menunjukkan strategisnya posisi geografis tersebut, namun disisi lain dapat menimbulkan kerawanan dari aspek pertahanan dan keamanan khususnya keamanan kemaritiman. Permasalahan yang dihadapi dalam aspek pertahanan dan keamanan seperti: kesadaran konsepsi wawasan nusantara yang belum dipahami sepenuhnya, keterbatasan infrastruktur dan alat utama sistem senjata, regulasi bidang kemaritiman yang belum memiliki supremasi memberikan dampak meningkatnya aktivitas ilegal menggunakan media maritim. Eksploitasi dan kegiatan ilegal terhadap sumber daya maritim dilakukan oleh aktor lokal maupun transnasional. Persoalan lainnya adalah delimitasi perbatasan maritim, kuantitas dan kualitas sumber daya manusia maritim, lemahnya penegakan hukum, dan terbatasnya infrastruktur maritim menambah daftar masalah kemaritiman di Indonesia. [10]

Berdasarkan uraian di atas, maka perlu dilakukan penelitian berkaitan dengan Implementasi Poros Maritim Dalam Prespektif Kebijakan. Permasalahan yang akan menjadi fokus dalam dalam penelitian ini adalah pertama bagaimana perkembangan konsep poros maritim dunia di Indonesia, kedua bagaimana implementasi poros maritim Indonesia dari prespektif kebijakan. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan konsep poros maritim dunia di Indonesia dan implementasinya dari prespektif kebijakan. Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah dalam rangka mendukung pembentukan dan pengembangan hukum dan secara praktis sebagai bahan masukan bagi para pemangku kepentingan antara lain pemerintah, para ahli, akademisi, praktisi dan masyarakat.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif, penelitian ini bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian yakni implemensi kebijakan poros maritim dunia misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dll., secara holistic, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.[11] Penggunaan metode ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih mendalam dan menyeluruh mengenai realitas dan proses sosial yang akan diteliti. Serta tidak mengisolasikan individu atau organisasi kedalam variabel atau hipotesis tetapi perlu memandangnya bagian dari suatu keseluruhan.

Studi kebijakan publik pada umumnya dimaksudkan untuk menggali tindakan yang dilakukan oleh pemerintah, meliputi mengapa tindakan itu dilakukan, dengan cara dan mekanisme apa dilakukan, untuk kepentingan siapa, dan bagaimana hasil, serta dampaknya. Metode penelitian kebijakan diharapkan dapat menemukan jalan keluar yang efektif dari masalah yang ada. Dengan kata lain, metode penelitian harus memiliki relevansi terhadap masalah yang dihadapi. Implementasi kebijakan merupakan salah satu masalah kebijakan publik yang cukup penting, sehingga membutuhkan analisis yang tepat. Oleh karena itu, metode penelitian yang digunakan harus mampu menangkap fenomena yang ada dan tidak hanya sebatas angka-angka.

Sumber data yang digunakan adalah sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer berasal dari aturan yang memiliki kekuatan hukum tetap seperti UNCLOS 1982 disahkan menjadi Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 dan Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Sumber data sekunder berfungsi sebagai penunjang data primer misalnya melalui buku-buku yang berkaitan dengan masalah penelitian, sumber internet yang berkaitan dengan masalah penelitian dan lain sebagainya. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari hasil telaah pustaka dan interpretasi dari bahan hukum yang terdapat dalam buku-buku, dokumen, akses situs serta artikel-artikel lepas. Analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif yaitu bahan hukum yang didapat kemudian dianalisa isinya untuk mendukung permasalahan yang sedang diteliti. Teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan, yaitu mengumpulkan data teori dan konsep dari perpustakaan berupa buku-buku ilmiah, buku-buku referensi dan dokumen yang ada hubungannya dengan ruang lingkup penelitian ini yang digunakan sebagai landasan pemikiran dan pembahasan serata mengumpulkan data-data dari

[10] *Ibid*.

[11] Moleong, Lexy J. 2007 : 6. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remadja Rosdakarya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dokumen-dokumen yang di download dari internet sebagai bahan referensi penelitian.

PEMBAHASAN DAN ANALISIS

A. Perkembangan Konsep Poros Maritim di Indonesia

1. Pengertian Poros Maritim Dunia

Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Poros Maritim Dunia ialah menjadikan laut sebagai jalur laut. Poros Maritim Dunia bertugas untuk mengatur penyelesaian batas maritim, penataan ruang laut dan diplomasi, pengembangan industri maritim dan konektivitas laut, pengembangan industri sumber daya alam, dan jasa kelautan.

Istilah "Poros Maritim Dunia", merupakan kalimat pendek yang mengandung pengertian luas, harus dicermati, dikaji secara mendalam dan disikapi dengan bijak, waspada dan hati-hati. Istilah tersebut diantaranya dapat ditafsirkan sebagai : "Jalur Laut Maritim Dunia",[12] artinya jalur laut yang digunakan untuk berlalu lintas oleh kapal-kapal negara-negara dunia dalam mewujudkan kepentingan nasional negaranya. Oleh karena itu, adalah tidak salah apabila negara-negara dunia akan mengambil sikap dan langkah-langkah apa saja yang diperlukan untuk melindungi, mengamankan kepentingan nasional negaranya selama melintas di jalur "Jalur Laut Maritim Dunia" tersebut. Kepentingan nasional meliputi kepentingan politik, ekonomi, sosial-budaya dan pertahanan keamanan.[13]

Apabila hal ini terjadi, pasti akan sangat berbahaya dan merugikan kepentingan nasional Indonesia. Sebaiknya istilah "Poros Maritim Dunia", diganti dengan istilah lain yang memberikan pengertian jelas, tidak melebar dan terukur misalnya istilah : "Indonesia Pintu Dunia". Sebagai pintu dunia, maka isyarat yang disampaikan jelas bahwa Indonesia mempunyai kedaulatan dan kewenangan penuh terhadap "Jalur Laut Maritim Dunia", kewenangan menjaga pintu tersebut, kewenangan kapan pintu harus dibuka dan kapan harus ditutup. Pintu disini yang dimaksud adalah 4 (empat) selat besar yang melintasi Kepulauan Indonesia. Hal ini, sesuai UNCLOS 1982, sebagai Negara Kepulauan Indonesia diperbolehkan mengganti (menutup) ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), bila diperlukan oleh negara, dengan catatan harus menyediakan ALKI, yang lain sebagai pengganti. Dengan istilah "Indonesia Pintu Dunia", maka Indonesia mempunyai kewenangan kuat untuk mengambil langkah-langkah kebijaksanaan dalam mengelola "Jalan Laut Maritim Dunia", demi kepentingan nasional Indonesia.[14] Seperti diketahui bahwa Poros Maritim Dunia adalah visi yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo dalam masa kampanyenya sebagai calon presiden. Visi ini dikemukakan pertama kali pada putara ketiga debat calon presiden sekitar bulan Juli 2014. Visi ini mengasumsikan suatu kondisi di mana kekuatan geopolitik ekonomi tengah bergeser dari dunia barat ke Asia.[15]

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa Indonesia memiliki peluang untuk meningkatkan posisi globalnya.[16] Visi ini mengemuka di tengah-tengah semakin menguatnya konsensus politik di dalam negeri bahwa Indonesia tengah mengalami ancaman keamanan eksternal yang semakin serius, terutama mengingat tren militerisasi baik di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, perselisihan yang terjadi antara China dengan sejumlah negara Asia Tenggara di Laut China Selatan, dan kemungkinan klaim China terhadap perairan di sekitar kepulauan Natuna.[17] Dalam konteks geopolitik, visi ini dapat dikatakan menegaskan kembali peta mental (*mental map*) yang melekat dalam bayangan parael elit politik di Indonesia mengenai eksistensi geografis Indonesia.

---

12 Jalur Laut Maritim Dunia (pendapat penulis).

13 Blogspot.Com/2017/08/Pengertian-Poros-Maritim.Html, Diakses Pada Hari Jumat Tanggal 15 Maret 2019 Jam 14.05 WIB.

14 *Ibid.*

15 "BBC.Com. 2014, http://Www.Bbc.Com/Indonesia/Berita_Indonesia/2014/06/140622_indonesia_Debatcapres_dua) diakses pada hari Jumat tanggal 15 Maret 2019 Jam 14.10 WIB.

16 Laksmana. Evan A., Iis Gindarsah, and Andrew W. Mantong. *Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi* 2018. Centre for Strategic and International Studies.Jakarta.(2014)

17 https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-andobstacles-ahead/.) Shekar. Vibhanshu dan Joseph Chinyong Liow 2014, "*Indonesia as a Maritime Power*: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead," Brookings, 7 November 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Pada umumnya, para pengambil kebijakan merasakan ketidakamanan dan ketakutan akan eksploitasi asing terhadap keberadaan sejumlah Alur Laut Kepulauan Indonesia beserta letak strategis Indonesia di antara dua benua dan dua samudera sehingga sering kali memunculkan urgensi untuk menerapkan kontrol dan patroli terhadap perarian Indonesia.[18] Spesifik dalam konsepsi Poros Maritim Dunia adalah diakuinya kembali nilai strategis dari Samudera Hindia bersama-sama Samudera Pasifik sebagai samudera yang mengapit Indonesia. Dengan mencanangkan Poros Maritim Dunia, Presiden Joko Widodo dinilai bermaksud membawa kembali Samudera Hindia ke dalam "kanvas regional" seraya memproyeksikan kekuatan Indonesia. Dengan demikian, visi ini dapat dianggap sebagai upaya untuk menerjemahkan anggapan selama ini bahwa kebijakan luar negeri yang bertumpu semata-mata kepada ASEAN[19] tidak lagi harus terus menjadi pijakan kebijakan luar negeri yang paling utama. Sehingga pengertian poros maritim dunia ini dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 yang berbunyi bahwa Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.[20]

2. Berbagai Poros Maritim Dunia

a. Kemunculan Poros Maritim

Tinjauan di atas menunjukkan ada dua jenis poros maritim yaitu poros maritim perantara dan poros maritim pusat. Poros maritim Mediterania Timur dan Barat, serta Nusantara adalah tipe poros maritim perantara karena perannya hanya sebagai jembatan bagi jalur perdagangan antar negara. Karakteristik dari poros maritim ini adalah berada pada dua atau tiga kawasan eksotis yang berdekatan. Eksotis disini bermakna bahwa kawasan tersebut memiliki sumberdaya yang tidak ditemukan di kawasan lain. Yunani terletak antara Asia, Eropa, dan Afrika; Mediterania terletak antara Eropa dan Afrika; dan Nusantara terletak antara India dan Tiongkok. Poros jenis kedua adalah poros pusat. Karakteristik poros pusat adalah adanya pusat utama eksotis yang besar. Termasuk dalam poros ini adalah poros Persia, New England, dan Asia Timur. Masing-masing mewakili sumber eksotis Mesopotamia, Amerika Utara, dan Timur Jauh. [21]

NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) berdasarkan lokasinya merupakan bagian dari poros perantara. Walau begitu, situasi ini sebenarnya situasi yang baru. Di masa lalu, NKRI adalah sebuah poros ganda: perantara sekaligus pusat. Poros perantara ada di Malaka sementara poros pusat ada di Maluku, hal ini berkenaan dengan adanya kendali kerajaan yang terdapat di sana yang menguasai rempah-rempah dan memainkan peran sebagai aktor pada poros maritim pada saat itu. Dalam situasi modern, NKRI lebih ada pada poros perantara karena meredupnya kemampuan perdagangan Indonesia Timur akibat penjajahan dan orientasi darat serta menguatnya berbagai pesaing, termasuklah Singapura. Berpijak pada fakta tersebut, maka dapat dideskripsikan bahwa peran perdagangan memiliki andil yang sangat besar di dalam mempengaruhi suatu wilayah, daerah atau negara dalam perannya sebagai poros maritim, yaitu yang memegang kontrol atau kendali dalam memanfaatkan wilayah atau kawasan maritim dalam konteks poros maritim. Jadi dapat disimpulkan secara obyektif bahwa faktor ekonomi merupakan faktor terpenting untuk menggiring sebuah bangsa dan negara menjadi aktor utama dalam poros maritim.[22]

b. Poros Maritim Klasik

Terdapat beberapa poros maritim klasik yang sempat mendominasi kegiatan maritim dunia sepanjang sejarah. Poros-poros ini tersebar diberbagai kawasan yang beriringan dengan keberadaan kekuatan militer besar di kawasan tersebut. Pertama, poros maritim kepulauan

[18] Laksmana. Evan A., Iis Gindarsah, and Andrew W. Mantong. *Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi* 2018. Centre for Strategic and International Studies, 2014. hlm. 97.

[19] http://www.the Jakartapost.com/ news/ 2009/06/30/indonesia-needs-a-postasean-foreign-policy.html) Sukma. Rizal. 2009, "*Indonesia Needs a Post-ASEAN Foreign Policy*," The Jakarta Post, 30 Juni 2009.

[20] Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia Pasal 1 Angka 1.

[21] Ade Prasetia, "Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia" Kajian Strategis Perulangan Kebesaran Bangsa Melalui Optimalitas Geostrategis Nusantara. Jurnal Maritim Indonesia Juni 2015 Edisi-3. Diakses Melalui Https://Docplayer.Info/80423941-Indonesia-Seb".

[22] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Yunani yang terletak di kawasan Mediterania Timur, melingkupi kawasan Laut Adriatik danAfrika [23] Poros ini berkembang pada masa Yunani Kuno semenjak masa pra-Sokratik hingga masa modern. Kedua, poros maritim Mediterania Barat yang mengapit benua Eropa dan Afrika. Kawasan ini berkembang pada era Romawi dan terus berkembang hingga era Penjelajahan Samudera[24] Poros ini telah berkembang sejak masa Mesopotamia dan terus berkembang di masa kini berkat penemuan minyak di kawasan Timur Tengah. Keempat, poros maritim New England yang menghubungkan Amerika Utara dan Eropa.[25] Poros ini muncul pertama kali ketika bangsa Eropa menemukan benua Amerika dan berperan penting dalam pembentukan Amerika Serikat dan Kanada. Kelima, poros maritim Nusantara. Poros ini menghubungkan India dan Tiongkok, dua peradaban besar yang telah hadir sebelum masa sejarah di Nusantara sendiri. Ia merupakan bagian dari sistem yang lebih luas yang disebut sistem maritim Samudera Hindia yang merentang dari Afrika hingga Asia Tenggara, menyatukan poros maritim Persia dan Nusantara.[26] Karenanya, poros ini telah sangat tua dan berperan besar dalam membentuk kebudayaan di Nusantara yang terpengaruh oleh kebudayaan India, Timur Tengah, dan Tiongkok.

c. Poros Maritim Modern

Peta maritim dunia telah berubah di masa modern ini akibat kebangkitan Tiongkok yang memiliki surplus sumber daya manusia yang besar. Pada dasarnya hanya tersisa dua poros maritim dunia diera modern ini, yaitu poros maritim Nusantara dan poros maritim Asia Timur.[27] Poros maritim Asia Timur adalah poros maritim baru yang dikuasai oleh Korea Selatan dan Tiongkok. Poros maritim Nusantara tetap berada ditangan Singapura. Poros lainnya seperti Yunani, Mediterionia, New England, dan Persia, telah kalah bersaing. Walau begitu, Yunani tetap mampu memperoleh banyak manfaat dari sejarah kelautan yang panjang lewat armada lintas samudera yang telah dibangunnya. Yunani saat ini merupakan negara terbesar dalam kelautan dengan mengendalikan 16% armada kapal dunia dalam hal tonase.[28] Jepang walaupun kalah dalam persaingan di poros Asia Timur tetap mampu mendapat banyak manfaat lewat armada penangkapan ikan yang memanfaatkan keterbukaan geografisnya dengan Samudera Pasifik.

Keberlangsungan poros maritim Nusantara hingga masa modern dibandingkan poros maritim lain di dunia menunjukkan bahwa kawasan Asia Tenggara merupakan kawasan yang sangat strategis dan berperan dalam menentukan kegiatan pelayaran dan perdagangan dunia. Walau begitu, pemain utama di poros maritim Nusantara bukanlah Indonesia. Ukuran lautan yang besar tampaknya justru menjadi kendala dibandingkan pemain utamanya, Singapura yang merupakan negara kecil di poros ini. Meskipun sebagai negara yang luas wilayahnya tidak seberapa, terlebih dibandingkan dengan negara tetangganya Malaysia dan Indonesia, akan tetapi Singapura telah memiliki perhatian yang begitu besar terhadap peran kemaritiman di dalam mendukung optimalitas perekonomian negaranya. Sehingga negara yang sangat minim dengan kandungan sumberdaya alam ini telah menjadi raksasa ekonomi dengan hanya memanfaatkan sektor kelautan dan kemaritiman. Hal ini sangat bertolak belakang dengan kondisi yang ada di Indonesia. Sebagai sebuah negara yang luas perairannya lebih dominan dari luas daratan, tenyata Indonesia sejauh ini belum memberikan perhatian serius dalam memanfaatkan geostrategis negara yang merupakan potensi yang sangat eksotik. Padahal ketika kembali berpijak dengan obyektifitas sejarah Nusantara, maka dua kerajaan besar di wilayah negara ini telah sangat optimal memanfaatkan wilayah Nusantara untuk mencapai predikat gemilang menuju kemegahan sebuah peradaban.

d. Konsep Poros Maritim di Indonesia

[23] Cocker, Blackmask. B.F. *Christianity and Greek Philosophy*, 2017 hlm. 17.

[24] Lopez, E., Piquero, S. *Was the Little Divergence so Big*? Spanish Real Wages in the North Western European Mirror, 1500-1800. Pamplona-Iruna, 3(4), 2013, 1-30, hal. 11. Ketiga, *Poros maritim Persia yang menghubungkan* Timur Tengah, Afrika, dan India (Wills*)* hlm. 93.

[25] G.M Roos, "2008, Hlm. 34.

[26] Bulliet, "R.W., Crossley, P.K., Headrick, D.R., Hirsch, S.W., Johnson, L.L., Northrup, D. The Earth and Its People, 4th Edition, Boston:Cengange Learning, Hlm. G-8.

[27] J-P Rodrigue, "Ports and Maritime Trade. Dalam The Encyclopedia of Geography, Warf, B (Ed), London: Sage, Hal. 4.

[28] Nikolaou, J. Op-Ed: *Greece Remains at Top of Shipping Economy.* Maritime Executive, 19 Februari 2019. http://www.maritimeexecutive.com/article/OpEd-Greece-Remains-at-Top-of-Shipping-Economy-2019-02-19. Diakses pada tanggal 11 Maret 2019 pukul 14.01 W IB.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

Berkaca dari masa lalu, melihat bagaimana kejayaan masa lampau diperoleh karena mengoptimalkan potensi laut sebagai sarana dalam suksesnya perekonomian dan ketahanan suatu negara, maka menjadi suatu hal yang wajar bila sekarang ini Indonesia harus lebih mengembangkan laut demi tercapianya tujuan nasional. Indonesia menyandang predikat "Negara Maritim" atau negara kepulauan, predikat ini mustahil ditinggalkan, lain halnya dengan predikat "Negara Agraris" yang suatu saat bisa berganti dengan industri. Konsekuensi sifat maritim itu sendiri lebih mengarah pada terwujudnya aktifitas pelayaran di wilayah Indonesia. Dalam kalimat ini bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan dalam membangun perekonomian akan senantiasa dilandasi oleh aktivitas pelayaran.[29]

Kilasan sejarah itu tentunya memberi gambaran, betapa kerajaan-kerajaan di Nusantara dulu mampu menyatukan wilayah nusantara dan disegani bangsa lain karena, paradigma masyarakatnya yang mampu menciptakan konsep poros maritim sebagai bagian utama dari kemajuan budaya, ekonomi, politik dan sosial. Laut Indonesia merupakan urat nadi perekonomian nasioal dan penggerak lalu lintas ekonomi dunia. Indonesia secara natural lahir dan tumbuh sebagai Negara dan bangsa maritim, luar dan dalam. Hanya faktanya, Indonesia saat ini masih belum menjadi Negara maritim dalam pengertian yang sesungguhnya. Sebab, hingga sekarang Indonesia belum menjadi aktor atau pelaku kelautan yang cukup mempuni, baik ditingkat domestik maupun global. Padahal laut Indonesia merupakan urat nadi perekonomian nasional dan penggerak lalu lintas ekonomi dunia. Dunia maritim Indonesia telah mengalami kemunduran yang cukup signifikan, kalau pada zaman dahulu mencapai kejayan baik dalam bidang politik maupun ekonomi, sekarang ini tidak tampak sedikitpun kemajuan yang dapat dilihat. Berdasarkan tinjauan sejarah dari berbagai kerajaan di Nusantara pada masa lalu, Indonesia sebenarnya adalah negara yang berwatak maritim sehingga menjadi bangsa yang kuat dan disegani dimata internasional.[30]

Presiden menjelaskan pada agenda pembangunan agar dapat mewujudkan Poros Maritim Dunia tersebut. *Pertama* adalah dengan membangun kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang terdiri dari jumlah pulaunya lebih dari 13.500 buah dan mencakup wilayah sepanjang 3.000 mil laut, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera. Indonesia merupakan Negara Kelautan terbesar di dunia yang memiliki bentang laut luas dengan ribuan pulau besar dan kecil. Indonesia merupakan negara dengan pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada. Indonesia terletak pada posisi geografis sangat strategis, terletak di antara persilangan dua benua dan dua samudera, serta memiliki wilayah laut yang menjadi urat nadi perdagangan dunia. Luas wilayah laut Indonesia mencapai ¾ dari seluruh wilayah Indonesia. Selat Malaka dan jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) secara umum merupakan jalur perdagangan strategis yang dilalui kapal-kapal perdagangan dunia dengan volume perdagangan mencapai 45 persen dari total nilai perdagangan seluruh dunia. Sampai saat ini, laut Indonesia berpotensi meningkat di masa-masa datang, mengingat prospek perkembangan perekonomian di wilayah Asia masih menjanjikan [31]. *Kedua* adalah dengan menjaga dan mengelola sumber daya laut, berfokus pada kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Kekayaan maritim akan digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan rakyat. Potensi Laut Indonesia memberikan peluang kesejahteraan dan kemakmuran karena Indonesia memiliki Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang terbentang seluas 2,4 juta kilometer persegi dengan berbagai potensi kekayaan alam yang siap dieksploitasi di dalamnya. Potensi ekonomi tersebut menjanjikan bagi prospek pencapaian kinerja perekonomian yang mampu menyejahterakan rakyat. Potensi perekonomian kelautan dapat dikembangkan dari berbagai sektor, terutama sektor perikanan tangkap, sektor perikanan budidaya, sektor pengolahan perikanan, sektor jasa pelabuhan, eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya energi lepas laut, terutama pada kawasan ZEE, kehutanan, pesisir, perdagangan, pelayaran dan pariwisata.[32] *Ketiga* adalah dengan

[29] http://Blogspot.Com/2017/02/Penyebab-Kenapa-Indonesia-Disebut.Html Diakses Pada Hari Senin 11 Maret 2019).” Jam 10.08 WIB.

[30] *Ibid.*

[31] http://Jurnalmaritim.Com/2014/08/Indonesia-Poros-Maritim-Dunia-Menuju-Ekonomi-Berbasis-Kelautan/.” Diakses pada hari selasa Jam 10.09 WIB.

[32] http://Bisniskeuangan.Kompas.Com/Read/ 2014/ 10/21/203422926/Visi.Maritim.Jokowi. Tantangan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, melalui pembangunan tol laut, *deep seaport*, logistik, dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Paradigma pembangunan pun harus digeser menjadi berorientasi pada wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan wilayah darat. Paradigma ini menegaskan jaminan bahwa pembangunan maritim pada akhirnya akan membantu peningkatan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian yang berkembang di wilayah darat. Pemerintah melalui Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas merinci secara detail pembangunan tol laut selama lima tahun ke depan dalam mendukung poros maritim dunia. Adapun 24 pelabuhan itu, yakni Pelabuhan Banda Aceh, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Batam, Padang, Pangkal Pinang, Pelabuhan Panjang, Pelabuhan Tanjung Priok, Cilacap, Tanjung Perak, Lombok, Kupang, Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Maloy, Makassar.[33] *Keempat* dari strategi Poros Maritim adalah melalui diplomasi maritim. Pemerintah mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerjasama dibidang kelautan ini baik dalam maupun luar negeri. Bekerja sama untuk menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Sebagai negara berkembang yang masih kekurangan kemampuan teknologi untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi kekayaan bawah laut, Indonesia harus membangun kerja sama lebih erat dengan negara-negara berteknologi maju untuk mengeksplorasi, mengeksploitasi sekaligus mengkonservasi dan menjaga sumber-sumber laut. *Kelima*, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal tersebut diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim indonesia, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim sehingga posisi sebagai poros maritim dunia membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat.

B. Implementasi Poros Maritim Indonesia dari Prespektif Kebijakan

Orientasi pembangunan Indonesia selama ini terfokus pada pembangunan berbasis daratan. Selain payung hukum yang belum memadai, hal ini tergambar dari aspek kelembagaan dan politik anggaran yang mengabaikan pembangunan sektor kelautan dan perikanan. Kelembagaan yang lemah dan politik anggaran yang tidak memadai menyebabkan pembangunan sektor maritim terbengkalai.[34]

a. NKRI sebagai Poros Maritim Dunia

Untuk dapat membangkitkan Indonesia sebagai sebuah poros maritim dunia, ada dua jalan untuk mengalahkan Singapura atau menjadi sebuah poros pusat. Opsi pertama akan sangat sulit karena Singapura telah jauh meninggal Indonesia dan memiliki kampanye negatif yang efektif dalam menjauhkan kapal-kapal dari kawasan laut dalam Indonesia. Selain itu, budaya konsumtif dan orientasi darat yang telah sangat lama terjadi di Indonesia harus terlebih dahulu dihilangkan sebelum berupaya mengalahkan Singapura.

Opsi yang lebih mungkin adalah menjadikan kembali Indonesia sebagai poros sentral. Hal ini dilakukan dengan menggiatkan kembali perdagangan laut dalam Indonesia, menjamin keamanan pelayaran di laut dalam, dan upaya promosi gencar produk-produk khas Indonesia ke pasaran mancanegara. Upaya ini dilakukan secara merata agar seluruh kawasan Indonesia dapat memperoleh aliran pelayaran yang seimbang. Potensi-potensi sebenarnya ada dan tinggal dibawa ke permukaan lewat upaya pemasaran yang agresif. Menurut kompas.com pada 21 Oktober 2014 lalu, Indonesia memiliki tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) dengan potensi nilai perdagangan 1,5 juta dollar AS per hari, setara dengan sekitar Rp 18 miliar perhari. Berdasarkan data Badan Pangan Dunia (FAO), nilai perekonomian dari laut Indonesia diperkirakan mencapai 3 triliun dollar AS sampai 5 triliun dollar AS, setara Rp 36.000 triliun sampai Rp 60.000 triliun pertahun.[35] Kekayaan sumber daya alam yang besar itu banyak yang dijarah asing, sehingga

Bernilai.Ribuan. Triliun.Rupiah.).”diakses pada hari selasa tanggal 14 Mei 2019 jam 10.37 WIB.

[33] http://M.Liputan6.Com/Bisnis/Read/2138321/ Melongok-Tol-Laut-Jokowi-Modal-Ri-Jadi-Poros-Maritim-Dunia), Diakses Pada Hari Selasa Tanggal 14 Mei 2019 Jam 13.12 WIB.

[34] Limbong. Bernhard. *Poros Maritim*. Pustaka Margareta. Jakarta. (2015)

[35] http://Bisniskeuangan.Kompas.Com/Read/2014/ 10/21/203422926/ Visi. Maritim. Jokowi. Tantangan. Bernilai. Ribuan. Triliun. Rupiah.).” diakses pada hari Selasa tanggal 14 Mei 2019 Jam 10.41 WIB.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

nilai ikan yang dicuri oleh nelayan asing dari wilayah laut di Indonesia tak kurang dari 23 miliar dollar AS atau sekitar Rp 276 triliun per tahun. Karenanya, pemerintah diharapkan benar-benar berkomitmen mengembalikan kekayaan maritim Indonesia.[36]

Berpijak pada potensi alami yang dimiliki oleh Indonesia, maka geostrategis NKRI merupakan suatu alasan krusial yang tidak dapat dibantahkan lagi; menjadi suatu variabel utama dalam peran Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Luas wilayah (Dua pertiga kawasan Asia Tenggara adalah wilayah kedaulatan Indonesia. Selain itu, dua pertiga perairan Asia Tenggara merupakan perairan yurisdiksi Indonesia,[37] dan bentuk negara yang merupakan negara kepulauan serta kestrategisan letak negara (Indonesia terletak pada posisi silang, yakni di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Australia; serta di antara dua samudera, Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, Indonesia memiliki perairan yang menjadi salah satu urat nadi perdagangan internasional. Hal ini telah berlangsung sejak lama dan karena alasan kestrategisan inilah ketika Indonesia dahulu masih bernama Nusantara menjadi perebutan banyak pihak asing untuk menanamkan pengaruh, ekspansi ekonomi bahkan berkeinginan untuk menjajah. Hal ini menjadi faktor pendorong utama dalam mengukur kemampuan Indonesia dalam menyandang predikat tersebut. Sebagai salah satu negara terbanyak penduduknya di dunia, pemerintah tinggal mengarahkan masyarakat agar tertarik pada mata pencarian di bidang kelautan. Penganggaran yang lebih baik dapat dilakukan untuk mendorong pembangunan infrastruktur yang membantu penyaluran hasil kreatifitas maupun sumberdaya alam negara lewat laut. Begitu pula, posisi Indonesia yang berbatasan dengan dua samudera sekaligus memungkinkan negara ini untuk mengembangkan armada samudera untuk kawasan barat (Sumatera–Jawa) maupun timur Maluku–Papua) yang menjelajah Samudera Hindia dan Pasifik.

b. Cita-Cita Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia

Di berbagai kesempatan, baik di dalam maupun luar negeri, Presiden RI Joko Widodo memaparkan cita-cita Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Pada acara Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar, Kamis 13 November 2014 Presiden Joko Widodo memaparkan visi Indonesia untuk menjadi negara poros maritim dunia. Menurutnya, sebuah transformasi besar sedang terjadi pada abad ke-21 ini. Pusat gravitasi, geoekonomi, dan geopolitik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Dengan pertumbuhan ekonomi rata-rata 7% per tahun dan total GDP sekitar US$ 40 triliun, Asia Timur merupakan kawasan paling dinamis secara ekonomi. Sekitar 40% perdagangan dunia ada di kawasan ini.[38]

Dalam dinamika itu, laut akan semakin penting artinya bagi masa depan kita. Jalur laut yang menghubungkan dua samudra strategis (Hindia dan Pasifik) merupakan jalur penting bagi lalu lintas perdagangan dunia. Tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan "lorong" lalu lintas maritim dunia. Dua samudra strategis itu juga menyimpan kekayaan besar (energi dan sumber daya laut lainnya) yang akan menentukan masa depan kemakmuran di kawasan. Oleh karena itu, sebagai negara maritim, Indonesia harus menegaskan dirinya sebagai Poros Maritim Dunia, sebagai kekuatan yang berada di antara dua samudra. Secara geografis, Indonesia berada di antara dua samudra (Pasifik dan Hindia). Negara kepulauan ini juga terletak di antara dua benua (Asia dan Australia). Posisi silang ini sangat strategis, baik dilihat dari politik dan ekonomi. Inilah mengapa Indonesia layak mengukuhkan sebagai Poros Maritim Dunia.[39]

Ketua DPR RI Bambang Soesatyo dalam Seminar 'Konsepsi Strategis Pengembangan Potensi Maritim Nasional dalam Mewujudkan Cita-cita Poros Maritim Dunia Menuju 100 Tahun Kemerdekaan Republik Indonesia' di kompleks parlemen, Senayan Jakarta, 12 April 2018, mengatakan bahwa sudah saatnya pemerintah membangun pusat-pusat unggulan kelautan di seluruh pelosok tanah air. Hal tersebut harus

[36] "Indonesia Sebagai Poros Maritim Dikases Melalui : http://Www.Bppk.Kemenkeu.Go.Id/ Id/ Publikasi/Artikel/150-Artikel-Keuangan-Umum/ 20555-Poros-Maritim-Dan-Perkembangan-Pereko nomian-Indonesia.)" .diakses pada hari Selasa tanggal 14 Mei 2019 jam 10. 45 WIB.

[37] Susilo Bambang Yudhoyono, "Geopolitik Kawasan Asia Tenggara: Perspektif Maritim. Http://Jakartagreater.Com/ Geopolitik-Kawasan-Asiatenggara/. Diakses Pada Tanggal 12 Maret 2019 Pukul 10.10 WIB).

[38] Subandono Diposaptono, "Membangun Poros Maritim Dunia Dalam Perspektif Tata Ruang Laut. Cetakan Ke 3 Kementerian Kelautan Dan Perikanan.(2017): 41.

[39] *Ibid.*hal. 42.

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

dilakukan agar cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia bisa segera terwujud. Indonesia ditakdirkan sebagai bangsa kepulauan atau bangsa maritim. Sebab, lebih dari dua pertiga wilayah negara Indonesia terdiri dari laut. Potensi sumber daya laut Indonesia juga sangat besar, yakni mencapai Rp 17 ribu triliun per tahun. Maka diperlukan terobosan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, pengembangan sumber daya manusia, serta teknologi di bidang kelautan. Teknologi kemaritiman harus diperkuat. Riset pendidikan dan pengembangan di bidang kelautan harus dikembangkan. Demikian juga dengan industri di bidang kemaritiman, perkapalan dan pelayaran harus pula dikembangkan secara maksimal. Disamping itu di laut ada cadangan minyak dan gas yang besar, potensi kekayaan ikan yang luar biasa, pariwisata laut yang mempesona, bahkan ombak dan gelombang dapat dijadikan sumber energi listrik yang sangat potensial. Kekayaan sumber daya laut yang besar itu harus digunakan untuk kesejahteraan dan kemakmuran seluruh rakyat Indonesia.[40]

Cita-cita dan agenda di atas akan menjadi fokus Indonesia di abad ke-21. Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudra, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa. Demikina juga dengan tata ruang laut dapat membantu menegakkan lima pilar poros maritim dunia. Pertama, tata ruang laut mengalokasikan ruang laut yang strategis untuk kepentingan sosial, ekonomi, budaya, pertahanan, dan keamanan. Kedua, tata ruang laut dapat mensinergikan antara pemanfaatan ekonomi dan perlindungan/konservasi sumber daya laut. Ketiga, tata ruang laut menggerakkan investasi ekonomi dan menyambungkan potensi antarwilayah dalam konektivitas ekonomi dan sumber daya beserta infrastrukturnya. Keempat, tata ruang laut di wilayah perbatasan memberikan kekuatan diplomasi Negara untuk memperjuangkan kepentingan nasional. Lainnya, tata ruang laut juga melindungi adat, budaya, serta kearifan lokal di laut.

c. Kebijakan pada Poros Maritim Indonesia

Kebijakan poros maritim yang menjadi bagian dari poros maritim dunia menunjukkan adanya pilihan antara kebijakan domestik dengan kebijakan internasional. Pilihan internasional dan domestik dalam kebijakan tersebut menunjukkan adanya intermestik[41] Kebijakan poros maritim pada visi dan misi Presiden menunjukkan orientasi kebijakan luar negeri Jokowi pada geopolitik maritim. Konsep geopolitik maritim mengadopsi teori geopolitik Alfred Thayer Mahan sebagai pelopor orientasi maritim yang membuktikan bahwa kekuatan laut merupakan instrumen negara untuk menguasai dunia.[42] Pandangan Mahan ini merupakan gambaran dari pengelolaan laut yang baik oleh Amerika Serikat sebagai orientasi kekuatan sumber ekonomi dan pertahanan negara dimasa itu.

Hasjim Djalal mengemukakan bahwa negara maritim tidak sama dengan negara kepulauan[43]. Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan laut, walaupun negara tersebut mungkin tidak memiliki banyak laut, tetapi mempunyai kemampuan teknologi, ilmu pengetahuan, peralatan, dan lain-lain untuk mengelola dan memanfaatkan laut tersebut, baik ruangnya maupun kekayaan alamnya dan letaknya yang strategis. Oleh karena itu, banyak negara kepulauan atau negara pulau yang belum menjadi negara maritim karena belum mampu memanfaatkan laut yang sudah berada didalam kekuasaannya.[44] Dengan demikian dapat dikatakan bahwa Indonesia tergolong negara kepulauan dan belum sebagai negara maritim karena dalam kebijakan kelautan atas sektor maritim masih terjadi tumpang tindih, misalnya urusan

[40] https://www.Gatra.Com/Rubrik/Info-DPR/ 3169 65-Indonesia-Sebagai-Poros-Kemaritiman-Dunia Diakses Pada Hari Kamis, Tanggal 16 Mei 2019, Jam 10. 44 WIB.

[41] Kawilarang. Renne R.A, "*Warisan Besar Menlu Hassan Wirajuda,*" dalam http://www.viva.co.id/berita/dunia/98969-warisan-besar-menlu-hassan-wirajuda 2009. diakses pada tanggal 12 Maret 2019 Jam. 10.15 WIB.

[42] Allan Westcoot, (Ed). Mahan on Naval Warfare, Selections from the Writing of Rear Admiral Alfred T. Mahan, (Mineola, New York: Dover Publications, 1985).

[43] Hasjim Djalal, "Singapura Sudah Menjadi Negara Maritim, Indonesia Belum. Diakses Melalui Http://Lan.Go.Id/Id/Berita-Lan/Hasjim-Djalal-Singapura-Sudah-Menjadi-Negara-Maritim-Indonesia-Belum Pada Hari Selasa Tanggal 14 Mei 2019 Jam 10.05 WIB)

[44] Safril Hidayat dan Ridwan, "Kebijakan Poros Maritim Dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan Dan Harapan."

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

kemaritiman dicampur adukan dengan urusan kelautan, hal ini menjadi penghambat utama penjabaran kebijakan poros maritim dunia yang dicanangkan Pemerintah Indonesia. Tanpa kebijakan yang jelas, Indonesia tidak mampu memanfaatkan posisi strategis dalam kemaritiman dunia hingga saat ini.[45]. Dasar kebijakan kemaritim Indonesia seharusnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Yang menjadi sektor maritim justru diatur dengan kebijakan kelautan, ini dua hal yang berbeda. Kemudian soal keselamatan pelayaran yang wajib dipenuhi pemerintah dengan menyediakan navigasi laut dan penjaga pantai.

d. Penegakan Hukum pada Poros Maritim di Indonesia

Berbicara hukum tidak lepas dengan penegakan hukum pada poros maritim di Indonesia. Secara teroritis, aktor utama yang memiliki kewenangan dalam poros maritim untuk melakukan kontrol atas arus lintas laut adalah Polisi Perairan (Polair), Petugas Imigrasi, dan Petugas Bea Cukai.[46] Polair, tugas utamanya adalah pencegahan dan penindakan terhadap aktifitas arus lintas barang dan orang yang bersifat illegal, pendeteksian ancaman keamanan, serta pengontrolan terhadap orang dan barang di titik awal hingga tujuan, penyelidikan dan penyidikan tindak kejahatan atau pun peristiwa kecelakaan/insiden. Petugas Imigrasi bertanggung jawab untuk melakukan kontrol persyaratan dan pelarangan masuk barang dan orang, menjamin legalitas dari dokumen perjalanan, mengidentifikasi dan menginvestigasi tindak kejahatan, dan membantu orang-orang yang membutuhkan pertolongan. Petugas bea cukai pada dasarnya bertugas untuk mengatur arus barang dan jasa. Fungsinya adalah memfasilitasi perdagangan sesuai persyaratan yang ditentukan tentang keluar masuk barang, memastikan pelaksanaan bea dan pajak masuk, serta melindungi kesehatan arus lintas manusia, hewan dan binatang. Namun, pada kenyataannya di Indonesia terdapat 12 (dua belas) instansi yang melakukan penegakan hukum dan peraturan tentang laut secara bersama-sama. Lembaga-lembaga tersebut mempunyai landasan hukum masing-masing yang isinya hampir bersinggungan. Meski bersinggungan, dalam menjalankan fungsinya sebagai penegak hukum di wilayah laut Indonesia, sehingga pengamanan dan penegakan hukum belum berjalan maksimal. Masing-masing instansi/kementerian terkait mempunyai kebijakan, sarana dan prasarana, serta sumber daya manusia yang berbeda-beda, berdasarkan tugas pokok dan fungsinya yang telah ditentukan.

Dalam pemerintahan Presiden Joko Widodo, mencoba merubah sistem kelembagaan multi agent menjadi *single agent* untuk penegakan hukum di laut Indonesia. Bakorkamla yang awalnya hanya sebagai koordinator direvitalisasi pada tanggal 8 Desember 2014 menjadi Badan Keamanan Laut Indonesia (Bakamla) dengan wewenang yang lebih luas sampai dengan kewenangan untuk menindak segala bentuk kejahatan di laut. Hal ini menimbulkan pro dan kontra, karena persoalan utama yang terjadi adalah kurangnya koordinasi antar lembaga, bukan membuat lembaga baru. Lembaga yang sudah ada memang dijalankan sesuai tupoksi masing-masing dan ini mengindikasikan peran spesifik dari masing-masing lembaga (spesialisasi). Peran spesialiasi inilah yang harus diperkuat melalui fungsi koordinasi. Misalnya Kementerian Perhubungan, khususnya Ditjen Perhubungan Laut (dulunya Jawatan Pelayaran). Tugasnya adalah memelihara keamanan, keselamatan navigasi dan menjaga *marine pollution*. Armada KPLP (Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut. Ada dasar hukumnya dan diakui oleh hukum internasional. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (P2) bertugas mengawasi lalu lintas barang masuk dan keluar NKRI umumnya, pelanggaran khususnya, lebih khusus lagi adalah tugas mendeteksi dan menangkap penyelundupan di wilayah perairan Indonesia. Kementerian Perhubungan dibantu Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) bertugas meningkatkan efektivitas dan efisiensi perhubungan antar pulau, hubungan laut dan udara, terutama pengangkutan hasil laut ke pasar luar/antar pulau dengan landasan dan pesawat kecil. Kementerian bertugas membongkar berbagai hambatan "tol laut" dalam sebuah rangkaian dari pulau Sumatera sampai Papua. KKP bertugas mengamankan kekayaan laut dan perikanan melalui moratorium (larangan sementara, izin masuk zona tangkap bersyarat khusus) penangkapan ikan pada wilayah *over fishing*,

[45] Kompas, Rabu 9 November 2017 (4). *Masih Terjadi Tumpang Tindih Kebijakan*.

[46] Kadar. A,"*Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*." Peneliti di Lembaga Concern (*Consultancy and Research*). Jurnal Keamanan Nasional Vol. I.Nomor 3. 2015.

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

seleksi ulang izin usaha, pengetatan persyaratan dan perizinan usaha penangkapan ikan, aturan bongkar muat di tengah laut, mengembangkan angkutan hasil laut lewat udara, sistem satelit penginderaan jauh VMS dan MCS, sosialisasi pertahanan sipil, pembinaan masyarakat nelayan, dan pemeriksaan kapal di pelabuhan sebelum dan setelah melaut. Kementerian ESDM bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambahan di perairan Indonesia. Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata bertugas mengawasi dan melindungi cagar budaya, keselamatan wisatawan, kelestarian kualitas lingkungan di perairan Indonesia. Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia bertugas melakukan pengawasan, penyelenggaraan keimigrasian, dan penyidikan tindak pidana keimigrasian. Kementerian Pertanian bertugas melakukan karantina hewan, ikan dan tumbuh-tumbuhan. Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup bertugas melakukan pengawasan terhadap *ilegal logging*, abrasi daratan akibat penggundulan hutan, serta di bidang lingkungan hidup pada wilayah perairan Indonesia umumnya, kualitas air, hutan bakau, dan taman karang khususnya. Kementerian Kesehatan bertugas melakukan pengawasan atau pemeriksaan kapal, awak kapal, penumpang, hewan, barang, dan jenis muatan kapal yang lain. Kementerian Dalam Negeri bertugas melaksanakan otonomi daerah bidang perairan tiap Pemda di Indonesia. Sedangkan Polair yang merupakan bagian dari Polri, jelas merupakan institusi berdasarkan undang-undang menjalankan fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kejahatan dengan dukungan forensik, dan diakui oleh hukum internasional. Fungsi kontrol dalam poros maritim memang perlu dilaksanakan melalui pendekatan integratif antar aktor yang berwenang. Hal ini dengan mempertimbangkan bentang laut seharusnya terdapat mekanisme koordinatif pembagian kerja antara patroli laut, pengamanan keluar masuk arus manusia dan barang di sejumlah pelabuhan melalui kontrol dokumen perjalanan dan kebijakan bea serta dukungan sistem pengawasan *(surveillance*). Namun, sentimen sektoral dan minimnya dukungan anggaran seringkali menjadi hambatan untuk pengembangan fungsi koordinatif seperti sudah disebutkan di atas. Sehingga aktor yang seharusnya bertanggung jawab melakukan fungsi kontrol melalui kerja koordinatif, akhirnya berjalan sendiri-sendiri dengan semangat ego sektoral. Masing-masing lembaga memiliki spesialisasi tertentu dalam ranah tupoksinya. Pembentukan Bakamla jelas menjadikan kerancuan dalam upaya mewujudkan penegakan hukum di laut. Karena akan terlalu banyak aturan dan perundangan yang harus diubah dan akan memakan waktu serta biaya yang tidak sedikit. Tidak semudah memindahkan sarana dan prasarana kerja dengan hanya surat pemberitahuan. Karena ranah kerja institusi/lembaga hukum tersebut terikat dalam kaidah hukum internasional yang berlaku.

Pergulatan Tentara Nasional Indonesia perlu memusatkan perhatian pada tugas pokoknya menjaga pertahanan nasional, sehingga sebagai implikasinya mesti melepaskan tanggung jawab di sektor keamanan dalam negeri. Reformasi TNI perlu diimplementasikan. Salah satu poin yang menjadi perhatiannya adalah penentuan batas antara urusan pertahanan dan keamanan. Masih ada salah pengertian bahwa keamanan laut dan keamanan maritim berada di tangan TNI Angkatan Laut. Perlu ditanamkan pengertian, fungsi keamanan maritim merupakan fungsi penegakan hukum di wilayah perairan nasional yang dilaksanakan oleh lembaga penegak hukum sipil.

Saat ini penegakan hukum dan keamanan di lautan Indonesia memang masih tumpang-tindih (*overlapping*). Hingga saat ini setidaknya ada 24 peraturan perundang-undangan yang memberikan kewenangan kepada berbagai instansi pemerintah untuk menegakkan hukum di laut. Beberapa contoh diantaranya, UU Nomor 11 tahun 1967 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertambangan memberikan kewenangan penegakan hukum di laut kepada Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral. Kewenangan penegakan hukum di laut diberikan lagi kepada lembaga ini oleh UU Nomor 22 tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi sehingga kewenangannya menjadi cukup luas. Kemudian contoh lain, UU Nomor 9 tahun 1992 Tentang Keimigrasian memberikan kewenangan kepada Kementerian Hukum dan HAM (dalam hal ini Ditjen Imigrasi) untuk juga menegakkan hukum di laut. Ada juga UU Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara RI yang memberikan kewenangan kepada Polri untuk menegakkan hukum di laut. Dalam UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, pasal 9 disebutkan Angkatan Laut bertugas: a. melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan; b. menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; c.

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah; d. melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; e. melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut. Dalam penjelasan atas UU Nomor 34 tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, Pasal 9 huruf a cukup jelas. Huruf b, yang dimaksud dengan menegakkan hukum dan menjaga keamanan adalah segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penegakan hukum di laut sesuai dengan kewenangan TNI AL (*constabulary function*) yang berlaku secara universal dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku untuk mengatasi ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah laut yurisdiksi nasional.

Penegakkan hukum yang dilaksanakan oleh TNI AL, terbatas dalam lingkup pengejaran, penangkapan, penyelidikan, dan penyidikan perkara yang selanjutnya diserahkan kepada Kejaksaan, karena TNI AL tidak menyelenggarakan pengadilan. Memang perlu ada kejelasan peraturan yang saling tumpang tindih, maklum banyak undang-undang disusun secara cepat. Tapi yang pasti akibatnya, TNI AL punya wewenang penegakan hukum (*polisionil*) disamping sebagai alat pertahanan. Situasi tersebut telah menimbulkan kebingungan bagi obyek penegakan hukum di laut seperti kapal niaga, kapal penangkap ikan, nelayan, pelaut dan mereka yang karena sifat pekerjaannya harus bersinggungan dengan laut. Mereka mengungkapkan, instansi tertentu sering memberhentikan dan naik ke kapal di tengah lautan untuk memeriksa berbagai persyaratan yang harus ada di atas kapal atau dokumen/surat yang harus dimiliki oleh ABK, bagi aparat penegak hukum, ini sah-sah saja. Di sisi lain, sesuai dengan Hukum Maritim Internasional yang sudah disepakati Indonesia sejak tahun 1974 (SOLAS 1974) yang tertuang dalam: a. Bab V Peraturan 15 Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS 1974) mengenai kewajiban negara penandatangan untuk membentuk organisasi Pengawal Pantai (*Coast Guard*) atau Pengawal Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard).* b. Ketentuan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Tahun 2002 atau *International Ships and Port Facilities Security Code* 2002 (ISPS Code 2002) mengenai kewajiban negara peserta untuk menetapkan otoritas nasional dan otoritas lokal yang bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan maritim. c. Pasal 217, pasal 218 dan pasal 220 Konvensi Perserikatan Bangsabangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS III, 1982) mengenai penegakan hukum oleh Negara Bendera (*Flag State*), oleh Negara Pelabuhan (*Port State*), dan oleh Negara Pantai (*Coastal State).* Berdasarkan aturan ini, organisasi militer dilarang untuk menegakan hukum maritim internasional di kapal-kapal berbendera asing kecuali jika negara tersebut dalam kondisi perang. Hanya organisasi sipil saja yang diperbolehkan memeriksa kapal-kapal lintas damai. Memang dalam hukum nasional, TNI AL berhak memeriksa kapal-kapal lintas damai di wilayah perairan Indonesia. Tetapi hal ini sangat bertentangan dengan hukum maritim internasional (UNCLOS, 1982) yang sudah disepakati oleh 168 negara termasuk Indonesia. Hal ini pula yang menyebabkan setiap kapal-kapal asing yang mau masuk ke perairan Indonesia selalu dikenakan biaya asuransi yang lebih tinggi dibanding dengan masuk ke perairan negara lainnya, yang menyebabkan lalulintas ekspor dan impor menjadi sangat mahal (karena biaya asuransi) jika masuk perairan Indonesia.Yang menjadi persoalan, manakala instansi itu selesai menjalankan tugasnya dan kapal akan bergerak kembali, ada instansi lain lagi yang menghentikan dan naik ke kapal tak lama kemudian. Persoalan akan menjadi rumit, manakala kapal yang dihentikan dan diperiksa itu adalah kapal berbendera asing.

Menurut praktek yang lazim di dunia pelayaran, kapal adalah *the mobile state* (negara yang berjalan) sehingga hanya tunduk kepada aturan hukum yang berlaku di negara berdasarkan benderanya. Jika ingin diproses dengan hukum negara lain, ada sejumlah aturan main yang juga berlaku internasional yang harus dipenuhi. Salah satunya melalui *admiralty court*/pengadilan. Mungkin inilah salah satu sebab, mengapa *main line operator*/MLO (pelayaran besar kelas dunia) enggan sandar di pelabuhan Indonesia. Hukum maritim internasional berlaku di wilayah perairan ZEE maupun di wilayah perairan teritorial bagi kapal-kapal lintas damai berbendera asing. Untuk kapal-kapal berbendera lokal tetap diserahkan kepada undang-undang yang sudah ada di negara setempat. Jika seorang pelaut tidak memenuhi persyaratan yang telah ditentukan jelas melanggar hukum maritim nasional maupun internasional. Dimana ketentuan dalam KUHP juga berlaku bagi kapal dan awaknya. Sebuah kapal berbendera Indonesia yang berada di perairan wilayah negara asing, apabila terjadi pelanggaran bea dan cukai serta peraturan kepelabuhan, dalam hal-hal dimana

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

tersangkut orang-orang dalam pelayaran tersebut, juga berlaku ketentuan KUHP terhadapnya. Jelas dalam hal ini akan selalu menjurus pada lembaga penegak hukum seperti kepolisian, sebagai pelaksananya.

ANALISIS

Implementasi Poros Maritim Dunia Menuju Masa Depan Indonesia

Konsep implementasi semakin marak dibicarakan seiring dengan banyaknya pakar yang memberikan kontribusi pemikiran tentang implementasi kebijakan sebagai salah satu tahap dari proses kebijakan. Wahab dan beberapa penulis menempatkan tahap implementasi kebijakan pada posisi yang berbeda, namun pada prinsipnya setiap kebijakan publik selalu ditindaklanjuti dengan implementasi kebijakan. [47] Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier menjelaskan makna implementasi merupakan pelaksanaan keputusan kebijaksanaan dasar yang biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasikan masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya". [48]

Kebijakan poros maritim dunia sudah dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 dan juga dalam Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, bahwa Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional (Pasal 1 angka 2).

Indonesia sudah merdeka selama 73 tahun, maka akan dilihat bagaimana implementasi poros maritIm dunia menuju masa depan Indonesia. Bangsa ini sudah memiliki dua presiden yang berorientasi sekaligus berani menempatkan Indonesia sebagai negara pemain daripada sekadar negara penonton dalam konstelasi pergerakan politik dan pertahanan keamanan kawasan dan dunia. Kedua presiden tersebut adalah Soekarno dan Joko Widodo (Jokowi). Pembangunan maritim tidak bisa dilakukan serba instan. Untuk mengoptimalkan pembangunan maritim di tingkat nasional, regional dan global, dan khususnya dalam mencapai Poros Maritim Dunia dibutuhkan arah, orientasi, strategi dan antisipasi pembangunan yang efektif, konsisten dan berkelanjutan. Diperlukan berbagai upaya, keunggulan sumber daya, posisi strategis dan geopolitik yang perlu diarahkan untuk menjawab tantangan demi mewujudkan keunggulan Indonesia. Implikasi dari sebuah negara yang berkehendak menjadi aktor kelas kawasan, terlebih kelas dunia, adalah harus terwujudnya pembangunan kekuatan militer yang bersifat *outward looking*, yaitu kemampuan militer yang dipersiapkan untuk menghadang dan menghampiri ancaman serta lawan jauh melampaui batas terluar negara tersebut.

Pada era kepemimpinan Soekarno (1945-1966), Indonesia dikenal sebagai negara terkuat di bumi bagian selatan serta memiliki efek *deterrenc*e yang kuat dari sisi politik. Dengan anggaran pertahanan mencapai 29% dari PDB, kekuatan militer kita memungkinkan kebijakan politik Soekarno terkait akan harga diri, kehormatan martabat, pertahanan dan keamanan bangsa, serta didukung oleh ketangguhan pasukan militer. Presiden Soekarno dan Jokowi sadar bahwa salah satu upaya agar negara mampu mengamankan jalur laut Nusantara dan sumber daya laut adalah memiliki kekuatan AL yang mampu menempati 12 lautan yang dimiliki negeri ini, menguasai titik-titik strategis penting pulau-pulau, *choke points* Malaka, dan 39 selat lainnya yang baik langsung ataupun tidak merupakan jalur utama pendukung kepentingan perdagangan, pergerakan sumber daya energi dan *supply* makanan (Sea Lanes of Trade/SLOT) serta merupakan jalur utama strategis militer (Sea Lanes of Communications/SLOC).

Tahun 2018 menandai dua pertiga implementasi kebijakan luar negeri pemerintahan Jokowi-JK yang dibingkai dalam Visi Misi Poros Maritim Dunia. Indonesia ingin dijadikan sebagai negara kepulauan dan bangsa maritim kuat, stabil dan sejahtera sehingga dapat memainkan peran

[47] Akib, Haedar Dan Antonius Tarigan. '*Artikulasi Konsep Implementasi Kebijakan: Perspektif, Model Dan Kriteria Pengukurannya*,' Jurnal Baca, Volume 1 Agustus 2008, Universitas Pepabari Makassar, 2008, Hlm 117.

[48] Mazmanian, Daniel A and Paul A. Sabatier. *Implementation and Public Policy*, Scott Foresman and Company, USA, 1983, Hlm 139.

PERPUSTAKAAN MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

signifikan di kancah regional Asia Pasifik dan Samudra Hindia (Indo-Pacific). Oleh karena itu, bagaimana Indonesia mampu mewujudkan poros maritim dunia mengimbangi ekspansi jalur sutra baru Tiongkok yang digagas oleh Xi Jin Ping. Rencana aksi poros maritim dunia mencakup lima agenda prioritas. Pertama, mempercepat upaya diplomasi penyelesaian konflik perbatasan, termasuk wilayah darat, dengan 10 negara tetangga; Kedua, melindungi teritori laut nasional (Kedaulatan NKRI); Ketiga, menjaga kekayaan sumber daya alam di dalam Zona Ekonomi Eksklusif (Diplomasi Ekonomi); Keempat, mengintensifkan diplomasi pertahanan (Diplomasi Maritim); Kelima, mendorong resolusi damai konflik internasional melibatkan negara-negara besar di kawasan Indo-Pasifik. Program aksi yang berdimensi kompleks, mulai dari hukum, politik, ekonomi, keamanan, hingga pertahanan. Diperlukan sebuah instrumen kerja diplomasi kreatif, aplikatif, dan efektif. Persoalan luar negeri selalu menjadi hirauan serius dimana terjadi eskalasi ketegangan antarnegara yang bersengketa di wilayah Laut Tiongkok Selatan. Eskalasi konflik dipicu oleh tindakan provokatif Beijing yang tidak menghiraukan Hukum Internasional, kedaulatan, dan kepentingan negara lain. Bahkan, pada Maret 2016 sempat terjadi insiden di perairan Natuna yang diklaim sebagai bagian wilayah kedaulatan Tiongkok (*nine dash line*). Tindakan responsif Jakarta hanya meliputi tiga komponen, yakni protes kepada Tiongkok yang telah melanggar yurisdiksi Indonesia; desakan agar Tiongkok mematuhi norma Hukum Internasional berdasarkan UNCLOS 1982; dan mengajak semua pihak yang berurusan dengan Tiongkok agar duduk bersama mencari solusi permanen. Hasilnya, Tiongkok menolak ajakan dialog secara multilateral dan tetap kukuh pada pendirian bahwa wilayah kedaulatan Tiongkok meliputi wilayah Natuna. Artinya, Indonesia belum berhasil mewujudkan agenda poros maritim di Laut Tiongkok Selatan. Kesemuanya menyimpan konsekuensi, baik potensial maupun aktual, terhadap implementasi agenda Poros Maritim Dunia Indonesia. Hingga kini belum terlihat bagaimana strategi yang dimiliki Indonesia dan telah dilaksanakan oleh jajaran diplomasi. Masyarakat mengerti bahwa banyak hal terkait diplomasi tidak bisa disampaikan secara terbuka, diliput media, dan dijelaskan dengan terperinci karena menyangkut aspek kerahasiaan negara serta implikasi taktis. Setidaknya terdapat tanda-tanda perubahan cara pandang dan penerapan kebijakan yang dapat diamati sebagai perwujudan agenda poros maritim dunia. Disamping itu implementasi kebijakan poros maritim dunia ditengarai akan lebih efektif jika didasari oleh riset. Riset tersebut antara lain terkait dengan alur laut dan potensi sumber daya laut.

Implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia Pemerintahan Joko Widodo mengundang sikap reaktif dari negara-negara didalam dan luar kawasan Asia Tenggara yang memperlihatkan sikap yang tidak mendukung atau menentang apa yang dijalankan secara sepihak oleh Pemerintahan Joko Widodo[49] Sikap ini tentu saja dapat mempengaruhi keharmonisan dan stabilitas keamanan yang selama ini dalam kondisi relatif kondusif di kawasan. Reaksi yang cenderung resisten, yang ditunjukkan secara terbuka, dan mengandung pesan pembalasan (aksi retaliasi) dapat mempengaruhi interaksi antar-negara di kawasan. Demikian juga dari sisi domestik menunjukkan bahwa maritim hanya menjadi perhatian Kementerian Kelautan dan Perikanan. Sementara kementerian/lembaga/ badan lainnya masih mengabaikan perhatian pada sektor maritim. Pandangan sempit pada aspek maritim tersebut menunjukkan kebenaran atas ucapan Hasjim Djalal yang menyatakan bahwa banyak negara kepulauan namun bukan negara maritim. Negara maritim ditunjukkan dengan pemanfaatan dan pengelolaan maritim belum terwujud dalam sinergitas antar lembaga. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan tidak terimplementasikan (*non-implementation*) dan adanya kementerian/badan/lembaga yang tidak berhasil menjalankannya (*unsuccessfu*l) karena eksekusinya yang jelek (*bad execution)*. Kebijakan non implementation menurut Hogwood dan Gunn terjadi karena pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya tidak mau bekerja sama atau telah bekerja sama secara tidak efisien, bekerja setengah hati atau karena tidak sepenuhnya menguasai permasalahan, atau permasalahan yang diselesaikan diluar jangkauan kekuasaannya. *Unsuccesfull implementation* atau implementasi yang tidak berhasil biasanya terjadi manakala suatu kebijakan telah dilaksanakan sesuai dengan rencana namun mengingat kondisi eksternal ternyata tidak menguntungkan, kebijakan tersebut tidak berhasil dalam mewujudkan dampak atau

[49] Poltak Partogi. 2015. "*Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya*". Politica. Vol. 6 No. 2. Agustus. Nainggolan, 2015 hlm 169.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

hasil akhir yang dikehendaki.[50] Kebijakan poros maritim merupakan proyek raksasa yang boleh dikatakan proyek mercusuar yang melibatkan banyak pihak seperti, kementerian/badan/lembaga/TNI/Polri yang semuanya memiliki kepentingan atas kebijakan tersebut. Siapa yang menjadi leading sektor dari proyek poros maritim? Seperti yang dijelaskan oleh Grindle bahwa implementasi kebijakan publik sesungguhnya bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik kedalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi.[51] Melainkan lebih dari itu, ia menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa yang memperoleh apa dari satu kebijakan. Kebijakan poros maritim yang belum terimplementasi disebabkan karena: 1) perumusan kebijakan yang merupakan tahapan penting namun sering disepelekan tanpa mempertajam perumusan masalah kebijakan dengan mencari cara dan strategi yang tepat dalam mencapai tujuan kebijakan: 2) isi atau konten kebijakan. Kebijakan dari sisi konten setidaknya memiliki sifat-sifat sebagai berikut : jelas, tidak distorsi, didukung oleh teori yang teruji, mudah dikomunikasikan ke kelompok target, didukung sumberdaya baik manusia maupun finansial yang baik; 3) implementator harus memiliki kapabilitas, kompetensi, komitmen, dan konsistensi dalam melaksanakan sebuah kebijakan; 4) Lingkungan. Keadaan sosial ekonomi, politik, dukungan publik maupun kultur populasi dimana kebijakan dilaksanakan.

Namun demikian pemerintah dalam implementasinya terhadap poros maritim dunia telah membuat langkah-langkah strategis diantaranya melakukan gerakan penanggulangan perikanan ilegal telah berhasil dan ini sudah diakui dunia internasional; menurunkan *dwalling time* dari 6,33 hari; terjadi penambahan trayek angkutan laut perintis dari 84 menjadi 96; penurunan harga sejumlah komoditas, khususnya di wilayah timur karena perbaikan konektivitas di laut. Oleh karena itu poros maritim dunia Indonesia yang akan datang adalah perlu memformulasikan konsep poros maritim dunia sebagai proses sekaligus hasil. Artinya, perlu gambaran yang jelas dan terukur tentang karakteristik poros maritim dan dapat dikomunikasikan kepada publik dengan baik. Poros maritim dunia bukanlah proyek jangka panjang yang matang serta rumusan peta jalan yang sistematis dengan target-target tahunan yang terukur sehingga dapat tergambar kapan pencapaian itu bisa terwujud. Karena poros maritim dunia untuk jangka panjang perlu dibuat dasar hukum poros maritim dunia sehingga bisa mengikat dan tidak mudah berubah ketika terjadi pergantian rezim pemerintahan, artinya dasar hukum poros maritim dunia Indonesia adalah Undang-Undang yang terintegrasi dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang. Apabila dasar hukum hanya peraturan presiden (perpres), maka sangat rentang terhadap perubahan rezim. Selanjutnya urusan kemaritiman lebih luas dari tupoksi Kemenko Kemaritiman yang hanya membawahi empat kementerian, artinya poros maritim dunia bukan sekedar tanggung jawab menko kemaritiman melainkan juga semua anggota kabinet ataupun Lembaga Pemerintahan Non Kementerian (LPKN) sehingga perlu pemetaan peran tiap lembaga dan tercermin dalam profil penganggaran. Kemudian penguatan pilar poros maritim dunia Indonesia melalui sumber daya manusia dan ilmu pengetahuan serta teknologi. Karena dengan demikian langkah sistematisnya bisa dilakukan melalui pendidikan dengan perubahan kurikulum. Sehingga kemaritiman bisa hadir dalam pikiran masyarakat dan mengembalikan kesadaran kita tentang kemaritiman.

KESIMPULAN

Indonesia sudah merdeka selama 73 tahun, maka akan dilihat bagaimana implementasi poros maritim dunia menuju masa depan Indonesia. Bangsa ini sudah memiliki dua presiden yang berorientasi sekaligus berani menempatkan Indonesia sebagai negara pemain daripada sekadar negara penonton dalam konstelasi pergerakan politik dan pertahanan keamanan kawasan dan dunia. Kedua presiden tersebut adalah Soekarno dan Joko Widodo (Jokowi). Indonesia sebagai negara kepulauan dan bangsa maritim yang kuat. Dari pertanyaan pertama terlihat, Poros maritim dunia merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Berbagai kemunculan poros maririm dunia, baik poros maritim klasik

[50] Aksara Wahab, "Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara. Jakarta : PT. Bumi Aksara. (2015)

[51] Merilee S. Grindle, "Politics and Policy Implementation in the Third World, (New Jersey : Princeton University Press, 1980), Hlm. 1.).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

maupun poros maritim modern. Keberlangsungan poros maritim Nusantara hingga masa modern dibandingkan poros maritim lain di dunia menunjukkan bahwa kawasan Asia Tenggara merupakan kawasan yang sangat strategis dan berperan dalam menentukan kegiatan pelayaran dan perdagangan dunia. Untuk mengoptimalkan pembangunan maritim di tingkat nasional, regional dan global, dan khususnya dalam mencapai Poros Maritim Dunia dibutuhkan arah, orientasi, strategi dan antisipasi pembangunan yang efektif, konsisten dan berkelanjutan. Hal ini sudah dilalui selama empat tahun pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla melalui visi dan misi serta nawacitanya. Kebijakan poros maritim pada visi dan misi Presiden menunjukkan orientasi kebijakan luar negeri Jokowi pada geopolitik maritim. Presiden Joko Widodo memaparkan cita-cita Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, cita-cita dan agenda tersebut menjadi fokus Indonesia di abad ke-21 sehingga Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia. Indonesia mampu memanfaatkan posisi strategis dalam kemaritiman dunia hingga saat ini. Dikaitkan dengan pertanyaan kedua dalam implementasinya terlihat bahwa kebijakan Poros Maritim Dunia Pemerintah Joko Widodo tetap dijalankan untuk mewujudkan Indonesia menjadi poros maritim dunia, dimana didalam implementasinya sudah terlihat adanya gerakan penanggulangan perikanan ilegal telah berhasil dan ini sudah diakui dunia internasional, menurunkan *dwalling time*, penambahan trayek angkutan laut perintis, dan penurunan harga sejumlah komoditas.

SARAN

Untuk membangun Indonesia sebagai negara maritim melalui poros maritimnya, perlu menggarap gagasan poros maritim dunia. Untuk mengoptimalkan pembangunan maritim di tingkat nasional, regional dan global, dan khususnya dalam mencapai poros maritim dunia dibutuhkan arah, orientasi, strategi dan antisipasi pembangunan yang efektif, konsisten dan berkelanjutan. Diperlukan berbagai upaya, keunggulan sumber daya, posisi strategis dan geopolitik yang perlu diarahkan untuk menjawab tantangan demi mewujudkan keunggulan Indonesia. Disamping itu diperlukan juga memformulasikan konsep poros maritim dunia sebagai proses sekaligus hasil. Perlu dibuat dasar hukum poros maritim dunia sehingga bisa mengikat dan tidak mudah berubah ketika terjadi pergantian rezim pemerintahan dalam bentuk undang-undang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih saya ucapkan kepada pihak-pihak yang memberi bantuan terutama kepada reviwer yang membantu dalam penulisan artikel ini.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

Bulliet. "R.W., Crossley, P.K., Headrick, D.R., Hirsch, S.W., Johnson, L.L., Northrup, D. The Earth and Its People, 4th Edition, Boston:Cengange Learning, hlm. G-8.

Cocker 2007, B.F. Christianity and Greek Philosophy, Blackmask.

Djalal, Hasjim. "Singapura Sudah Menjadi Negara Maritim, Indonesia Belum. Diakses Melalui http://Lan.Go.Id/Id/Berita-Lan/Hasjim-Djalal-Singapura-Sudah-Menjadi-Negara-Maritim-Indonesia-Belum Pada Hari Selasa Tanggal 14 Mei 2019 Jam 10.05 WIB

Grindle, Merilee S. "Politics and Policy Implementation in the Third World, (New Jersey : Princeton University Press, 1980), hlm. 1.

Blogspot.Com/2017/08/Pengertian-Poros-Maritim.html, Diakses Pada Hari Jumat Tanggal 15 Maret 2019 Jam 14.05 WIB.

Junef, Muhar. "PENEGAKAN HUKUM DALAM RANGKA PENATAAN RUANG GUNA MEWUJUDKAN PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN." *Penelitian Hukum De Jure* 17, no. 4 (2017): 379–391.

Kadar. A,, 2015. "Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia." Peneliti di Lembaga Concern (Consultancy and Research). Jurnal Keamanan Nasional Vol. I, No. 3.

Kawilarang. Renne R.A, "Warisan Besar Menlu Hassan Wirajuda," dalam http://www.viva.co.id/berita/dunia/98969-warisan-besar-menlu-hassan-wirajuda 2009.

Kompas, Rabu 9 November 2017 (4). Masih Terjadi Tumpang Tindih Kebijakan.

Laksmana. Evan A., Iis Gindarsah, and Andrew W. Mantong. 2014. Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jokowi 2018. Centre for Strategic and International Studies, Jakarta.

Limbong. Bernhard. 2015.Poros Maritim. Pustaka Margareta, Jakarta.

Lopez, E., Piquero, S. Was the Little Divergence so Big? Spanish Real Wages in the North Western European Mirror, 1500-1800. Pamplona-Iruna, 3(4), 2013, 1-30, hal. 11. Ketiga, poros maritim Persia yang menghubungkan Timur Tengah, Afrika, dan India (Wills, hal. 93.).

Moleong, Lexy J. 2007 : 6. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remadja Rosdakarya.

Mamuji, Soerjono Sukanto dan Sri. "Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat, Jakarta, Rajawali, Press, 1985, 13-14

Manurung, Hendra. "Menuju Poros Maritim Dunia: Masa Depan Indonesia Https://Www.Researchgate.Net/Publication/ 323369195 Diakses hari Selasa 19 Maret 2019 Jam 8.41 WIB (2018).

Muahamad. Victor Simela. 2014. Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, "Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. VI, No. 21, (November 2014).

Nainggolan, Poltak Partogi. 2015. "Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya". Politica. Vol. 6 No. 2. Agustus.

Nikmah, Masykurotun. "Pengembangan Materi Ajar Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Pada Siswa Kelas XI." *Uniersitas Negeri Surabaya* 1, no. 1 (2017): 92–98.

Prasetia, Ade. "Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia ' Kajian Strategis Perulangan Kebesaran Bangsa Melalui Optimalitas Geostrategis Nusantara ' Jurnal Maritim Indonesia Juni 2015 Edisi-3.Diakses Melalui Https://Docplayer.Info/80423941-Indonesia-Seb".

Rodrigue, J-P. "Ports and Maritime Trade. Dalam The Encyclopedia of Geography, Warf, B (Ed), London: Sage, hal. 4.

Roos, G.M. "2008, hlm. 34

Safril Hidayat dan Ridwan. "Kebijakan Poros Maritim Dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan Dan Harapan." *Jurnal Pertahanan & Bela Negara* 7, no. 3 (2017): 108–121.

Shekar. Vibhanshu dan Joseph Chinyong Liow 2014, "Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead," Brookings, 7 November 2014, Https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-andobstacles-ahead/.

Subandono Diposaptono. "Membangun Poros Maritim Dunia Dalam Perspektif Tata Ruang Laut. Cetakan Ke 3 Kementerian Kelautan Dan Perikanan.(2017): 42

Sukma. Rizal. 2009, "Indonesia Needs a Post-ASEAN Foreign Policy," The Jakarta Post, 30 Juni 2009, http://www.thejakartapost.com/news/2009/06/30/indonesia-needs-a-postasean-foreign-policy. html.

Wahab, Aksara. "Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara. Jakarta : PT. Bumi Aksara. (2015)

Yudhoyono, Susilo Bambang. "Geopolitik Kawasan Asia Tenggara: Perspektif Maritim. Http://Jakartagreater.Com/ Geopolitik-Kawasan-Asiatenggara/. Diakses Pada Tanggal 12 Maret 2019 Pukul 10.10 WIB.

Akib, Haedar Dan Antonius Tarigan. 'Artikulasi Konsep Implementasi Kebijakan: Perspektif, Model Dan Kriteria Pengukurannya,' Jurnal Baca, Volume 1 Agustus 2008, Universitas Pepabari Makassar, 2008, Hlm 117.

Http://Bisniskeuangan.Kompas.Com/Read/2014/10/21/203422926/ Visi.Maritim.Jokowi.Tantangan.Bernilai.Ribuan.Triliun.Rupiah.

Http://Blogspot.Com/2017/02/Penyebab-Kenapa-Indonesia-Disebut.Html Diakses Pada Hari Senin 11 Maret 2019).

Http://M.Liputan6.Com/Bisnis/Read/2138321/Melongok-Tol-Laut-Jokowi-Modal-Ri-Jadi-Poros-Maritim-Dunia), Diakses Pada Hari Selasa Tanggal 14 Mei 2019 Jam 13.12 WIB.

Mazmanian, Daniel A and Paul A. Sabatier. Implementation and Public Policy, Scott Foresman and Company, USA, 1983, Hlm 139.

Allan Westcoot, (Ed). Mahan on Naval Warfare, Selections from the Writing of Rear Admiral Alfred T. Mahan, (Mineola, New York: Dover Publications, 1985.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

BBC.Com. 2014, http://www.BBC.Com/Indonesia/Berita_Indonesia/2014/06/140622_indonesia_debatcapres_dua.

Http://Bisniskeuangan.Kompas.Com/Read/2014/10/21/203422926/Visi.Maritim.Jokowi.Tantangan.Bernilai.Ribuan.Triliun.Rupiah.

Http://Jurnalmaritim.Com/2014/08/Indonesia-Poros-Maritim-Dunia-Menuju-Ekonomi-Berbasis-Kelautan/.

Https://Www.Gatra.Com/Rubrik/Info-Dpr/316965-Indonesia-Sebagai-Poros-Kemaritiman-Dunia Diakses Pada Hari Kamis, Tanggal 16 Mei 2019, Jam 10. 44 WIB.

Indonesia Sebagai Poros Maritim Dikases Melalui : http://www.Bppk.Kemenkeu.go.id/id/publikasi/artikel/150-artikel-keuangan-umum/20555-Poros-Maritim-Dan-Perkembangan-Perekonomian-Indonesia.)

Kompas. Minggu 4 Maret 2018 (2). Riset Titik Awal Mewujudkan Poros Mariti Dunia.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2011 Tentang Alur Pelayaran Di Laut.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia Pasal 1 Angka 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IMPLIKASI KEBIJAKAN JALUR SUTRA MARITIM CINA TERHADAP KEKUATAN POROS MARITIM DUNIA INDONESIA

Rahmi Fitriyanti
FISIP Universitas Islam Negeri (UIN) Syarif Hidayatullah Jakarta
Email: pipitfitriyanti77@gmail.com

Abstract

The 21st Silk Road Maritime policy (SRM)) that has been introduced in October 2013during Xi Jinping administration is aimed to sponsor the development of transportation facilities from China to Southeast Asia, South Asia, the Middle East, Europe and Africa. China intends to protect the SRM expansively in order to gain control over sea line of communications (SLCs), market, as well as energy resources and raw materials. The objective is to create "the China dream". The policy has several implications to Indonesia which also has global maritime nexus (GMN) agenda which wants to make Indonesia as the center of regional and global maritime economics activities. This raise a question of why the China's Silk Road Maritime (SRM) policy affects the Global Maritime Nexus (GMN) policy of Indonesia?. Therefore, this article will focus on the implications of China SRM on Indonesia GMN. The analysis is limited to SRM policy that has negative impacts internally and externally on Indonesia's maritime power. Theoretical frameworks for analysis are sea power and foreign policy analysis.

Keywords: China's Silk Road Maritime, Indonesia's global maritime nexus, sea power, foreign policy

Abstrak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kebijakan Jalur Sutra Maritim (JSM) Abad ke-21 dalam masa kepemimpinan Presiden Cina, Xi Jinping yang mulai diperkenalkan pada Oktober 2013 bertujuan mensponsori pembangunan prasarana transportasi laut dari Cina melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa, dan Afrika. Cina berupaya melindungi rute JSM secara ekspansif agar dapat mengendalikan jalur pelayaran strategis dunia *(Sea Line of Communications/SLOCs),* pasar untuk produk Cina *(market),* serta sumber daya alam untuk energi, bahan mentah, dan bahan baku ke Cina *(resources).* Tujuannya adalah mewujudkan ambisi *"Chinese Dream".* Kebijakan tersebut menimbulkan implikasi bagi kekuatan maritim Indonesia yang juga menerapkan visi Poros Maritim Dunia (PMD) sebagai "pusat" kegiatan ekonomi maritim regional dan global sejak awal era Presiden Joko Widodo pada 2014. Fenomena ini menimbulkan pertanyaan, yakni "Mengapa kebijakan Jalur Sutra Maritim Cina berimplikasi terhadap kekuatan Poros Maritim Dunia Indonesia?" Oleh karena itu, fokus tulisan ini adalah mengkaji implikasi kebijakan JSM Cina terhadap kekuatan PMD Indonesia. Analisanya dibatasi hanya pada implementasi kebijakan JSM yang mempengaruhi secara negatif berbagai aspek internal dan eksternal kekuatan maritim Indonesia. Landasan teori yang digunakan adalah *Sea Power* dan Kebijakan Luar Negeri.

Kata Kunci: *Jalur Sutra Maritim Cina, Poros Maritim Dunia Indonesia, Sea Power, Kebijakan Luar Negeri*

Pendahuluan

Lebih dari 150 negara merupakan negara pantai atau negara kepulauan. Hal ini menumbuhkan fenomena kemaritiman dunia yang mempengaruhi tujuan nasional sebagian besar bangsa di dunia. Negara-negara tersebut harus mampu menghadapi tantangan di bidang keamanan maritim demi meningkatkan kesejahteraan rakyatnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebagai negara kepulauan dan kelautan yang sebagian besar wilayahnya berupa perairan, Indonesia pun harus memiliki komitmen yang kuat dan konsisten dalam mengubah orientasi kebijakannya yang berbasis "darat" menjadi "laut" melalui Poros Maritim Dunia (PMD).

Fenomena tren kebangkitan maritim dunia bermula dari pidato Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe, yang memperkenalkan konsep kemaritiman modern di hadapan Parlemen India pada 22 Agustus 2007 dalam pidatonya "*Confluence of the Two Seas*" (http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html). Pertama kalinya Abe memperkenalkan istilah "Indo-Pasifik" sebagai wilayah laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik Bagian Barat dan Tengah serta perairan Indonesia yang menghubungkan kedua samudera tersebut (http://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name).

Kemudian, Presiden Amerika Serikat (AS), Barack Obama, juga memberlakukan kebijakan *"Pivot to the Pacific"* atau *"Rebalancing toward Asia"* pada November 2011 di hadapan Parlemen Australia untuk merespon kebangkitan Cina sebagai kekuatan besar di Asia Pasifik berikut peran besar yang akan dimainkan AS dalam jangka panjang (Manyin, 2011).

Kebijakan tersebut memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer, kebijakan luar negeri, serta kebijakan ekonomi AS. Dengan adanya *rebalancing,* AS menarik pasukannya dari Irak dan Afghanistan untuk lebih mengarahkan perhatiannya ke kawasan Asia Pasifik guna mengantisipasi berbagai peluang dan tantangan pada masa mendatang (http://www.the-american-interest.com).

Pergeseran geopolitik ke kawasan Asia Pasifik ini didorong oleh pesatnya proses pertumbuhan dan pembangunan ekonomi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

di kawasan Asia Pasifik. Berdasarkan Laporan Bank Dunia, pergeseran kekuatan ekonomi dunia ke Asia ini terjadi karena empat dari 10 negara ekonomi besar global berasal dari Asia, yaitu, Cina (peringkat 2), India (peringkat 3), Jepang (peringkat 4), dan Indonesia (peringkat 10) (Djumala, 2 Januari 2015).

Kebangkitan ekonomi Cina disusul oleh kebijakan Presiden Cina, Xi Jinping, dengan memperkenalkan kebijakan Jalur Sutra Maritim (JSM) Abad ke-21 di hadapan parlemen Indonesia pada Oktober 2013 (http://usa.Cinadaily.com.cn/Cina/2013 10/04/content_17008940.htm). Kebijakan pembangunan JSM ini terdiri dari empat elemen, yaitu, pembangunan konektivitas maritim yang lebih baik, dibangunnya kerjasama yang kuat di bidang ekonomi dan industri maritim, perlu adanya kerjasama dalam bidang keamanan maritim, serta memperluas kerjasama dalam budaya maritim.

Kebijakan JSM Cina tersebut merupakan bagian dari *11th Year Plan* (2006-2010) dan *Report on Marine and Ocean Industries Development in Cina* (2006). Cina berkomitmen membangun serta mensponsori prasarana transportasi laut dari Cina melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa, dan Afrika. Langkah ini ditindaklanjuti dengan menawarkan investasi *"Maritime Silk Fund"* sebesar USD40 miliar untuk membangun pelabuhan laut dalam *(deep sea port)* di lokasi-lokasi strategis yang dilewati rute JSM Cina agar dapat mengendalikan jalur pelayaran strategis dunia *(Sea Line of Communications/SLOCs),* pasar untuk produk Cina *(market),* serta sumber daya alam untuk energi, bahan mentah, dan bahan baku ke Cina *(resources)* (http://usa.Cinadaily.com).

Ketiga akses tersebut memang merupakan rebutan *great powers*, antara lain, AS, Cina, Jepang, India, dan Eropa yang bertujuan mengungguli persaingan kekuatan militer, kekuatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

finansial, serta penguasaan teknologi dunia (http://www.fmprc.gov).

Serangkaian peristiwa kemaritiman tersebut menunjukkan persaingan dalam sistem internasional yang anarki di antara kekuatan-kekuatan besar, yaitu adanya keterlibatan AS, India, Jepang, Korea Selatan, serta Rusia. Hal ini kemudian melatarbelakangi kebijakan JSM Cina yang bertujuan memperebutkan akses dan kendali atas tiga hal utama di sepanjang rute pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, yaitu, jalur pelayaran, pasar, dan sumber daya alamnya.

Sedangkan tujuan utama kebijakan PMD Indonesia adalah meningkatkan kesejahteraan rakyat. Kebijakan PMD yang memperjuangkan perlindungan terhadap aset kekayaan maritim Indonesia ini sejalan dengan amanat UUD 1945 Pasal 33 ayat (3) yang menyebutkan bahwa “Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk kemakmuran rakyat.”

Tujuan ini terkait dengan perlindungan terhadap aset-aset kekayaan bahari Indonesia terhadap berbagai ancaman eksternal dan internal. Oleh karena itu, Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo (Jokowi), menjadikan perwujudan PMD Indonesia sebagai fokus utama dalam pemerintahannya. Sebagaimana dikemukakan dalam pidato pelantikannya, Jokowi menegaskan pentingnya mengembalikan identitas Indonesia sebagai negara maritim.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi Poros Maritim Dunia. Karenanya, penegakan kedaulatan wilayah laut RI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan merupakan program utama dalam pemerintahan Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (http://www.presidenri.go.id/maritim/Indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html).

Untuk itulah Jokowi menyampaikan lima pilar PMD melalui forum global dalam *The 9th East Asia Summit (EAS)* di Naypyidaw, Myanmar, pada 13 November 2014 sebagai berikut: (1) budaya maritim; (2) ekonomi maritim; (3) konektivitas maritim; (4) diplomasi maritim; dan (5) keamanan maritim (http://dunia.news.viva.co.id).

Berdasarkan pilar-pilar tersebut, perlindungan terhadap keamanan maritim Indonesia sangat penting untuk mendukung perwujudan keempat pilar lainnya. Pilar keamanan maritim dalam kebijakan PMD mencakup kemampuan Indonesia dalam melindungi kedaulatan maritim, posisi strategis Indonesia, wilayah laut yang luas, serta merespon berbagai kegiatan di wilayah laut Indonesia yang berpotensi mengancam keamanan nasional.

Bentuk ancaman tersebut secara garis besar digolongkan sebagai (1) Ancaman kekerasan berupa pembajakan, perampokan, aksi teror, sabotase; ancaman terhadap sumber daya laut berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut; konflik pengelolaan sumber daya laut, (2) Ancaman pelanggaran hukum berupa *illegal logging, illegal fishing,* dan penyelundupan, baik itu berupa barang maupun orang secara illegal, serta (3) Ancaman navigasi terkait pelayaran yang melewati perairan Indonesia (BPPK-Kementerian Luar Negeri: Pp. 47-48)

Demi melindungi aset kekayaan maritimnya, Indonesia telah memiliki dasar hukum guna menggeser paradigma nasional menuju “negara maritim”, yaitu, UUD 1945 Pasal 25A yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbunyi “Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-undang”. Pasal ini memberikan pengakuan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang sarat dengan isu kemaritiman.

Pengertian “negara maritim” dalam konteks ini adalah negara yang mampu mengelola laut untuk kepentingan nasionalnya secara politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Namun berdasarkan definisi tersebut, hingga kini Indonesia belum menjadi negara maritim. Statusnya baru sebatas “negara kelautan” dan “negara kepulauan”.

Adanya fenomena persaingan maritim internasional telah mendorong Indonesia untuk mengamankan kedaulatan dan aset-aset maritimnya demi sebesar-besarnya kemakmuran bangsa. Termasuk membangun keamanan maritim untuk mengantisipasi berbagai ancaman JSM Cina. Tujuannya agar Indonesia berhasil menjadi Poros Maritim Dunia sekaligus sebagai kunci stabilisator geoekonomi dan geopolitik di level regional maupun global. Untuk itu, Indonesia harus mampu mendefinisikan dengan jelas berbagai implikasi keamanan JSM Cina di level regional maupun global guna menentukan respon yang tepat dalam menghadapi berbagai ancaman eksternal dan internal tersebut.

Keamanan maritim juga merupakan bagian dari kajian Hubungan Internasional di bidang studi politik internasional, terutama yang terkait dengan kebijakan luar negeri di sektor maritim yang dilatarbelakangi semangat kemaritiman kontemporer Indonesia berlandaskan Visi, Misi, dan Program Aksi Jokowi-Jusuf Kalla 2014: *“Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian”.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Oleh karena itu, implikasi akibat kebijakan JSM Cina terhadap PMD Indonesia di bidang keamanan maritim dapat dianalisa dengan menggunakan Teori Kebijakan Luar Negeri dan *Sea Power*. Perwujudan PMD untuk mengembalikan kejayaan maritim bangsa Indonesia merupakan kebijakan luar negeri yang menjadi bagian dari kebijakan nasional dalam pemerintahan Jokowi. Karenanya, pengaruh kekuatan maritim yang asimetris dalam lingkungan internasional yang anarki akan mengubah pola interaksi serta peta kekuatan maritim dalam sistem internasional, baik itu di tingkat regional maupun global.

Landasan Teori

Sea Power sebagai sumber kekuatan maritim yang melandasi kebijakan JSM Cina belum dimiliki PMD Indonesia. Berdasarkan sudut pandang Hubungan Internasional, implikasi negatif kebijakan JSM Cina terhadap Indonesia juga dapat dilihat dari kecenderungan ekspansif JSM Cina yang sangat *outward looking* terhadap PMD yang sifatnya *inward looking.*

Landasan teorinya terkait dengan kerangka pemikiran HI dan kajian maritim yang merujuk pada Teori Kebijakan Luar Negeri. Perspektif teoritis HI tersebut dilengkapi Teori *Sea Power* untuk memahami *existing condition* maritim dalam sistem internasional.

Pandangan Waltz sebagai penganut Perspektif Neorealis atau *Struktural Realism* ini sejalan dengan Teori Kebijakan Luar Negeri yang merupakan turunan dari Perspektif Neorealis. Menurut James N. Rosenau, kebijakan luar negeri merupakan suatu bentuk perilaku atau aksi. (1976: Pp. 16-17). Sedangkan menurut Alex Mintz dan Karl DeRouen Jr., kebijakan luar negeri merupakan sekumpulan pilihan yang diambil atau diputuskan oleh koalisi, kelompok, maupun individu yang mempengaruhi dinamika lingkungan internasional (2010: 3).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rosenau merumuskan sumber-sumber yang menjadi *input* dalam perumusan suatu kebijakan luar negeri (1976: 18) sebagai berikut: (1) Sumber sistemik *(systemic source),* yaitu sumber yang berasal dari lingkungan eksternal suatu negara; (2) Sumber masyarakat *(societal source),* yaitu sumber yang berasal dari lingkungan internal. Sumber ini mencakup faktor kebudayaan dan sejarah, pembangunan ekonomi, struktur sosial, dan perubahan opini publik; (3) Sumber pemerintahan *(governmental source),* yaitu sumber internal yang menjelaskan tentang pertanggungjawaban politik dan struktur dalam pemerintahan; (4) Sumber idiosinkratik *(idiosyncratic source),* yaitu sumber internal yang memandang kepribadian elit politik yang mempengaruhi persepsi, kalkulasi, dan perilaku mereka terhadap kebijakan luar negeri.

Berbagai sumber kebijakan luar negeri tersebut mempengaruhi bentuk perilaku atau aksi *(as a form of behaviour)* yang dilakukan pemimpin Cina dalam membuat langkah-langkah nyata, yaitu Jalur Sutra Maritim.

Dalam pandangan Alexander Mintz dan Karl DeRouen Jr. (2010: Pp. 121-132), terdapat dua faktor yang mempengaruhi kebijakan luar negeri, yaitu (1) faktor internasional (faktor eksternal) yang mempengaruhi kebijakan luar negeri berdasarkan situasi strategis; serta (2) faktor domestik (faktor internal) penentu kebijakan luar negeri terkait dengan politik domestik yang mempengaruhi dinamika pengambilan kebijakan luar negeri, kondisi ekonomi negara yang turut mempengaruhi pengambilan keputusan, dan opini publik.

Faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi perumusan kebijakan luar negeri menurut Mintz dan DeRouen Jr. tersebut dapat menjelaskan implikasi keamanan akibat kebijakan JSM Cina terhadap kebijakan PMD Indonesia. Artinya, perumusan kebijakan JSM Xi Jinping serta kebijakan PMD Jokowi terkait

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan faktor eksternal dan internal yang mempengaruhi kebijakan maritim Cina dan Indonesia.

Sedangkan kebijakan luar negeri yang dipengaruhi oleh faktor domestik dipengaruhi proses pemilihan umum (pemilu) yang merupakan siklus rutin dalam setiap negara yang menjalankan sistem pemilu (Mintz & DeRouen Jr, 2010: 132). Hal ini wajar karena pemilu erat kaitannya dengan persaingan politik maupun opini publik yang mempengaruhi keputusan calon kandidat pemimpin dalam memandang lingkungan eksternalnya berdasarkan faktor domestik.

Pemimpin yang terpilih tentunya memiliki komitmen dengan konstituennya sesuai janji-janji kampanyenya. Begitu pula dengan visi PMD yang merupakan janji kampanye Jokowi saat pemilihan presiden tahun 2014. Setelah Jokowi terpilih sebagai Presiden ke-7 RI, visi tersebut disusun dalam bentuk kebijakan nasional. Sedangkan realisasinya di lingkungan eksternal dijadikan sebagai kebijakan luar negeri Indonesia sebagaimana dirumuskan dalam Buku Putih Diplomasi Maritim Indonesia 2019.

Karena kebijakan PMD Indonesia bersifat *inward looking* dengan perspektif global, maka penjelasan mengenai implikasi keamanan kebijakan JSM Cina lebih sesuai jika dikaji berdasarkan Teori Kebijakan Luar Negeri menurut Alex Mintz dan Karl DeRouen Jr. berdasarkan faktor-faktor internal dan eksternal yang mempengaruhinya.

Sedangkan faktor-faktor internal menurut Rosenau hanya dibatasi pada faktor politik domestik yang mempengaruhi dinamika pengambilan kebijakan luar negeri serta faktor kondisi ekonomi Cina dan Indonesia saat pengambilan kebijakan di bidang maritim. Sementara itu, pemahaman faktor eksternalnya difokuskan pada perilaku negara-negara lain dalam sistem internasional di kawasan Asia Pasifik, terutama AS dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

aliansinya, India, Jepang, Rusia, serta Korea Selatan yang sangat mempengaruhi eksistensi Cina di Asia Pasifik.

Akan tetapi, faktor-faktor internal dan eksternal sebagai instrumen kebijakan luar negeri versi Mintz dan DeRouen Jr. tersebut belum dapat menjelaskan kekuatan maritim yang ideal untuk bertahan pada posisi asimetris dalam lingkungan maritim internasional yang anarki. Karenanya, teori ini kemudian dikembangkan lebih lanjut dengan *Sea Power.*

Meskipun teori Kebijakan Luar Negeri dan *Sea Power* berasal dari dua disiplin ilmu yang berbeda, terdapat relevansi yang saling melengkapi dalam mengkaji implikasi kebijakan JSM Cina terhadap realisasi kekuatan PMD Indonesia.

Alfred Thayer Mahan (1890) mengemukakan bahwa *Sea Power* merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara. Menurutnya, sarana *(means)* untuk mencapai *Kekuatan Maritim* dengan menggunakan kekuatan diplomatik, informasi, militer, dan ekonomi yang diwujudkan melalui *maritime military diplomacy* (Willard, 2006).

Dalam teorinya tersebut, Mahan menginventarisasi enam komponen guna menjamin pengembangan kekuatan maritim suatu bangsa (http://www.gutenberg.org/ebooks/13529), yaitu (1) posisi geografi; (2) bentuk fisik wilayah berupa bentuk alamiah garis pantai; (3) luas wilayah yang meliputi perluasan teritorial *(extent of territory)*; (4) jumlah penduduk; (5) watak atau karakter nasional bangsa; serta (6) sikap pemerintah berupa bentuk alamiah rezim yang sejalan dengan Teori Kebijakan Luar Negeri versi Mintz dan DeRouen Jr.

Keenam komponen *Sea Power* tersebut dapat menggambarkan kelemahan PMD Indonesia. Sebagaimana pandangan Astawa (2004) yang mengemukakan *Sea Power*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebagai suatu kekuatan maritim, maka suatu negara dikatakan memiliki kekuatan maritim jika memenuhi enam elemen pokok berupa (1) *Geographical Position* sebagai posisi geografi yang memberikan keuntungan strategis bagi negara jika dapat memainkan perannya; (2) *Physical Conformation* terkait jumlah dan kedalaman pelabuhan yang dimiliki negara sebagai sumber kekuatan dan kemakmuran bangsa; (3) *Extent of Territory,* yaitu hubungan antara panjangnya garis pantai dengan tingkat kesulitan wilayah negara tersebut dipertahankan pada masa perang; (4) *Number of Population,* yakni jumlah populasi yang menentukan pengembangan kekuatan laut; (5) *National Character,* yaitu karakter populasi yang membentuk karakter pemerintahan; serta (6) *Character of Government* berupa kebijakan yang mempengaruhi pengembangan kekuatan laut.

Mahan menekankan pentingnya membangun kesatuan laut *(unity of the sea)* sebagai syarat mengawasi dan menguasai lautan dari pangkalan-pangkalan utamanya di darat (Astawa, 2012). Kekuatan laut ini diartikan sebagai kekuatan transportasi laut *(sea transportation power)* yang vital dan menghubungkan antarpasukan dengan sumber perbekalannya maupun antara *home front* dan *battle front.*

Meskipun demikian, sejumlah elemen tersebut masih memiliki kelemahan, yaitu belum dapat menjelaskan secara komprehensif kondisi-kondisi geopolitik penentu kekuatan maritim di tingkat domestik, regional, dan global di lingkungan internasional yang anarki. Inti dari doktrin strategi Mahan adalah “keharusan menguasai lautan”. Padahal, strateginya hanya dapat dicapai oleh negara yang memiliki “kekuatan data offensif” dan Angkatan Laut yang besar untuk menguasai garis perhubungan laut sebagai syarat mutlak membangun konsentrasi kekuatan laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sementara itu, relevansi kegunaan Teori *Sea Power* difokuskan pada sasaran kekuatan maritim Indonesia yang mengarah pada kepentingan keamanan maritim dalam menopang kekuatan geopolitik. Fokusnya pada aspek pengembangan *Sea Power* untuk memperkuat PMD Indonesia terkait implikasi keamanan maritim akibat kebijakan JSM Cina terhadap Indonesia. Karenanya, sebagai bagian dari kajian kebijakan luar negeri di bidang maritim, *Sea Power* mampu menggambarkan *existing condition* mengenai kelemahan kebijakan PMD Indonesia dalam menghadapi kekuatan maritim Cina.

Interaksi yang terbentuk antara kebijakan JSM dan PMD berupa interaksi maritim yang asimetris, yaitu, interaksi yang berkembang antara negara superior yang direpresentasikan oleh Cina dan negara inferior yang direpresentasikan oleh Indonesia. Dalam interaksi asimetris tersebut, Indonesia sebagai "negara kepulauan" yang kaya dengan aset maritimnya namun memiliki posisi inferior karena memiliki *sea power* yang lemah, telah memunculkan kebutuhan terhadap pentingnya memiliki kebijakan maritim yang terkonsolidasikan dengan aspek kebijakan luar negeri. Kebijakan ini penting dalam memecahkan berbagai persoalan guna memperkuat dan membalikkan posisi asimetris Indonesia agar dapat keluar dari lingkungan maritim yang didominasi *great powers.*

Persepsi terhadap implikasi negatif akibat kebijakan maritim negara lain dan konsep kepulauan juga turut menjadi pertimbangan determinan kebijakan luar negeri yang berorientasi maritim. Indonesia sebagai negara yang inferior secara maritim dan posisi interaksinya berada di bawah dominasi *great powers* harus bisa mengkalkulasikan kebijakan maritimnya secara terarah, terukur, dan terencana guna menghasilkan suatu kebijakan maritim yang posisinya menguntungkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemikiran ini didasari oleh asumsi dasar dari dua teori yang relevan, yaitu Teori Kebijakan Luar Negeri menurut Mintz dan DeRouen serta Teori *Sea Power* menurut Mahan. Ketiga aspek *Sea Power* yang dapat menjelaskan implikasi negatif di bidang keamanan maritim akibat kebijakan JSM Cina terhadap PMD Indonesia tersebut adalah (1) kontrol lalu lintas komersil dan perdagangan internasional; (2) kemampuan operasi tempur Angkatan Laut (AL) dan penggunaan instrumen AL dalam aspek diplomasi; serta (3) sebagai penggetar *(deterrence)* dan pengaruh politik pada masa damai.

Posisi geografis, bentuk fisik wilayah, luas wilayah, jumlah penduduk, karakter nasional bangsa, serta sikap pemerintah merupakan sarana penting bagi tercapainya kekuatan maritim. Enam persyaratan tersebut dapat diwujudkan melalui *maritime military diplomacy* dengan menggunakan empat kekuatan diplomatik, informasi, militer, dan ekonomi.

Kedua perspektif teoritis tersebut beserta asumsi-asumsi dasarnya dapat menjelaskan berbagai faktor eksternal dan internal yang melatarbelakangi kebijakan JSM Cina sehingga berimplikasi terhadap keamanan maritim Indonesia. *Input* mengenai kelemahan tersebut dapat menjadi *output* bagi kebijakan keamanan maritim yang relevan dalam merealisasikan PMD Indonesia, terutama untuk menghadapi implikasi negatif di bidang keamanan maritim akibat kebijakan JSM Cina yang berpotensi menghambat realisasi PMD Indonesia.

Persepsi tersebut dipengaruhi oleh *existing condition* terkait berbagai kelemahan kebijakan PMD Indonesia. Implikasi negatifnya muncul akibat kebijakan JSM yang dilandasi sejumlah faktor domestik dan eksternal Cina untuk menggeser hegemoni AS.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Faktor-faktor ekonomi sebagai pendorong ekspansi maritim Cina telah meningkatkan agresivitasnya dalam mengejar kepentingan nasional melalui JSM, yakni membangun kekuatan maritim yang bersifat *outward looking* dengan perspektif regional. Pada saat yang sama, tindakan ekspansif Cina menimbulkan implikasi negatif terhadap PMD Indonesia karena kedua negara memiliki kebijakan di bidang keamanan maritim yang saling bersinggungan dalam beberapa hal.

Meskipun mulanya JSM hanya memiliki perspektif regional, namun melalui ekspansi yang didukung kapabilitas maritimnya, Cina tak hanya mendominasi kekuatan maritim di level regional, tapi juga pada level global. Jika Indonesia mampu menjadi kekuatan maritim superior di kawasan, maka PMD tak lagi hanya menjadi objek bagi kebijakan JSM Cina. Karenanya, untuk mengimbangi kebijakan ekspansif JSM tersebut, Indonesia harus membangun kekuatan maritim yang relatif sama guna menyeimbangkan posisinya yang inferior dalam interaksi maritimnya dengan Cina.

Dengan demikian, sejumlah komponen untuk meningkatkan kekuatan maritim Indonesia terdapat dalam posisi geografi; bentuk fisik wilayah; luas wilayah; jumlah penduduk; watak atau karakter rakyat; dan sikap pemerintah maupun aspek-aspek kekuatan maritim dalam melakukan: (1) kontrol lalu lintas komersil dan perdagangan internasional; (2) kemampuan meningkatkan operasi tempur maupun penggunaan instrumen Angkatan Laut dan Angkatan Udara *(hard power)* yang diiringi pelaksanaan diplomasi maritim *(soft power)*; serta sebagai upaya *deterrence* dalam menghadapi berbagai implikasi negatif akibat kebijakan JSM Cina terhadap kebijakan PMD Indonesia dalam aspek kekuatan maritim.

Implikasi Jalur Sutra Maritim Cina Terhadap Kekuatan Maritim Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Unipolaritas dan multipolar dalam sistem internasional pasca Perang Dingin menyebabkan banyak negara di dunia memiliki kesempatan dan peluang yang sama guna menumbuhkan potensinya di berbagai bidang untuk menguasai dunia (Zakaria, 2012: Pp. 4-5). Menurut Kenneth Waltz, kompetisi dalam sistem multipolar lebih rumit daripada sistem bipolar karena adanya ketidakpastian tentang kemampuan komparatif negara yang selalu berkembang (Waltz, Summer 2000: 5). Meskipun demikian, situasi dalam sistem internasional saat ini dapat dikatakan sebagai sistem unipolar terbatas. Artinya, satu kekuatan berfungsi sebagai dominasi pusat tetapi tingkat kontrolnya tetap terkendali karena AS sebagai hegemon juga menjalin hubungan dan saling bergantung dengan negara lain (Rourke, 2005: 44).

Perkembangan kebangkitan negara lain memberikan "kejutan" yang menarik karena berpotensi melakukan *counterbalance* kepada AS dan sekutunya. Sehingga, AS bukan lagi kontestan tunggal dalam sistem internasional. Pergeseran dalam sistem internasional pasca Perang Dingin dari sistem bipolar menjadi unipolar kini memiliki kecenderungan menjadi multipolar terkait munculnya sejumlah kekuatan baru di tingkat global. Salah satunya adalah kebangkitan Cina yang menjadikan JSM sebagai kebijakannya dalam mewujudkan *"Chinese Dream".*

Sedangkan sistem internasional di kawasan Asia Pasifik dalam tataran makro-strategis dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu, perimbangan kepentingan prioritas kebijakan Cina, Jepang, Amerika Serikat, dan Rusia; permasalahan "duo Korea"; serta energi kawasan (https://theglobal-review.com/asia-pasifik-dalam-pusaran-kekuatan-kekuatan-global/).

Sementara itu, daya tawar aktor-aktor negara pemegang kunci di kawasan didasari oleh konstelasi politik internasional Asia Pasifik yang mengutamakan kekuatannya. Hal ini sejalan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan pemikiran Henry Kissinger bahwa *"Power was relatively homogeneous; its various elements -economic, military or political- complemented one another*" (Kissinger, 2002).

Berikut ini sejumlah faktor eksternal maupun internal Cina dipersepsikan mengancam kekuatan maritim di kawasan Asia Pasifik. *Pertama,* Cina adalah kekuatan imperial dengan sejarah masa lalu yang diwarnai oleh ekspansi dan dominasi militer. *Kedua,* Cina adalah negara yang sedang tumbuh dan dipandang mampu menantang hirarki kekuatan yang telah mapan sehingga bisa mengancam stabilitas keamanan. *Ketiga,* Cina adalah negara yang selalu dianggap kurang puas dengan kedaulatan teritorial dan perbatasannya sehingga mencoba mengatasi ketidakpuasannya tersebut melalui cara-cara militer. *Keempat,* pesatnya pembangunan kekuatan militer Cina termasuk kekuatan lautnya yang seiring dengan peningkatan kebutuhan energi dan pangan Cina telah mendorongnya untuk menggunakan cara-cara kekerasan atau akuisisi wilayah.

Sementara itu, perkembangan sejarah persaingan antara kekuatan besar dunia tak lepas dari persaingan untuk menguasai wilayah lautan. Sedangkan wilayah laut yang menjadi perhatian banyak negara adalah Samudera Pasifik karena sebagian besar menggantungkan kehidupan ekonomi dan pertahanannya di wilayah ini (Rachmat, 2015: 10).

Jika dikaitkan dengan lingkungan eksternal Cina di kawasan Asia Pasifik, maka Cina menganggap bahwa AS telah mendominasi kekuatan maritim di wilayah Pasifik dalam beberapa dasawarsa terakhir. Dominasi tersebut membatasi keleluasaan ruang gerak Cina dalam meningkatkan kembali eksistensi negaranya di bidang militer.

Kekhawatiran Cina terhadap dominasi AS serta kegagalannya merespon kondisi tersebut mengakibatkan Cina

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merevisi misi Angkatan Bersenjata Cina/*People Liberation Army (PLA)* guna meningkatkan kepentingan strategisnya pada level global, menjamin keamanan perkembangan ekonomi nasional, serta kedaulatan teritorial (Sharman, 2014: 5).

Pembangunan kekuatan PLA berjalan seiring perkembangan ekonomi Cina. Sorotan terhadap pengembangan Angkatan Laut Cina/*People Liberation Army Navy (PLAN)* dan Angkatan Udara Cina/*People Liberation Army Air Force (PLAAF)* semakin menguat seiring pencapaian teknologi persenjataannya. Sebagai kekuatan maritim strategis, PLAN sangat penting dalam melindungi kepentingan ekonomi, kepentingan di bidang maritim, serta mengoptimalkan operasi pertahanan laut Cina (Muhammad, 2009: 419).

Di samping itu, Cina memiliki kemampuan mengadaptasi dan memproduksi secara mandiri berbagai kapal, perlengkapan pendukung, maupun persenjataan sebagai modal untuk mengembangkan kualitas dan kuantitas postur PLAN (Chang, 2012: 23).

Begitu pula dengan kemampuan *Research and Development (R and D)* Cina secara mandiri dalam mendukung pelaksanaan serta evolusi doktrin pertahanan lautnya (O'Rouke, 2013: 3). Demi perluasan kapabilitas *maritime surveillance* di tingkat regional, *R and D* Cina juga tengah membangun sejumlah kapal selam baru dan memodernisasi persenjataannya (Lisbet, 2012: 7). Pengembangan dan penyebaran *Anti-Ship Ballistic Missiles (ASBM)* Cina turut meningkatkan kemampuan militernya di bidang persenjataan sehingga menempatkan PLAN sebagai posisi terbaik dalam jajaran Angkatan Laut dunia (Chang, 2010: 1).

Kekuatan maritim ini juga didukung oleh kepemilikan kapal selam nuklirnya. Bahkan, Cina telah meningkatkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemampuannya untuk melakukan serangan amfibi yang didukung oleh dua kapal *Landing Platform Dock (LPDs)* kelas Yuzhao, sehingga mampu melaksanakan misi penyerangan dari kapal ke daratan dengan mudah. Bahkan, Angkatan Udara Cina (PLAAF) juga berperan menopang operasi maritim PLAN. Demi meningkatkan daya jelajah armada tempur dalam mendukung operasi maritimnya, PLAAF pun memodifikasi pesawat pembomnya menjadi pesawat tanker yang berfungsi sebagai stasiun pengisian bahan bakar pesawat tempur maupun pesawat pengintai di udara (Chang, 2009: 23).

Kemampuan tersebut menjadi penting karena PLAAF mampu mengimbangi strategi *"far seas"* yang dijalankan PLAN. Dengan kekuatannya, PLAAF mampu meningkatkan kemampuan *air superiority* maupun *direct strike mission.* Sinergi antara PLAN dan PLAAF merupakan kombinasi yang sangat kuat dalam mengamankan seluruh kepentingan nasional Cina, terutama kepentingan maritimnya dari gangguan pihak lain dalam mengimplementasikan kebijakan JSM.

Di sisi lain, respon Indonesia terhadap kontestasi Cina dan AS di kawasan Asia Pasifik tak menghendaki kawasan ini menjadi arena persaingan politik di antara keduanya. Sementara itu, AS beserta barisan Quad (Australia, Jepang, dan India) perlahan menurunkan kualitas peran ASEAN dengan meningkatkan keterlibatan India sebagai aktor baru untuk menghadapi Cina. Padahal, Indonesia adalah tulang punggung kekuatan non-blok melalui kebijakan luar negerinya yang bebas-aktif (https://news.detik.com/kolom/d-4477622/diplomasi-indonesia-merangkul-indo-pasifik).

Asia Pasifik sangat penting bagi Indonesia mengingat kawasan ini berisi 3/5 populasi dunia dengan total GDP mencapai hampir USD52 triliun, sehingga stabilitas dan kerja sama yang inklusif sangat menentukan pertumbuhan ekonomi dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kesejahteraan di kawasan. Untuk itu, Indonesia berinisiatif menggalang dialog kerja sama di kawasan Asia Pasifik untuk menciptakan zona perdamaian, kebebasan, dan netralitas (P.L.E. Priatna, 2019).

Sedangkan kebijakan luar negeri Cina berdasarkan faktor-faktor eksternal dan internalnya dipengaruhi oleh keberadaan AS dan rivalitas kekuatan maritimnya yang menciptakan berbagai konflik di Asia Pasifik. Kehadiran AS dalam konflik terkait dengan adanya potensi gangguan terhadap kepentingan nasional AS di kawasan tersebut, sehingga mendorongnya berhadapan dengan Cina sebagaimana yang terjadi dalam konflik Laut Cina Selatan (LCS).

Asia Pasifik telah menjadi ajang pertarungan bagi dua negara, di mana Cina sebagai *the new emerging maritime power* dan AS sebagai *establish maritime power* berupaya saling menunjukkan kekuatannya di bidang maritim. Rivalitas antara Cina dan AS tak hanya dalam konteks kepemilikan persenjataan, namun juga dalam aksi provokasi terkait manuver kedua negara tersebut di LCS. Pada saat yang sama, Indonesia melalui kebijakan Poros Maritim Dunianya juga berpeluang muncul sebagai aktor baru yang akan meramaikan dinamika maritim Asia Pasifik.

Akan tetapi, peluang tersebut terhalang oleh perkembangan isu konflik LCS akibat klaim sepihak Cina bahwa wilayah LCS merupakan bagian dari teritorialnya berdasarkan faktor historis. Klaim *Nine Dash-Lines* tersebut terkait dengan posisi strategis LCS sebagai jalur utama perdagangan dunia melalui laut dari dan menuju Asia-Pasifik. Secara tidak langsung, lalu lintas maritim di sekitar LCS juga merupakan bagian dari implementasi PMD Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain LCS, di sekitar Kepulauan Natuna dan Kepulauan Spratly banyak terdapat kandungan minyak bumi, gas alam, dan mineral. Hal ini mengindikasikan bahwa eskalasi konflik LCS juga berpotensi menyeret keterlibatan Indonesia ke dalam konflik tersebut. Demi mengamankan wilayah kedaulatan NKRI di perairan Natuna Utara dan kepentingan PMD di Asia, maka Indonesia harus bersikap tegas dan mampu mengantisipasi agresivitas Cina yang ekspansif.

Eskalasi konflik di LCS yang masih disengketakan Cina dengan beberapa negara Asia Tenggara semakin meningkat akibat kehadiran militer Cina di kawasan. Insiden Natuna pada Maret 2016 pernah menyeret keterlibatan Indonesia terkait konflik LCS. Menteri Luar Negeri RI, Retno L. Marsudi, memprotes Cina yang melanggar hak berdaulat atas yurisdiksi Indonesia di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dan di landas kontinen, melanggar upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat Indonesia di wilayah ZEE dan di landas kontinen Indonesia, serta melanggar kedaulatan laut teritorial Indonesia.

Namun, insiden Natuna ini tak mengejutkan karena menurut pakar hukum maritim AS, Peter Dutton, Cina telah lama mengklaim kedaulatannya terhadap Natuna yang berada di dalam wilayah territorial Indonesia. Bahkan, Undang-undang Perikanan Cina telah mengizinkan para nelayannya mencari ikan di wilayah yang secara unilateral ditandai sebagai *Nine Dash-Lines* di LCS yang juga bersinggungan dengan ZEE Indonesia di Natuna (https://m.tempo.co/read/news/2016/03/30/118758249/pakar-maritim-amerika-insiden-natuna-tak-mengejutkan-cina).

Klaim tersebut mengindikasikan ambisi Cina untuk memperkuat posisi militernya di Asia Pasifik. Ambisinya tampak pada kebijakan Presiden Xi Jinping yang memaknai kebangkitan rakyat Cina secara berbeda daripada pemimpin-pemimpin

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebelumnya. Penegasan Xi Jinping dalam menggapai “Impian Cina” melalui kebijakan JSM-nya telah menunjukkan ambisi Cina untuk menguasai dunia. Hal ini tercermin dari penetapan tiga prasyarat untuk mencapai “Impian Cina” pada awal 2013. *Pertama,* “Impian Cina” hanya dapat dipenuhi dengan menyusuri kembali Jalur Sutra Cina. *Kedua,* mewujudkan “Impian Cina” berarti selalu menyebarkan semangat Cina. *Ketiga,* mewujudkan “Impian Cina” membutuhkan konsentrasi dan kristalisasi kekuatan Cina (Wo-Lap Lam, 2015: 82).

Ketiga prasyarat tersebut erat kaitannya dengan kerentanan energi akibat ketergantungan Cina terhadap pasokan sumber energi minyak bumi dan gas alam impor. Ketergantungan yang tinggi terhadap pasokan energi asing telah menciptakan ketidakstabilan. Di sisi lain, kontrol AS terhadap pasokan minyak global dan jalur komunikasi laut (SLOCs) di Asia memperburuk kekhawatiran Cina tentang “hegemoni” global AS. Kekhawatiran tersebut menimbulkan persepsi ancaman bagi keberlangsungan masa depan ekonomi Cina. Hal ini kemudian mendorong Cina bersikap ekspansif dan tak segan mengintervensi teritorial negara lain melalui kebijakan JSM-nya.

Oleh karena itu, Cina pun memberikan peran yang lebih luas pada Angkatan Bersenjatanya (PLA) mulai perencanaan hingga dalam pengambilan keputusan yang terkait strategi “keamanan energinya” (Collins, Erickson, Goldstein, and Murray, eds., 2012: Pp. 2-3), di mana faktor “dilema keamanan energi” merupakan ancaman internal sekaligus eksternal bagi pengembangan Angkatan Bersenjata Cina.

Untuk itulah Cina menerapkan kebijakan luar negeri yang progresif dan cenderung ekspansionis guna mendukung kebijakan keamanan maritimnya melalui peningkatan kekuatan militernya dalam menghadapi sistem internasional yang anarki. Implementasinya dilakukan dengan memperkuat kemampuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PLAN dalam pencegahan strategis dan serangan balik, manuver maritim, operasi gabungan di laut, pertahanan menyeluruh, serta dalam memberikan dukungan komprehensif.

Selain itu, kemampuan perang informasi dan *cyber* yang dimiliki Cina terkait dengan kebijakan luar negerinya dalam merealisasikan JSM. Melalui strategi Anti-Akses/*Area-Denial,* Kontra-Intervensi dan Proyeksi Daya, Cina mencirikan strategi militer Angkatan Lautnya sebagai "pertahanan aktif". Artinya, "defensif secara strategis, tetapi proaktif dalam orientasi". Ahli strategi PLAN menyadari perlunya menciptakan "blokade informasi" untuk membangun "dominasi informasi" dalam mencapai superioritas di laut dan udara. Strategi "pertahanan aktif" Cina ini berperan penting dalam meningkatkan kekuatan militer JSM yang difokuskan pada kemampuan "perang *cyber",* yakni dengan menggabungkan kemampuan "damai dan militer" serta mengintegrasikan kemampuan "sipil dan militer". Tujuannya adalah melumpuhkan lawan dan memperoleh kemenangan hanya dalam satu kali serangan melalui kemampuan "blokade informasi" dan "dominasi informasi" (Krepinevich, 2017: 33).

Hal ini dilatarbelakangi oleh pandangan Cina terhadap stabilitas sistem internasional sebagai suatu "faktor ketidakpastian, ketidakstabilan, dan ketidakamanan". Pandangan tersebut menjelaskan alasan Cina bahwa kekuatan militer dinilai lebih penting dalam melindungi keamanan nasionalnya (*Cina's National Defense in 2004:* Pp. 2–4. Retrieved from http://english.people.com.cn/whitepaper/defense2004/ defense2004.html. p. 2).

Dalam memperkuat kapabilitas militernya di Asia, selain meningkatkan kemampuan alutsista untuk kepentingan perang konvensional, Cina juga memfokuskan perhatiannya pada metode perang asimetris. Peningkatan kemampuan militer Cina di bidang maritim juga bisa dilihat dari latihan rutinnya di LCS

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

beserta patroli kapal selam nuklirnya ke wilayah timur dan Guam. Sensitivitas Cina untuk mempertahankan SLOCs semakin meningkat akibat meningkatnya ketergantungan Cina pada jalur laut pasokan energi impornya yang sebagian besar berasal dari Timur Tengah, Teluk Persia, dan Afrika *(For a recent example of this speculation, see Bill Gertz. 18 January 2005. "Cina Builds Up Strategic Sea Lanes.").*

Pada saat yang sama, pengerahan sejumlah unit kapal perang pengendali laut *(Surface Action Group/SAG)* Cina di Selat Malaka disertai satu atau dua kapal selam maupun kapal pengisian bahan bakar di LCS, telah memperlihatkan niat Cina yang berpotensi mengancam keamanan maritim Indonesia. Kecuali, jika terdapat kesepakatan mengenai tanggung jawab bersama untuk melindungi keamanan Selat Malaka (Goldstein & Murray, October 2004).

Karenanya, eskalasi konflik LCS memungkinkan perkembangan kehadiran militer Cina di Selat Malaka dalam skala besar. Jika diperlukan, kekuatan militer tersebut sewaktu-waktu dapat dialihkan untuk mengancam keamanan wilayah pesisir dan negara-negara sekitar Selat Malaka. Upaya peningkatan kekuatan pertahanan Cina tersebut tak lepas dari fokus pembangunan dan pengembangan kemampuan industri pertahanannya selama 25 tahun terakhir, di mana dalam lima tahun terakhir Cina berhasil membuktikan komitmennya membangun kompleks industri pertahanan secara mandiri.

Perkembangan industrialisasi yang sangat pesat mengakibatkan Cina cenderung ekspansif dalam upayanya memenuhi pasokan energi untuk mencapai kepentingan nasionalnya. Bahkan, PLAN telah meningkatkan agresivitasnya di LCS dengan mengklaim kehadirannya sebagai bagian dari strategi ekspansionisnya yang mengancam keamanan maritim di kawasan itu. Cina juga mengarahkan kekuatan militernya ke Asia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tenggara yang merupakan sumber pasokan energi sekaligus kawasan strategis bagi Cina. Penguatan kapasitas AL Cina juga telah menimbulkan implikasi negatif bagi Indonesia yang memiliki kesamaan tujuan dalam menguasai lautan melalui kebijakan PMD-nya.

Selain kapal induk, Cina juga memiliki kapal dan tonase "kombatan permukaan" yang jumlahnya terus bertambah sejak pertengahan 1980-an. Modernisasi kombatan kapal perusak Cina tersebut mengindikasikan peningkatan kekuatan PLAN, termasuk upayanya memperkuat kemampuan udara sekaligus kekuatan dasar laut, permukaan, dan kekuatan pesisir Angkatan Lautnya (Loo, 2008: Pp. 187-188).

Pengembangan kekuatan PLAN tersebut tampaknya tak hanya ditujukan sebagai upaya *deterrence* Cina terhadap negara lain yang berpotensi menghambat Jalur Sutra Maritimnya, namun sewaktu-waktu dalam kondisi kritis juga dapat dikerahkan di sepanjang lintasan JSM-nya. Pengembangan kemampuan logistik PLAN juga bertujuan memperkuat pertahanan maritim Cina. Hal ini semakin membuktikan keseriusannya dalam mengamankan kepentingan JSM-nya di segala lini. Antara lain, memfokuskan penguatan kemampuan tempur Angkatan Udara Cina (PLAAF) untuk mendukung dan melindungi operasi-operasi militer PLAN.

Di sisi lain, jika kebijakan PMD Indonesia dikaitkan dengan Komunitas ASEAN, maka terdapat kemungkinan Indonesia dapat terseret ke dalam pusaran arus konflik LCS terkait klaim *"Nine Dash-Lines"* Cina di wilayah tersebut. Meski Indonesia tidak termasuk dalam *claimant state,* perannya tetap penting sekalipun Indonesia sudah menyatakan netralitasnya. Melalui kebijakan Poros Maritim Dunia, Indonesia sudah menegaskan bahwa "Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, maka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim".

Sementara itu, segitiga hubungan antara Indonesia dengan Cina dan AS jika dilihat dari perspektif Indonesia, maka posisi Indonesia "terjepit" di antara arena permainan kekuasaan global yang didominasi dua kekuatan besar Cina dan AS. Sedangkan keterlibatan Indonesia dalam politik internasional cenderung pasif karena kebijakan luar negerinya selama ini hanya didorong untuk menggunakan posisi kritis bagi kepentingan nasional Indonesia.

Bahkan kebijakan luar negeri Indonesia terhadap Cina dan AS tak lebih dari upaya untuk mengamankan posisi sendiri berdasarkan berbagai pertimbangan domestik. Indonesia tampaknya cenderung bermain aman karena lebih memilih "jalan tengah" (Widjajanto, 18 Agustus 2016). Sedangkan Agus Purwoto memandang bahwa kebijakan JSM Cina ini merupakan peluang sekaligus ancaman bagi perwujudan PMD Indonesia (Purwoto, 22 Agustus 2016).

Oleh karenanya, untuk mengimbangi kekuatan maritim Cina yang berimplikasi negatif terhadap keamanan PMD, Indonesia harus meningkatkan kemampuan dan kepekaannya dalam mempersepsikan berbagai implikasi negatif yang mengancam keamanan maritimnya secara internal maupun eksternal. Selain itu, kepemimpinan Indonesia untuk mengutamakan kerja sama maritim dalam *East Asia Summit (EAS)* harus terus ditindaklanjuti, antara lain dengan memberikan perhatian yang lebih besar pada Samudera Hindia melalui *Indian Ocean Rim Association (IORA).*

Setidaknya terdapat empat hal penting dalam merumuskan konsep keamanan maritim sebagai salah satu dari lima pilar PMD Indonesia. *Pertama,* pemerintahan Jokowi harus menetapkan aktor-aktor yang akan dilibatkan dalam konsep keamanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim Indonesia, yaitu, aktor negara dan siapa saja aktor non-negaranya. *Kedua,* menentukan makna kedaulatan maritim dan batas-batas maritim yang jelas bagi Indonesia. *Ketiga,* menetapkan isu maritim sebagai prioritas dalam kepentingan nasional Indonesia. *Keempat,* konsep keamanan maritim sebagai keamanan nasional Indonesia yang diproyeksikan menggunakan pendekatan ancaman militer sekaligus non militer.

Perumusan konsep keamanan maritim juga terkait dengan tugas pokok TNI berdasarkan UU No. 34 Tahun 2004 tentang TNI, yaitu untuk menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman maupun gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Keberhasilan perwujudan cita-cita PMD pada masa mendatang sangat tergantung pada keberhasilan TNI sebagai instrumen yang mencerminkan kekuatan pertahanan negara.

Untuk itu, kemampuan dan kapabilitas TNI AL harus ditingkatkan, termasuk kemampuan diplomasi dalam membangun kepercayaan dan kerjasama militer dengan negara lainnya di kawasan Asia untuk mendukung cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Sebagaimana modernisasi kekuatan PLAN Cina untuk mendukung perwujudan JSM, maka Indonesia dalam upayanya mewujudkan PMD juga sudah semestinya melakukan revitalisasi dan rehabilitasi seluruh kapabilitas militer Angkatan Lautnya.

Hal ini penting dalam merespon kelemahan pertahanan maritim Indonesia berdasarkan faktor internalnya. Jika dibandingkan dengan kekuatan militer Cina, maka kapabilitas pertahanan maritim Indonesia masih jauh tertinggal dari Cina. Dimensi keamanan maritim Indonesia erat kaitannya dengan aspek pertahanan dan keamanan serta kemampuannya dalam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melindungi wilayah perairannya. Akan tetapi, tampaknya masih terdapat sejumlah kelemahan internal terkait dimensi keamanan maritim.

Kelemahan dalam aspek keamanan maritim Indonesia tampak dari sejumlah fakta yang cenderung memprioritaskan porsi pengembangan Angkatan Darat (AD). Sehingga, pengembangan potensi kekuatan Angkatan Lautnya menjadi tidak maksimal (http://kemlu.go.id/bppk/id/blog/Pages/Mempersiapkan-Ekonomi-Tangguh-Di-Sektor-Maritim-Menuju-Poros-Maritim-Dunia.aspx).

Masalah krusial lainnya tampak pada belum optimalnya fungsi Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai *leading sector* dalam mengamankan maritim nasional karena masih terdapat ego sektoral antarlintas institusi di sektor maritim. Oleh karena itu, pemerintah harus memperjelas batas-batas kewenangan lembaga penegak hukum di bidang kemaritiman.

Apalagi, hingga kini Indonesia di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo tidak memiliki lembaga independen semacam Dewan Keamanan Maritim yang berperan mensupervisi, mengontrol, mengawasi, dan mengevaluasi realisasi PMD. Meskipun Indonesia telah memiliki Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, kehadiran Dewan Keamanan Maritim tetap diperlukan karena akan mempengaruhi efektivitas kinerja penegakan hukum laut di wilayah yurisdiksi Indonesia. Oleh karena itu, sudah saatnya Indonesia meningkatkan kekuatan Angkatan Lautnya dalam menghadapi berbagai ancaman akibat ekspansi dan agresivitas kekuatan maritim Cina.

Sedangkan faktor eksternalnya tampak pada ambisi dan agresivitas Cina yang menyebabkannya menghindari pola kerjasama di bidang keamanan maritim. Kompetisi untuk mengamankan akses perdagangan laut ke pasar internasional

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

demi pemulihan ekonomi akan semakin ketat antara Cina dan Indonesia.

Sayangnya, Indonesia belum pernah berupaya mengamankan jalur ekspor-impornya yang melewati lintasan laut ke Eropa dan Amerika. Selama ini, kebijakan militer Indonesia yang seharusnya bersifat *outward looking* ternyata hanya terfokus pada "Wawasan Nusantara" sebagai strategi nasional Indonesia dan cenderung "berorientasi darat" *(land-base oriented)* yang justru bersifat *inward looking* (Widjajanto, 18 Agustus 2016).

Sedangkan berbagai faktor eksternal yang berimplikasi negatif tersebut cenderung bersifat *outward looking* dan berorientasi pada ancaman militer. Oleh karena itu, pemahaman *outward looking* yang tepat sangat penting dalam mendorong manuver, eksplorasi, dan mencapai kepentingan nasional dengan memanfaatkan laut sebagai lalu lintas utamanya (Son Diamar, Maret 2016). *Outward looking* ini erat kaitannya dengan pilar "keamanan maritim" di bidang pertahanan, ketahanan *(resilience)*, serta upaya mempertahankan keutuhan dan kedaulatan negara dari berbagai ancaman eksternal (https://alumniunair.com/negara-maritim-tanpa-menguasai-laut/).

Penutup

Implikasi negatif akibat kebijakan JSM Cina terhadap PMD Indonesia di bidang keamanan maritim tercermin dari kekuatan geopolitik Cina yang lebih unggul daripada Indonesia. Antara lain, dengan membangun sejumlah pelabuhan di negara lain yang diduga menjadi pangkalan militer Cina di sepanjang lintasan JSM-nya seperti di Srilanka, Bangladesh, dan LCS. Sedangkan pada saat yang sama, Indonesia justru masih terfokus pada pembangunan keamanan maritim di level domestik.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hal ini tidak mengherankan karena Cina bahkan telah merealisasikan kebijakan JSM-nya jauh sebelum JSM Cina Abad ke-21 diumumkan, yakni sejak akhir tahun 1970-an dengan melakukan berbagai reformasi dan modernisasi kebijakan maupun strategi di bidang ekonomi dan militer. Implementasinya dilakukan secara bertahap, progresif, konsisten, dan menyeluruh dengan proyeksi untuk jangka waktu hingga 60 tahun ke depan.

Sebaliknya, Indonesia jauh tertinggal di belakang Cina. Saat mengumumkan visi PMD pada November 2014 dalam forum internasional *East Asia Summit* di Nay Pyi Taw, Myanmar, Indonesia justru belum memiliki konsep mengenai *grand strategy* sebagai geostrategi PMD serta pemetaan yang jelas bagi implementasi kebijakan PMD secara terukur, terarah, dan terencana untuk mencapai target dalam jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang.

Di sisi lain, Cina berhasil meningkatkan keamanan maritimnya dengan mereformasi strategi pertahanan serta memodernisasi kekuatan militernya, terutama kekuatan Angkatan Laut Cina dan kekuatan Angkatan Udaranya sebagai pendukung PLAN. Tujuannya adalah meningkatkan pengaruhnya di level global sekaligus mengarahkan kekuatan maritimnya untuk mengamankan perairan laut yang menjadi jalur pasokan energi impornya, jalur komersil, sekaligus jalur komunikasi di sepanjang rute yang dilintasi JSM.

Karenanya, Indonesia secara *inward looking* juga harus mampu menghadapi implikasi negatif akibat kebijakan JSM Cina di bidang keamanan maritim. Di antaranya dengan meningkatkan kemampuan *asymmetric war* berupa kekuatan teknologi informasi *cyber warfare* di laut. Peningkatan kemampuan teknologi *cyber warfare* ini sebagian besar difokuskan pada ketersediaan komponen perangkat lunak yang harganya tidak semahal biaya sistem persenjataan *hard power.* Peningkatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemampuan perang asimetris ini sangat penting dalam memperkuat keamanan maritim Indonesia, yaitu untuk mengantisipasi dan menghadapi ancaman eksternal maupun internal di sektor kemaritiman serta menguasai jalur komunikasi lalu lintas komersil, perdagangan, maupun pasokan sumber daya energi impor di lautan seluruh dunia.

Dengan demikian, agar Indonesia mampu memperkuat keamanan maritimnya dalam menghadapi agresivitas JSM Cina, maka selain bersifat *inward looking,* kebijakan PMD juga harus bersifat *outward looking* untuk mendorong pembentukan lembaga *strategic partnership* di bidang keamanan maritim pada level global.

Daftar Pustaka

Astawa, Ida Bagus Made. (2004). *Geografi Politik.* Singaraja. Fakultas Ilmu Sosial Undiksha Singaraja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Direktur Jenderal Kekuatan Pertahanan RI, Laksamana Muda TNI (Purn) Agus Purwoto, Senin 22 Agustus 2016 di Gedung Kementerian Pertahanan RI, pukul 13.00-16.30 WIB.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Mantan Menteri Sekretaris Kabinet (Menseskab) RI Kabinet Kerja sekaligus salah seorang perumus Poros Maritim Dunia Indonesia, Andi Widjajanto, pada Kamis, 18 Agustus 2016 pk. 13.00 WIB.

BPPK-Kementerian Luar Negeri. *"Diplomasi Ekonomi Kelautan: Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim".*

Chang, F. K. (2012). China Naval Rise and South China Sea: an Operational Assessment. *Orbis.* 56 (1).

Chang, F. K. (2010). Making Waves: Debates behind China's First Aircraft Carrier. *Foreign Policy Research Institute.* 1.

Cina's National Defense in 2004: Pp. 2–4. Retrieved from http://english.people.com.cn/whitepaper/defense2004/defense2004.html.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Collins, Gabriel B., Erickson, Andrew S., Goldstein, Lyle J., and Murray, William S. (eds.)., (2012). *China's Energy Strategy: The Impact on Beijing's Maritime Policies.* Maryand: Naval Institute Press.

Disampaikan oleh Anggota Dewan Kelautan Indonesia, Son Diamar, dalam paparannya berjudul "Kebutuhan Kerjasama Internasional dan Inovasi Pengelolaan" dalam Seminar CSIS "Menuju Poros Maritim Dunia" pada Maret 2016. Djumala, 2 Januari 2015

For a recent example of this speculation, see Bill Gertz. 18 January 2005. "Cina Builds Up Strategic Sea Lanes."

Goldstein, Lyle and Murray, William. (October 2004). "Cina Emerges as a Maritime Power," *Jane's Intelligence Review.*

Jackson, Robert H., and Sorensen, Georg. (2007). *Introduction to International Relations: Theories and Approaches.* Oxford: Oxford University Press.

Kissinger, H. (2002). *Foreign Policy: Crisis, Does America Need a Foreign Policy? Toward a Diplomacy for the 21st Century.*

Krepinevich, Jr., Andrew F. (2017). *Archipelagic Defense: The Japan-US Alliance and Preserving Peace and Stability in the Western Pacific.* Tokyo: The Sasakawa Peace Foundation.

Kymlicka, Will. (2004). *Pengantar Filsafat Politik Kontemporer: Kajian Khusus atas Teori-Teori Keadilan.* Penterjemah Agus Wahyudi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Lap Lam-Willy Lo. (2015). *Chinese Politics in the Era of Xi Jinping: Renaissance, Reform, or Retrogression?.* New York: Routledge.

Lisbet. (2012). Peningkatan Kekuatan Militer China. *Info Hubungan Internasional,* 5(5).

Loo, Bernard. (2008). "Military Modernization, Power Projection, and The Rise of the PLA: Strategic implications for Southeast Asia" dalam *Asian Security Studies.* New York: Routledge.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Manyin, ME., et al. (N/A). *Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" toward Asia.* Washington DC: Congressional Research Service.

Mahan, Alfred Thayer. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783.* Paperback.

Mintz, Alex and DeRouen Jr., Karl. (2010). *Understanding Foreign Policy Decision Making.* Cambridge: Cambridge University Press.

Muhammad, S. V. (2009). Pengembangan Kekuatan Militer China dan Dampaknya terhadap Kawasan Asia Timur*. Kajian*, 14 (3).

O'Rouke, R. (2012). China Naval Modernization: Implication for U.S. Navy Capabilities-Background and Issues for Congress*. Congres Research Service*, 3.

Priatna, P. L. E. (2019). Diplomasi Indonesia Merangkul Indo-Pasifik. Diunduh dari https://news.detik.com/kolom/d-4477622/diplomasi-indonesia-merangkul-indo-pasifik.

Rachmat, A. N. (2010). Dilema Dua *Superpower* dalam Masalah Taiwan*. Multiversa*, 1(2).

Report on Marine and Ocean Industries Development in Cina (2006).

Rosenau, James N. (1976). *International Studies in a Transnational World.* California: University of Southern California.

Rourke, J. T. (2005). *International Politics on the World Stage*. New York: McGraw-Hill.

Sharman, C. H. (2015). China Moves Out: Stepping Stones toward a New Maritime Strategy*. Institute for International Strategic Studies. China Strategic Prespective*, (9). Washington D.C.: National Defence University Press.

Waltz, K. N. (2000). Structural Realism after the Cold War. *International Security.*

Zakaria, F. (2012). *The Post-American World*. (60594th ed.). W. W. Norton & Company.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesian Journal of Earth Sciences, Vol. 01, No.1 (2021): 36-48

E-ISSN: 2797-3549 DOI: 10.52562/injoes.v1i1.90

Indonesian Journal of Earth Sciences

http://journal.moripublishing.com/index.php/injoes

Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional di Wilayah Maritim Indonesia

Hendry Wirandoko, Dirga Wahyuzar, Boi Haris H. Siahaan

Program Studi Teknik Geologi, Fakultas Teknologi Mineral, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta, Yogyakarta 55283, Indonesia

Correspondence: wirandokohendry18@gmail.com

Received: 21 May 2021; Accepted: 30 May 2021; Published: 20 June 2021

Abstrak: Gas hidrat merupakan sumber energi nonkonvesional yang kuantitasnya hampir dua kali lebih banyak apabila dibandingkan dengan energi yang bersumber dari fosil. Oleh karena itu, penulis memiliki tujuan untuk mengembangkan potensi gas hidrat tersebut dan mengindikasikan potensi persebaran serta pembentukannya di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan yaitu studi pustaka yang bersumber dari literatur seperti jurnal, artikel, dan buku. Berdasarkan penelitian ini, potensi cadangan gas hidrat di Indonesia dapat ditemukan di wilayah perairan Indonesia terutama perairan laut dalam seperti di Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera dan Selat Makassar. Selain itu, potensi tersebut juga didukung oleh adanya kegiatan tektonik yang terjadi Indonesia. Metode geofisika seismik, BSR (*Bottom Stimulating Reflector)* dan analisa AVO merupakan beberapa metode yang digunakan untuk mengindikasikan adanya keberadaan potensi gas hidrat di suatu daerah. Gas hidrat dapat menjadi substitusi bagi bahan bakar fosil dan berpotensi masuk tahap eksplorasi dan eksploitasi, sehingga dibutuhkan studi lanjutan agar dapat diproduksi secara komersial.

Kata Kunci: *bottom stimulating reflector* (BSR*)*, gas hidrat, Indonesia, laut dalam, seismik

***Abstract**: Gas hydrate is a non-conventional energy source, which is almost twice as large as fossil energy sources. Therefore, the authors want to develop gas hydrate potential and indicate the potential for its distribution and formation in Indonesia. The research method used is literature study sourced from literature such as journals, articles and books. Based on this research, the potential gas hydrate reserves in Indonesia is found in Indonesian territorial waters, especially deep sea waters such as the Simeulue Forearc Basin, Sumatra and the Makassar Strait. In addition, this potential is supported by tectonic activity occurs in Indonesia. Seismic geophysical methods, BSR (Bottom Stimulating Reflector) and AVO analysis are some of the methods used to indicate presence gas hydrate potential in area. Gas hydrate can be substitute fossil fuels and has the potential enter the exploration and exploitation stage, so further studies needed so that it can be produced commercially.*

***Keywords:** bottom stimulating reflector (BSR), deep sea, gas hydrate, Indonesia, seismic*

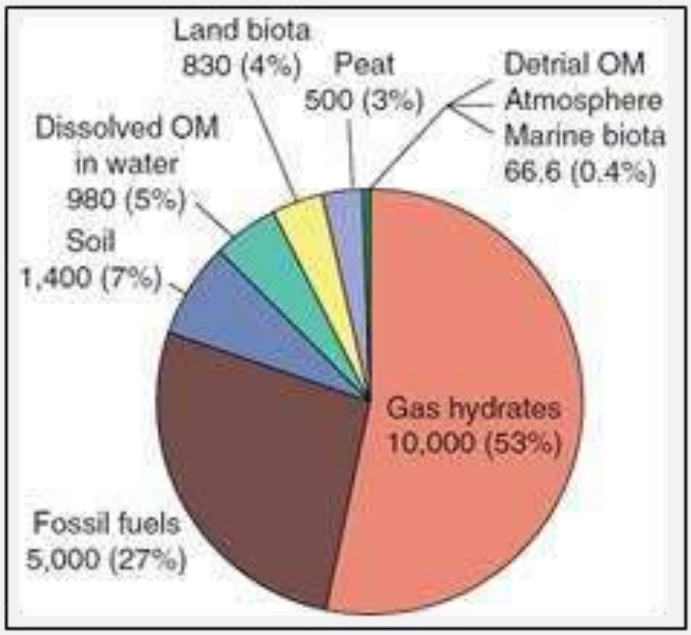
PENDAHULUAN

Sumber energi yang digunakan saat ini sebagian besar masih berasal dari sumber energi fosil seperti batubara, minyak bumi, dan gas alam yang dalam pembentukannya membutuhkan waktu hingga jutaan tahun. Saat ini permintaaan terhadap bahan bakar fosil khususnya minyak bumi semakin tinggi, sehingga cadangannya diperkirakan menipis untuk belasan tahun ke depan (Skkmigas, 2020). Oleh karena itu, upaya untuk mencari keberadaan sumber energi baru sebagai substitusi bahan bakar fosil terus dilakukan, salah satu sumber

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

energi tersebut adalah gas hidrat yang ramah lingkungan untuk menekan terjadinya pemanasan global (Kvenvolden, 1998).

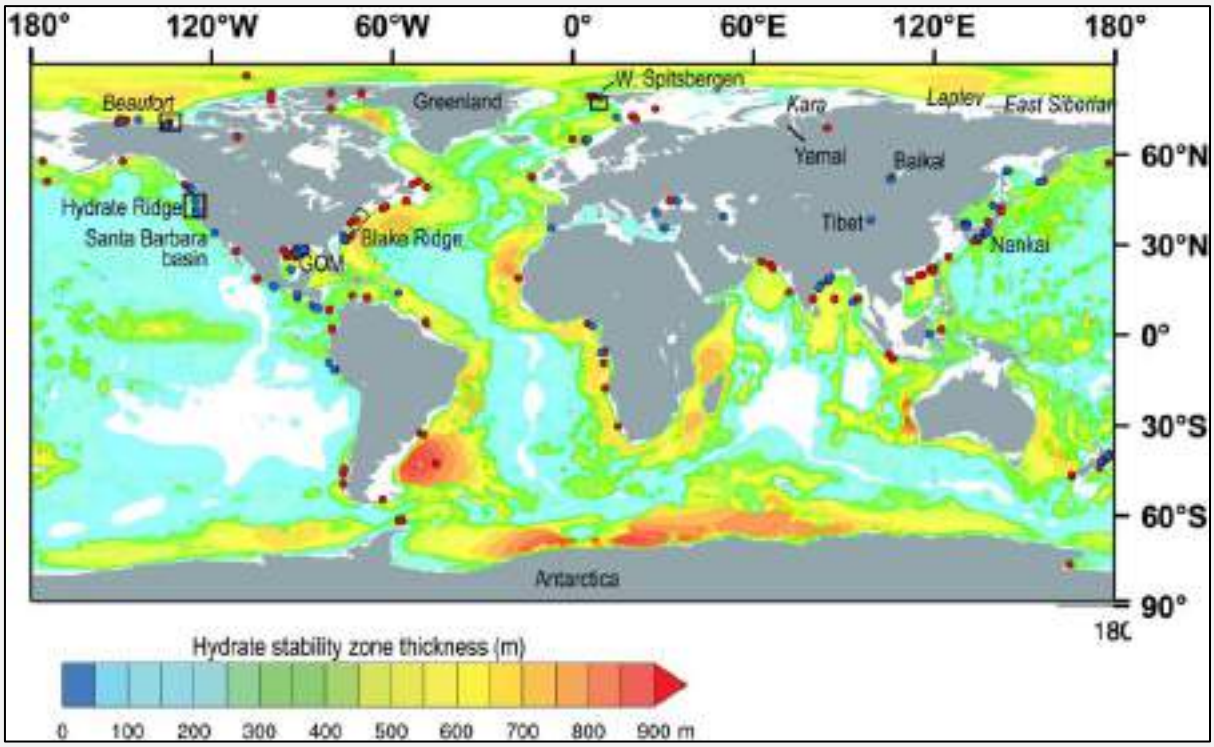
Indonesia sebagai sebuah negara maritim memiliki wilayah lautan yang luas, sehingga sangat berpotensi untuk memiliki sumberdaya alam nonkonvensional berupa gas hidrat dalam jumlah yang sangat besar. Cadangan gas hidrat yang terdapat Indonesia tersebar dari lautan barat Indonesia sampai timur Indonesia, antara lain terdapat di bagian barat Sumatera Utara, Selat Sunda, Selat Makassar, perairan dibagian utara Manado, serta di perairan Maluku dan Papua. Banyaknya sumber cadangan gas hidrat yang tersebar di berbagai wilayah di Indonesia tersebut, sehingga diperkirakan bahwa Indonesia memiliki total cadangan sebesar 3.000 TCF (Tiga Ribu Milyar Kaki Kubik). Selain itu, gas hidrat memiliki cadangan sebesar 1015-1017 m^3 yang sebanding dengan dua kali lipat cadangan gas konvensional (2,5x1014 m^3) dan hampir dua kali lipat lebih besar jika dibandingkan dengan sumber energi yang berasal dari fosil seperti batubara, minyak bumi, dan gas alam (Kvenvolden, 1988) yang ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Distribusi organik karbon di dunia dengan estimasi gas hidrat sebagai yang terbesar dan dua kali lebih besar dari energi konvensional (Sumber: Kvenvolden, 1998).

Gas hidrat (*methane hydrate*) merupakan suatu material padat yang terbentuk oleh molekul CH_4 dari susunan molekul air dan gas yang terperangkap di dalam struktur kristal hidrat (*cathrate*) (Dagar & Joshi, 2013). *Methane hydrate* berbentuk padat dan terbentuk oleh molekul CH_4 yang dikelilingi oleh 20 molekul air sebagai pengikatnya (Dagar & Joshi, 2013). Morfologi yang terbentuk dari kristal sangat beragam, hal ini disebabkan oleh faktor komposisi dan kondisi pertumbuhan kristal (Makogon et al., 2007). Pembentukan yang relatif singkat dari gas hidrat adalah salah satu aspek yang menarik jika dibandingkan dengan minyak bumi, hal ini diakibatkan oleh faktor sumber gas yang berasal dari gas biogenik. Selain itu, faktor menarik lainnya adalah keterdapatan gas hidrat yang masif diseluruh belahan dunia (Gambar 2), kemudian pengembangan volume metana yang dihasilkan di permukaan, dapat lebih besar hingga 164 kali lipat dibandingkan metana in situ gas hidrat (Max & Johnson, 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



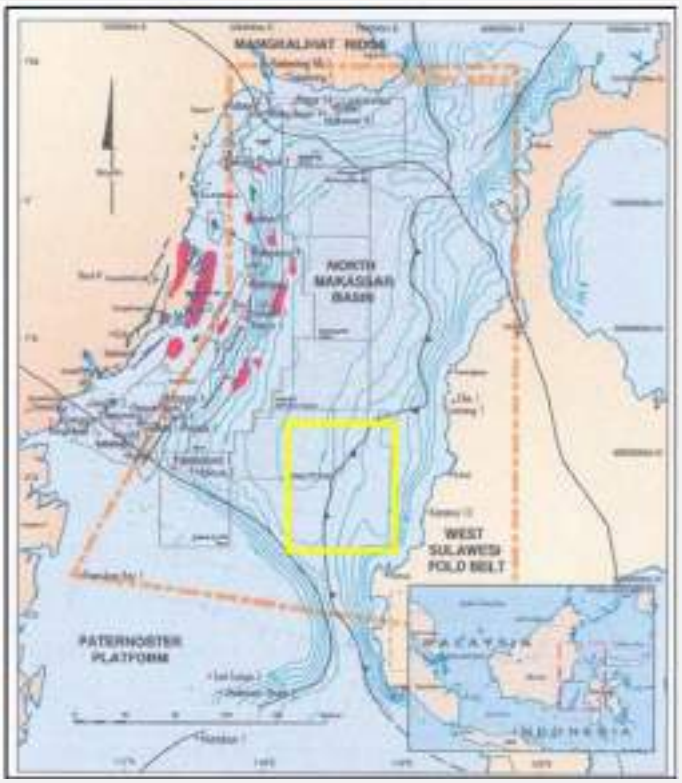
Gambar 2. Zona stabilitas gas hidrat di seluruh dunia (Sumber: Ruppel & Kessler, 2017)

Namun, sebagai harapan sumber energi hidrokarbon nonkonvesional di masa yang akan datang dengan berbagai keunikan, kelebihannya dan kelimpahannya, teknologi untuk produksi gas hidrat masih belum dapat dilaksanakan secara komersial sehingga gas hidrat ini belum bisa dimanfaatkan dalam skala yang besar. Oleh karena itu, studi gas hidrat melalui aspek geologi dan geofisika sudah harus dimulai, agar Indonesia mampu mengikuti pengembangan sumber energi dan teknologi di masa yang akan datang. Pada kegiatan eksplorasi gas hidrat, konsep-konsep eksplorasi secara umum mirip dengan hidrokarbon konvensional, namun beberapa indikator terutama dalam geofisika cukup berbeda. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka terbentuklah gagasan untuk melakukan penelitian yang membahas tentang potensi sumber daya gas hidrat di Indonesia agar dapat dimanfaatkan di masa depan sebagai pengganti sumber daya konvensional. Adapun tujuan dilakukannya penelitian mengenai potensi gas hidrat ini adalah untuk melakukan identifikasi keterdapatan gas hidrat di wilayah maritim Indonesia dengan menggunakan metode geofisika dan juga memperhatikan aspek geologi daerah tersebut.

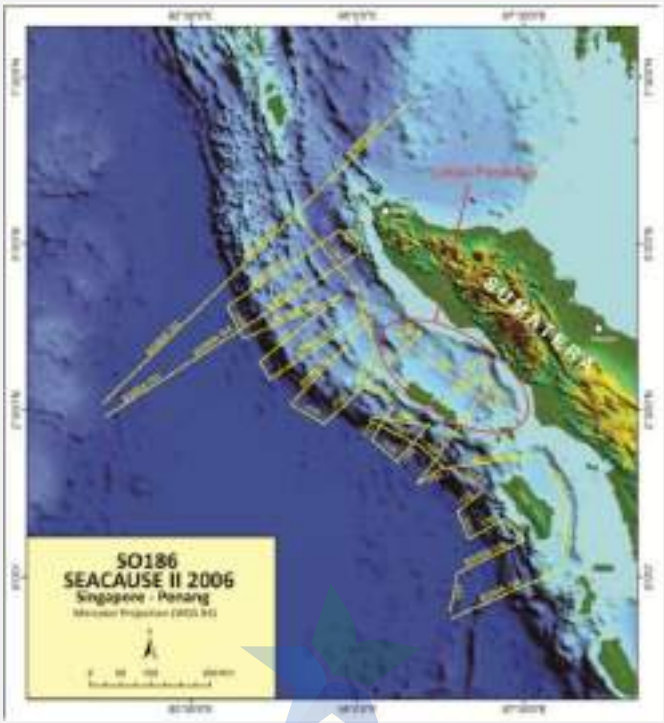
METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan dengan berfokus pada beberapa contoh lokasi yaitu Selat Makassar (Gambar 3) dan perairan barat Sumatera (Aceh) yang dari tatanan geologinya menempati Cekungan Busur Muka Simeulue (Gambar 4). Penelitian dilakukan melalui pendekatan studi pustaka dengan bersumber pada jurnal ilmiah, artikel, buku dan penelitian terdahulu seputar data penelitian indikasi gas hidrat di Indonesia, sehingga dapat digunakan sebagai acuan dan dasar teori dalam pelaksanaan penelitian ini nantinya. Studi Pustaka merupakan hal yang harus dilakukan agar informasi yang disampaikan lebih lengkap dan data yang akan diperoleh di lapangan akan jauh lebih detail.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Wilayah lapangan hidrokarbon di Selat Makassar, kotak kuning merupakan perkiraan daerah penelitian (Sumber: Fraser et al., 2003)



Gambar 4. Lokasi penelitian berdasarkan tatanan geologinya menempati Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera (Sumber: Pengolahan data GEBCO *cruise map* SEACAUSE II 2006)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

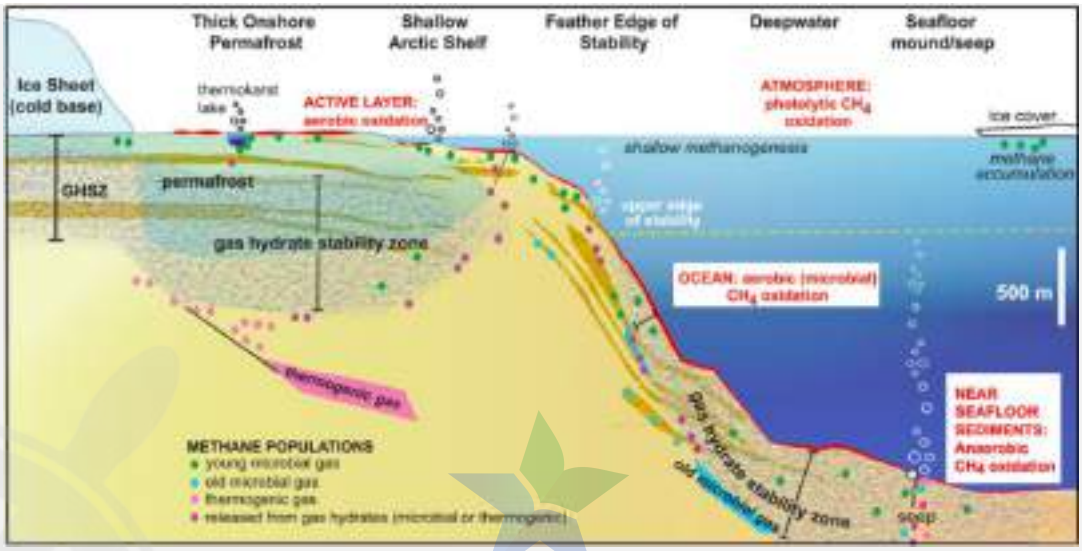
Sumber data yang digunakan merupakan literatur elektronik seperti buku dan *paper* yang telah terbit pada suatu jurnal nasional maupun internasional, sehingga keaslian dan keakuratan data yang digunakan lebih terjamin dalam pembuatan penelitian ini. Analisis data yang dilakukan melalui studi pustaka ini adalah melalui hasil dan pembahasan dari beberapa penelitian terdahulu, sehingga didapatkan data potensi pengembangan gas hidrat di masa depan melalui aspek geologi dan geofisika.

Data yang digunakan untuk mendukung keberadaan potensi gas hidrat di perairan barat Sumatera yaitu melalui pengolahan data seismik refleksi *multichannel* dan interpretasi citra dari hasil survei akuisi seismik. Sedangkan di Selat Makassar, data yang digunakan yaitu data seismik 3D laut yang diambil dengan arah utara - selatan di daerah Selat Makassar dan hasil analisis AVO. Data tersebut digunakan untuk mengetahui model geometri bawah permukaan dan mengidentifikasi keberadaan gas hidrat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembentukan Gas Hidrat

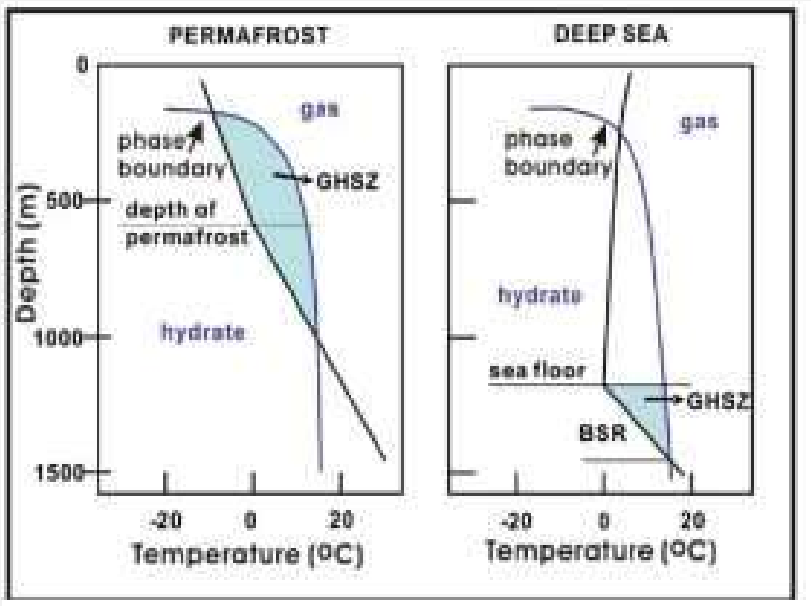
Gas hidrat memungkinkan untuk terbentuk pada daerah yang memiliki suhu rendah dan tekanan tinggi seperti pada daerah kutub dan daerah laut (Wang & Dongyang, 2017), seperti di *permafrost* dan *continental margin* (Gambar 5). Kondisi di wilayah *permafrost* (arktik) dengan kedalaman *permafrost* diasumsikan sekitar 600 m (Triarso & Troa, 2017). Perpotongan antara gradien temperatur dengan batas fasa (*phase boundary*) merupakan zona stabilitias gas hidrat (GHSZ) yang dimulai pada kedalaman sekitar 200 m hingga kedalaman 1000 m (Triarso & Troa, 2017), sedangkan sedimen diasumsikan terbentuk pada kedalaman 1200 m. Temperatur akan mengalami penurunan bersamaan dengan bertambahnya kedalaman air laut yaitu mendekati 0°C pada dasar laut. Namun, pada kondisi di bawah permukaan dasar laut, temperatur terlihat mengalami peningkatan. Pada kondisi seperti ini, zona stabilitas gas hidrat (GHSZ) bagian atas berada pada kedalaman sekitar 400 m, sedangkan bagian bawahnya berada pada kedalaman 1500 m dengan asumsi bahwa hidrat hanya terakumulasi pada sedimen atau tertumpuk pada permukaan dasar laut yang merupakan titik keluarnya gas metana (*methane venting*). Tetapi pada laut yang sangat dalam (*abyssal*), secara umum tidak dapat membentuk gas hidrat dalam jumlah yang besar karena tidak cukup memiliki kandungan organisme yang dibutuhkan dalam menghasilkan bahan organik yang akan terubah menjadi metana pada proses pengendapan yang cepat yang dapat mendukung pembentukan gas hidrat (Triarso & Troa, 2017).



Gambar 5. Model skematik lingkungan pembentukan gas hidrat (Sumber: Ruppel & Kessler, 2017)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kehadiran gas hidrat banyak ditemukan di alam seperti pada daerah arktika (kutub utara) dan juga pada sedimen laut bagian dalam dengan kombinasi faktor berupa temperatur formasi, tekanan formasi pada pori, salinitas air di pori, sifat kimia gas, ketersediaan gas dan air, jalur migrasi gas, serta kehadiran batuan reservoar merupakan unsur pembentuk gas hidrat yang sangat penting. Pada kondisi ini, kristal hidrat akan terbentuk pada kondisi dengan tekanan dan temperatur yang terbatas atau yang biasa disebut zona stabilitas gas hidrat (*gas hydrate stability zone*-GHSZ) (Sloan, 1990) (Gambar 6). Gas hidrat yang terbentuk pada sedimen laut biasanya terdapat di sepanjang tepi benua (*continental margin*) dengan tingkat pemendaman (*burial rate*) dari bahan organik, sehingga dapat menghasilkan gas hidrokarbon terutama metana. GHSZ membentuk gas hidrat menjadi lapisan, lembaran, butiran, mengisi pori sedimen, nodul, dan *vein* atau *dyke* pada kedalaman 100-1100 meter di bawah dasar laut, tergantung dari kondisi lokasi sekitarnya yang memiliki tekanan cukup tinggi dan suhu air yang cukup rendah dalam pembentukan gas hidrat.



Gambar 6. Kurva stabilitas gas hidrat; hidrat stabil dalam sediment pada area yang berwarna biru muda (ditandai dengan GHSZ-*gas hydrate stability zone*). (Sumber: Sloan, 1990)

Potensi Gas Hidrat di Indonesia

Pada penjelasan di atas telah dijabarkan bahwa gas hidrat terbentuk pada lingkungan laut dalam (Kvenvolden dan Mcdonald, 1985; Jackson, 2004; Ruppel & Kessler, 2017) dan lingkungan permafrost (Ruppel & Kessler, 2017). Letak geografis Indonesia yang berada di Zona Khatulistiwa, tampalnya menyebabkan lingkungan *permafrost* tidak akan mungkin ditemukan di Indonesia. Maka, gas hidrat di wilayah Indonesia lebih berpotensi ditemukan di daerah lingkungan laut dalam dengan keadaan suhu rendah dan tekanan tinggi yang dimilikinya.

Selain itu, secara tektonik Indonesia terletak pada zona interaksi antar lempeng, salah satunya adalah subduksi antara Lempeng Indo-Australia dengan Lempeng Eurasia. Subduksi antar lempeng ini menyebabkan adanya wilayah laut dalam dan daerah paparan di Indonesia, sehingga mengakibatkan adanya potensi pembentukan gas hidrat di daerah tersebut. Gas tersebut dapat terbentuk karena gas metana yang dihasilkan dari kegiatan mikroba yang memakan material organik di daerah tersebut. Gas hidrat di Indonesia berada pada kedalaman yang stabil yaitu 400 hingga 600 meter di bawah permukaan laut (Ruppel & Kessler, 2017). Keterdapatan gas hidrat sendiri sudah ditemukan di beberapa wilayah di Indonesia, seperti di

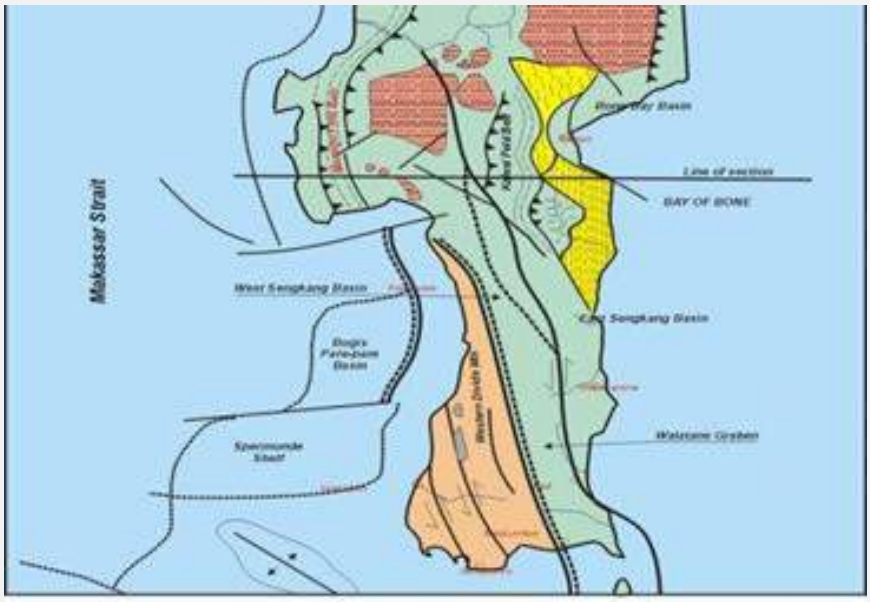
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

daerah Selat Sunda (Priasmara et al., 2014) dan Selat Makassar (Jackson, 2004). Penemuan ini memberikan peluang dalam melakukan eksplorasi gas hidrat di Indonesia.

Kondisi Tatanan Tektonik

Selat Makassar

Cekungan Makassar bagian utara adalah bagian dari cekungan yang berada di lepas pantai Sulawesi bagian barat. Secara tektonik daerah ini dibatasi oleh sesar Paternoster dan kompleks dari Mamuju yang dikenal sebagai sesar yang komplek dan sangat rumit (Bachrudin et al., 2015). Terkait pembentukan struktur tersebut, terdapat dua hipotesa yang dikeluarkan untuk menginterpretasikan pembentukannya. Pertama, sesar Paternoster berhubungan dengan proses kejadian bukaan *(rifting)* yang diikuti pemisahan (*spreading*) di Selat Makassar yang terbentuk pada saat Eosen, atau bahkan beberapa peneliti menginterpretasikan sebagai bagian dari suatu sistem sesar yang merupakan sebuah *suture* di Kalimantan (Bachrudin et al., 2015). Sedangkan hipotesa lainnya merujuk kepada adanya kolisi dari Indo-Australia terhadap Busur Banda pada waktu Pliosen (Bachrudin et al., 2015). Sedangkan *Mamuju thrust series* berhubungan dengan tabrakan *(collision)* dari mikrokontinen Banggai Sula terhadap Sulawesi pada saat Miosen tengah, dan kemungkinan diikuti oleh proses pembentukan subcekungan Bugis Pare-Pare (Bachrudin et al., 2015) dapat dilihat pada Gambar 7. Bukti ini menunjukkan bahwa pada daerah ini terjadi banyak kejadian sejarah pembentukan cekungan *(poly history basins).*



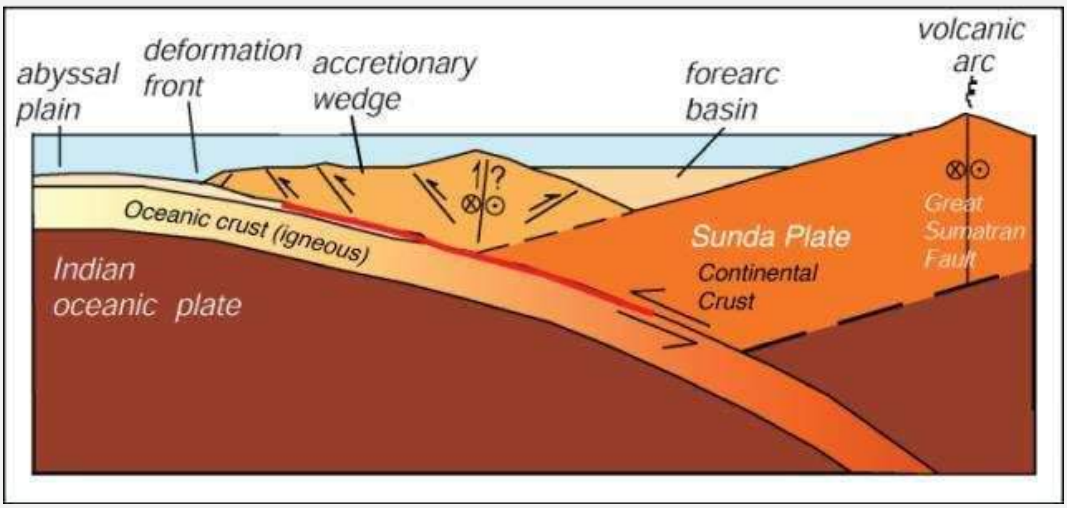
Gambar 7. Pola struktur di Cekungan Makassar Selaran. (Sumber: Bachrudin et al., 2015)

Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera

Busur kepulauan Indonesia secara umum ditunjukkan oleh adanya lantai samudera (*abyssal plain*), palung (*trench atau deformation front*), prisma akresi (*accretionary wedge*), pematang atau tinggian busur luar (*outer arc ridge/high*) termasuk sesar Mentawai, cekungan busur muka (*forearc basin*), busur gunung api (*volcanic arc*) dan cekungan busur belakang (*back-arc basin*). Palung Sunda sendiri terbentuk disepanjang pantai barat Sumatera, menerus dari Selat Sunda ke arah utara hingga ke bagian barat Sumatera bagian utara. Kedalaman palung tersebut secara berangsur mengalami pendangkalan dari 6000 m menjadi 5000 m, selain itu sumbu paritannya melebar hingga dasar palung, dan ukurannya melebar ke arah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

utara. Adapun sedimen pengisi puritan tersebut mengalami deformasi yang tergolong kecil jika dibandingkan dengan palung di sepanjang selatan Jawa.



Gambar 8. Gambaran struktur geologi pada sistem subduksi Sunda. (Sumber: Triarso & Troa, 2017)

Pada daerah antara palung laut dan busur gunung api terdapat suplai sedimen yang kompleks oleh busur tinggian bagian luar (*outer arc high*) yang sebagian muncul ke permukaan menjadi pulau (P. Nias, P. Siberut, P. Enggano). Di antara tinggian dan busur gunung api tersebut terdapat cekungan busur muka yang dapat terdiri dari beberapa subcekungan. Kaitannya dengan pelengkungan yang terjadi pada zona subduksi dari lempeng Indo-Australia, secara jelas terjadi pergerakan *oblique* di daerah Selatan Jawa dan bagian barat Selat Sunda. Daerah sumatera mempunyai dua zona sesar yang besar yaitu zona sesar mendatar Mentawai dan zona sesar mendatar Sumatera (Triarso & Troa, 2017). Di antara kedua zona sesar tersebut, terbentuk gerakan rotasi dan ekstensi yang memicu pembentukan formasi dari Cekungan Busur Muka Simeulue. Sedimen yang mengisi cekungan ini merupakan sedimen dengan perlapisan yang sejajar dengan bagian dasar laut dan belum banyak mengalami gangguan, serta terpisah dengan beberapa struktur antiklin (Diament et al., 1992).

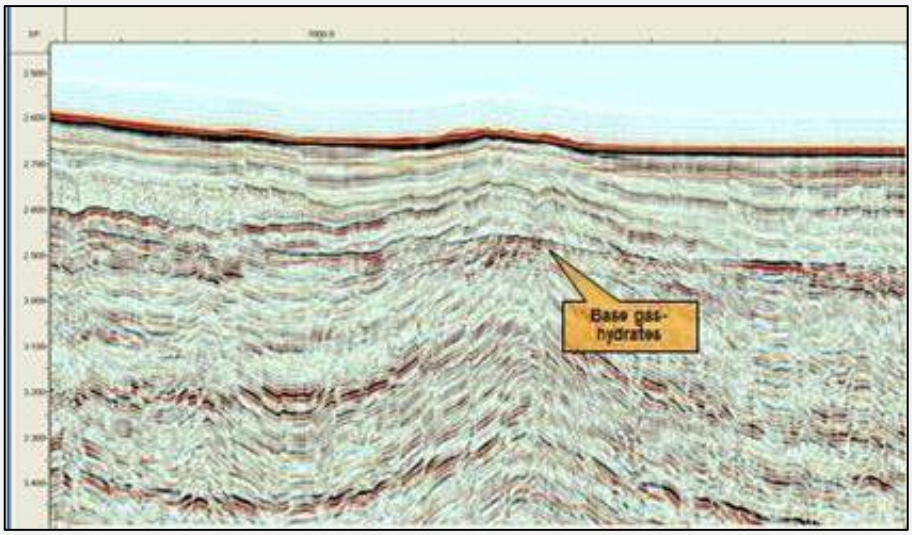
Indikasi Gas Hidrat

Indikasi Gas Hidrat di Selat Makassar

Analisis yang dilakukan peneliti geofisika terdahulu yaitu Jackson (2004) berada di cekungan Makassar bagian Utara, Indonesia dengan tujuan untuk mendapatkan deposit gas hidrat di daerah tersebut. Berdasarkan analisis tersebut ditemukan bahwa indikasi adanya deposit gas hidrat berada di utara selat Makassar, di antara Pulau Sulawesi dan Kalimantan. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode geofisika, yaitu metode BSR (*Bottom Stimulating reflector)* yang diinterpretasi dari penampang *multi-client* 2D seismik (Gambar 9).

Data seismik tersebut didapatkan melalui pengukuran yang dilakukan pada wilayah seluas 100.000 km^2, kemudian dengan menggunakan BSR secara spesifik didapatkan area seluas 21.000 km^2 (Bachrudin et al., 2015). BSR sendiri dapat mengidentifikasi area seluas 8.000 km^2 pada *foldbelt* di kedalaman lautan Sulawesi Barat (Bachrudin et al., 2015). Asal endapan atau sedimen yang ditemukan di daerah *foldbelt* Sulawesi bagian barat berasal dari Mahakam delta yang berumur Pliosen akhir. Peristiwa tektonik yang ada berpengaruh terhadap awal mula terbentuknya *west-verging fault propagation fold* yang membentuk *foldbelt. Foldbelt* tersebut terdiri dari sejumlah *thurst sheets* yang membentuk struktur *anticlinal* panjang dan menginisiasi terbentuknya cekungan kecil (*mini-basin*) seperti Gambar 9.

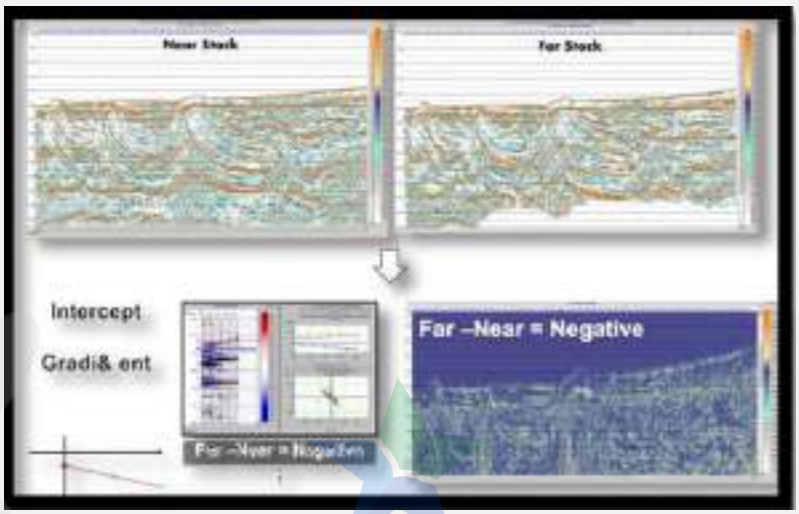
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 9. Base Gas hidrate pada cekungan Makassar. (Sumber: Bachrudin *et al.*, 2015)

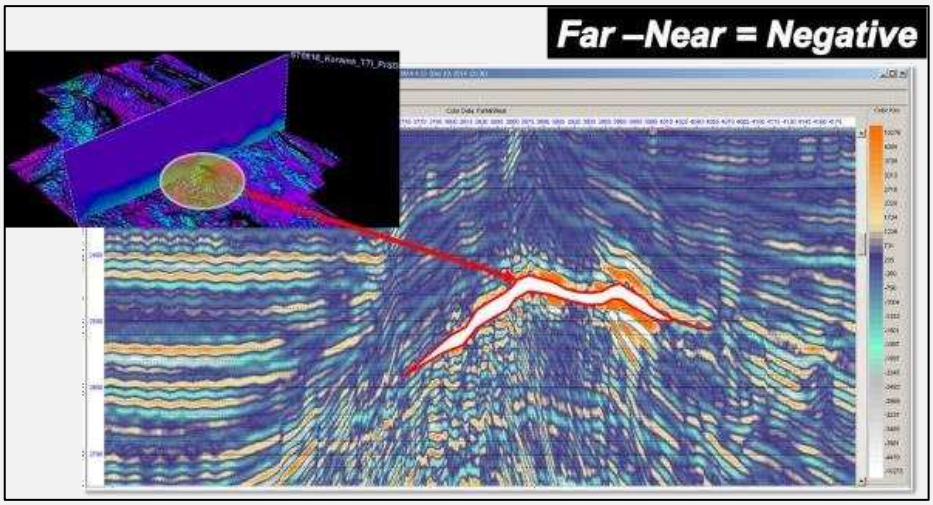
Proses pengendapan yang terjadi merupakan rangkaian proses turbidit "*spill and fill*", sehingga memberikan efek yang signifikan terhadap proses akumulasi gas hidrat di daerah *foldbelt* Sulawesi bagian Barat. Aliran turbidit dapat membawa material organik (*terriginous)* yang berasal dari daratan sebagai sumber material organik, selanjutnya bakteri akan memproduksi gas metana di kedalaman laut yang biasa disebut dengan proses pembentukan gas biogenik), nantinya gas metana yang dihasilkan tersebut akan dibutuhkan dalam proses pembentukan gas hidrat (Jackson, 2004).

Untuk membuktikan dan memperkuat interpretasi bahwa di daerah tersebut terdapat gas hidrat, dapat dilakukan dengan menggunakan analisa AVO melalui metode *Far Stack-Near Stack*. Dari hasil metode *Far Stack - Near Stack*, maka diperoleh hasil berupa nilai negatif dan jika dihubungkan dengan analisis AVO maka diperoleh AVO kelas III. Hasil AVO kelas III menggambarkan bahwa adanya potensi keberadaan gas hidrat pada daerah tersebut. Hasil analisis AVO dengan metode *Far Stack - Near Stack* dapat dilihat pada Gambar 10 dan identifikasi keberadaan gas hidrat dapat dilihat pada Gambar 11.



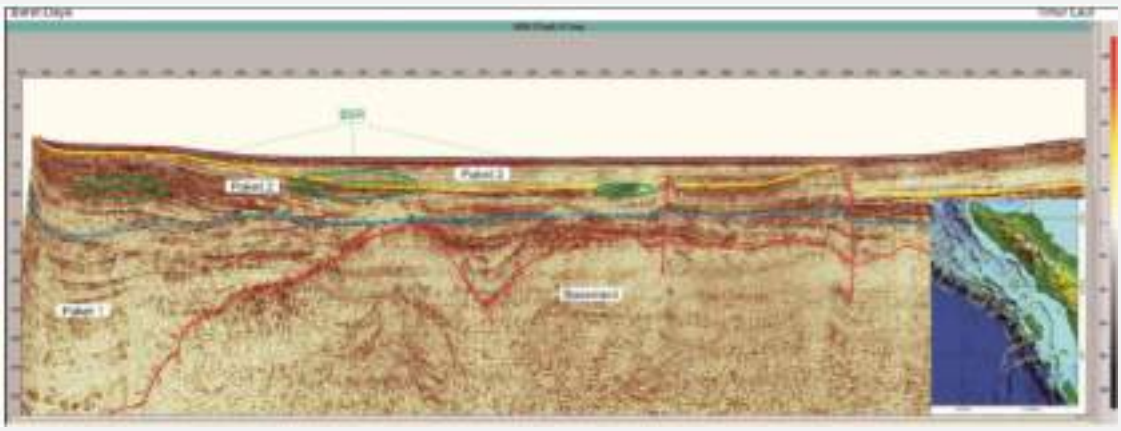
Gambar 10. Analisis AVO dengan Metode *Far Stack – Near Stack* untuk menentukan keberadaan gas hidrat. (Sumber: Bachrudin *et al.*, 2015)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 11. Identifikasi keberadaan gas hidrat menggunakan metode *Far Stack – Near Stack*. (Sumber: Bachrudin et al., 2015)

Indikasi Gas Hidrat di Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera



Gambar 12. Penampang seismik hasil dari interpretasi yang memperlihatkan kondisi basement, sedimen, BSR dan tektonik. (Sumber: Triarso & Troa, 2017)

Basement

Basement atau batuan dasar daerah penelitian, diinterpretasikan sebagai batuan dengan permukaan kasar sebagai akibat dari perlipatan dan pengangkatan batuan yang diikuti oleh proses erosi regional terhadap batuan tersebut. Selanjutnya, terdapat struktur tarikan yang membentuk *half graben* (pada bagian tengah penampang) dan penurunan membentuk Cekungan Busur Muka Simeulue dengan arah tenggara - barat laut sejajar dengan Palung Sunda atau pola umum struktur geologi kawasan Sumatera bagian utara.

Sedimen

Penampang lintasan seismik tersebut diinterpretasikan memiliki tiga paket sedimen dengan pengendapan yang berbeda, proses erosi, dan sesar. Paket satu diinterpretasikan sebagai pengendapan sedimen yang secara tidak selaras atau secara *syndepositional* menutupi batuan dasar baik berasal dari daratan Sumatera maupun dari laut terbuka. Sementara itu, penurunan cekungan terus berlangsung salah satunya melalui Sesar 1, sehingga menghasilkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

endapan sedimen yang tebal (3.250 milidetik) yang pada bagian barat dayanya kemungkinan mulai terangkat. Sementara itu, Sesar 1 (sesar normal) masih terus aktif bersamaan dengan pengendapan sedimen Paket 2 dengan tebal 375 – 1.250 milidetik yang diendapkan selaras di atas horison berwarna biru terang yang dominan berasal dari arah barat daya kemungkinan terkait dengan pengangkatan busur muka atau pembentukan prisma akresi. Pasangan sesar *wrench* atau sesar mendatar (Sesar 2 dan 3) berkembang bersamaan dengan pengendapan sedimen Paket 2. Fosil terumbu teramati tumbuh (*carbonate build up*) secara terbatas di tepian tebing *half graben* yang terus bergerak turun akibat gaya tarikan. Pengangkatan busur muka terus berlangsung melalui sistem prisma akresi kemudian secara *toplap* diendapkan sedimen pada bagian atasnya. Pada sedimen Paket 3 diendapkan menutupi seluruh kawasan Cekungan Busur Muka Simeulue.

Bottom Simulating Reflector (BSR)

Pada penampang seismik tersebut, BSR atau *Bottom Simulating Reflector* teramati di bagian tengah Cekungan Simeulue hingga ke barat daya. BSR membentuk lensa menyempit pada kedua ujungnya. Selain itu, BSR yang terletak pada bagian tengah terlihat hampir sejajar dengan horison sedimen di sekitarnya tetapi pada bagian barat daya terlihat memotong horison sedimen. Sedangkan, pada arah barat laut atau tepi cekungan bagian timur (ke arah darat Pulau Sumatera) BSR tidak tampak, hal ini diperkirakan bahwa ke arah tepi cekungan tidak terbentuk zona stabilitas gas hidrat yang memungkinkan terjadinya gas hidrat dan hal yang kedua adalah gas hidrat sebenarnya hadir tetapi tidak teridentifikasi akibat posisi terakumulasinya sejajar dengan perlapisan sedimen yang ada.

KESIMPULAN

Indikasi adanya potensi gas hidrat di wilayah Indonesia dapat ditemukan di beberapa daerah yaitu Selat Makassar dan Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera. Hal ini dibuktikan melalui pengukuran dengan metode geofisika seismik dan karakteristik BSR (*Bottom Stimulating reflector)*, serta analisis AVO jika diperlukan untuk memperkuat intrepretasi adanya gas hidrat di daerah tersebut. Potensi gas hidrat khususnya di Indonesia biasanya ditemukan di daerah dengan lingkungan laut dalam yang didukung oleh kondisi tektonik yang terjadi di Indonesia. Aktivitas tektonik di Indonesia seperti subduksi juga merupakan hal yang mendukung terbentuknya gas hidrat. Seperti di Selat Makassar terdapat struktur berupa sesar naik, sedangkan di Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera terdapat sesar normal, struktur ini merupakan hasil dari aktivitas tektonik tersebut, yang berguna untuk membantu aktivitas pembentukan gas hidrat. Terkait pengembangan sumber energi baru untuk masa depan, maka dibutuhkan riset dan eksplorasi yang mulai diarahkan ke daerah laut dalam, terutama untuk menindaklanjuti adanya temuan indikasi gas hidrat yang berada di wilayah Cekungan Busur Muka Simeulue, Sumatera dan Selat Makassar karena potensinya sebagai sumber energi baru yang dapat menjadi alternatif bagi pemenuhan kebutuhan energi di masa depan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kami sampaikan kepada seluruh lembaga dan pihak terkait yang telah mendukung penulisan paper ini. Kegiatan ini telah menghasilkan data dan keadaan terkini dari potensi gas hidrat yang melimpah di wilayah maritim Indonesia sebagai sumber energi nonkonvensional masa depan. Terima kasih kami sampaikan juga kepada Dosen Teknik Geologi Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta dan rekan-rekan Pangea 2018 atas bimbingan dan bantuannya dalam penulisan karya tulis ilmiah ini.

DAFTAR PUSTAKA

Bachrudin, A., Firmansyah, Y., & Sunardi, E. (2015). *Studi Awal Identifikasi Gas Hidrat Menggunakan Metode Seismik di Lapangan YF, Selat Makassar*. Seminar Nasional ke-II FTG Universitas Padjajaran.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dagar, S. & Joshi, A. (2013). Gas Hydrates - A New Horizon. *10th Biennial International Conference & Exposition.* Dhanbad (Jharkhand), India.

Davie, M. K., Zatsepina, O. Y., & Buffett, B. A. (2004). Methane solubility in marine hydrate environments. *Marine Geology, 203*(1), 177-184. [CrossRef]

Diament, M., Harjono, H., Karta, K., Deplus, C., Dahrin, D., Zen, M.T., Gerard, Jr., M., Lassal, O., Martin, A., & Jamold, J. (1992). Mentawai fault zone off Sumatra a new key to the geodynamics of western Indonesia. *Geology, 20*(3), 259-262. [CrossReff]

Fraser, T.H., Jackson, B.A., Barber, P.M., Baillie, P., & Myers, K., (2003). The West Sulawesi Fold Belt and Other New Plays Within the North Makassar Straits - A Prospectivity Review. *Proceedings Indonesian Petroleum Association, 29th Annual Convention.* Jakarta, Indonesia.

Guntoro, A. (1999). The formation of the Makassar Strait and the separation between SE Kalimantan and SW Sulawesi. *Journal of Asian Earth Sciences, 17*(1-2), 79 – 98. [CrossRef]

Hall, R., (2012). *Sundaland and Wallacea: geology, plate tectonics and paleogeography.* Cambridge Univesity Press, Cambridge.

Jackson, B.A., (2004). Seismic evidence for gas hydrates in the North Makassar Basin, Indonesia. *Petroleum* Geoscience, *10*(3), 227-238. [CrossRef]

Katz, D.L., Cornell, D., Kobayashi, R., Poetmann, F.H., Vary, J.H., Elenblass, J.R., & Weinaug, C.F. (1959). *Handbook of Natural Gas Engineering.* McGrawHill, New York.

Kvenvolden, K. A., & McDonald, T. J., (1985). Gas hydrates of the Middle America Trench-DSDP/IPOD Leg 84, *In Initial Reports of Deep Sea Drilling Project*, Vol. 84 (R. von Huene, J. Aubouin, et a1., eds.), U.S. Government Printing Office, Washington, D.C., pp. 667-682.

Kvenvolden, K.A. (1988). Methane Hydrate: A Major Reservoir of Carbon in The Shallow Geosphere. *Chemical Geology, 71*(1–3), 41-51. [CrossRef]

Lin, C.-C., Tien-Shun Lin, A., Liu, C.-S., Chen, G.-Y., Liao, W.-Z., & Schnurle, P. (2009). Geological controls on BSR occurrences in the incipient arc-continent collision zone off southwest Taiwan. *Marine and Petroleum Geology, 26*(7), 1118– 1131. [CrossRef]

Makogon, Y. F., Holditch, S. A., & Makogon, T. Y. (2007). Natural gashydrates—A potential energy source for the 21st Century. *Journal of Petroleum Science and Engineering, 56*(1), 14-31. [CrossRef]

Max, M.D., & Johnson A.H. (2016). *Exploration and Production of Oceanic Natural Gas Hydrate*. Springer, Switzerland.

Priasmara, F.N.D., Aryono, A.F., Barus, F.I., & Sijabat, R.F., (2014). Indonesia Gas Hydrate Potential of Sunda Strait Case Study: Future Energy or Geohazard. *Proceedings. Indon. Petrol. Assoc., 38th Ann. Conv*, Jakarta.

Ruppel, C.D., & Kessler, J.D., (2017). The interaction of climate change and methane hydrates. *Rev. Geophys, 55*(1), 126-168. [CrossRef]

SKKMIGAS. (2020, September 07). *Cadangan Energi Indonesia*. www.skkmigas.go.id.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sloan, E.D. (1990). Clathrate hydrates of natural gases. Maracel Bekker Inc., New York.

Triarso, E., Troa, R.A. (2017). Indikasi Keberadaan Gas Hidrat pada Cekungan Busur Muka Simeulue Dan Potensinya Sebagai Sumber Energi Masa Depan. *Jurnal Kelautan Nasional*, *11*(3), 127-140. [CrossRef]

Wang, X. & Dongyan, P. (2017) Application of AVO attribute Inversion technology to gas hydrate identification in the Shenhu Area, South China Sea. *Marine and Petroleum Geology, Elseivier*, 80, 23-31. [CrossRef]

Copyright (c) 2021 by the authors. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA: SUATU TINJAUAN GEOPOLITIK

INDONESIA AS GLOBAL MARITIME NEXUS: A GEOPOLITIC REVIEW

Yanyan M. Yani[1] dan Ian Montratama[2]

Universitas Padjadjaran
(yan2m@hotmail.com dan montratama@gmail.com)

Abstrak – Poros Maritim Dunia (PMD) merupakan konsep yang disampaikan Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur, di Naypyidaw Myanmar pada tanggal 13 November 2014. Sementara Jepang dan India telah lebih dulu mencanangkan konsep *Confluence of the Two Seas* pada tahun 2007, disusul Amerika Serikat dengan *Rebalancing toward Asia* pada tahun 2011, dan Tiongkok dengan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 di tahun 2013. Keempat kekuatan besar tersebut berkompetisi di kawasan Indo-Pasifik. Paper ini menempatkan PMD sebagai geopolitik Indonesia dalam memanfaatkan dinamika geopolitik yang terjadi di kawasan untuk kepentingan nasional Indonesia.

Kata kunci: poros maritim dunia, Indo-Pasifik, geopolitik

Abstrak – *Global Maritime Nexus (GMN) is a concept announced by President Jokowi in East Asia Summit in Naypyidaw Myanmar on 13th November 2014. While Japan and India had announced concept of Confluence of the Two Seas in 2007, followed by United States with Rebalancing toward Asia in 2011, and China with Maritime Silk Road in 2013. The four great powers compete in Indo-Pacific region. This paper places GMA as Indonesian geostrategy in benefitting geopolitical dynamic in the region for Indonesian national interest.*

Keywords: *global maritime nexus, Indo-Pacific, geostrategy*

Pendahuluan

Di forum Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur (*East Asia Summit*) di Naypyidaw Myanmar, pada hari Kamis, 13 November 2014,[3] Presiden Jokowi menyampaikan konsep sektor

[1] Prof. Drs. Yanyan M. Yani, MAIR, Ph.D. adalah guru besar hubungan internasional di Universitas Padjadjaran. Saat ini beliau menjabat koordinator program studi hubungan internasional di pascasarjana Fisip Unpad.

[2] Ian Montratama, S.E., M.E.B., M.Si.(Han) adalah analis pertahanan lulusan prodi SPS Unhan tahun 2014. Saat ini sedang melanjutkan studi di S3 HI Unpad dan aktif sebagai peneliti di IDSR.

[3] "Presenting Maritime Doctrine", 14 November 2014, dalam http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html, diunduh pada 21 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kelautan yang disebut sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). PMD ini diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritime Nexus (GMN)*. Menurut Presiden Jokowi, pengembangan sektor kelautan menjadi fokus Indonesia pada abad ke-21 dan menekankan 5 (lima) pilar utama dalam Poros Maritim Dunia (PMD)[4], yaitu :

1. Budaya maritim: membangun kembali budaya maritim Indonesia melalui redefinisi identitas nasional Indonesia sebagai sebuah negara maritim.
2. Ekonomi maritim: mengelola dan sekaligus melestarikan sumber daya maritim bangsa.
3. Konektivitas maritim: memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut.
4. Diplomasi maritim: optimalisasi *soft power* dalam menangani ancaman regional dan peningkatan kerja sama bilateral dan multilateral di bidang maritim.
5. Keamanan maritim: mempersiapkan *hard power* untuk memperkuat kekuatan pertahanan maritim Indonesia dalam usaha pengamanan wilayah Indonesia.

Gagasan sebagai poros maritim bukanlah hal yang baru. Prof. AB Lapian (almarhum) telah menyampaikan gagasan serupa sejak tahun 1990-an. Namun gagasan tersebut mendapatkan momentum tertingginya saat ini manakala sejumlah kekuatan besar dunia semakin mengalihkan perhatiannya pada sektor kelautan di Indo-Pasifik. Pada tanggal 22 Agustus 2007, Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe di depan parlemen India menyampaikan pidato yang berjudul "*Confluence of the Two Seas*"[5] yang mengenalkan pertama kali istilah Indo-Pasifik, yang merupakan kawasan laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik bagian Barat dan Tengah serta perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudera tersebut.[6] Kemudian di bulan November tahun 2011, Presiden Barack Obama menetapkan kebijakan *Pivot to the Pacific* atau *Rebalancing*

[4] http://csis.org/files/publication/141126_SoutheastAsia_Vol_5_Issue_24.pdf, diunduh pada 21 Maret 2015.

[5] http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html, diunduh pada 12 Maret 2015.

[6] "The Indo-Pacific : What's in a Name", dalam http://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/ diunduh pada tanggal 12 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

toward Asia[7] sebagai respons atas kebangkitan Tiongkok sebagai kekuatan besar di Asia Pasifik. Wujud dari kebijakan ini adalah memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer AS, kebijakan luar negeri, dan kebijakan ekonomi. *Rebalance* diwujudkan dengan penarikan pasukan AS dari Irak dan dari Afghanistan, serta menambah perhatian ke Asia Pasifik untuk mengantisipasi tantangan dan peluang di masa depan.

Dua tahun setelah itu, tepatnya pada tanggal 3 Oktober 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping mencanangan visi Jalur Sutra Maritim (JSM) abad ke-21[8] di hadapan parlemen Indonesia yang dalam bahasa Inggris secara lengkap dinamakan *21st Century Maritime Silk Route Economic Belt* atau *Maritime Silk Road* (MSR).[9] Inti dari visi ini adalah pembangunan prasarana transportasi laut dari Tiongkok melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa dan Afrika yang disponsori Tiongkok. Mirip dengan Marshall Plan setelah Perang Dunia ke-2, Tiongkok berkomitmen untuk menyediakan dana hingga $40 Milyar untuk pembangunan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) di lokasi-lokasi strategis di rute Jalur Sutra Maritim (JSM) Tiongkok.[10]

Serangkaian 4 (empat) peristiwa di atas, yaitu:Indo-Pasifik (India dan Jepang) di tahun 2007, *Rebalancing towardAsia* (Amerika Serikat dan Indonesia)di tahun2011, Jalur Sutra Maritim (Tiongkok) di tahun 2013, dan Poros Maritim Dunia (Indonesia) di tahun 2014 menunjukkan persaingan politik Internasional antara kekuatan besar (*great powers*), yaitu: Amerika Serikat, Tiongkok, India, dan Jepang untuk memperebutkan akses dan kendali atas 3 (tiga) hal utama di sepanjang rute pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, yaitu: jalur pelayaran, pasar, dan sumber daya alamnya. Kekuatan-kekuatan besar (*great powers*) di atas memilikikekuatan nasional yang mumpuni untuk bisa bersaing di level regional dan global, yaitu dalam hal : kekuatan militer, kekuatan finansial, dan penguasaan teknologi.

---

[7] M.E. Manyin, et al.,"Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia", (Washington D.C.: Congressional Research Sevice), dalam https://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42448.pdf, 2012, diunduh pada tanggal 23 Juli 2015

[8] http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.

[9] http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.

[10] "China to Contribute 40 billion to Silk Road Fund", dalam http://www.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund-1415454995, diunduh pada 21 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam melihat realitas persaingan politik internasional di atas, Indonesia sebagai negara yang secara geografis tepat berada di tengah Indo-Pasifik perlu bersikap demikian agar dapat memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya dari dinamika geopolitik kawasan. Manfaat tersebut bukan terbatas pada kesejahteraan, namun juga manfaat bagi kebesaran bangsa Indonesia yang sejak zaman Sriwijaya telah menjadi *regional hegemon* di Asia Tenggara.

Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

Karena konsep PMD masih baru, maka kajian tentang PMD masih relatif sedikit. Namun penulis menemukan setidaknya ada 3 (tiga) kajian PMD yang relevan dari Proceeding AIIHI di Universitas Budi Luhur, sebagai berikut:

(1) Herindrasti[11] berpendapat bahwa Poros Maritim Dunia merupakan suatu cita-cita dengan konsekuensi bahwa untuk menjadi poros dunia, maka Indonesia harus membenahi dirinya dahulu hingga layak untuk mengatur aspek maritim dunia. Sebelum menjadi poros maritim dunia, Indonesia harus dapat menjadi poros di tingkat regional dan kemudian meningkat ke level internasional.

(2) Pertiwi[12] berpendapat bahwa kekuatan maritim Indonesia akan semakin kuat sejalan dengan meningkatkan kekuatan ekonomi Indonesia. Peningkatan kekuatan laut Indonesia akan berkontribusi pada peningkatan keamanan laut di perairan Indonesia.

(3) Manurung[13] berpendapat bahwa PDM adalah kebijakan strategis pemerintah dalam memajukan ekonomi berbasiskan maritim (*blue economy*).

Ketiga kajian PMD di atas masih bersifat *inward looking*, dimana lebih menitikberatkan kajian pada (bagaimana membenahi) situasi domestik. Sedangkan kajian ini akan membahas PMD dari 2 (dua) dimensi, yaitu : waktu (masa lampau dan masa kini)

[11] Sinta V.L. Herindrasti, *Membangun Poros Maritim Indonesia Relevansi Aspek Sosial Budaya*, Proceeding Konvensi Nasional AIHII V, (Jakarta : Universitas Budi Luhur, 2014).

[12] Sukmawani Bela Pertiwi, *Analisis Kekuatan Maritim sebagai Komponan Utama Hard Power Indonesia di Era Presiden Joko Widodo*, Proceeding Konvensi Nasional AIHII V, (Jakarta : Universitas Budi Luhur, 2014).

[13] Hendra Manurung, *Impact of Joko "Jokowi" Widodo Leaderships on Indonesia's World Maritime Axis*, Proceeding Konvensi Nasional AIHII V, (Jakarta : Universitas Budi Luhur, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan sudut pandang (*inward looking* dan *ourward looking*). Kerangka pemikiran kajian ini adalah untuk menempatkan PMD sebagai geopolitik Indonesia dalam memanfaatkan persaingan politik internasional di Indo-Pasifik, demi kepentingan ekonomi dan keamanan Indonesia sendiri.

Metode dan Pendekatan

Teknik pengumpulan data kajian ini melalui data sekunder dari kajian-kajian relevan terkait sejarah bangsa Indonesia sejak jaman Majapahit, politik luar negeri Indonesia, dan struktur keamanan serta dinamika geopolitik di Indo-Pasifik. Sedangkan metode penelitiannya menggunakan metode kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk mencari pemahaman secara historis dari dinamika geopolitik di Indo-Pasifik dan menempatkan visi Poros Maritim Dunia sebagai geopolitik Indonesia sebagai cara untuk memajukan kesejahteraan dan keamanan Indonesia.

Tinjauan Sejarah

Sejarah bukan saja merupakan catatan peristiwa masa lalu, melainkan pula sumber identitas dan inspirasi suatu bangsa untuk maju. Bangsa yang memiliki sejarah sebagai bangsa yang maju di masa lampau, patut untuk memiliki kebanggaan nasional (*national pride*). Kebanggaan ini harus meningkatkan harga diri bangsa di saat ini untuk berjuang mengembalikan kebesaran seperti di masa lampau. Dalam sejarah Indonesia, ada 2 (dua) kerajaan yang sangat besar, yaitu Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit. Dua kerajaan yang yang menguasai Selat Malaka yang kala itu telah menjadi *regional transhipment port* untuk jalur pelayaran antara India dan Tiongkok.

Menurut Muljana,[14] Sriwijaya adalah kerajaan bahari yang berdiri di pulau Sumatera dan banyak memberi pengaruh di nusantara dengan daerah kekuasaan membentang dari Kamboja, Thailand Selatan, Semenanjung Malaya, Sumatera, Jawa Barat dan kemungkinan Jawa Tengah. Kerajaan ini berdiri sejak tahun 671 M hingga 1183 M dan berhasil mengendalikan jalur perdagangan maritim di Selat Malaka, Selat Sunda,

[14] Slamet Muljana, dalam F.W. Stapel, *Sriwijaya*,(Jakarta: LKiS, Pelangi Aksara, 2006), dan http://id.wikipedia.org/wiki/Sriwijaya, diunduh pada 7 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Laut Cina Selatan, Laut Jawa, dan Selat Karimata. Dominasi atas Selat Malaka dan Selat Sunda, menjadikan Sriwijaya sebagai pengendali rute perdagangan rempah dan perdagangan serta mengumpulkan kekayaannya dari jasa pelabuhan dan gudang perdagangan yang melayani pasar Tiongkok dan India. Dengan berperan sebagai *entre port* atau pelabuhan utama di Asia Tenggara, Sriwijaya mengelola perdagangan bahari dan menguasai urat nadi pelayaran antara Tiongkok dan India.

Sedangkan menurut Ricklefs,[15] Majapahit adalah sebuah kerajaan yang berpusat di Jawa Timur, yang pernah berdiri dari sekitar tahun 1293 hingga 1500 M. Kerajaan ini mencapai puncak kejayaannya menguasai wilayah yang luas di Nusantara pada masa kekuasaan Hayam Wuruk, yang berkuasa dari tahun 1350 hingga 1389. Menurut Kakawin Nagarakertagama pupuh XIII-XV, daerah kekuasaan Majapahit meliputi Sumatera, Semenanjung Malaya, Kalimantan, Sulawesi, kepulauan Nusa Tenggara, Maluku, Papua, Tumasik (Singapura) dan sebagian kepulauan Filipina. Majapahit juga memiliki hubungan dengan Campa, Kamboja, Siam, Birma bagian selatan, dan Vietnam, dan bahkan mengirim duta-dutanya ke Tiongkok. Prasasti Canggu yang berangka tahun 1358 menyebutkan sebanyak 78 titik perlintasan berupa tempat perahu penyeberangan di dalam negeri (mandala Jawa).

Struktur Geopolitik di Indo-Pasifik

Sejarah menunjukkan bahwa Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit menikmati kejayaannya dengan menguasai jalur pelayaraan antara Tiongkok dan India. Tiongkok dan India merupakan *great power* di zaman Sriwijaya dan Majapahit. Di masa kini, sejarah berulang bagi Tiongkok dan India yang sudah bangkit menjadi negara besar dengan kekuatan militer dan finansial yang kuat. Namun kebangkitan tersebut belum dirasakan oleh Indonesia. Kekuatan militernya masih lemah, karena ekonominya yang juga masih berkembang (PDB per kapita Indonesia $3.475 Milyar[16] dibandingkan PDB India $7.277

[15] M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, Edisi ke-3,diterjemahkan oleh S. Wahono dkk, (Jakarta: Serambi, 2005), hlm 55, dan http://id.wikipedia.org/wiki/Majapahit, diunduh pada 11 Maret 2015.

[16] "Pendapatan Per Kapita Indonesia Makin Tertinggal Jauh dari Malaysia", http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/11/06/143022626/Pendapatan.Per.Kapita.Indonesia.Makin.Tertinggal.Jauh.dari.Malaysia, diunduh pada 12 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Milyar dan Tiongkok $17.632 Milyar).[17] Dulu Sriwijaya dan Majapahit menguasai Selat Malaka dan Selat Sunda. Saat ini, Indonesia hanya menguasai Selat Sunda. Selat Malaka praktis dikuasai Singapura, negara pulau kaya raya yang menjadi *entreport* jalur pelayaran Selat Malaka secara optimal. Kekuatan militer Singapura lebih fantastis. Kekuatan udaranya melebihi Indonesia. PDB per kapitanya mencapai $36,898.[18]

Apa yang diperebutkan *Great Powers* ?

Bukan suatu kebetulan jika ada 4 (empat) kekuatan besar dunia memfokuskan perhatiannya pada kawasan Indo-Pasifik. Konsep *Confluence of the Two Seas* yang ditawarkan Jepang ke India dan mempopulerkan istilah Indo-Pasifik memiliki inti keterbukaan jalur transportasi orang, barang, modal dan pengetahuan dari Jepang ke India dan sebaliknya dan peningkatan hubungan dagang.[19] Sedangkan untuk geopolitik AS *Rebalancing* atau *Pivot to Asia Pacific* dianggap Ratner[20] sebagai bentuk *containment strategy* terhadap Tiongkok yang kekuatannya semakin besar.

Australia, India, dan Jepang merupakan tiga negara yang walaupun tidak memiliki pengaruh sebesar Tiongkok atau Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara namun memiliki kepentingan yang cukup besar di kawasan Asia Tenggara, sehingga mereka pun sering terlibat dalam perpolitikan di Asia Tenggara. Bagi Australia, Asia Tenggara adalah sebuah serambi depan Australia dimana negara manapun yang akan menyerang Australia harus menguasai wilayah Asia Tenggara. Instabilitas di kawasan Asia Tenggara memiliki potensi besar untuk mengganggu keamanan dan kepentingan Australia.

Bagi India, kawasan Asia Tenggara merupakan kawasan yang memiliki potensi kerja sama ekonomi yang cukup besar, sekaligus juga sebagai pintu masuk bagi salah satu ancaman terbesar untuk India, yakni Tiongkok. Untuk itu, India terus menaruh perhatian besar kepada perkembangan perpolitikan di Asia Tenggara. Sementara politik luar negeri

[17] http://knoema.com/nwnfkne/world-gdp-ranking-2014-data-and-charts*PDB PPP: Purchasing Power Parity*, diunduh pada 12 Maret 2015.

[18] http://www.quantumbooks.com/business/economy/richest-countries-world-based-gdp-per-capita-2004-2014/, diunduh pada 12 Maret 2015.

[19] http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html, diunduh pada 12 Maret 2015.

[20] E. Ratner, "Rebalancing to Asia with an Insecure China",*The Washington Quarterly*, Vol.36, No.2, 2013, (Washington D.C. : Center for Strategic and International Studies), hlm. 21-38.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

India pun sudah semakin meninggalkan diri dari *non-alignment* gaya Nehru.[21] Pada pemerintahan Perdana Menteri Modi, India lebih berani menunjukkan kemitraan strategis dengan AS, terutama di bidang pertahanan. Situasi geopolitik India menuntutnya memiliki kekuatan tambahan dalam menghadapi Tiongkok dan Pakistan dalam isu sengketa perbatasan dengan dua negara pemilik senjata nuklir.

Jepang memiliki hubungan yang cukup erat dan lama dengan kawasan Asia Tenggara, mengingat kawasan ini merupakan sumber bahan baku dan energi bagi Jepang, sebuah negara yang miskin sumber daya alam. Tak heran kalau Jepang merupakan salah satu negara investor terbesar di kawasan Asia Tenggara. Dengan semakin agresifnya Tiongkok terhadap Jepang yang dipicu oleh masalah perbatasan, maka Jepang pun semakin berusaha untuk melakukan kerjasama militer dengan negara-negara di Asia Tenggara. Selain itu juga, Jepang pun berusaha untuk menggalang dukungan diplomasi untuk mendukung klaimnya melawan Tiongkok.

Kebijakan *Rebalancing AS* juga dapat disebabkan oleh dua faktor utama, yaitu : pertama, fakta bahwa pertumbuhan ekonomi dan militer tercepat di dunia pada saat ini berada di Asia Timur dan Tenggara, sehingga Amerika Serikat perlu memprioritaskan wilayah ini, mengubah kebijakan lamanya yang dianggap terlalu terfokus kepada masalah-masalah di Eropa dan TImur Tengah; dan kedua, fakta bahwa Tiongkok pada saat ini merupakan salah satu negara terkuat secara ekonomi di dunia, anggaran untuk persenjataannya meningkat drastis, dan Tiongkok juga mulai bertindak agresif, terutama dalam masalah sengketa perbatasan dengan Jepang dan negara-negara Asia Tenggara, seperti Fiilipina dan Vietnam.[22] Sebagai negara terkuat di dunia dan satu-satunya negara yang mampu mengimbangi Tiongkok, Amerika Serikat pun menjadi tempat bagi negara-negara yang terlibat konflik dengan Tiongkok untuk meminta bantuannya. Akibatnya, pengaruh Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara pun (masih diiginkan untuk) tetap besar.

[21] http://thediplomat.com/2014/11/out-with-non-alignment-in-with-a-modi-doctrine/, diunduh pada 21 Maret 2015.

[22] http://carnegieendowment.org/2011/03/09/rebalancing-growth-in-asia-economic-dimensions-for-china/1z7, diunduh pada 21 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tiongkok pun berusaha meningkatkan pengaruhnya di Asia Tenggara, terutama melalui kekuatan ekonominya. Tiongkok banyak menawarkan proyek-proyek infrastruktur yang didanai dengan pinjaman yang lunak. Akibatnya, banyak negara yang cenderung berorientasi ke Tiongkok, seperti Kamboja dan Laos, yang sangat bergantung kepada Tiongkok secara ekonomi. Walaupun hubungan Amerika Serikat dan Tiongkok sampai sekarang masih cukup bagus (terutama di sektor ekonomi) dan kemungkinan terjadinya perang masih sangat jauh, namun kedua negara sudah bersiap-siap dan bermanuver untuk memperkuat posisi mereka jika ada kemungkinan perang akan terjadi. Misalnya Tiongkok tahu bahwa Amerika Serikat mampu memutus jalur perdagangan Tiongkok dengan memblokade Selat Malaka dengan menggunakan sekutunya, Singapura. Karena itulah Tiongkok terus mendesak Thailand untuk mempertimbangkan konstruksi Terusan Kra Isthmus,[23] sebagai alternatif bagi jalur pelayaran. Selain itu, Tiongkok pun mendorong kerja sama ekonomi, seperti dengan didirikannya Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)[24] sebagai alternatif dari World Bank yang dikuasai Amerika Serikat, serta Tiongkok pun mendorong terbentuknya 'Jalur Sutra' modern, yang semakin meningkatkan pengaruh ekonomi Tiongkok ke negara-negara lainnya.

Dari ulasan geopolitik di atas, dapat ditarik kesamaan bahwa kelima kekuatan besar (AS, Tiongkok, India, Jepang dan Australia) berupaya untuk mengamankan : (1) rute pelayaran; (2) akses ke pasar; (3) dan akses ke sumber daya di kawasan Indo-Pasifik. Dan Indonesia tepat berada di tengah-tengah Indo-Pasifik yang harus dapat dimanfaatkan sebaik-baiknya demi kebesaran bangsa Indonesia. Tiongkok berhadapan dengan AS, India, Jepang dan Australia. Posisi Indonesia menghadapi persaingan antara kedua kekuatan besar ini tidak mudah. Di satu sisi, Indonesia ingin terus menjaga hubungan positif dengan Tiongkok, terutama karena Indonesia menginginkan investasi dari Tiongkok untuk memperbaiki infrastruktur dan juga memperkuat industri domestik yang bisa membuka lapangan kerja. Di sisi lain, Indonesia pun sadar bahwa Tiongkok bisa berpotensi besar untuk menciptakan instabilitas di Asia Tenggara, terutama sebagai pengancam persatuan ASEAN. Hal ini terlihat dalam KTT ASEAN di Kamboja di tahun 2012, dimana dalam pertemuan tersebut, Kamboja, atas desakan Tiongkok, menolak usul

[23] http://thediplomat.com/2013/12/how-a-thai-canal-could-transform-southeast-asia/, diunduh pada 21 Maret 2015.

[24] http://www.aiibank.org/, diunduh pada 21 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Filipina untuk memasukkan isu Laut Cina Selatan ke dalam *Joint Communique* ASEAN.[25] Walaupun pada akhirnya kesatuan ASEAN bisa dipertahankan, namun terlihat bahwa pengaruh Tiongkok tak bisa dianggap remeh.

Apa yang Harus Diperankan Indonesia?

Dari beragam dinamika politik dunia, negara-negara eks-Gerakan Non Blok (*Non Align Movement*) telah melakukan berbagai bentuk *alignment*. Gerakan Non Blok (GNB) yang didirikan pada tahun 1961 oleh 6 (enam) negara, yaitu: Yugoslavia, India, Indonesia, Burma, Ghana, dan Mesir.[26] Dari keenam negara pendiri ini, hanya Yugoslavia yang tidak melakukan *alignment*. Namun setelah Yugoslavia pecah menjadi 6 (enam) Republik dan 2 daerah otonom (Slovenia, Kroasia, Bosnia dan Herzegovina, Serbia, Montenegro dan Macedonia; serta daerah otonom Kosovo dan Vojvodina di Serbia) pada tahun 1992,[27] sebagian negara pecahan tersebut bergabung dengan NATO, yaitu Slovenia (bergabung pada tahun 29 Maret 2004)[28] dan Kroasia (bergabung pada 1 April 2009).[29] Hal ini berarti hanya satu negara pendiri GNB yang masih tetap bersikap netral, yaitu Ghana.[30]

Hal di atas mengisyaratkan bahwa *alignment* adalah suatu hal yang lumrah dalam realitas politik dan Indonesia tidak boleh menutup peluangnya dalam melakukan *alignment* jika langkah itu merupakan yang terbaik. Sebaiknya, sikap netral (*non align*) juga sudah barang tentu harus tetap dapat dipilih, jika langkah itu yang tebaik untuk Indonesia. Yang harus dihindari adalah pensakralan politik luar negeri *non-align* sebelum adanya pengkajian dinamika geopolitik. Sikap India dalam hal *strategic partnership* dan Singapura dalam hal *hedging strategy* perlu untuk dipelajari lebih seksama, karena seacra prinsip kedua negara bukan sekutu kekuatan besar. Namun kedua negara membangun *alignment* selain aliansi yang memberi keuntungan bagi ekonomi dan keamanan negara masing-masing.

---

[25] http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303919504577524133983292716, diunduh pada 21Mei 2015.

[26] http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?20349/History+and+Evolusion+of+NonAligned+Movement, diunduh pada 1 Mei 2015.

[27] B Magas, *The Destruction of Yugoslavia : Tracking the Break-up 1980-1992*,(Great Britain : Verso, 1993)

[28] http://nato.gov.si/eng/slovenia-nato/slovenia-joins-nato/, diunduh pada 29 Maret 2015.

[29] http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_52342.htm, diunduh pada 29 Maret 2015.

[30] http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?20349/History+and+Evolusion+of+NonAligned+Movement, diunduh pada 1 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pidato kenegaraan Presiden Jokowi di Naypyidaw, Myanmar, pada hari Kamis, 13 November 2014[31] tentang Poros Maritim Dunia sudah memiliki legalitas yang sama untuk masuk ke dalam lembar kenegaraan (sebagai kebijakan resmi pemerintahan Presiden Jokowi). Memang pidato tersebut masih menyisakan ketidakjelasan tentang definisi dan tujuan yang lebih operasional untuk dijadikan panduan bagi aparatur pelaksana pemerintahan. Kajian ini ditujukan untuk menjadi suatu usulan atas penjelasan konsep Poros Maritim Dunia (PMD), terutama terkait dengan definisi, tujuan, posisinya dikaitkan dengan geopolitik Indonesia, serta kaitannya dengan kebijakan luar negeri dan pertahanan Pemerintah Jokowi. Pendekatan dari penjelasan yang diusulkan adalah dari kajian hubungan internasional, atau yang lebih khususnya dari kajian geopolitik. Hal ini dikarenakan dari penamaan Poros Maritim Dunia sudah terkandung konsep geografi (maritim) dan politik (poros dan dunia), sehingga naskah ini akan membatasi diri dari pembahasan yang tidak terlalu terkait dengan kajian geopolitik.

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

Penulis cenderung untuk masuk dalam kelompok ketiga yang mana berasumsi bahwa lokasi geografis Indonesia yang strategis seharusnya dapat dimanfaatkan

[31] http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html, diunduh pada 21 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia untuk menguasai posisi strategis dalam bidang kelautan dunia dengan memanfaatkan hubungan diplomatik dengan kekuatan besar di kawasan (seperti Amerika Serikat dan Tiongkok). Dalam mencapai tujuan tersebut, Indonesia harus mampu memanfaatkan persaingan politik internasional di kawasan Indo-Pasifik, terutama persaingan antara Amerika Serikat dan Tiongkok. Amerika Serikat sebagai hegemon dunia dan Tiongkok sebagai hegemon regional di Asia Pasifik telah menetapkan perhatian khusus di kawasan Indo-Pasifik. Kedua kekuatan yang saling berkompetisi ini tidak mustahil untuk saling dirangkul oleh Indonesia, sesuai dengan kelebihan masing-masing. Hal tersebut telah dibuktikan oleh Thailand dan Pakistan, dimana kedua negara tersebut adalah sekutu Amerika Serikat, namun kedua negara juga membangun kemitraan strategis dengan Tiongkok di bidang ekonomi dan industri pertahanan.

Outward Looking dan *Inward Looking*

Satu hal lain yang menjadi persamaan bagi ketiga geopolitik (Indo-Pasifik, Pivot ke Asia, dan Jalur Sutra Maritim) dari keempat kekuatan besar (India, Jepang, Amerika Serikat dan Tiongkok) adalah kesemuanya bersifat *outward looking*. Artinya upaya pengamanan rute pelayaran, akses ke pasar asing, dan akses ke sumber daya alam asing merupakan suatu konsep yang diarahkan ke luar negaranya masing-masing. Masing-masing negara memiliki kekuatan ekonomi yang sedemikian besar yang membutuhkan pengamanan atas rute pelayaran barang ekonomi yang dihasilkan dan dibutuhkan untuk menjangkau pasar dan sumber daya alam di luar negaranya.

Situasi di atas tidak sama persis dengan Indonesia yang prasarana ekonominya masih belum terbangun dan tertata dengan baik. Indonesia memang memiliki ekses kapasitas dari beberapa komoditas unggulan yang membutuhkan pengamanan untuk pengapalannya ke luar negeri (*outward looking*), namun Indonesia juga masih harus membangun prasarana transportasi laut seperti pelabuhan kapal laut dalam (*inward looking*) untuk memperlancar distribusi komoditas ekonomi antar pulau-pulau di Indonesia. Perbedaan karakter antara Indonesia dengan keempat kekuatan besar tersebut yang membedakan fokus geopolitik Indonesia di dalam Poros Maritim Dunia (PMD) dengan 3 (tiga) geopolitik kekuatan besar.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Dunia Sebagai Geopolitik Indonesia

Poros Maritim Dunia (PMD) harus disepakati dahulu apakah sebagai geopolitiki atau doktrin atau visi atau *grand strategy*. Pandangan penulis, lebih cenderung menempatkan PMD sebagai geopolitik karena PMD menempatkan rute pelayaran dan sentra sumber daya alam sebagai elemen pentingnya. Menurut Grygiel,[32] geopolitik menjelaskan distribusi geografis dari pusat sumber daya dan rute pelayaran. Lebih rinci lagi, Poros Maritim Dunia (PMD) dapat dianggap sebagai respons Indonesia dalam dinamika geopolitik di Indo-Pasifik, dimana posisi geografi Indonesia berada tepat di tengah-tengah Indo-Pasifik

Budaya Maritim

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

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

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[32] J.J. Grygiel, *Great Powers and Political Change*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006), hlm. 23.

Lokasi Pelabuhan Laut

Untuk menjadi Poros Maritim Dunia, maka infrastruktur tol laut seperti sarana prasarana pelabuhan, kapal angkut/penumpang, alat navigasi pelayaran, juga harus dibangun. Kita banyak sekali memiliki pulau/pelabuhan - Pulau Sabang, Pulau Batam, Pulau Bintan, Cilacap, Bitung, Palu, Kupang, dan Sorong - yang sebenarnya sangat cocok dikembangkan menjadi *deep sea port* atau *global transhipment port* seperti Singapura. Pengembangan sistem transportasi yang bertumpu pada jalur darat, selain berpotensi mendegradasi kualitas lingkungan pada konsentrasi habitat hidup penduduk Indonesia, juga tidak banyak menjawab persoalan transportasi barang yang efektif. Disinilah gagasan tol laut Presiden Jokowi menjadi sangat penting. Kelancaran distribusi logistik ke seluruh pelosok nusantara dipastikan akan mengurangi beban Pulau Jawa yang sudah sangat berat. Pada saat yang sama, geliat ekonomi di luar pulau yang paling padat penduduknya ini, akan terus tumbuh dan berkembang, sehingga kesenjangan antar wilayah dapat terus ditekan.

Motif dibalik fokus politik internasional di kawasan Indo-Pasifik juga tidak terlepas dari motif ekonomi, yaitu : *freedom of navigation*, akses kepada sumber daya alam, dan akses kepada pasar. Motivasi ekonomi tersebut sudah melebur kedalam kepentingan nasional masing-masing negara, terutama dalam meningkatkan kesejahteraan. Motivasi tersebut berimbas ke urusan politik manakala hasil interaksi politik berujung pada blokade atau pengepungan atas aktivitas ekonomi seperti yang terjadi pada Korea Utara dan Iran (yang diblokade oleh Amerika Serikat dan sekutunya). Korea Utara memiliki masalah dengan Amerika Serikat terkait perang dengan Korea Selatan yang didukung Amerika Serikat dan kepemilikan senjata nuklir. Sedangkan Iran bermasalah karena kepemilikan persenjataan nuklir yang mengancam kepentingan Amerika Serikat (dimana secara historis, rezim Shah Iran yang dijatuhkan pada tahun 1980-anadalahrezim yang didukung pemerintah AS).

Rute Pelayaran

Jika melihat peta rute pelayaran internasional pada peta di atas, ada 1 (satu) rute gemuk yang melewati Selat Malaka; dan 2 (dua) rute sedang yang melewati Selat Sunda dan Laut Sulawesi. Indonesia harus mampu mengimbangi Singapura untuk memanfaatkan satu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

rute gemuk pelayaran dunia yang ada. Demikian pula di dua rute sedang yang melalui Selat Sunda dan Laut Sulawesi. Seluruh pelabuhan strategis di rute-rute tersebut tersebut perlu didukung oleh sumber listrik yang memadai agar kapal-kapal dapat bersandar di sejumlah pelabuhan tersebut. Perlu dikaji penggunaan pembangkit listrik tenaga nuklir yang sangat efisien untuk lokasi kepulauan seperti Indonesia.

Gambar 1. Jalur Lintas Perdagangan Laut Dunia



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

Selain perspektif ke luar, perlu untuk dikaji rute-rute pelayaran yang ideal untuk melayari kebutuhan transportasi domestik. Rute-rute pelayaran tersebut hendaknya dibangun dengan mempertimbangkan komoditas unggulan yang dikapalkan dari daerah terdekat. Perlu perbaikan atas sistem *hub and spoke* yang ada, dengan mendapatkan masukan dari pelaku ekonomi yang terlibat dalam pelayaran domerstik tersebut. Pelibatan investor swasta, baik lokal maupun asing sangat dibutuhkan untuk menyediakan kapal-kapal kargo berbagai jenis, menyesuaikan dengan jenis komoditas yang diangkut.

Rute pelayaran domestik ini harus mengoptimalkan konektivitas orang dan barang di seluruh pusat perekonomian di Indonesia, baik yang sudah berkembang, maupun yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL

sedang dikembangkan. Jika melihat rencana pembangunan lima *deep sea port* di Kuala Tanjung, Jakarta, Surabaya, Makassar, Sorong; maka ada beberapa wilayah di Indonesia yang belum terjangkau dengan rute pelayaran pendukung (lihat peta di bawah), seperti untuk wilayah Pontianak dan sekitarnya, wilayah Bengkulu, Sumatera Barat, bagian Barat Sumatera Utara, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, dan Gorontalo.

Gambar 2. Peta Rute Pelayaran Domestik



Sumber: https://unalux.files.wordpress.com/2014/06/pendulum.jpg

Hal lain yang penting dalam konektivitas ini adalah adanya hubungan (interkoneksi) antara rute pelayaran laut dengan prasarana darat (seperti jalan raya dan jalur kereta) dan udara. Interkoneksi ini akan membuat lalu lintas orang dan barang menjadi semakin mudah, murah, dan menjangkau daerah- daerah yang lebih luas lagi.

Diplomasi Maritim

Dalam diplomasi maritim, ada tiga hal yang perlu dijadikan panduan, yaitu: (1) perlunya untuk selalu memprioritaskan kepentingan nasional Indonesia; (2) perlunya untuk memperjuangkan kepentingan ASEAN dimana Indonesia dianggap sebagai pemimpin alami ASEAN; (3) perlunya untuk selalu mengupayakan solusi *win-win* dari masalah sengketa antara negara anggota ASEAN dengan pihak lain di luar ASEAN, seperti dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kekuatan besar (AS, Tiongkok, India, dan Jepang). Ketiga panduan ini dapat saja memiliki potensi konflik satu sama lain. Sehingga perlu adanya prioritas dari ketiganya. Dan prioritas yang paling rasional adalah dengan mengedepankan kepentingan Indonesia dahulu, kemudian ASEAN, dan baru kepentingan kekuatan-kekuatan besar.

Masalah penyelundupan masih merupakan ancaman serius bagi Indonesia dan negara-negara di sekitar Indonesia. Penyelundupan ini meliputi penyelundupan narkoba (*drug trafficking*), penyelundupan manusia (*people smuggling*), penyelundupan komoditi (seperti minyak, batu bara, ikan, dan alin sebagainya) yang merugikan negara dari segi ekonomi dan sosial. Namun dengan perairan dalam Indonesia yang sedemikian luas, perlu adanya suatu sistem pengawasan yang komprehensif agar mampu mendeteksi, mencegat, dan menindak potensi penyelundup dengan cepat.

Menurut Jayanti,[33] hingga saat ini, masih terdapat beberapa permasalahan perbatasan antara Indonesia dengan 10 (sepuluh) negara tetangga yang belum terselesaikan secara tuntas. Sengketa perbatasan ini akan selalu menjadi ganjalan badi ASEAN untuk dapat menyelesaikan masalah lain dengan pihak di luar ASEAN. Perlu adanya resolusi sengketa yang bersifat kreatif seperti pembentukan zona pembangunan bersama (*joint development zone*) di wilayah sengketa oleh negara-negara terkait agar semua pihak dapat memperoleh manfaat bersama secara adil.

Peran Indonesia sebagai pemimpin alami ASEAN harus dipertahankan dengan membantu negara anggota yang mengalami kesulitan. Kasus sengketa antara Filipina dan Vietnam dengan Tiongkok di Laut Cina Selatan harus menjadi agenda politik Indonesia melalaui forum ASEAN yang diprioritaskan. Vietnam dan Filipina sudah mengambil langkah untuk mempererat hubungan bilateral dengan Amerika Serikat. Hal ini secara tidak langsung telah menurunkan kredibilitas ASEAN pada umumnya dan Indonesia pada khususnya sebagai pihak yang seharusnya dapat membantu mencari solusi atas sengketa di Laut Cina Selatan.

[33] Y.D. Jayanti dan A. Ardhiansyah, "Penyelesaian Sengketa Batas Wilayah Darat antara Indonesia dan Malaysia (Studi Kasus di Kabupaten Bengkayang, Kalimantan Barat)", Paper di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya 2014,dalam http://download.portalgaruda.org/article.php?article=188393&val=6466&title=PENYELESAIAN%20SENGKETA%20BATAS%20WILAYAH%20DARAT%20ANTARA%20INDONESIA%20DAN%20MALAYSIA%20%28Studi%20Kasus%20di%20Kabupaten%20Bengkayang,%20Kalimantan%20Barat%29, diunduh pada 23 Juli 2015.

Dengan membangun Jalur Sutra Maritim berarti Tiongkok akan menghubungkan pelabuhan Tiongkok dengan negara-negara lain melalui konektivitas maritim, kerja sama antarkota, dan kerja sama ekonomi. Di satu sisi, jalur maritim akan memperkuat basis ekonomi Tiongkok agar dapat bekerja sama dengan negara-negara di sepanjang rute dan menghubungkan Eropa dan Asia dengan lebih baik lagi. Sementara di sisi lain, jalur maritim akan memfasilitasi pengembangan Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional (RCEP) yang membawa manfaat bagi Tiongkok, ASEAN, dan negara-negara lain di sepanjang jalur maritim. Terlebih lagi manakala proposal Kemitraan Trans-Pasifik (TPP) yang dicetuskan Pemerintah Amerika Serikat harus kandas di Kongres AS. Tiongkok memiliki leluasa yang lebih luas dalam menggantikan posisi AS terutama secara kolektif bersama ASEAN. Kandasnya TPP juga akan memberikan peluang bagi Tiongkok mendorong perluasan kerja sama ekonomi dan perdagangan, bahkan tanpa Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional (RCEP).[34]

Keamanan Maritim

Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab pemerintah dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Jika mengkaji keamanan, maka secara otomatis harus mengkaji kerawanan (sebagai lawan dari keamanan). Ada 3 (tiga) faktor domestik yang menyebabkan kerawanan di laut, yakni: rendahnya pengawasan (atau dikenal dengan istilah *maritime domain awareness*),[35] rendahnya kemampuan penindakan terhadap oknum, dan tingginya potensi ekonomi di laut. Dengan kurangnya pengawasan, maka akan menyebabkan oknum memiliki kesempatan untuk melakukan aksi pelanggaran hukum. Tanpa adanya penindakan oknum yang tegas, akan menyebabkan oknum tidak jera untuk melakukan pelanggaran hukum lagi. Sedangkan, potensi ekonomi tinggi di laut akan menarik perhatian berbagai pihak untuk mengeksploitasinya.

[34] http://print.kompas.com/baca/2015/06/22/Terbentuknya-Zona-Ekonomi-Tiongkok, diunduh pada 19 Juli 2015

[35] http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy_Maritime_Domain_Awareness_Concept_FINAL_2007.pdf, diunduh pada 21 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Perairan Indonesia terdiri dari lautan di antara pulau-pulau besar yang sangat luas. Hal tersebut membutuhkan postur dan doktrin pertahanan maritim yang disesuaikan dengan karakter yang khas tersebut yang membedakan dengan doktrin pertahanan maritim negara lain pada umumnya. Untuk Indonesia, perairan dalam membutuhkan patroli kapal-kapal besar yang mampu mengarungi laut yang jauh dari pantai. Kalau angkatan laut negara lain membutuhkan *blue water navy*[36] untuk *forward deployment*,[37] maka untuk Indonesia kapal-kapal perang besar digunakan untuk patroli (*forward presence*)[38] tidak hanya di laut luar (dekat perbatasan), namun juga di laut dalam (antara pulau-pulau besar).

Sebagai negara kepulauan, doktrin militer perlu memberi perhatian lebih kepada operasi lintas udara dan amfibi. Aset-aset di angkatan udara dan laut perlu direncanakan sedemikian rupa untuk dapat melakukan operasi lintas udara dan amfibi secara masif. Tidak secara kebetulan jika Rusia memiliki doktrin militer yang memberi perhatian khusus pada kedua operasi tersebut. Alutsista untuk kedua operasi seperti itu juga khusus, seperti tank amfibi dengan senjata kaliber besar (125 mm) yang bisa diterjunkan dari pesawat (*air drop*) dan bisa menembak saat sedang berenang di laut;[39] dan juga hovercraft raksasa[40] yang mampu membawa 500 pasukan, 3 *main battle tank*(MBT) dan 10 *armoured personel carrier*(APC). Hovercraft dapat melewati medan rawa dan karang, manakala moda transportasi lain tidak mampu melewatinya.

Dalam menanggulangi kerawanan di laut, diperlukan postur pertahanan yang memiliki daya tangkal. Letjen. TNI (Purn.) Kiki Syahnakri[41] berpendapat bahwa postur pertahanan yang memiliki daya penangkalan dapat dilihat dari 3 (tiga) hal, yaitu: kekuatan, kemampuan dan penggelaran. Kekuatan disini diartikan sebagai kualitas dan kuantitas persenjataan. Seperti tipe pesawat tempur, kapal selam, kapal perang, tank, dan lain-lain beserta jumlahnya. Sedang kemampuan adalah kemampuan personil

[36] http://thediplomat.com/2015/01/blue-water-navies-in-the-indian-ocean-region/, diunduh pada 21 Mei 2015.

[37] http://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/ffseanoc.html, diunduh pada 21 Mei 2015.

[38] http://www.navy.mil/navydata/nav_legacy.asp?id=274, diunduh pada 21 Mei 2015.

[39] http://www.military-today.com/tanks/sprut_sd.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.

[40] http://www.naval-technology.com/projects/zubr/, diunduh pada 21 Mei 2015.

[41] I Montratama, *Analisis "Deterrence Perception" atas Kemampuan Alat Utama Sistem Senjata Malaysia Dihadapkan dengan Indonesia dalam Konteks Pengendalian Blok Laut Ambalat (2010-2014)*. Tesis. (Jakarta: Unhan, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pertahanan dalam mengoperasikan kekuatannya. Seperti kemampuan penerbang dalam melakukan pertempuran udara, awak kapal selam dalam melakukan *submarine warfare*,[42] awak MBT dalam pertempuran dengan tank, dan lain-lain. Kemampuan ini juga termasuk kemampuan memelihara dan merawat alutsista sehingga tingkat kesiapan alutsista dapat selalu optimal. Penggelaran adalah penempatan secara geografis dari kekuatan pertahanan yang dilengkapi dengan sistem pendukungnya. Seperi lokasi pangkalan udara, pangkalan kapal perang dan kapal selam, dan sebagainya. Penggelaran ini juga termasuk penempatan pangkalan untuk resuplai logistik dan fasilitas pemeliharaan dan perawatan. Lokasi geografis dari kekuatan pertahanan dan fasilitasnya akan menjadi faktor penting dalam pelaksanaan strategi tempur.

Untuk kekuatan Indonesia, gelar kekuatan laut masih belum optimal. Karena pangkalan ideal angkatan laut hanya satu, yaitu di Surabaya. Pangkalan laut lain belum memiliki fasilitas resuplai (untuk BBM, air, bahan makan dan suplai logistik lainnya), *docking*, pergudangan, fasiltas pemeliharaan dan perbaikan yang ideal. Sehingga perlu adanya program pemerintah untuk menambah pangkalan angkatan laut (AL) yang setara dengan pangkalan AL di Surabaya di lokasi lain yang strategis. Lokasi yang dipilih harus disesuaikan dengan lokasi ancaman (baik tradisional maupun non tradisional). Jika wilayah Indonesia akan dibagi menjadi 3 (tiga) Kogabwilhan,[43] maka perlu dikaji lagi penempatan 3 pangkalan laut besar yang tidak harus berada di Jakarta dan Surabaya (dimana kegiatan di pelabuhan sipilnya sudah terlalu padat). Sebagai penopang utama operasional kapal-kapal perang Armada Barat, Lantamal III/Jakarta yang berkedudukan di Pondok Dayung sudah sangat tidak memenuhi syarat. Demikian juga Lantamal V/Surabaya. Dalam keterbatasan anggaran dibandingkan dengan ancaman yang harus direspons, maka perlu adanya kajian untuk menemukan formula yang paling sesuai bagi negara tersebut untuk menetapkan lokasi yang terbaik untuk penempatan pangkalan besar TNI AL.

[42] http://fas.org/man/dod-101/sys/ship/submarine.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.

[43] http://news.detik.com/read/2015/02/18/180556/2837113/10/bentuk-komando-gabungan-wilayah-pertahanan-tni-prioritaskan-wilayah-barat, diunduh pada 21 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam dimensi maritim pada keamanan regional di Indo-Pasifik, postur pertahanan yang efektif terpusat pada kekuatan maritim (*seapower*) dan kekuatan udara (*airpower*). Menurut Prabhakar,[44] ada 6 (enam) hal yang menyebabkan hal tersebut, yaitu:

1. Karena dampak dari transformasi pertahanan dan peningkatan teknologi militer atau yang dikenal dengan istilah *Revolution in Military Affairs* (RMA).[45] Kekuatan laut dan udara dipandang sebagai kekuatan primer dan kekuatan efektif untuk penangkalan dan proyeksi kekuatan. Dalam konteks transformasi pertahanan di Indo-Pasifik, postur militer yang efektif lebih difokuskan pada platform pengangkut logistik cepat, wahana siluman, serangan presisi, *aerial early warning* (AEW), dan persenjataan terpadu dengan kekuatan laut menyediakan wahana mobilitas dan serangan; serta kekuatan udara untuk misi pengintaian dan penyerangan. Kekuatan darat (*land power*) akan dikerahkan manakala unsur kekuatan udara dan laut musuh sudah dapat dilumpuhkan.
2. Adanya kehadiran kekuatan laut asing di kawasan Samudera Hindia, Laut Cina Selatan dan Pasifik Timur terutama dari angkatan laut Amerika Serikat, Australia, Tiongkok, India, Jepang, Prancis, dan Inggris menyebabkan peningkatan kebutuhan interoperabiitas antara kekuatan laut negara di kawasan dengan kekuatan maritim asing. Kekuatan laut di kawasan terdorong untuk melakukan modernisasi kekuatan agar mampu bersinergi dengan kekuatan asing. Khusus untuk kekuatan Amerika Serikat, kekuatan dari AL AS (US Navy – dan bukan dari US Air Force) yang bersifat *expeditionary forces*[46] diproyeksikan menjadi kekuatan penyeimbang (*balancer*) di kawasan. AL AS menempatkan sebagian besar dari 11 armada kapal induknya untuk wilayah barat AS (yang meliputi kawasan Indo-Pasifik).
3. Modernisasi kekuatan militer Tiongkok juga berdampak pada kebutuhan untuk modernisasi kekuatan pertahanan di kawasan Asia Tenggara. Kekuatan militer Tiongkok (PLA) memiliki kekuatan laut yang berdaya tempur jarak jauh, baik untuk kekuatan permukaan dan kapal selam nuklirnya. AL Tiongkok telah mengoperasi

[44] W.L.S. Prabhakar, *The Regional Dimension of Territorial and Maritime Disputes in Southeast Asia: Actors,* Disagreements and Dynamics dalam *Maritime Security in Southeast Asia*, (London: Routledge, 2007).

[45] http://csis.org/publication/real-revolution-military-affairs, diunduh pada 21 Mei 2015.

[46] https://marinecorpsconceptsandprograms.com/concepts/ef-21-vision, diunduh pada 21 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebuah kapal induk yang diperkuat dengan pesawat tempur buatan sendiri Shenyang J-15 (tiruan Sukhoi Su-33 yang dirancang khusus untuk terbang-landas dari/ke kapal induk).[47] Kekuatan pertahanan negara-negara di Indo-Pasifik dibangun untuk menghasilkan daya tangkal bagi kekuatan militer Tiongkok yang agresif dan semakin besar.

4. Isu global atas perang melawan terorisme juga telah membuat kekuatan milliter di Indo-Pasifik menyiapkan diri dalam menghadapi konflik asimetrik dan intensitas rendah. Peran pasukan khusus yang didukung elemen laut dan udara dianggap sebagai cara terbaik memerangi terorisme dan *insurgency.* Dibutuhkan alutsista *counter-insurgency* seperti: helikopter serang ringan, pesawat *counter-insurgency* (COIN), helikopter serbu (dipersenjatai kanon), perahu cepat bersenjata, UAV taktikal, dan lain-lain.

5. Peran Amerika Serikat (AS) di kawasan Indo-Pasifik cenderung semakin besar. AS terus menawarkan kerjasama dan penjualan persenjataan ke negara-negara di kawasan untuk mempererat hubungan AS dan negara Indo-Pasifik dalam memerangi terorisme dengan penekanan pada interoperabilitas dan proses transformasi pertahanan. AS telah mengumumkan bahwa Filipina dan Thailand sebagai mitra aliansi non NATO pada bulan Oktober 2003. Sementara AS dan Indonesia telah membentuk kerjasama yang dinamakan *Comprehensive Partnership Arrangement (CPA)* di tahun 2010.[48] CPA dapat dimanfaatkan sebagai koridor untuk memfasilitasi transfer dan penjualan perangkat keras (dari AS ke Indonesia). Peran AS di kawasan terlalu penting dan beresiko untuk diabaikan.

6. Munculnya peran dan relevansi baru dari aliansi regional dan bilateral di Indo-Pasifik dengan AS dan *Five Powers Defense Arrangement* (FPDA).[49] FPDA telah menemukan landasan kerjasama baru dari kerjasama kekuatan laut dan udara dari Australia, Malaysia, Selandia Baru, Singapura, dan Inggris dalam menyatukan kekuatan dan sumberdaya untuk memerangi terorisme. Sementara landasan awal dalam menghadapi "mengimbangi" Indonesia belum berubah. Landasan awal

[47] http://thediplomat.com/2011/07/the-limits-of-chinas-fighter/, diunduh pada 21 Mei 2015.

[48] http://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2013/10/215196.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.

[49] http://www.globalsecurity.org/military/world/int/fpda.htm, diunduh pada21 Mei 2015.

FPDA ini yang dapat menjadi ganjalan bagi kerja sama negara-negara anggota FPDA dengan Indonesia. Perlu suatu upaya dari Indonesia untuk membangun kembali hubungan kerjasama yang lebih baik dengan semangat persaudaraan yang lebih erat dengan negara-negara anggota FPDA. FPDA diharapkan dapat berubah menjadi *aligment* yang terbuka bagi Indonesia untuk masuk menjadi anggotanya, atau setidaknya, tidak lagi menempatkan Indonesia sebagai ancaman bagi FPDA.

Dari uraian di atas, dalam konteks Poros Maritim Dunia, penekanan kekuatan pertahanan maritim akan mengarah pada pembangunan postur kekuatan matra laut dan udara. Sedangkan kekuatan matra darat akan mendapat tugas tambahan sebagai kekuatan pertahanan pesisir atas lokasi-lokasi strategis aspek kemaritim, seperti pelabuhan laut, pembangkit listrik, jalur utama transportasi darat, selain tugas pokoknya menjaga keutuhan wilayah daratan Indonesia secara umum.

Kesimpulan

Dalam naskah ini, Poros Maritim Dunia ditempatkan sebagai geopolitik, yaitu suatu direksi geografi dari kebijakan luar negeri suatu negara yang menempatkan laut sebagai dimensi pentingnya.[50] Sebagai satu direksi, Poros Maritim Dunia bukan menjadi suatu doktrin atau geopolitik tunggal bagi arah pembangunan Indonesia. Pemerintah Indonesia harus memiliki geopolitik berdimensi lain, seperti dimensi darat, udara, dan luar angkasa.Namun demikian, membangun Poros Maritim Dunia adalah sebuah proyek besar yang perlu dukungan semua elemen bangsa, sehingga perlu turunan geopolitik yang lebih operasional di satuan-satuan pelaksana pemerintah. Naskah singkat ini merupakan sumbangan pemikiran untuk turut sedikit memperjelas konsep PMD, sekaligus sebagai draf awal geopolitik yang akan disusun lebih lanjut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[50] J.J. Grygiel, *Great Powers and Political Change*,(Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006).

Rekomendasi

Direkomendasikan kepada pemerintah Indonesia untuk untuk dilakukan kajian khusus tentang Poros Maritim Dunia ini, setidaknya pada 6 (enam) hal berikut ini :

1. Pembuatan *roadmap/blueprint* Poros Maritim Dunia sebagai geopolitik Indonesia.
2. Analisa kebijakan pembangunan karakter nasional yang berwawasan maritim.
3. Analisa kebijakan pembangunan prasarana pelabuhan laut yang komprehensif.
4. Analisa kebijakan rute pelayaran domestik dan internasional yang menunjang percepatan pembangunan ekonomi nasional.
5. Analisa kebijakan penggelaran kekuatan laut yang meningkatkan daya tangkal.
6. Analisa keamanan regional di Indo-Pasifik, terutama dari aspek geopolitik.
7. Dengan operasionalisasi visi Poros Maritim Dunia kepada 6 (enam) hal di atas, diharapkan Indonesia dapat memanfaatkan dinamika geopolitik di Indo-Pasifik untuk kepentingan ekonomi dan keamanan Indonesia.

Daftar Pustaka

Buku

Australian Defense White Paper. 2013. Canberra : Departement of Defense.

Chalk, P. 2008. *The Maritime Dimension of International Security Terrorism, Piracy, and Challengesfor the United States*. Santa Monica: RAND Corporation.

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

M.C. Ricklefs. 2005. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, Edisi ke-3. Diterjemahkan oleh S. Wahono dkk. Jakarta: Serambi.

Manyin, M.E. et al. 2012. *Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia.* Washington D.C.: Congressional Research Service.

Mak, J.N. 2008. *Sovereignty in ASEAN and the Problem of Maritime Cooperation in the South Tiongkok Sea*. Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies.

Muljana, Slamet. 2006. Dalam F.W. Stapel. *Sriwijaya*. Jakarta: LKiS Pelangi Aksara.

Prabhakar, W.L.S. 2007. *The Regional Dimension of Territorial and Maritime Disputes in Southeast Asia: Actors, Disagreements and Dynamics dalam Maritime Security in Southeast Asia*. London: Routledge.

Shicun, W. dan Keyuan, Z. Ed. 2009. *Maritime Security in the South Tiongkok Sea: Regional Implications and International Cooperation*. Surrey, UK: Ashgate.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal

Jinming, Li, Dexia, Li. 2003. "The Dotted Line on the Chinese Map of the South Tiongkok Sea: A Note". *Ocean Development & International Law*. Vol.34.

Ratner, E. 2013. "Rebalancing to Asia with an Insecure Tiongkok". *The Washington Quarterly*.Vol.36. No.2. Washington D.C. : Center for Strategic and International Studies

Lain-lain

Herindrasti, V.L. Sinta. 2014. "Membangun Poros Maritim Indonesia Relevansi Aspek Sosial Budaya". Proceeding Konvensi Nasional AIHII V. Jakarta : Universitas Budi Luhur.

Kuik, Cheng-Chwee. 2010. *Smaller States' Alignment Choices: A Comparative Study Of Malaysia And Singapore's Hedging Behavior In The Face Of A Rising Tiongkok*. Baltimore: Johns Hopkins University) (disertasi).

Manurung, Hendra. 2014. *Impact of Joko "Jokowi" Widodo Leaderships on Indonesia's World Maritime Axis.* Proceeding Konvensi Nasional AIHII V. Jakarta : Universitas Budi Luhur.

Montratama, I. 2014. *Analisis "Deterrence Perception" atas Kemampuan Alat Utama Sistem Senjata Malaysia Dihadapkan dengan Indonesia dalam Konteks Pengendalian Blok Laut Ambalat (2010-2014)*. Tesis. Jakarta: Unhan.

Pertiwi, Sukmawani Bela. 2014. *Analisis Kekuatan Maritim sebagai Komponan Utama Hard Power Indonesia di Era Presiden Joko Widodo*. Proceeding Konvensi Nasional AIHII V. Jakarta : Universitas Budi Luhur.

Website

Abe, Shinzo, "Confluence of the Two Seas," 22 Agustus 2007 dalam http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html, diunduh pada 12 Maret 2015.

Cigui, Liu, "Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st Century Maritime Silk Road," 15 September 2014, dalam http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.

Cronin, Patrick M. dan Baruah, Darshana M. Baruah,"The Modi Doctrine for the Indo-Pacific Maritime Region," 2 Desember 2014, dalam http://thediplomat.com/2014/12/the-modi-doctrine-for-the-indo-pacific-maritime-region/, diunduh pada 21 Maret 2015.

"China to Contribute 40 billion to Silk Road Fund", dalam http://www.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund-1415454995, diunduh pada 21 Mei 2015.

Jayanti, Y.D. dan A. Ardhiansyah, "Penyelesaian Sengketa Batas Wilayah Darat antara Indonesia dan Malaysia (Studi Kasus di Kabupaten Bengkayang, Kalimantan Barat)", Paper di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya 2014,dalam http://download.portalgaruda.org/article.php?article=188393&val=6466&title=PENYELESAIAN%20SENGKETA%20BATAS%20WILAYAH%20DARAT%20ANTARA%20INDONESIA%20DAN%20MALAYSIA%20%28Studi%20Kasus%20di%20Kabupaten%20Bengkayang,%20Kalimantan%20Barat%29, diunduh pada 23 Juli 2015.

Jiao, Wu dan Yunbi, Zhang, "Xi in call for building of new 'maritime silk road,'" 4 Oktober 2013 dalam http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Muhammad, Simela Victor, "Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia", Info Singkat Hubungan Internasional Vol. VI, No. 21/I/P3DI/November/2014, dalam http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/info_singkat/Info%20Singkat-VI-21-I-P3DI-November-2014-7.pdf, diunduh pada 23 Juli 2015.

Neary, Adelle, "Jokowi Spells Out Vision for Indonesia's "Global Maritime Nexus", Southeast Asia from Scott Circle, 26 November 2014, dalam http://csis.org/files/publication/141126_SoutheastAsia_Vol_5_Issue_24.pdf, diunduh pada 21 Maret 2015.

"Presenting Maritime Doctrine", 14 November 2014, dalam http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html, diunduh pada 21 Maret 2015.

"Pendapatan Per Kapita Indonesia Makin Tertinggal Jauh dari Malaysia", http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/11/06/143022626/Pendapatan.Per.Kapita.Indonesia.Makin. Tertinggal.Jauh.dari.Malaysia, diunduh pada 12 Maret 2015.

"Terbentuknya Zona Ekonomi Tiongkok", http://print.kompas.com/baca/2015/06/22/Terbentuknya-Zona-Ekonomi-Tiongkok, diunduh pada 19 Juli 2015.

"The Indo-Pacific : What's in a Name", dalam http://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/, diunduh pada 12 Maret 2015.

Witular, Rendi A. "Presenting Maritime Doctrine", 14 November 2014 dalam http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html, diunduh pada 21 Maret 2015.

http://csis.org/files/publication/141126_SoutheastAsia_Vol_5_Issue_24.pdf, diunduh pada 21 Maret 2015.

http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html, diunduh pada 12 Maret 2015.

http://knoema.com/nwnfkne/world-gdp-ranking-2014-data-and-charts*PDB PPP : Purchasing Power Parity,* diunduh pada 12 Maret 2015.

http://www.quantumbooks.com/business/economy/richest-countries-world-based-gdp-per-capita-2004-2014/, diunduh pada 12 Maret 2015.

http://thediplomat.com/2014/11/out-with-non-alignment-in-with-a-modi-doctrine/, diunduh pada 21 Maret 2015.

http://carnegieendowment.org/2011/03/09/rebalancing-growth-in-asia-economic-dimensions-for-china/1z7, diunduh pada 21 Maret 2015.

http://thediplomat.com/2013/12/how-a-thai-canal-could-transform-southeast-asia/, diunduh pada 21 Maret 2015.

http://www.aiibank.org/, diunduh pada 21 Maret 2015.

http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303919504577524133983292716, diunduh pada 21 Mei 2015.

http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?20349/History+and+Evolusion+of+NonAligned+Movement, diunduh pada 1 Mei 2015.

http://nato.gov.si/eng/slovenia-nato/slovenia-joins-nato/, diunduh pada 29 Maret 2015.

http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_52342.htm, diunduh pada 29 Maret 2015.

http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy_Maritime_Domain_Awareness_Concept_FINAL_2007.pdf, diunduh pada 21 Mei 2015.

http://thediplomat.com/2015/01/blue-water-navies-in-the-indian-ocean-region/, diunduh pada 21 Mei 2015.

http://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/ffseanoc.html, diunduh pada 21 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

http://www.navy.mil/navydata/nav_legacy.asp?id=274, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://www.military-today.com/tanks/sprut_sd.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://www.naval-technology.com/projects/zubr/, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.
http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.
http://fas.org/man/dod-101/sys/ship/submarine.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://news.detik.com/read/2015/02/18/180556/2837113/10/bentuk-komando-gabungan-wilayah-pertahanan-tni-prioritaskan-wilayah-barat, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://csis.org/publication/real-revolution-military-affairs, diunduh pada 21 Mei 2015.
https://marinecorpsconceptsandprograms.com/concepts/ef-21-vision, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://thediplomat.com/2011/07/the-limits-of-chinas-fighter/, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2013/10/215196.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://www.globalsecurity.org/military/world/int/fpda.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan: Tinjauan atas Analisa Barry Buzan

Asep Setiawan
Media Metro TV
E-mail: asep.setiawan@metrotvnews.com

Abstract

The article discusses maritime security in South China Sea based on security concept by Barry Buzan. According to Buzan, analysis of security is divided into three levels: individual, national and international. In addition security dimension consists of military security, politics, societal, economics and environment. Maritime security can be seen as the combination of preventive and responsive measures to protect the maritime domain against threats and intentional unlawful acts. With this concept, maritime security in South China Sea considers three level analyses and in same time involve multi dimension of security factors. Security in the area should put in correct perspective to get full understand of complexity this matter.

Keywords: Maritime Security, South China Sea, Barry Buzan, Security Dimension

Abstrak

Artikel ini mendiskusikan tentang keamanan maritim di Laut Cina Selatan berdasarkan konsep keamanan oleh Barry Buzan. Menurut Buzan, analisis keamanan dibagi menjadi tiga tahap: individual, nasional dan internasional. Selain itu, dimensi keamanan terdiri dari keamanan militer, politik, sosial, ekonomi dan lingkungan. Keamanan Maritim dapat dilihat sebagai kombinasi dari tindakan preventif dan responsif untuk menjaga domain maritim dari ancaman dan tindakan pelanggaran hukum. Dengan konsep ini, keamanan maritim di Laut Cina Selatan mempertimbangkan tiga tahap analisis dan melibatkan faktor-faktor keamanan multi dimensi. Keamanan di daerah tersebut perlu dinilai dengan perspektif yang tepat untuk memahami kerumitan masalah ini.

Kata kunci: Keamanan Maritim, Laut Cina Selatan, Barry Buzan dan Dimensi Keamanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Maritime security (keamanan maritim) menjadi perhatian banyak negara terutama negara-negara besar seperti Amerika Serikat, Republik Rakyat Tiongkok, Rusia, Perancis dan Inggris.[1] Setiap negara mengeluarkan kebijakan berkaitan dengan *maritime security*. Ini menandakan bahwa *maritime security* memiliki posisi signifikan bagi kekuatan-kekuatan besar di tingkat regional dan global dalam hubungan internasional. Perumusan konsep *maritime security* negara-negara tersebut terdorong oleh kepentingan keamanan politik, ekonomi bahkan sosial dan budaya.

Tidak terkecuali Laut Cina Selatan yang merupakan lokasi strategis antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik menjadi perhatian banyak pihak. Laut Cina Selatan merupakan laut tepi dari Samudera Pasifik dengan luas sektor 3.500.000 km membentang dari Barat Daya ke Timur Laut, dari Singapura ke Selat Taiwan. Negara-negara yang wilayahnya berbatasan dengan laut adalah Tiongkok, Makao, Hongkong, Taiwan, Filipina, Malaysia, Brunei, Indonesia, Singapura, Thailand, Kamboja dan Vietnam.

Di kawasan ini terdapat 200 pulau dan karang yang kebanyakan membentuk gugusan Kepulauan Spratly dan tersebar seluas 810 sampai 900 km. Sengketa muncul di kawasan ini sejak tahun 1947, ketika Tiongkok menerbitkan peta yang mengklaim sebagian besar wilayah Laut Cina Selatan, alasannya gugusan pulau tersebut telah menjadi wilayah Tiongkok sejak Dinasti Han (206-220 SM). Klaim itu ditentang Vietnam, Filipina, Malaysia, Brunei, dan Taiwan.

Banyak kajian mengenai *maritime security* dari berbagai segi mulai sudut militer, teritorial, energi atau kandungan kekayaan alam di Laut Cina Selatan. Kajian itu banyak menyebut aspek mengapa keamanan di Laut Cina Selatan menjadi rawan konflik. Ralm Emmers saat mengkaji kawasan yang dipertikaian di Asia Timur menyebut tiga aspek pemicunya yakni teritorial, energi dan kekuasaan.[2] Barry Buzan dalam kajian lebih komprehensif menjelaskan bagaimana *security* Pasca Perang Dingin

[1] Amerika Serikat misalnya mengeluarkan kebijakan khusus mengenai *Maritime Security* demikian juga negara besar lainnya seperti Inggris. Departemen Amerika Serikat tahun 2015 mengeluarkan dokumen *The Asia-Pacific Maritime Security Strategy:Achieving U.S. National Security Objectives in a Changing Environment*.

[2] Ralf Emmers, *Geopolitics and Maritime Territorial Dispute in East Asia* (London: Routledge. 2009)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

termasuk di kawasan Asia Timur.[3] Kajian Buzan ini memberikan perhatian mengenai definisi mengenai *security*.

Tulisan ini akan meninjau *maritime security* di Laut Cina Selatan dari pendekatan terhadap *security* yang dikemukakan Barry Buzan. Untuk itu, perlu terlebih dahulu dibahas mengenai apa yang disebut *security* dari sejumlah perspektif, *level analysis of security* dan *dimension of security*. Kemudian akan dipaparkan juga berbagai pandangan mengenai *maritime security*. Lalu dengan kerangka dari Barry Buzan seperti *regional security complex* yang merupakan analisis level internasional ini dapat diketahui bagaimana sebenarnya *maritime security* ini dalam konteks Laut Cina Selatan.

Konsep Keamanan (*Security*)

Sebagian besar kajian mengenai *security* tidak hanya memusatkan perhatian kepada isu-isu terkait maritim. Christopher Rahman menyebutkan perdebatan teoritis mengenai masalah "security" di dalam hubungan internasional dan berkembang menjadi sub disiplin *security studies* dapat dilacak pada awal 1980-an yang menjadi puncak dari Perang Dingin. Pemahaman *security* ini berkembang dari pengertian asalnya yang semata-mata bersifat strategis militer pada era Perang Dingin yang berakhir akhir 1980-an.

Keamanan atau *security* saat itu diartikan untuk menguasai kawasan strategis seperti terjadi di saat pemisahan Berlin, Jerman pada akhir Perang Dunia II. Konsep keamanan pasca Perang Dingin melebar dari sekedar persoalan militer semata menjadi keamanan dalam pengertian tidak hanya dirasakan di global, regional, tingkat negara tapi juga tingkat individual manusia.

Barry Buzan menyebutkan bahwa konsep keamanan hanya dapat dipahami dengan mengintegrasikan tingkat analisis dan dimensi keamanan.[4] Buzan membagi analisis itu menjadi tingkat individual, nasional dan internasional baik keamanan regional maupun sistem yang lebih luas. Sedangkan dimensi keamanan terdiri dari keamanan militer, politik, *societal*, ekonomi dan lingkungan. Beberapa ilmuwan lain menggunakan kategori isu keamanan yang berbeda seperti *energy security,*

---

[3] Barry Buzan, *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era.* Harrow: Longman, 1991)

[4] Barry Buzan, *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era(* Harrow: Longman, 1991), 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

food security, *transnational crime* dan migrasi. Namun isu ini masih dapat dimasukkan dalam sub tema pembahasan *security*.

Konsep keamanan yang berkembang seperti digambarkan Peter Hough merupakan penerjemahan konsep yang diajukan Buzan.[5] Pengertian yang luas tentang makna keamanan ini telah banyak diterima. Keamanan tidak hanya bebas ancaman dari sisi negara dan system internasional tetapi juga sampai pada tahapan individual. Hal ini terkait dengan apa yang disebut Buzan sebagai *level of analysis*. Dengan perangkat *level of analysis* ini lebih teridentifikasi keamanan seperti apa yang terjadi di berbagai tingkat sistem mulai dari individual sampai dengan sistem internasional. Bahkan kajian yang memfokuskan kepada sistem internasional juga semakin berkembang dengan adanya pandangan mengenai *regional security complex* dimana satu regional memiliki karakter keamanan yang berbeda dengan kawasan lainnya.

Tabel 1.
Narrow, wide and deep conceptions of security

Referent object of security	*Types of issues*		
	Military	*Non-military*	
		Using military means	*Unsolvable by military*
State	Narrow	Wide	
Non-state actor			Copenhagen School
Individual			Human Security

Tingkat Analisis (*level of analysis*) : *Individual Security*

Buzan menjelaskan untuk melihat *security* dapat dimulai dari tingkat keamanan individual atau *security of individual* dan komunitas seperti etnik agama, suku dan identitas kelompok lainnya yang berhubungan langsung dengan kualitas keamanan dengan negara dan sejauh mana negara dapat melindungi kelompok ini. Tingkat analisis seperti itu disebut juga sebagai keamanan manusia atau "human security". Tingkat hubungan individual ini dengan negara ini bisa bersifat positif, negatif dan netral. Artinya negara dapat meningkatkan keamanan individual dan kelompok dengan peluang ekonomi, tertib hukum atau kesejahteraan sosial.

[5] Peter Hough. 2008. *Understanding Global Security* (London: Routledge, 2008), 12.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebaliknya negara juga dapat mengancam individual dan kelompok dengan berbagai kebijakannya. Dalam konteks tingkat analisis ini bisa terjadi konflik antara keamanan individual dengan kebebasan individual. Semakin tinggi tuntutan akan *security* oleh individual semakin besar kebebasan harus dilepaskan. Demikian juga semakin rendah keamanan individual yang diminta semakin tinggi kebebasan. Buzan mencatat semakin tinggi kekuasaan negara, semakin tinggi negara akan menjadi ancaman kepada individual.

Banyak aspek dalam isu ancaman terhadap individu bisa berarti bukan keamanan bukan kepada negara. Sebagai contoh isu dampak kebebasan perdagangan terhadap sejumlah sektor industri dan individu tidak berarti mengganggu kinerja ekonomi secara nasional. Bahkan kadang-kadang globalisasi atau perdagangan bebas memberikan dampak positif secara nasional. Namun demikian Buzan mengatakan karena pentingnya analisis keamanan level negara dan sistem maka tekanan terhadap keamanan nasional dan internasional harus menjadi fokus analisis.

Keamanan Nasional (*National Security)*

Tingkat analisis kedua versi Buzan memfokuskan kepada negara yang mendefinisikan Negara sebagai entitas yang memiliki teritorial dan berdaulat secara politik. Istilah keamanan nasional (*national security*) dan kepentingan nasional (*national interest*) merupakan pengertian lebih populer sebagai slogan politik dan kelompok kepentingan untuk membenarkan kebijakan pemerintah. Keamanan nasional biasanya lebih fokus kepada masalah pertahanan dan strategis. Sedangkan kepentingan nasional biasanya digunakan untuk kepentingan yang lebih luas.

Arnold Wolfers dikutip oleh Christopher Rahman mengatakan, "*national security*" merupakan "simbol yang mendua" yang dapat menipu dan mungkin tidak memiliki arti apa-apa ketika dijadikan label bagi sebuah kebijakan.[6] Mendefinisikan keamanan sebagai "tidak adanya ancaman terhadap nilai-nilai yang ada" juga menimbulkan hal yang membingungkan seperti disebutkan Wolfers, sama dengan istilah keamanan nasional digunakan tanpa spesifikasi khusus.

[6] Christopher Rahman, *Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand Wellington* (NZ : Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington, 2009)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sementara itu David Baldwin merangkum istilah *security* sebagai "kemungkinan yang terendah terhadap kerusakan nilai-nilai yang ada".[7] Namun muncul pertanyaan seperti keamanan untuk siapa? Keamanan untuk nilai-nilai apa? Seberapa aman? Dari ancaman mana? Dengan cara apa? Dengan resiko apa? Dan dalam periode kapan? Oleh karena itu Baldwin menegaskan spesifikasi minimum seperti "cara, resiko dan periode waktu harus spesifik untuk perbandingan sistematis kebijakan alternatif."

Keamanan Internasional *(International Security)*

International security atau keamanan internasional berkaitan dengan faktor sistemik yang mempengaruhi perilaku negara dan implikasinya untuk keamanan berbagai negara. Meskipun negara tidak hanya aktor dalam sistem internasional, negara adalah lembaga yang memegang tanggung jawab utama untuk menyediakan keamanan kepada warganya.

Organisasi internasional mungkin memainkan peran pendukung untuk menyediakan keamanan ke berbagai komunitas di tingkat analisis yang bebeda, seperti distribusi pangan kepada korban kelaparan, pembangunan bangsa sebuah negara baru, pembangunan kembali setelah bencana alam, meringankan pengaruh krisis finansial atau melindungi lingkungan dari kerusakan. Tindakan organisasi internasional itu sendiri merupakan aksi bersama berbagai negara. Organisasi internasional bukanlah aktor berdaulat dalam sistem internasional dan tergantung terhadap tingkat kerjasama antara negara untuk berfungsi dengan efektif.

Karakter sistem internasional disebut sebagai sesuatu yang anarki yang berarti tidak ada kekuatan dominan yang mengendalikan sistem. Pemahaman tentang sistem internasional ini kemudian berkembang menjadi bipolar dan multipolar. *Level of analysis* yang dikemukakan Barry Buzan ini kemudian berkembang secara rinci seperti disebutkan Paul R. Viotti and Mark V Kauppi dalam tabel 2.[8]

Tabel 2 menunjukkan bahwa konsep tingkat analisis telah berkembang pesat, sehingga tidak hanya terbagi tiga level utama seperti dikemukakan Buzan. Dalam tingkat inividual Buzan menjelaskan bahwa keamanan nasional sebuah negara tetap mempertimbangkan level individual ini. Yang dimaksud tingkat individual di sini bisa termasuk karakter dari

[7] David A. Baldwin, "The Concept of Security," *Review of International Studies*, Vol. 23, No. 1, (January 1997), 12-18.

[8] *Paul R. Viotti and Mark V Kauppi, International Relations and World Politics (Boston: Pearson, 2013), 29.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2.
Level of Analysis: A More Detailed Look

Levels of Analysis: A More Detailed Look
Individual Level (domain of psychology)
Human nature and psychology
Leaders and beliefs systems
Personality of leaders
Cognition and perception or misperception
Group Level (domain of social psychology)
Government bureaucracies
Policy making groups
Interest groups
Other nongovernmental organizations
State and Societal (or National) Level
Governmental
Structure and nature of political system
Policymaking process
Societal (domain of sociology)
Structure of economic system
Public opinion
Nationalism and ethnicity
Political culture
Ideology
International—World (or Global) Level
Anarchic quality of international or world politics
Number of major powers or poles
Distribution of power/capabilities among states
Level and diffusion of technology
Patterns of military alliances
Patterns of international trade and finance
International organizations and regimes
Transnational organizations and networks
Global norms and international law

pemimpin nasional sebuah negara dalam menciptakan keamanan. Seorang pemimpin yang memiliki sifat dan karakter keras cenderung memicu konfrontasi dengan negara tetangganya. Ini merupakan kajian tingkat individual dalam melihat *security*. Dalam tahap berikutnya sebelum *state level* terdapat juga *group level* antara lain termasuk di dalamnya birokrasi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Di negara-negara demokrasi yang mapan kelompok pengambil keputusan tidak dapat dilepaskan dari peran kelompok ini termasuk di dalamnya adalah kelompok kepentingan. Dari gambaran tersebut tampak bahwa tingkat analisis mulai individual sampai sistem internasional memiliki rincian lebih lanjut.

Pandangan tradisional mengenai *security studies* memfokuskan kepada fenomena perang.[9] Namun pandangan dari *critical security studies* menyebutkan, empansipasi membebaskan manusia dari hambatan fisik dan kemanusiaan yang menghentikan mereka dari kebebasan memilih. Keamanan dan emansipasi adalah dua muka dari satu koin yang sama. Emansipasi bukan kekuasaan memerintah, menghasilkan keamanan yang sejati. Emansipasi secara teoritis adalah *security*.

Dari perspektif *human security*, melindungi semua kehidupan manusia dalam cara yang meningkatkan kebebasan manusia dan pemenuhan kemanusiaan. *Human security* berarti perlindungan kebebasan fundamental, kebebasan yang merupakan esensi dari kehidupan. Ini berarti pula perlindungan dari ancaman besar dan meluas. Ini berarti penggunaan proses yang membangun kekuatan dan aspirasi manusia. Ini berarti menciptakan sistem politik, sosial, lingkungan, ekonomi, militer dan kebudayaan yang bersama-sama memberikan orang bekal untuk bertahan, hidup dan bermartabat.

Peter Hough, Shahin Malik, Andrew Moran and Bruce Pilbeam dalam *International Security Studies Theory and Practice* juga menyebutkan bahwa *security* memiliki berbagai pandangan. Kaum feminis mengkritik pendekatan berpusat kepada negara yang menekankan maskulinitas. Perspektif feminis menawarkan kedalam teoritis serta mekanisme praktis bagaimana gabungan nilai maskulin dan feminim memberikan kontribusi dalam *human security* di atas *state security.*

Dalam kajian Buzan disebutkan pula selain tingkat analisis ada pula dimensi-dimensi keamanan (*dimensions of security*). Dimensi keamanan menurut Buzan menyangkut kategori militer, politik, masyarakat, ekonomi dan lingkungan.[10] Diantara kategori tersebut politik dan militer termasuk yang popular karena dalam sejumlah peristiwa sejarah seperti Perang Dunia I dan II. Menurut Buzan dimensi masyarakat (*societal*) diantaranya menyangkut perlindungan identitas dan budaya nasional. *Economic security* dapat diterapkan kepada semua tingkat analisis yang berbeda. Misalnya,

[9] Peter Hough, Shahin Malik, Andrew Moran and Bruce Pilbeam, *International Security Studies Theory and Practice*,(Routledge, 2015),l 7.

[10] Barry Buzan, *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era.* (Harrow: Longman, 1991), 19.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keamanan individual akan terancam jika tidak adanya syarat dasar untuk bertahan. Kesulitan ekonomi individual dapat menyebabkan negara lemah dan akan memiliki dampak terhadap keamanan internasional jika terjadi perang sipil yang dapat merambat ke wilayah di luar perbatasan negara. Di dalam keamanan ekonomi Asia Pasifik terhadap unsur kuat dari maritim. *Seafood* menjadi sumber utama protein banyak warga dan perikanan menjadi industri besar, akan menjadi ancaman jika persediaan ikan menipis dan lingkungan rusak. Di Asia Tenggara sekitar 100 juta orang tergantung kehidupannya akan laut sebagai sumber protein dan pendapatan.

Enviromental security atau keamanan lingkungan banyak mendapat perhatian internasional pada akhir 1980-an. Kajiannya menekankan kepada perlunya mendefinisikan ulang ancaman lingkungan terhadap individual, nasional, regional dan dunia. Peningkatan kesadaran akan rawannya lingkungan alam dan semakin bertambahnya bahaya dari masalah lingkungan yang berpotensi skala global seperti perubahan iklim, kehancuran ekosistem dan penggunaan sumberdaya alam yang tidak dapat diperbarui, meluasnya polusi dan bertambannya jumlah populasi, telah menciptakan opini untuk mengakui ancaman tersebut.

Konsep Keamanan Maritim (*Maritime Security Concept)*

Namun sebelum itu perlu ditinjau terlebih dahulu apa yang disebut konsep *maritime security*. *Maritime security* adalah "the combination of preventive and responsive measures to protect the maritime domain against threats and intentional unlawful acts" (kombinasi langkah pencegahan dan responsive untuk melindungi maritim dari ancaman dan tindakan illegal).[11]. Kata-kata kunci dari pengertian adalah preventif, langkah responsive, diarahkan kepada penegak hukum baik sipil maupun militer serta operasi pertahanan seperti dilakukan angkatan laut.

Maritime security terutama memperhatikan isu-isu keselamatan navigasi, pemberantasan kejahatan transnasional termasuk pembajakan laut dan terorisme maritime serta pencegahan dan penyelesaian konflik. Dalam konteks itu, isu-isu non tradisional, seperti keamanan lingkungan dan operasi *search and rescue* termasuk didalamnya.

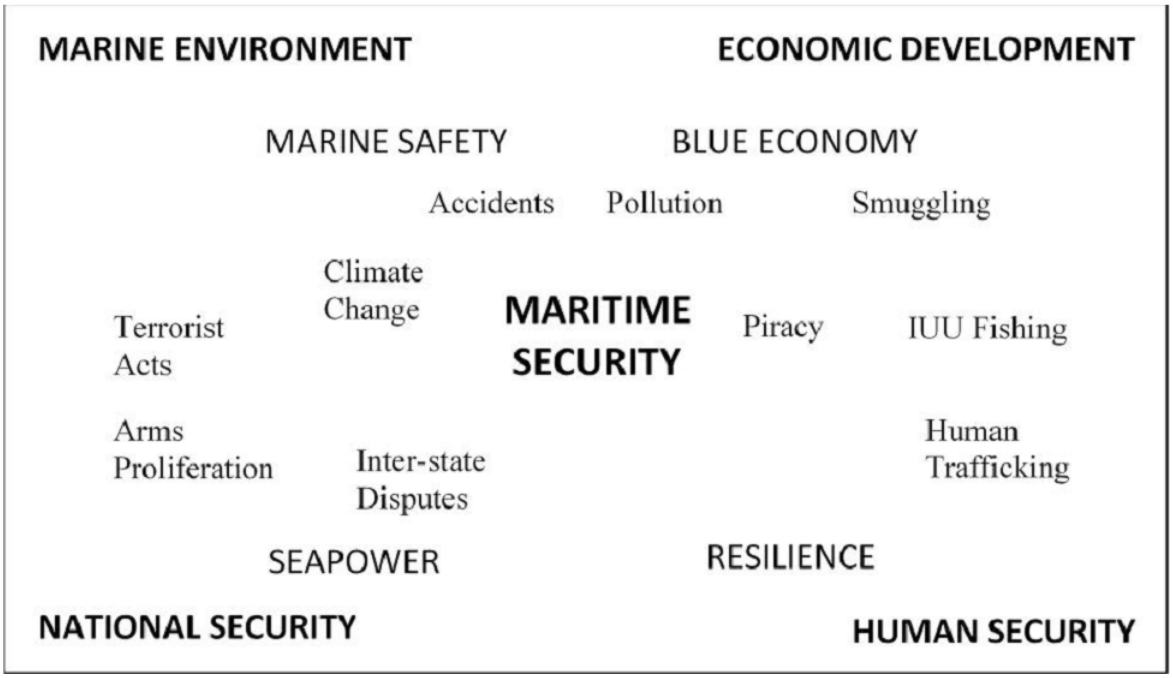
[11] Lutz Feldt, Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele. 2013. *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach.* (Berlin: Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung ISPSW, 2013)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Maritime security di Laut Cina Selatan misalnya sangat penting yang lokasinya dekat Asia Tenggara dan rute utama transportasi laut maritim negara-negara Asia Timur termasuk Cina.

Lutz Feldt dkk merumuskan poros *maritime security* dalam gambaran sebagai berikut.[12]

Gambar 1.
Poros Maritime Security



Dimensi keamanan yang dikemukakan ternyata tidak mencakup kepada *Maritime Security*. Namun demikian konsep Buzan tentang *security* karena sifatnya luas dapat diaplikasikan untuk menganalisis keamanan maritim seperti di Laut Cina Selatan.

Centre for Foreign Policy Studies Dalhousie University, mendefinisikan *maritime security* sebagai "proses memelihara stabilitas sistem internasional di atas, di bawah dan dari laut".[13] Studi di Kanada juga mengidentifikasi "prinsip dasar yang menangani penggunaan samudera yang sama dengan substansi konsepsi Till: *source of wealth* atau pengakuan samudera sebagai sumber kekayaan, sebagai *life support*

[12] Barry Buzan, *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. (Harrow: Longman, 1991), 20.

[13] Dalhousie University. Centre for Foreign Policy Studies, *Maritime Security in the Twenty-first Century: Issue 11 of Maritime security occasional papers* (Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University, 2000)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

system dan medium dalam perdagangan dan komunikasi dan tradisi yang menggunakan samudera harus dilaksanakan damai dan aman.

Marry Ann Palma mendefinisikan keamanan maritim dengan kondisi terbebasnya suatu negara dari berbagai ancaman terhadap kepentingan nasionalnya di laut. [14]Ancaman tersebut baik berupa ancaman militer, maupun non-militer seperti tindakan kekerasan untuk memaksa, mendorong sebuah kepentingan dan tujuan politik, menantang kedaulatan sebuah negara, mengabaikan hukum, baik nasional dan internasional, pemanfaatan secara ilegal sumberdaya laut, transportasi ilegal terhadap barang danorang melalui laut.

Menurut Marry Ann Palma permasalahan keamanan maritim dapat dibagi dalam dua kategori, yakni, pertama, keamanan maritim sebagai keamanan nasional, yang mempunyai tujuan melindungi integritas wilayah dari sumber ancaman internal (konflik komunal dan separatisme). Kedua, keamanan maritim sebagai kepentingan keamanan yang berdampak regional. Setiap negara pasti memiliki kebijakan terhadap adanya ancaman eksternal (*transnational crime*), yang mana kebijakan atau jurisdiksi nasional tersebut berimplikasi pada dinamika regional di suatu kawasan.

Amerika Serikat menggunakan istilah "maritime security operations" untuk menjelaskan operasi di kawasan maritim. Dalam Report on Oceans and the Law of the Sea pada tahun 2008 yang dikutip Richarunia Wenny Ikhtiari, PBB menyebutkan beberapa indikasi yang dapat dinyatakan sebagai suatu ancaman terhadap *maritime security*, antara lain:[15]

1. *Piracy dan Armed Roberry*, kejahatan laut yang membahayakan keselamatan para pelaut serta keamanan jalur navigasi dan komersil.
2. *Terrorist acts*, yang mengancam kapal, off shore installations dan kegiatan maritim lainnya yang berdampak pada terganggunya keadaan ekonomi negara bahkan sampai pada penyerangan fisik.
3. *Illicit trafficking in arms and weapons of mass destruction*.

[14] Palma, Mary Ann E, Legal and Political Responses to Maritime Security Challenges in the Strait of Malacca and Singapore. Canadian Consortium on Asia Pacific Security (CANCAPS) Papier No. 31. (2009)

[15] Richarunia Wenny Ikhtiari, *Strategi Keamanan Maritim Indonesia dalam Menanggulangi Ancaman Non-Tradisional Security, Studi Kasus: Illegal Fishing Periode Tahun 2005-2010*. Thesis, Universitas Indonesia. (2011)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. *Illicit trafficking in narcotic drugs and psycotropic substance*, yang menyumbang sebesar 70 persen dari total perdagangan obat-obatan baik selama maupun setelah pelayaran.
5. *Smuggling dan trafficking of persons* melalui laut dengan menggunakan kapal yang tidak layak guna dan perlakuan yang tidak sesuai dengan hak asasi manusia.
6. *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*, diidentifikasikan pada skala *food security* yang mengancam terhadap kestabilan hubungan internasional dan keamanan laut.
7. Kesengajaan maupun pelanggaran hukum terhadap lingkungan maritim sebagai suatu isu penting bagi potensi sumber daya laut yang mengancam keamanan suatu negara maupun negara banyak yang mempengaruhi hubungan kepentingan sosial, dan ekonomi negara pantai.

Makmur Keliat melihat perumusan mengenai *maritime security* berada diantara dua mazhab besar tentang pengertian *security*.[16] Konsep keamanan maritim tampaknya berada di antara dua interaksi pemikiran yang berbeda yaitu antara kelompok yang menggunakan kerangka tradisional tentang keamanan dan kelompok yang menggunakan kerangka non-tradisional. Kelompok tradisional cenderung untuk membatasi konsep keamanan (*de-securitization*) sedangkan kelompok non-tradisional memiliki kecenderungan untuk memperluasnya (*securitization*).

Jika fokus dari kelompok tradisional tentang *referent object* (tentang apa yang terancam) adalah pada kedaulatan dan identitas, maka kelompok non-tradisional cenderung untuk memperluasnya. Jika kelompok non-tradisional cenderung memiliki bentangan keamanan (*security landscape*) yang sangat luas tentang apa yang dimaksud dengan masalah-masalah keamanan ,maka kelompok tradisional cenderung untuk membatasinya pada konflik kekerasan.

Makmur Keliat mengutip Timothy D. Hoyt yang menjelaskan perbedaan tentang dua mazhab keamanan ini.[17] Mazhab tradisional mendefinisikan masalah-masalah keamanan sebagai kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antar negara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi,perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Karena itu bentangan keamanan (*security landscape*) menurut mazhab ini pada

[16] Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Volume 13, Nomor 1, (Juli 2009),111-129

[17] Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia,"

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dasarnya adalah masalah antarnegara (*interstate problem*). Mazhab yang kedua, yang non-tradisional, menyatakan bahwa bentangan keamanan semacam itu tidak mencukupi. Tetapi bentangan keamanan itu harus memasukkan masalah keamanan intra negara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-nasional (*transnational security problem*).

Yang dimaksud dengan masalah keamanan intra-negara misalnya dapat muncul dari kekacauan (*disorder*) dalam negara dan masyarakat karena etnik, ras, agama, linguistik atau strata ekonomi. Sedangkan yang dimaksud dengan masalah keamanan lintas-nasional misalnya adalah ancaman-ancaman keamanan yang berasal dari isu-isu kependudukan seperti migrasi, lingkungan hidup dan sumberdaya yang ruangnya tidak dapat dibatasi pada skala nasional. Bahkan ada yang menyatakan bahwa fokus kepedulian harus dialihkan dari unit analisis negara ke arah unit analisis kelompok dan individu dengan berbagai isu yang sifatnya non-militer, misalnya keamanan ekonomi, keamanan pangan, keamanan kesehatan, keamanan lingkungan dan keamanan politik. Hal ini misalnya tampak dari akademisi yang menganjurkan konsep keamanan manusia.

Dari sejumlah pengertian mengenai keamanan maritim dapat dikatakan bahwa pelayaran yang aman baik sipil dan militer menjadi fokus perhatian. Singkatnya penggunaan wilayah maritim untuk kebutuhan dari ekonomi sampai yang sifat militer harus mendapat jaminan keselamatan dan keamanan. Ancaman terhadap keamanan termasuk konflik teritorial dianggap sebagai penganggu stabilitas maritim. Selain untuk pelayanan keamanan maritim juga menyinggung bagaimana kekayaan wilayah maritim baik di lautannya maupun kandungan energi dan mineral memerlukan jaminan tidak menjadi sumber konflik secara regional.

Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan

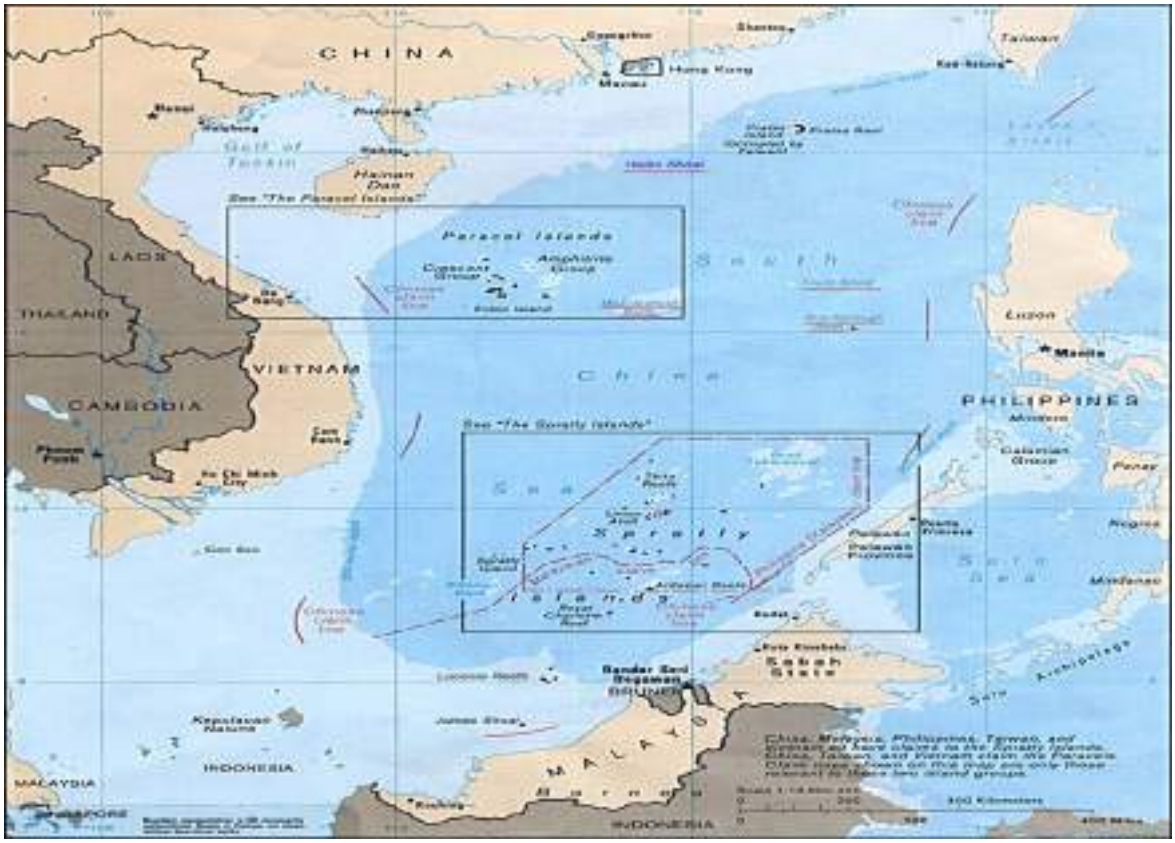
Untuk memahami konteks keamanan maritim di kawasan Laut Cina Selatan perlu menyimak kajian sejumlah pihak agar bisa memberikan perspektif yang luas. Kemudian setelah itu dengan kerangka konseptual Buzan soal *level of analysis* dan dimensi keamanan dapat dilihat secara garis besar melibatkan *level of state* dan *internasional system*. Dalam *level of analysis* itu terdapat berbagai dimensi mulai dari keamanan militer, politik, *societal*, ekonomi dan lingkungan. Peta yang disebut sebagai klaim sejumlah negara atas Laut Cina Selatan dikemukakan oleh Sean Mirski.[18]

[18] Sean Mirski, *The South China Sea Dispute A Brief History*. (2015) Dalam Lawfare. https://www.lawfareblog.com/south-china-sea-dispute-brief-history. Diakses 28 Juni 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tiongkok mengklaim kawasan itu dengan sebutan *nine dash line* seperti terlihat dalam garis merah sembilan buah.

Gambar 2.
Peta Nine Dash Line



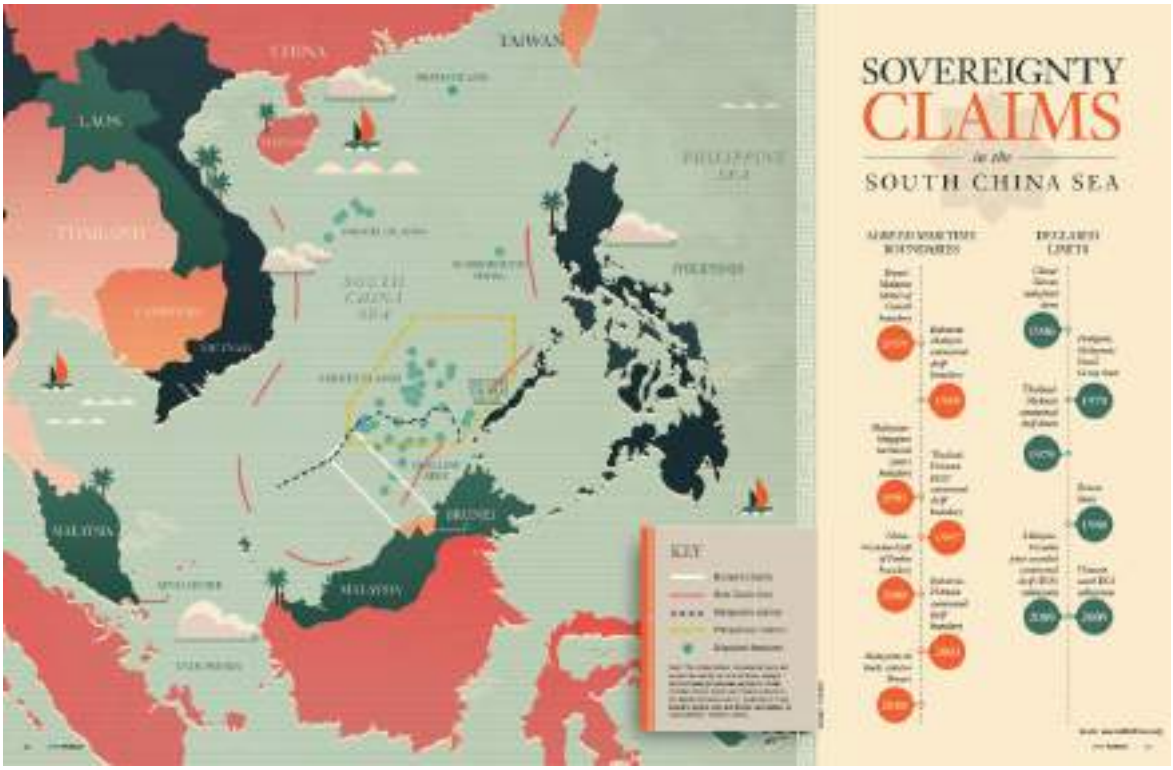
Dari peta tersebut tampak perselisihan di Laut Cina Selatan terbagi dari Kepulauan Paracel dan Kepulauan Spratly. Kepulauan Paracel terkait antara Tiongkok dengan Taiwan. Sedangkan Spratly melibatkan beberapa negara anggota ASEAN yakni Malaysia, Vietnam, Filipina dan Brunei Darussalam.

Pada akhir Perang Dunia II tidak ada satu pun negara pengklaim menduduki pulau di kawasan Laut Cina Selatan. Kemudian tahun 1946, Tiongkok mengukuhkan kehadirannya di sejumlah kawasan di Kepulauan Spratly dan awal 1947 menduduki Woody Island bagian dari Kepulauan Paracel dua minggu sebelum Perancis dan Vietnam bertindak. Karena tidak mendapatkan Woody Island itu Perancis dan Vietnam menduduki wilayah dekat Pattle Island.

Dalam tingkat analisis negara ada beberapa elemen dimana Laut Cina Selatan menjadi ajang pertikaian perbatasan. Persoalan antar negara di Laut Cina Selatan dalam dirangkum sebagai berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 3.
Elemen Pertikaian Perbatasan



Dengan peta itu terlihat bahwa Tiongkok dengan sejumlah negara memiliki masalah yang belum terselesaikan. Disini terlihat bahwa *maritime security* menghadapi tangan berat di Laut Cina Selatan karena sejauh ini belum ada tuntas penyelesaian mengenai pertikaian perbatasan maritim secara bilateral antara Tiongkok dengan Filipina, Brunei Darussalam, Vietnam dan Malaysia. Dalam beberapa tahun terakhir hubungan antar negara di perbatasan Laut Cina Selatan semakin panas karena misalnya langkah Tiongkok membangun landas pacu pesawat menimbulkan protes Filipina.

Konflik perbatasan yang merupakan salah satu aspek dari *maritime security* cukup menganggu keamanan maritim terjadi antara Tiongkok dengan empat negara lainnya.[19]

a. Konflik Tiongkok-Vietnam
   1) Terjadi pada bulan Januari 1974 di Paracel yang menewaskan lebih dari 70 tentara Vietnam dan 18 tentara Tiongkok. Tiongkok memenangkan konflik ini dan terus menguasai

[19] Dadang Sobar Wirasuta, "Keamanan Maritim Laut Tiongkok Selatan: Tantangan dan Harapan," *Jurnal Pertahanan*, Volume 3, Nomor 3 (2013)

PUSAT PENERBITAN PENELITIAN
REPUBLIK INDONESIA

kawasan yang disengketakan dan memasukkan Paracel sebagai bagian kota administratif Sansha di Provinsi Hainan.

2) Pada bulan Maret 1988 untuk memperebutkan karang Jolusan (Kepulauan Spratly) menewaskan 60 tentara Vietnam dan Tiongkok memenangkan konflik.

3) Pada bulan Mei 1992 terjadi baku tembak antara Tiongkok dan Vietnam setelah Tiongkok mengumumkan hukum perairan teritorial yang memasukkan seluruh wilayah Laut Cina selatan ke dalam wilayah Tiongkok, serta pasca perusahaan minyak Tiongkok (CNOOC) melakukan kerjasama eksplorasi minyak dengan *Christone Energy* (AS) di kawasan yang disengketakan. Hingga kini, sengketa Laut Cina Selatan belum menunjukkan titik terang. Tiongkok tetap bertahan berdasarkan alasan historis. Republik Rakyat Tiongkok juga mempunyai alasan yang sama. Vietnam merasa memiliki bukti kepemilikan yang sah atas Paracel dan Spratly sejak abad ke-17, pada masa kekuasaan Kaisar Gia Long (1802). Pada Oktober 1956, Vietnam memasukkan Pulau Spratly bagian dari Provinsi Phuac Tay dengan menunjuk pada perdamaian San Francisco tahun 1951. Pada 21 Mei tahun 1977 Vietnam secara sepihak juga menetapkan batas perairan sejauh 12 mil dan wilayah ZEE sejauh 200 mil yang tumpang-tindih dengan negara lain.

b. Konflik Tiongkok-Filipina

Filipina mengklaim kepulauan Spratly berdasarkan UNCLOS 1982 yang menetapkan Zona Ekonomi Eklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut (321 km) dari garis pangkal pengukuran lebar laut teritorial. Maka dangkalan *Scarborough Shoal* sebagai salah satu gugusan Spratly berjarak 160 km dari pulau terluar Filipina, sementara dari daratan Tiongkok sejauh 800 km.

c. Konflik Tiongkok-Malaysia

Malaysia sejak 21 Desember 1979 secara resmi memasukkan Spratly (Swallow Reef, Mariveles Reef, dan Dallas Reef) bagian dari wilayah Sabah atas alasan sejarah dengan menunjuk penguasaan Inggris terhadap pulau-pulau tersebut yang menjadi bagian wilayah Sabah dan Serawak sejak abad ke-18.

e. Konflik Tiongkok-Brunei Darussalam

Brunei dalam pandangan sejarah penguasaan Inggris terhadap pulau di kepulauan Spratly menjadi bagian Kesultanan Brunei

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> sejak awal abad ke-18. Tumpang tindih klaim kedaulatan ini ditambah pula dengan perebutan sumberdaya alam yang sangat besar. Menurut perkiraan, pulai itu menyimpan cadangan minyak dan gas terbesar ke empat di dunia. Geostrategis Laut Cina Selatan sebagai salah satu jalur perdagangan tersibuk di dunia tentunya menambah gairah penguasaan, karena dengan menguasai kawasan ini akan membawa keuntungan ekonomi dan politik bagi negara yang menguasainya. Hal ini sesuai dengan pernyataan Admiral Sir Walter Raleigh: "Whose ever command the sea, command the trade whose ever command the trade of the world commands theworld and consequently the world it self" (Sir Walter Raleigh, abad ke-17 tentang teori kekuatan laut). Negosiasi antar negara untuk menjamin perbatasan ini sudah dilakukan namun masih mengandung banyak masalah.

Dari data tersebut jelas bahwa secara bilateral terdapat berbagai masalah besar berkaitan dengan perbatasan maritim. Tiongkok berhadapan dengan empat negara ASEAN sekaligus, namun karena Beijing memiliki kekuatan politik dan militer jauh lebih besar, negara-negara pihak itu belum berani bersikap tegas.

Keamanan Regional *(Regional Security)*

Selanjutnya, dengan menggunakan kerangka analisis Buzan di tingkat *internasional system* atau lebih tepatnya *regional system,* maka akan tampak bahwa keamanan maritim masih menjadi persoalan. Tidak hanya dalam konteks hubungan dua negara tetapi secara keseluruhan kawasan di Laut Cina Selatan yang berdekatan dengan kawasan Asia Tenggara yang relatif aman, maka kawasan tersebut bisa dikategorikan rawan.

Variabel dalam analisis sistem internasional dari Buzan menyebutkan bahwa ada dimensi militer ekonomi, politik, lingkungan dalam konteks regional security. Dalam kerangka analisis Buzan, interaksi di Laut Cina Selatan tidak hanya melibatkan negara kawasan tetapi juga negara di luar kawasan seperti Amerika Sertikat dan Jepang.

Dalam tingkat analisis yang digunakan Buzan untuk *regional security complexes* disebutkan isu tentang *security interdependence*, *amity/enmity*, *civiliazional area*, *subcomplexes* dan *domestic spillover*.[20] Beberapa aspek yang menjadi pilar dari *maritime security* di Laut Cina Selatan seperti *amity* dan

[20] Barry Buzan, *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Harrow: Longman, 1991), 226.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

atau *enmity* dapat dijadikan pijakan menimbang keamanan di kawasan ini. Istilah *amity* dan *enmity* ini merujuk kepada hubungan antar negara di kawasan yang dapat mewakili spektrum untuk bersahabat atau beraliansi karena adanya ancaman.[21]

Pemahaman tetang amity/enmity disebut Buzan mengarah pada gagasan *security complex* yaitu sebagai *a group of states whose primary security concerns link together sufficiently closely that their national securities cannot realistically be considered apart from one another."* Dengan demikian akan tampak bahwa *security complex* itu dapat menampilkan struktur yang tidak biasa sekaligus bersatu di bawah kepentingan bersama. Dengan kata lain konsep *security complex* ini mencakup aspek persaingan dan juga kerjasama diantara negara-negara yang terkait. Karakter *security complex* yang mencakup *"interdependence of rivalry as well as that of shared interest"* ini selanjutnya oleh Buzan diberi istilah "*pattern of amity and enmity among states*".[22]

Dapat dijelaskan lebih rinci bahwa yang dimaksud dengan *amity* adalah hubungan antar negara yang terjalin berdasarkan mulai dari persahabatan sampai pada ekspektasi *(expectation)* akan mendapatkan dukungan *(support)* atau perlindungan satu sama lain.[23] Sedangkan yang dimaksud dengan *enmity* digambarkan sebagai suatu hubungan antar negara yang terjalin atas dasar kecurigaan (*suspicion*) dan rasa takut (*fear*) satu sama lain. *Pattern of amity /enmity* ini dapat muncul dan berkembang akibat dari berbagai isu yang tidak dapat difahami hanya dengan melihat *distribution of power* yang ada di antara negara-negara terkait. Hal ini dikarenakan *pattern of amity/enmity* dapat muncul dan berkembang akibat dari berbagai hal yang bersifat spesifik seperti sengketa perbatasan, kepentingan yang berkaitan dengan etnik tertentu, pengelompokan ideologi dan warisan sejarah lama, baik yang bersifat negatif maupun yang bersifat positif.

Pengertian tambahan mengenai *regional security complex* disampaikan Ole Waeve yang dikutip Julius diartikan sebagai "a set of units whose major processes of securitation, de-securitation or both a so interlinked that security problems cannot reasonably be analyze or resolved apart

---

[21] Marianne Stone, *Security According to Buzan: A Comprehensive Security Analysis* (Paris: Group d'Etudes et d'Expertise, 2009)

[22] Barry Buzan. 1991. *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Harrow: Longman, 1991), 54.

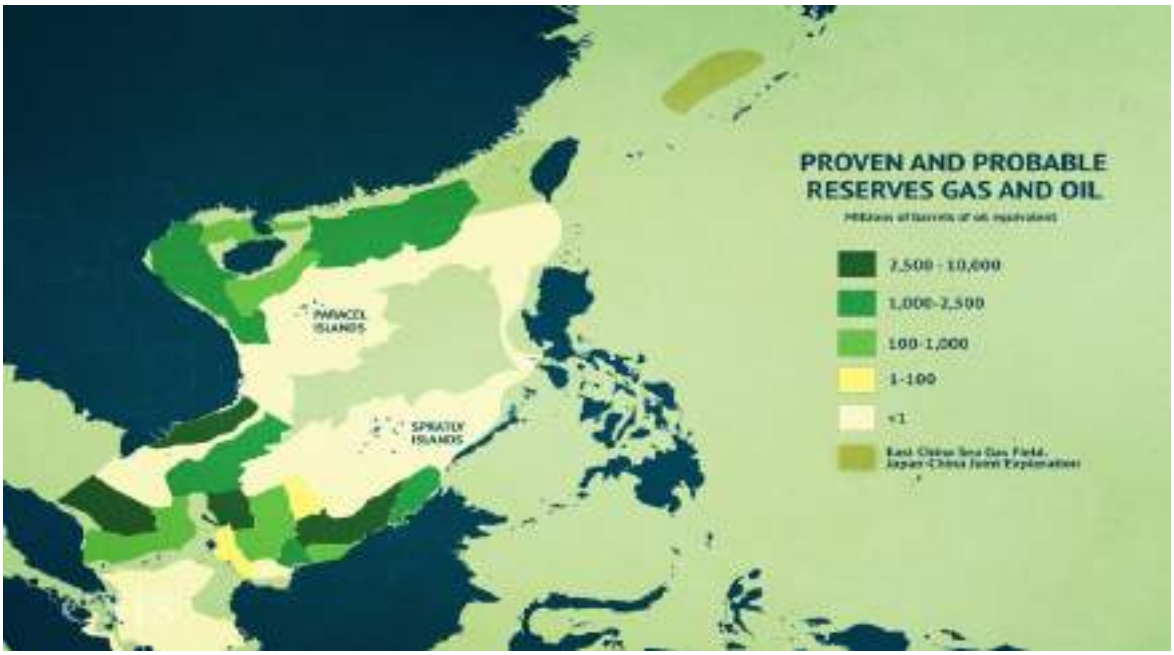
[23] Haryo Prasodjo.*Keamanan Regional dan Scurity Complex*. Dalam http://www.haryoprasodjo.com/2014/04/keamanan-regional-dan-scurity-complex.html. (Diakses 1 Juli 2016)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

from one another"[24] *Regional security complex* ini dipicu oleh *interaksi anarchy* dengan faktor geografis.

Ciri struktural dari *regional security complex* terbagi dalam unit yang ada, jumlah unit, pola *amity* dan e*nmity* dan *distribution of power*.[25] *Regional security* ini bisa bersifat *standard* atau *centered*. Yang disebutkan *standard* yaitu melibatkan dua negara besar dengan agenda keamanan sedangkan *centered* melibatkan negara besar atau adidaya dengan sejumlah negara yang tidak besar. Dalam kasus *standard*, *regional security complex* didominasi oleh *anarchy* sedangkan *centered* negara dengan kekuatan besar mendominasi interaksi keamanan.

Gambar 4.
Peta Kandungan Gas Dan Minyak di Laut Cina Selatan



Kompleksitas keamanan regional juga diartikan sebagai interpretasi siapa yang sebenarnya mendominasi interaksi keamanan, bahkan diartikan juga sebagai "interpretation of who is actually interconnected in terms of secure interaction." Faktor utama dalam definisi tentang kompleksitas ini adalah "ancaman tingkat tinggi yang dirasakan oleh dua negara atau lebih". Dari kerangka konseptual mengenai *regional security complex* ini tampak di Laut Cina Selatan. Unsur-unsur dasar dari keamanan maritim di kawasan ini tampak dari potensi yang ada di dalam kawasan perairan

[24] Julius D. A. Reynold, *Securitization Discourse in China's Relations with Central Asia dan Russia.* Thesis : Central European University. (2009)

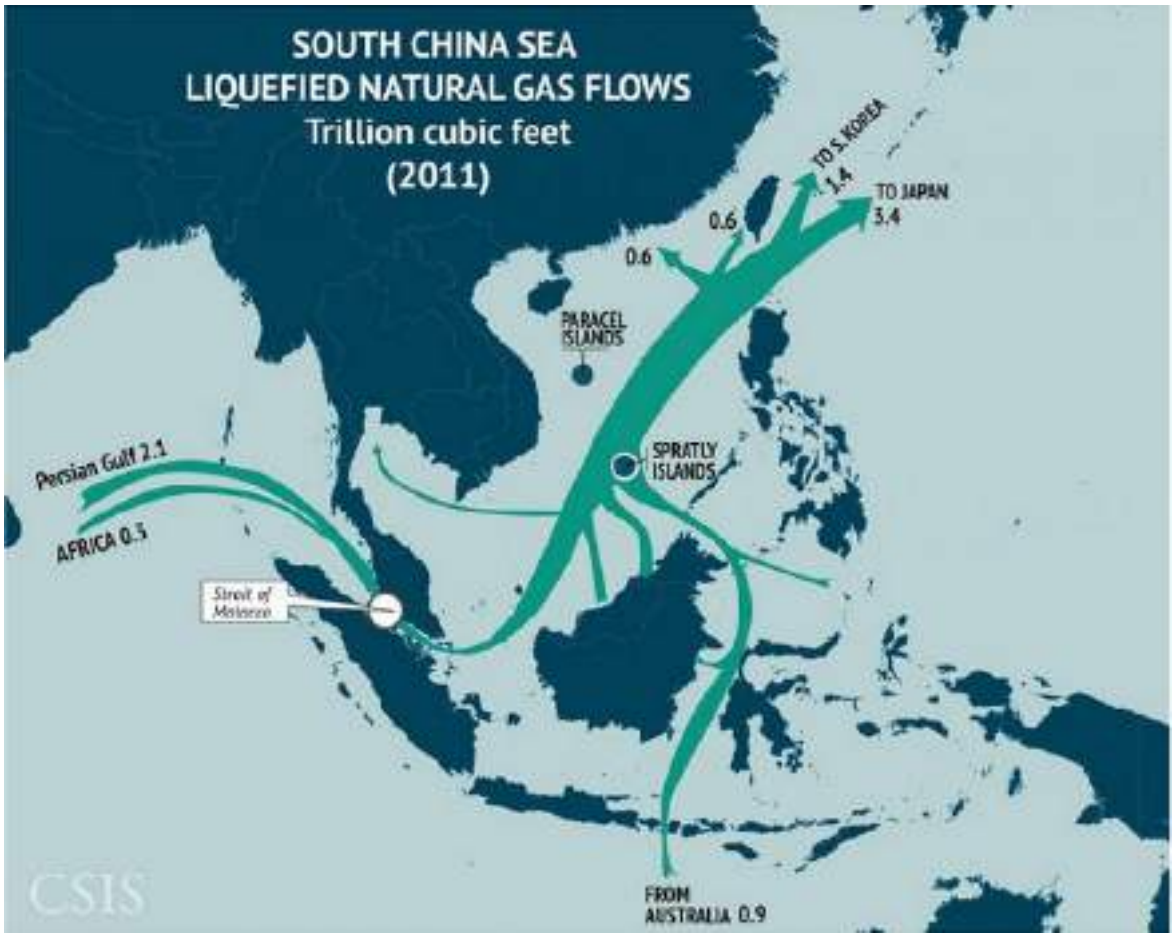
[25] Barry Buzan, Ole & De Wilde, Jaap, *Security: a new framework of analysis* (Boulder CO: Lynne Rienner Publishers, 1998), 13.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ini. Setelah menjelaskan bagaimana fitur dari kawasan ini maka akan dijelaskan bagaimana keamanan maritim di Laut Cina Selatan terkait erat dengan pola keamanan regional termasuk pola *amity* dan *enmity* nya.

Pertama, kekayaan alam di Laut Cina Selatan berupa cadangan gas dan minyak. Dalam paparan peta (Gambar 4.) tampak bahwa kandungan energi di kawasan Laut Cina Selatan tidak dapat dianggap kecil dan akan menjadi modal bagi ekonomi negara-negara yang berbatasan untuk masa depan.[26]

Gambar 5.
Peta Jalur Strategis Pelayaran Bebas Laut Cina Selatan



Kedua, selain kekayaan alamnya Laut Cina Selatan juga menjadi jalur strategis pelayaran bebas untuk pengiriman energi dan barang. Dengan kata lain kawasan maritim ini merupakan lingkungan yang

[26] CSIS. *18 Maps that Explain Maritime Security in Asia*. Dalam http://amti.csis.org/atlas/. (Diakses 30 Juni 2016)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lingkungan internasional yang strategis[27]. Melalui kawasan ini kapal-kapal pengangkut BBM bagi negara-negara Asia Timur cukup tinggi volumenya. Dalam grafik (Gambar 5.) tampak bahwa pasokan energi setiap tahunnya sangat besar.[28]

Tidak hanya jalur untuk aliran energi yang diperlukan negara-negara di Asia Timur, Laut Cina Selatan juga menjadi jalur penting maritim untuk perdagangan interasional. Volume perdagangan yang melintasi kawasan Laut Cina Selatan ini dapat dilihat dari gambar berikutnya.[29]

Gambar 6.
Volume Perdaganagna yang Melintasi Kawasan laut Cina Selatan



Dalam konteks Laut Cina Selatan, beberapa negara memiliki kepentingan bersama dalam perselisihan batas teritorial laut seperti

[27] Alex Calvo, "China, the Philippines, Vietnam and International Arbitration in South China Sea," *The Asia-Pacific Journal*. http://apjjf.org/-Alex-Calvo/4391. (Diakses 29 Juni 2016).

[28] CSIS. *18 Maps that Explain Maritime Security in Asia*. Dalam http://amti.csis.org/atlas/. (Diakses 30 Juni 2016)

[29] CSIS. "18 Maps that Explain Maritime Security in Asia"

PUSAT PENDIDIKAN KEMANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Malaysia, Brunei Darussalam, Filipina dan Vietnam. Keempat negara ini berhadapan dengan Tiongkok yang tidak lain adalah *big power* yang mengklaim hampir semua wilayah Laut Cina Selatan.

Seperti dikatakan Buzan, *security is relational phenomenon*.[30] Dalam level *state analysis* keamanan maritim di Laut Cina Selatan mengalami ancaman besar karena konflik bilateral di perbatasan maritim belum pada tahap penyelesaian karena masing-masing pengklaim tidak mau mundur dari posisinya. Tiongkok dengan prinsip *nine dash line* meneguhkan dirinya sebagai pengklaim yang absah. Dengan kekuatan maritim besar, Tiongkok memainkan peran sebagai negara besar dalam menghadapi negara-negara kecil di sekitarnya.

Selanjutnya akan dibahas struktur utama *regional security complex* yaitu pola *amity* dan *enmity* serta distribusi kekuatan. Dalam *regional security complexes* terdapat beberapa variabel utama yaitu pola *amity* dan *enmity* (persahabatan dan permusuhan). Pola dari persahabatan dan permusuhan dalam bentuk global, secara geografis berhubungan dengan pola ketergantungan keamanan. Premis dasar dari pola ketergantungan keamanan cenderung pada proses mediasi dari kekuatan yang bersangkutan. Karakter khusus dari *regional security complexes* dalam pola ini dipengaruhi oleh faktor-faktor sejarah seperti permusuhan yang berkepanjangan, atau kebudayaan masyarakat daerah. Formasi atau struktur dari *regional security complexes* ialah usaha pengaruh-mempengaruhi dan di sisi lain merupakan struktur yang anarkis dan konsekuensi dari perimbangan kekuatan serta tekanan-tekanan yang diakibatkan oleh kedekatan secara geografis. Dampak dari kedekatan geografis tersebut sangat jelas terlihat di sektor militer, politik, sosial dan di sektor lingkungan.

Selanjutnya *distribution of power* dapat dipahami dari keseluruhan pola distribusi kekuatan antara kekuatan-kekuatan global. Kekuatan-kekuatan global dan dinamika regional dari *regional security complexes* adalah apa yang disebut sebagai mekanisme penetrasi. Penetrasi terjadi ketika keberpihakan kekuatan luar yang masuk dalam suatu regional dalam *regional security complexes*. Salah satu tujuan *regional security complexes* ialah untuk mengurangi kecenderungan peran dari kekuatan global tersebut yang kemudian memastikan porsi yang tepat dari faktor lokal dalam analisis keamanan.

Bentuk standar dari *regional security complexes* adalah pola dari persaingan, perimbangan kekuatan dan pola aliansi antara kekuatan

[30] Barry Buzan, *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era* (Harrow: Longman, 1991), 187.

PUSAT KEAMANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

utama dalam regional. *regional security complexes* sebagai teori yang khusus dalam kerangka studi empiris keamanan regional memiliki empat tingkat analisis dan yang menghubungkan satu dengan yang lain, yaitu : analisis pada tingkat domestik; kemudian hubungan antar negara-negara tersebut dalam suatu regional; interaksi regional tersebut dengan regional lain yang berdekatan secara geografis; dan peran kekuatan global dalam regional tersebut.

Oleh karena itu untuk memahami *maritime security* juga perlu memahami pola interaksi regional di kawasan Laut Cina Selatan. Negara-negara anggota ASEAN yang bermasalah dalam perbatasan maritim dengan Tiongkok menggunakan instrumen ASEAN untuk menjamin keselamatan dan keamanan mereka. ASEAN melalui berbagai pertemuan puncak mendesak adanya *code of conduct* dalam penyelesaian konflik di Laut Cina Selatan yang menekankan perdamaian bukan dengan jalan militer. *Conde of conduct* yang diajukan ASEAN ini mendapat tantangan karena Beijing membangun pangkalan udara baru di kawasan yang juga diklaim Filipina. Kehadiran pangkalan baru yang dibuat dengan memperluas pulau menimbulkan ketegangan baru yang juga Manila dengan sengaja mengajak Amerika Serikat untuk melakukan latihan gabungan di kawasan tersebut.

Inilah yang disebut sebagai pola distribusi kekuatan dimana sebagian negara meminjam kekuatan di luar kawasan untuk dapat mengimbangi Tiongkok di Laut Cina Selatan yakni Amerika Serikat. Belakangan ini bentrokan Filipina-Tiongkok di Spratly Island sudah pada tahap mengkhawatirkan karena dapat menganggu keselamatan di kawasan Laut Cina Selatan.

Adanya keterlibatan negara di luar kawasan terhadap masalah perbatasan di Laut Cina Selatan semakin memperuncing konflik di kawasan Laut Cina Selatan. Distribusi kekuatan yang tidak seimbang antara Tiongkok sebagai negara besar berhadapan dengan Brunei Darussalam (negara kota yang amat kecil), kemudian Malaysia dengan kekuatan yang tidak simetris dibandingkan dengan Tiongkok, demikian pula dengan Filipina dan Vietnam memiliki kondisi sama. Negara kuat berhadapan dengan serangkaian negara kecil dan menengah dalam pengertian kekuatan politik dan militernya.

Aspek penting yang kemudian mengubah pola standar menjadi *centered* dalam *regional security complex* adalah kehadiran Amerika Serikat di Laut Cina Selatan dalam mengimbangi keperkasaan Beijing di wilayah maritim yang diklaimnya Amerika Serikat memiliki dua kepentingan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

utama di Laut Cina Selatan yakni akses dan stabilitas. [31] Pertama, Amerika Serikat memiliki kepentingan besar dalam mempertahankan akses tanpa hambatan ke perairan ini. Dari perspektif Washington semua negara dapat memanfaatkan kebebasan di perairan bebas terkasuk kebebasan navigasi, di luar dari 12 mil laut perairan teritorial kedaulatannya dimiliki negara tertentu. Baik kapal komersial dan militer mendapatkan kebebasan di perairan lepas sesuai dengan pasal 56 dan 87 dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Untuk memenuhi tujuan ini Amerika Serikat melakukan berbagai operasi peneguhan seperti kebebasan di perairan Malaysia, Vietnam dan Tiongkok

Kedua, Amerika Serikat memiliki kepentingan besar dalam mempertahankan perdamaian regional dan stabilitas di Asia Tenggara. Seperti akses yang terbuka dan bebas hambatan stabilitas regional juga mempertahankan *prosperity* baik di Asia Timur dan Amerika, karena konflik atau ketegangan keamanan akan mengurangi perdagangan karena adanya ancaman jalur maritim dan pengurangan investasi baik di kawasan itu maupun Pasifik.

Namun kesadaran dari pola distribusi kekuatan di Laut Cina Selatan ini masih mempertimbangkan aspek negosiasi dan perdamaian. Meski sudah terdapat bentrokan yang menyebabkan jatuhnya korban dan perang mulut misalnya antara Filipina dan Tiongkok namun sudah lama diupayakan agar kebebasan navigasi di Laut Cina Selatan ini terjamin. Kebebasan navigasi ini yang akan menjamin lalu lintas perdagangan dan aliran energi yang diperlukan negara-negara Asia Timur.

Menurut Taylor Fravel, kebijakan Amerika Serikat tahun 1995 ini diartikulasikan melalui pernyataan dari Kementerian Luar Negeri AS sebagai berikut[32]:

1. Peaceful resolution of disputes: "The United States strongly opposes the use or threat of force to resolve competing claims and urges all claimants to exercise restraintand to avoid de-stabilizing actions."
2. Peace and stability: "The United State has an abiding interest in the maintenance of peace and stability in the South China Sea."
3. Freedom of navigation: "Maintaining freedom of navigation is a fundamental interest of the United States. Unhindered navigation

[31] M. Taylor Fravel, *U.S. Policy Towards the Disputes in the South China Sea Since 1995*. Policy Report. S Rajaratman School of International Studies. (2014)

[32] M. Taylor Fravel, U.S. Policy Towards the Disputes in the South China Sea Since 1995.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

by all ships and aircraft in the South China Sea is essential for the peace and prosperity of the entire Asia Pacific region, including the United States.

4. Neutrality over the question of sovereignty: "The United States takes no position on the legal merits of the competing claims to sovereignty over the various island, reefs, atolls, and cays in the South China Sea."
5. Respect of maritime norms, especially UNCLOS: "The United States would, however, view with serious concern any maritime claim or restriction on maritime activity in the South China Sea that was not consistent with international law, including the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea."

Karena adanya ancaman terhadap kepentingan Amerika Serikat khususnya perusahaan minyak yang beroperasi di Vietnam yang sekaligus menyentuh kepentingan Washington secara langsung maka Presiden Clinton tahun 2010 menambahkan sikap Amerika Serikat.[33]

1. Resolving disputes without coercion
2. Support for a "collaborative diplomatic process by all claimants," including a willingness to "facilitate initiatives and confidence building measures consistent with the [2002 Declaration on a Code of Conduct]"
3. Support for drafting of a full code of conduct
4. The position that "legitimate claims to maritime space in the South China Sea should be derived solely from legitimate claims to land features."

Sikap Amerika Serikat ini menunjukkan bahwa para pengklaim Laut Cina Selatan harus menjamin adanya jaminan keamanan dan keselamatan di kawasan tersebut oleh pihak manapun. Disini Amerika Serikat memandang bahwa keamanan maritim merupakan hal esensial bagi mereka yang berada di kawasan itu sendiri maupun bagi pelayaran internasional dari negara manapun. Amerika Serikat bahkan menekankan jaminan bahwa pelayaran militer pun yang disebut sebagai operasi keamanan maritim seharusnya mendapatkan jaminan negara yang mengklaim kedaulatan di Laut Cina Selatan.

[33] M. Taylor Fravel, U.S. Policy Towards the Disputes in the South China Sea Since 1995.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dadang Sobar Wirasuta mencatat sejumlah upaya untuk meredakan ketegangan dan mengendalikan potensi konflik di Laut Cina Selatan.[34]

a. DOC (Declaration On The Conduct of Parties in The South China Sea) antara ASEAN dan Tiongkok pada 4 November 2002 untuk menyelesaikan sengketa tanpa ancaman atau penggunaan senjata
b. November 2012 dibentuk working group untuk membahas kode etik (Code of Conduct) yang disebut 1st WG ASEAN SOM or COC.
c. Perjanjian bilateral antara Tiongkok dan Vietnam pada oktober 2011 tentang Principles for Resolving Maritime Issues.
d. Vietnam dan Malaysia pada Mei 2009 telah menandatangani MoU tentang Komisi Pembatasan Landas Kontinen.
e. Tiongkok aktif mengadakan pendekatan bilateral seperti dengan ASEAN Regional Forum dengan membawa tawaran bahwa perselisihan teritorial dapat diselesaikan dengan mengesampingkan masalah-masalah kedaulatan dan lebih mengedepankan pembangunan ekonomi.
f. Tiongkok mengadakan pendekatan bilateral dengan ASEAN, tawaran bahwa perselisihan teritorial dapat diselesaikan dengan mengesampingkan masalah masalah kedaulatan dan lebih mengedepankan pembangunan ekonomi.
g. Tiongkok menetapkan kewenangan dengan melakukan patroli di Laut Cina Selatan dan membangun kota-kota di wilayah sengketa.
h. Tiongkok menerbitkan paspor baru dengan mencantumkan kawasan Laut Cina Selatan sebagai wilayahnya.
i. Vietnam, Malaysia, dan Filipina merespon dengan meningkatkan kehadiran militernya di daerah sengketa
j. Filipina mengganti sebutan Laut Cina Selatan menjadi Laut Filipina Barat.
k. Vietnam mengganti dengan sebutan Laut Timur.
l. Tiongkok menyebut Spratly dengan nama Nansa Qundo (kelompok pulau pantai).

Berbagai upaya perdamaian ini merupakan salah satu pola interaksi yang terbangun di Laut Cina Selatan. Tidak ada jaminan bahwa

[34] Dadang Sobar Wirasuta, "Keamanan Maritim Laut TiongkokSelatan: Tantangan dan Harapan," *Jurnal Pertahanan*, Volume 3, Nomor 3 (Desember 2103)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Beijing akan membiarkan klaim tetangganya terhadap wilayah martim yang diakui sudah ada sejak era kuno. Namun dengan adanya aliansi pertahanan sejumlah negara yang terlibat konflik dengan Tiongkok seperti Filipina, menyebabkan Beijing tidak langsung merespon klaim mereka yang berselisih dengan negaranya.

Penutup

Pendekatan *maritime security* terhadap Laut Cina Selatan berdasarkan tingkat analisis Barry Buzan mengenai negara menemukan bahwa konflik perbatasan maritim masih belum menemukan solusi. Masing-masing negara pengklaim kedaulatan bersikukuh mengenai batas-batas teritorialnya, sehingga menimbulkan masalah laten dalam *maritime security* di perairan Laut Cina Selatan.

Dalam konteks *international system* dimana pendekatan Buzan menggunakan kerangka *regional security complex* memperlihatkan ciri struktural yang terbagi dalam unit yang ada, jumlah unit, pola *amity* dan *enmity* dan *distribution of power*. Jumlah negara yang terlibat konflik Laut Cina Selatan sebanyak enam Negara, yakni Tiongkok, Taiwan, Filipina, Vietnam, Malaysia dan Brunei Darussalam menunjukkan tanda-tanda tidak mereda.

Dalam pola *amity* dan *enmity* (persahabatan dan permusuhan) menujukkan empat negara anggota ASEAN tidak langsung berkonfrontasi dengan Tiongkok dalam sengketa perbatasan meskipun secara terbuka sudah menunjukan dokumen dan argumentasi hukum serta sejarah dalam memperkuat klaimnya. Tidak adanya sikap konfrontatif ini dilatarbelakangi oleh kemampuan militer di kawasan itu dibandingkan dengan Tiongkok. Selain itu negara-negara anggota ASEAN masih memiliki hubungan perdagangan yang erat dan Tiongkok termasuk salah satu sumber investasi besar bagi pembangunan negara-negara di Asia Tenggara.

Untuk mengimbangi kekuatan Tiongkok itu negara-negara tertentu seperti Filipina secara tidak langsung membuat front bersama dalam menghadapi pertikaian perbatasan maritim. Ini menunjukkan adanya pola *centered* dimana negara luar diajak mengimbangi negara yang kuat saat terjadi konflik perbatasan. Adanya pelibatan Amerika Serikat menunjukkan pula bahwa keamanan maritim di kawasan Laut Cina Selatan harus mendapatkan jaminan dari semua negara pengklaim. Amerika Serikat menekankan dalam kebijakannya bahwa akses

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bebas harus ditegakkan di Laut Cina Selatan untuk mempertahankan kepentingan ekonomi di Asia Pasifik. Amerika Serikat juga menekankan bahwa stabilitas keamanan harus terjamin di Laut Cina Selatan yang merupakan akses sipil dan militer Amerika Serikat dan sekutunya.***

Daftar Pustaka

Baldwin, David A. "The Concept of Security," *Review of International Studies*, Vol. 23, No. 1, January 1997.

Bateman, Sam and Ralf Emmers (eds). *Security and International Politics in the South China Sea Towards a Cooperative Management Regime*. London: Routledge. 2009.

Buzan, Barry. *People, States,and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post Cold War Era*. Harrow: Longman. 1991.

Buzan, Barry, Ole Waever, Jaap de Wilde. 1998. *Security: A New Framework for Analysis*. London : Boulder.

Buzan, Barry, Lene Hansen. 2009. *The Evolution of International Security Studies*. Cambridge: Cambridge University Press.

CSIS. *18 Maps that Explain Maritime Security in Asia*. http://amti.csis.org/atlas/

Emmers, Ralf. 2009. *Geopolitics and Maritime Territorial Dispute in East Asia*. London: Routledge.

Feld, Lutz Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele. 2013. *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*. Berlin: Institut für Strategie-Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung ISPSW.

Fravel, M. Taylor. 2014. *U.S. Policy Towards the Disputes in the South China Sea Since 1995*. Policy Report. S Rajaratman School of International Studies.

Hayton, Bill. *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia.* New Haven: Yale University Press.

Hough, Peter. 2008. *Understanding Global Security*. London: Routledge.

Hough, Peter, Shahin Malik, Andrew Moran and Bruce Pilbeam. 2015. *International Security Studies Theory and practice*. London: Routledge.

Huang, Jing and Andrew Billo (eds). 2015. *Territorial Disputes in the South China Sea Navigating Rough Waters*. London: Palgrave Macmillan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keliat, Makmur. 2009. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia". Dalam *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Volume 13, Nomor 1, Juli 2009 (111-129).

Kraska, James. 2011. *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*. Oxford: Oxford University Press.

Mirski, Sean. 2015. *The South China Sea Dispute A Brief History*. Dalam Lawfare. https://www.lawfareblog.com/south-china-sea-dispute-brief-history.

Prasodjo, Haryo.Keamanan Regional dan Security Complex. Dalam http://www.haryoprasodjo.com/2014/04/keamanan-regional-dan-scurity- complex.html. Diakses 1 Juli 2016.

Rahman, Christopher. 2009. *Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand* .Wellington, NZ : Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington.

Reynold, Julius D. A. 2009. *Securitization Discourse in China's Relations with Central Asia dan Russia*. Thesis : Central European University.

Rosenberg, David and Chritopher Chung. 2018. "Maritime Security in the South China Sea:Coordinating Coastal and User State Priorities". *Dalam Ocean Development & International Law*, 39: 51-68, 2008.

Shicun, Wu and Zou Keyuan (eds).2009. *Maritime Security in the South china Sea Regional Implications and International Cooperation*. Farnham: Ashgate.

Stone, Marianne.2009. *Security According to Buzan: A Comprehensive Security Analysis.* Paris: Group d'Etudes et d'Expertise.

Viotti, Paul R. Viotti and Mark V Kauppi.2013. *International Relations and World Politics*. Boston: Pearson.

Wirasuta, Dadang Sobar. 2012. "Keamanan Maritim Laut TiongkokSelatan: Tantangan dan Harapan." Dalam *Jurnal Pertahanan* Desember 2013, Volume 3, Nomor 3.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KEBIJAKAN KELAUTAN DALAM RANGKA MENJAGA DAN MENGELOLA SUMBER DAYA ALAM LAUT SEBAGAI UPAYA MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

Lathifah Hanim, Mohammad Shofii Noorman
Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang
Jl. Raya Kaligawe Km. 4 Semarang
E-mail: lathifah.hanim@yahoo.co.id; msnoorman43@gmail.com

Abstract

Indonesia has a vision World Maritime Poros. The government's agenda corresponds with the vision include the construction of a maritime culture, maritime resource management, infrastructure development and connectivity maritime, maritime security and defense diplomacy. Marine resources has great potential for the development of the national economy in order to realize Indonesia as the shaft maritime world, however, the setting and its use should be undertaken with caution in order to avoid destruction of the population, habitat and ecosystem. As a developing country, Indonesia must establish closer cooperation with technologically advanced countries to explore the marine resources. In addition, to realize the ideals of Indonesia as the World Maritime shaft must be able to ensure that safety and security in the sea area a top priority.

Keywords: ***World Maritime Poros, Maritime Policy, Marine Resource Management***

Abstrak

Indonesia memiliki visi sebagai Poros Maritim Dunia. Agenda pemerintah terkait dengan visi tersebut diantaranya adalah pembangunan budaya maritim, pengelolaan sumber daya maritim, pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi dan pertahanan keamanan maritim. Sumber daya kelautan memiliki potensi yang sangat besar untuk pengembangan ekonomi nasional dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia, meskipun demikian pengaturan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara seksama agar tidak terjadi kerusakan populasi, habitat dan ekosistem. Sebagai negara berkembang, secepatnya Indonesia menjalin dan memperkuat kerjasama bersama negara maju untuk pengembangan teknologi eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut. Selain itu, untuk mewujudkan cita Indonesia sebagai pusat dari maritime dunia, maka Indonesia harus memprioritaskan peningkatan keselamatan dan keamanan daerah laut.

Kata kunci: **Poros Maritim Dunia, Kebijakan Kelautan, Pengelolaan Sumber Daya Laut**

A. PENDAHULUAN

Saat ini adalah era baru bagi perekonomian dunia. Pembuatan kebijakan serta giat geliat perdagangan dunia di latarbelakangi oleh globalisasi. Organisasi-organisasi perdagangan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

dunia baik melalui WTO dan lainnya menjadi bumbu penyemangat. Semangat ini didasari dari pandangan dan pengalaman selama proses perdagangan dilakukan. *Zero resistance* menjadi paham yang sekarang dianut dan dikembangkan karena diyakini dapat meningkatkan volume perdagangan antar negara.

Seiring berubahnya tingkat produktifitas, berubah pula situasi arus perdagangan. Saat ini perdagangan dunia dipegang oleh negara China. Amerika dan Eropa yang dulu menguasai malah berubah dan saat ini berada di titik lesu perdagangan. Hal ini membuat arus perdagangan yang ada berubah dan meningkatkan volume perdagangan hingga 45 % (empat puluh lima persen) dari total perdagangan laut dan itu menggunakan laut Indonesia.[1]

Era Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) saat ini menjadi salah satu penyebab meningkatnya volume perdagangan dan produktifitas ekonomi. Dua hal tersebut diatas seharusnya dapat membuat Indonesia menteremahkan ini sebagai peluang dan upaya untuk memperkuat jati diri sebagai negara poros maritime dunia. [2]

Konsekuensi logis pilihan mejadi negara Poros Maritim Dunia bisa dicapai melalui upaya pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, pemberdayaan seluruh potensi maritim demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritim dalam politik luar negeri Indonesia selama jangka waktu lima tahun kedepan. Sehingga dapat dipahami, bahwa untuk menuju Negara Poros Maritim Dunia akan mencakup praktek dan proses pembangunan maritim di berbagai aspek, seperti politik, sosial-budaya, pertahanan dan keamanan, infrastruktur, terutama aspek ekonomi dan regulasinya.

Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia diantara persilangan samudra Hindia dan samudra Pasifik secara otomatis memberikan banyak potensi sumber daya laut yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk masa depan bangsa dan tulang punggung pembangunan nasional, namun pemanfaatan potensi Sumber Daya Laut (SDL) secara optimal haruslah diarahkan pada pendayagunaan sumber daya ikan dengan memperhatikan daya dukung yang ada dan kelestariannya guna meningkatkan kesejahteraan rakyat. Jumlah ikan di perairan Indonesia yang sangat melimpah jangan hanya menjadi tangkapan dan curian bagi kapal-kapal asing, namun justru diberikan kepada nelayan lokal untuk meningkatkan kesejahteraan penduduku di kawasn pesisir dan sekitarnya.

Secara geografis, Indonesia terletak pada 6ºLU- 11ºLS dan antara 95º BT- 141ºBT. Letak secara geografis tersebut merujuk pada letak berdasarkan garis lintang dan bujur. Jika berpedoman pada leak geografis tersebu, maka Indonesia menjadi Negara beriklim tropis, dengan curah hujan yang tinggi, menerima penyinaran matahari sepanjang tahun, dan banyak penguapan sehingga kelembapan udara tinggi. Sebagai negara tropis, seyogyanya sangat

[1] Muhammad Jamil, Indonesia Poros Maritim Dunia Menuju Ekonomi Berbasis Kelautan, 2015, http://www.kompasiana.com/muhammad/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasis-kelautan_54f38221745513962b6c789b, (diakses pada 15/11/2016)

[2] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

banyak kekayaan sumber daya yang dimiliki oleh Indonesia, termasuk SDL sebagaimana telah disebutkan sebelumnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk menulis makalah ini dengan judul kebijakan kelautan dalam rangka menjaga dan mengelola sumber daya alam laut sebagai upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sedangkan permasalahan yang coba dijawab adalah berkaitan dengan bagaimanakah kebijakan kelautan dalam rangka menjaga dan mengelola sumber daya alam laut sebagai upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

B. PEMBAHASAN

1. Posisi Strategis Laut Indonesia

Secara bahasa, merujuk pada pengertian menurut Bahasa Indonesia, laut diartikan sebagai kumpulan air asin dalam jumlah yang banyak dan luas yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau. Jadi laut merupakan air yang menutupi permukaan tanah yang sangat luas dan umumnya mengandung garam dan berasa asin. Biasanya air mengalir yang ada di darat akan bermuara ke laut.[3] Hampir seluruh negara d dunia memiliki wilayah laut, kecuali sebagian kecil saja yang tidak memiliki wilayah laut dan hanya berupa daratan.

Sedangkan definisi kelautan menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 adalah hal yang berhubungan dengan Laut dan/atau kegiatan di wilayah Laut yang meliputi dasar Laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan Laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau. Untuk melindungi wilayah laut Indonesia, Pemerintah melakukan upaya pelindungan lingkungan Laut melalui konservasi Laut, pengendalian Pencemaran Laut, penanggulangan bencana Kelautan, dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan dan bencana. Upaya-upaya tersebut dilakukan seiring dengan banyaknya kegiatan yang dapat mencemari wilayah laut Indonesia, seperti *illegal fishing*, pembuangan limbah cair ke laut kecelakaan kapal tanker pengangkut minyak di laut dan sebagainya.

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, pengaturan mengenai kelautan diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 yang terdiri atas beberapa bab. Bab pertama mengatur tentang Ketentuan umum, kemudian bab kedua mengatur tentang asas dan tujuan, bab ketiga mengatur tentang ruang lingkup, bab keempat mengatur tentang wilayah laut, bab kelima mengatur tentang Pembangunan Kelautan, bab Keenam mengatur tentang Pengelolaan Kelautan, bab ketujuh mengatur tentang Pengembangan Kelautan, bab kedelapan mengatur tentang pengelolaan ruang laut dan pelindungan lingkungan laut, dan bab kesembilan atau bab terakhir mengatur tentang Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut.

Banyaknya jumlah bab di undang-undang tersebut mengindikasikan bahwa wilayah laut perlu dikelola dan dilindungi secara maksimal dan menyeluruh. Sebab, pada dasarnya laut memiliki banyak fungsi / peran / manfaat bagi kehidupan manusia dan makhluk hidup lainnya

[3] kbbi.web.id/laut diakses pada tgl. 20 Nopember 2016.

karena di dalam dan di atas laut terdapat sangat banyak sekali kekayaan sumber daya alam yang dapat kita manfaatkan diantaranya yaitu : sebagai tempat rekreasi dan hiburan, sebagai pembangkit listrik tenaga ombak, pasang surut, angin, juga sebagai tempat budidaya ikan, kerang mutiara, rumput laut, dan sebagainya. Laut juga bisa diekplorasi sebagai tempat barang tambang berada, sebagai salah satu sumber air minum (desalinasi, proses ini banyak dimanfaatkan oleh negara maju untuk menjaga ketersediaan air bersih bagi masyarakat), sebagai jalur transportasi air, sebagai tempat cadangan air bumi dan sebagai objek riset penelitian dan pendidikan serta banyak lagi potensi laut.

Negara maritime terbesar di dunia adalah Indonesia. Mendapatkan predikat ini karena Indonesia memiliki 13.500 pulau dan wilayah laut dengan panjam 3.000mil. Indonesia berada di antara 2 (dua) samudera serta 2 (dua) benua dan ini mmbuat Indonesia berada di wilayah sangat strategis dari jalur perdagangan laut dunia.

75% (tujuh puluh lima persen) wilayah Indonesia adalah perairan (laut) yang membuat Indonesia acapkali dilalui kapal berisikan barang produksi yang bernilai 45% (empat puluh lima persen) jumlah perdagangan di dunia. Era MEA dan meningkatnya gairah perdagangan saat ini membuat Indonesia memiliki masa depan yang cerah karena potensi lautnya yang tinggi (baru ditilik dari sisi Indonesia sebagai jalur perdagangan dunia, belum sisi lain).

Hal tersebut adalah peluang bagi Indonesia. Seharusnya pemerintah dapat menjadikan wilayah laut sebagai prioritas kebijakan nasional. Untuk mendukung hal tersbeut tentu tetap ebrlandaskan pada konstitusi dimana konsisten mengutamakan integritas, kesejahteraan masyarakat dan politis luar negeri bebas aktif. Lebih dalam lagi, seluruh aktifitas tersbeut untuk menjaga keutuhan Indonesia.

Berbicara mengenai besarnya volume perekonomian, Indoensia dapat disejajarkan dengan India, Amerika, Cina, Eropa dan Brazil. Namun tidak serta merta *treatment* yang dilakukan sama mengingat secara geografis, Indonesia berbeda dengan negara-negara tersebut. Indonesia memiliki wilayah yang sebagian besar adalah laut sedangkan negara lainnya tidak. Ini menyebabkan membengkaknya biaya distribusi. Biaya mahal tersebut dikarenakan wilayah laut membatasi distribusi, kurang efektif dan efisien, sementara jika harus dikirim melalui udara, tentu biaya akan bertambah mahal lagi.

Keberadaan Indonesia sebagai negara maritime diwakili salah satunya oleh Kepulauan Riau. Kepulauan Riau memiliki posisi yang sangat strategis dan berada di jalur perdagangan Indonesia selama berates-ratus tahun. Ini membuat masyarakat Kepulauan Riau menjadi pedagang antar pulau. Walaupun ada yang memiliki pekerjaan lainnya, tetapi itu hanya sebagian kecil. Kepulauan Riau adalah *barrier* dan gerbang perdagnagan dunia karena posisi strategsinya di selat malaka, bagian barat nusantara. agian tenggara selat malaka tersebut merupakan pusat sumber komoditi perdagangan rempah-rempah dunia sejak abad ke-15 hingga abad ke-19.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Wilayah Kepulauan Riau semakin mengkokohkan diri menjadi wiayah dengan penduduk sebagian besar pedagang karena para saudagar dari Cina, Melayu, India dan Arab menetap di saya. Mereka diceritakan sebagai orang laut yang selama ratusan tahun menjadikan nusantara sebagai jalur perdagangan Maka, potensi alami tersebut sejatinya bisa dimanfaatkan untuk mendukung upaya Indonesia sebagai poros maritim dunia.

2. Potensi Ekonomi Kelautan

Gambaran mengenail letak strategis Indonesia, terutama dengan wilayah lautnya, juga berdampak pada aspek perekonomian yang ada. Masyarakat Indonesia sebenarnya harus sejahtera mengingat potensi laut Indonesia yang besar dan memakmurkan. Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia seluas 2.400.000 km2 sangat kaya akan sumber daya laut dan dapat dimanfaatkan sebagai sarana mensejahterakan rakyat Indoneisa. [4] Sayangnya Indonesia belum dapat memaksimalkan potensi ekonomi laut tersebut. Permasalahan kurang maksimalnya eksploitasi ini disebabkan Indonesia belum didukung oleh teknologi yang mumpuni.

Sebenarnya dengan zona ekonomi ekslusif yang luas, banyak factor yang dapat digali potensinya antara lain sector perikanan budidaya, sector pengolahan perikanan, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya energi laut lepas, serta tentunya sector perikanan tangka.[5] Beragam sekor tersebut faktanya saat ini belum banyak dieksplorasi sehingga membuka peluang besar bagi kapal-kapal asing untuk mengeruk kekayaan laut Indonesia secara illegal. Tertangkapnya kapal-kapal berbendera asing yang akhir-akhir ini kerap diberitakan oleh media, merupakan bukti bahwa kekayaan laut Indonesia sangat banyak dan belum bisa dimanfaatkan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Banyak potensi yang dapat digali pada sumber daya laut Indonesia. Sebagai contoh, apabila menggali potensi ikan di laut Indonesia, nilai ekspor terhadap ikan seharusnya tinggi. Namun ini tidka terjadi karena faktor internal yaitu kurangnya daya konsumsi ikan di masyarakat Indonesia sendiri. Hal ini menyebabkan pasar domestik Indonesia terhadap ikan masih rendah. Dengan meningkatkan konsumsi ikan di masyarkaat Indonesia, diharapkan peningkatan terhadap pasar domestik dapat meningkatkan pula nilai eksporSelain itu juga, pemerintah dituntut untuk kreatif mengkampanyekan program gemar ikan, sebagaimana yang telah diinisiasi oleh Kementerian Kelautan. Dengan semakin sadarnya masyarakat tentang manfaat ikan laut, maka tingkat konsumsi ikan di pasar domestic juga akan meningkat.

Peranan sektor kelautan dan perikanan dalam pembangunan nasional terutama adalah mendorong pertumbuhan agro industri melalui penyediaan bahan baku, meningkatkan devisa melalui peningkatan ekspor hasil produk kelautan dan perikanan, meningkatkan kesempatan dan peluang terbukanya lapangan kerja, meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan petani atau nelayan serta menunjang pembangunan nasional melalui pajak dari transaksi yang ada. Sejalan dengan itu, maka kebijakan umum pembangunan sektor kelautan dan perikanan harus

[4] G. T. Suroso, Poros Maritim dan Perkembangan Perekonomian Indonesia, 2015, http://www.bppk.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel/150-artikel-keuangan-umum/20555-poros-maritim-dan-perkembangan-perekonomian-indonesia, (diakses pada 14/11/2016).

[5] *Ibid*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berorientasi pada peningkatan produktivitas, nilai tambah, perluasan kesempatan kerja dan efisiensi usaha serta peningkatan pendapatan usaha sektor kelautan dan perikanan. Kebijakan tersebut harus terintegrasi dan melibatkan seluruh lapisan masyarakat, mensinergikan hulu hingga hilir dan memantau berjalannya program secara kontinyu.

Tridoyo Kusumastanto menyatakan ada 7 (tujuh) sektor kelautan yang memiliki hubungan erat dengan pembangunan ekonomi bangsa. Sector tersebut adalag pertambangan, perikanan, jasa kelautan, industri kelautan, pariwisata bahari, bangunan kelautan, dan perhubungan laut. Menurut perhitungan beliau, kelautan menyumbang sekira 22,5 persen dari produk domestik bruto (PDB). Hal tersebut membuat pemerintah, masyarakat dan pelahku usaha harus memberikan perhatian khusus terhadap sector-sektor tersebut.

Meskpiun demikian, ada beberapa masalah dan tantangan untuk dapat bangkit dan Berjaya dalam sector kelautan tersebut karena banyak permasalahan yang ada. Dapat dimulai dari identifikasi dan pemanfaatan SDL, manajemen birokarasi , revisi peraturan eprundang-undangan, upaya meningkatkan investasi, dll. Identifikasi harus dilakukan untuk memudahkan pemerintah dan pemangku kebijakan guna menghasilkan solusi yang solutif dan relevan.

Pemerintah perlu melakukan usaha yang lebih signifikan dan masif guna menjadikan sektor kelautan sebagai tulang punggung pembangunan ekonomi bangsa Indonesia. Upaya ini misalnya *Pertama,* pengelolaan SDL dan perikanan berkelanjutan dan berbasis masyarakat. Pengelolaan ini berupa proses yang terintegrasi mulai dari pengumpulan informasi, analisis, perencanaan, konsultasi, pengambilan kesimpulan, alokasi sumber dan implementasinya menyangkut segenap potensi baik *renewable* maupun *non renewable resource* kelautan dan perikanan. Pengelolaan ini harus mengarah pada bagaimana SDL yang ada saat ini mampu memenuhi kebutuhan sekarang dan kebutuhan generasi yang akan datang, dimana aspek keberlanjutan harus meliputi aspek ekologi, ekonomi dan sosial.

Kedua, mendorong peningkatan nilai investasi kelautan dan perikanan dari penanaman modal dalam negeri. Hal ini dimaksudkan agar besarnya potensi SDL dan perikanan yang dimiliki bangsa ini dapat dinikmati oleh warganya sendiri. Selain itu pemerintah perlu untuk melakukan kajian lebih detail tentang usaha-usaha perikanan yang dapat dikembangkan di Indonesia di tahun-tahun yang akan datang. Hal ini penting dilakukan karena era milenial membutuhkan inovasi dan kreasi. Percepatan pertumbuhan ekonomi bisa dicapai melalui inovasi dan kreasi tersebut. Sebaliknya, suatu program akan terhenti ketika tiada invasi dan kreasi.

Ketiga, memperbaiki daya saing produk kelautan dan perikanan di pasar Internasional. Pemerintah, industri, akademisi dan masyarakat hendaknya dapat bekerjasama secara sinergis guna meningkatkan nilai daya saing produk tersebut. Pola kemitraan antara keempat elemen tersebut sangat berarti dalam mendorong kualitas produk kelautan dan perikanan. Selain itu perlu juga adanya program peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) berupa pelatihan, penyuluhan dan keterampilan yang lebih terpadu kepada masyarakat yang bekerja dan akan bekerja di sektor perikanan dan kelautan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keempat, negara sesegera mungkin menyusun regulasi untuk dapat melakukan optimalisasi terhadap potensi perikanan dan kelautan. Regulasi tersebut hendapknya dapat menjadi *problem solving* untuk problematika perikanan dan kelutan Indonesia. Sebagai contoh, persoalan otonomi daerah dan desentralisasi serta sengketa mengenai wilayah terluar dan perbatasan dengan regulasi Apabila regulasi yang baik dan disosialisasikan kepada masyaraat, diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi di sektor kelautan dan perikanan.

Berbasis pada seluruh potensi dan tantangan yang dimiliki Indonesia sebagai konsekuensi dari reorientasi kebijakan pembangunan menuju pengembangan perekonomian maritim, maka paradigma pembangunan sektor kelautan dan perikanan-pun harus digeser menjadi prioritas pembangunan perekonomian. Upaya tersebut harus berorientasi pada wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan wilayah darat. Pembangunan maritim pada akhirnya akan membantu peningkatan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian yang berkembang di wilayah darat. Sehingga, akan terjadi efek domino yang secara bertahap akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, khususnya masyarakat di wilayah pesisir.

Pengembangan paradigma sangat minim dengan dukungan studi kelayakan kuantitatif memadai, sehingga mampu meyakinkan pengambil kebijakan agar benar-benar berpihak pada rezim pembangunan yang berorientasi pada potensi kelautan dan perikanan. Selama ini, yang berkembang dominan dalam wacana adalah opini dan argumentasi yang dibangun di atas data kasar atau bahkan abstrak. Misalnya adanya potensi kerugian *illegal fishing*, kemudian dengan mudahnya seolah mengasumsikan seandainya tidak dicuri maka potensi pendapatan negara akan sebesar kerugian yang ditimbulkan *illegal fishing*. Sebuah asumsi yang sangat menyesatkan, karena kita tidak memiliki akses ke pasarnya, sedangkan pelaku *illegal fishing* pasti telah memiliki pembeli.

Proyeksi pengembangan perekonomian maritim harus benar-benar dilengkapi perhitungan matematis yang meyakinkan tentang prospek kontribusinya terhadap perekonomian dan kesejahteraan rakyat, sehingga mampu mencuri perhatian pengambil kebijakan. Dengan demikian, dengan sungguh-sungguh memperhatikan potensi perekonomian maritim maka akan tercapai solusi atas upaya percepatan pengentasan kemiskinan dan pencapaian kesejahteraan rakyat.

Pembangunan berorientasi darat sesungguhnya tidak dengan serta merta menjadi prioritas, karena paradigma berpikir yang tertanam dalam benak pengambil kebijakan sebelumnya. Akan tetapi, justru disebabkan faktor yang jauh lebih dominan, yakni adanya fakta tentang aktivitas perekonomian darat yang lebih besar, lebih pesat, dan jauh lebih atraktif dibanding dengan di laut dan fakta tentang kebutuhan kenyamanan masyarakat yang tentu saja tinggal di daratan. Solusi yang paling mendekati peningkatan aktivitas di wilayah laut dan pesisir adalah dengan mengembangkan kota-kota pelabuhan dan obyek-obyek pariwisata atraktif, sebagaimana yang telah ditunjukkan oleh Hongkong dengan memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada investor swasta dan pelaku industri properti untuk mengambil peran besar mengembangkan kota pelabuhan dan obyek pariwisata. Tentunya,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

upaya ini tak boleh ditunggangi kepentingan politis dan SARA, sehingga kebijakan mengembangkan kota pelabuhan dan obyek pariwisata benar-benar bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat,

3. Urgensi Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla)

Indonesia merupakan negara dengan prospek pertumbuhan ekonomi yang cukup menjanjikan dengan volume perekonomian masuk dalam 16 besar negara di seluruh dunia. Patut disadari bahwa keberlangsungan pembangunan Indonesia di segala bidang sangat tergantung dari sarana prasarana transportasi (perhubungan) dan ketersediaan energi, terutama energi baru dan terbarukan, termasuk hasil eksplorasi sumberdaya energi bawah laut.

Kepentingan suatu negara di wilayah laut, terutama menyangkut masalah pertahanan dan keamanan nasional serta integrasi wilayah secara keseluruhan, yang menjadi modal dasar pelaksanaan tugas pembangunan perekonomian dan upaya peningkatan kesejahteraan rakyat, dapat dilakukan di bawah jaminan rasa aman dan damai.Namun yang tidak kalah penting adalah tugas untuk memastikan terjaminnya keamanan dan keselamatan di wilayah laut.

Konsekuensinya, sebagai negara hukum yang tunduk, terikat, dan patuh pada ketentuan produk hukum dan perundang-undangan berlaku maka menjadi penting untuk menegaskan pengaturan kelautan, termasuk di dalamnya pengaturan ketentuan penyelenggaraan penegakan hukum di wilayah laut, oleh Bakamla, secara jelas dan pengaturan sistem penegakan hukum di laut dimulai penyidikan, penuntutan, dan sistem peradilan yang berwawasan maritim. Cita-cita menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia harus mampu memastikan bahwa faktor keamanan dan keselamatan di wilayah laut menjadi prioritas utama dalam pengelolaan potensi perekonomian dan potensi-potensi lain sebagai konsekuensi posisi strategis wilayah laut Indonesia di dunia.

Kehadiran Bakamla yang berdaya (*powerful*) dengan segala kewenangan yang dijamin secara tegas dalam Undang-Undang Kelautan, termasuk memiliki kewenangan penegakan hukum yang didukung unsur*criminal justice system* lain berwawasan kemaritiman harus dapat menjamin kepastian hukum.Bakamla bekerja secara efektif dan efisien, menjamin keamanan dan keselamatan laut. Para pengguna jasa transportasi laut serta pelaku ekplorasi dan eksploitasi potensi kekayaan laut pun merasa cukup nyaman, terjamin keamanan dan keselamatannya, serta terbebas dari perompakan dan pungutan liar para preman dan oknum aparat yang mengampu di bidang kelautan. Akhirnya, biaya distribusi di laut yang dirasakan sangat mahal akan dapat ditekan.

UU no. 32 Tahun 2014 ini terdiri dari 13 bab. Ada beberapa implikasi dari lahirnya UU ini. *Pertama,*lahirnya Badan Keamanan Laut (Bakamla)sebagai implikasi dari Pasal 59**.** Bakamla merupakan badan penting dalam pengamanan dan penegakan hukum di laut yang berada langsung di bawah presiden. Penjelasan lebih detail terkait Bakamla ada pada Pasal 60,61, dan 62. *Kedua,*Pasal 30 memiliki implikasi bahwa pemerintah dan pemerintah daerah wajib mengembangkan dan meningkatkan penggunaan angkutan perairan dalam rangka konektivitas antarwilayah, pemerintah harus melaksanakan kebijakan pengembangan armada nasional dalam laut, pemerintah mengatur kebijakan sumber pembiayaan dan perpajakan yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berpihak pada kemudahan pengembangan sarana prasarana laut, dan pemerintah memfasilitasi sumber pembiayaan usaha perhubungan laut. *Ketiga*, pasal 58 memiliki implikasinya dibentuklah sistem pertahanan laut.

4. Strategi Menangkal Globalisasi Berbasis Maritim

Menurut Jenderal Abdul Haris Nasution, bahwa yang dimaksud dengan ketahanan nasional itu tidak saja berisi kekuatan militer tetapi menyangkut keadilan, kesejahteraan, dan pemerataan di bidang sosial, ekonomi dan politik. Karena itu strategi ketahanan bangsa harus minimal mencakup pembangunan sosio-ekonomi, sosio-kultural, pertahanan dan keamanan.

Untuk meningkatkan ketahanan Indonesia berbasis maritim, banyak hal harus mendapat perhatian lebih. Terutama guna menghadapi keterbukaan global dan pasar bebas. Tanpa peningkatan ketahanan tersebut, maka posisi geografis menjadi pertaruhan. Agar dapat menangkis ekses pasar bebas dan globalisasi, terdapat strategi yang harus ditempuh. Berikut, strategi sosio-ekonomi, sosio-kultural, pertahanan dan keamanan guna menghadapi globalisasi dan pasar bebas

a. Sosio-Ekonomi

Harus dilakukan perubahan pembangunan dengan cara mengkombinasikan aktifitas laut dan darat menjadi kesatuan nusantara. Potensi kelautan Indonesia yang selama ini menjadi dasar penguatan struktur ekonomi Indonesia harus dibangun perindustrian yang maju dan modern (terutama di bidang pertanian). Pengembangan ini meliputi pula pertambangan dan energi, migas, pariwisata bagari, jasa kelautan dan bangunan kelautan, pun tidak pula melupakan pembangunan atas sarana transportasi dan sumber daya lautnya. Ekonomi maritime harus menjadi poros pembangunan untuk meningkatkan dan memeratakan kesejahteraan social.

b. Sosio-Kultural

Agar jatidiri bangsa sebagai bangsa bahari ditemukan kemballi, dibutuhkan adanya revolu budaya. Saat ini nilai-nilai dan budaya maritime Indonesia telah terdegradasi. Untuk meningkatkan dan membangkitkannya, dibutuhkan kepemimpinan oleh masyarakat maritime agraris. Mereka harus menjadi teladan sehingga daoat menjadi penggeraj pilar pembangunan nasional di bidang kemaritiman.

c. Pertahanan dan Keamanan

Hal yang ahrus diperhatikan sebagai langkah sntisipasi strategis terhadap ekses globalisasi dari perkembangan politik adalah tentang *Matitim domain awareness*. Naval capability Indonesia harus didasari pada pemfokusan integritas strategis pada area Samudra Pasifik, Samudera Hindia dan Laut CIna. Pembangunan kekuatan harus dilakukan dan ditingkatkan untuk menjamin kemanan dan stabilitas sumber daya maritime Indonesia dan kedaulatan maritime Indonesia. Untuk menghindari tumpeng tinggih kewenangan dibidang kemaritiman, dibutuhkan pula telaah lebih lanjut terhadap epratran perundang-undangan Indonesia yang mengatur mengenai kemaritiman. Strategi berbasis maritime di atas penting dilakukan untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengurangai dampak negative dan menjaga stabilitas pertahanan dan keamanan nasional kemaritiman Indonesia.

5. Potensi dan Persebaran Sumber Daya Laut di Indonesia

Wilayah laut Indonesia yang jauh lebih besar dari daratan yaitu dengan perbandingan 2:1, maka laut Indonesia menyimpan banyak potensi dan sebaran SDL yang teridiri dari SDL hayati dan SDL non hayati. SDL hayati seperti ikan, sedangkan SDL non hayati seperti minyak humi, bauksit, pasir, bijih besi, nikel, timah, dan masih banyak lainnya. Selain SDL dari laut, Indonesia masih memiliki sumber daya alam lainnya di daerah maritim yang disebut sebagai Sumber Daya Pesisir (SDP) seperti terumbu karang, mangrove, dll.

Adapun SDL yang paling banyak dimanpaatkan oleh penduduk dalam hal ini nelayan adalah SDL hayati berupa hasil tangkapan ikan. Potensi penangkapan ikan yang disebut sebagai potensi lestari Indonesia sangatlah besar, yang artinya walaupun terus ditangkap, populasi ikan di laut tidak terancam punah. Potensi lestari ini diatur agar keberlangsungan populasi ikan terus ada. Aturan internasional menetapkan 5,12 juta ton atau sekitar 80% (delapan puluh persen) jumlah tangkapan ikan maksimal. Faktanya Indonesia masih belum maksimal dalam penangkapan ikan, yang berarti Indonesia masih menyimpan banyak sekali ikan di laut Indonesia.

Sebaran potensi ikan di Indonesia bagian timur dan barat berbeda. Hal ini disebabkan oleha danya perbedaan kedalaman laut. Indoensia bagian barat rata-rata kedalaman lautnya adalah 75m sehingga ikan yang dihasikan kebanyakan jenis ikan pelagis kecil. Sedangkan di Indoensia bagian timur dengan lautnya yang sangat dalam mencapat kedalaman 4000m, ikannya jauh lebih beragam dengan bobot yang sangat besar seperti tuna dan cakalang.

Selain memanfaatkan hasil tangkapan ikan, penduduk juga membudi daya ikan. Hal ini kebnyakan dilakukan di pantau utara pulau jawa. Adapun jenis ikan yang dibudidayakan antara lain udang dan banden.

Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari lebih dari 13 ribu pulau meyebabkan banyaknya hutan mangrove di daerah pesisir. Selain hutan mangrove juga terdapat banyak rumput laut, terumbu karang dan pednag lamun. Garis pantai mencapai 81.000km menjadikan Indonesia sebagai negara dengan panjang pantai ke-2 terpanjang di dunia sesudah negara Kanada.

Dengan besarnya SDL Indonesia tersebut, sudah benar langkah pemerintah untuk focus pada pembangunan kelautan/maritime Indonesia. Pembangunan tidak hanya tentang infrastruktur tetapi juga pada eprlindungan seperti upaya perlindungan terhadap praktik *illegal fishing* dimana wilayah Laut Arafuru Papua menjadi wilayah paling rawan praktik *illegal fishing* di Indonesia.

Tipe hutan yang ebrada di lokasi pasang surutnya laut disebut sebagai hutan bakau atau hutang mangrove. saat surut, hutan mangrove tidak digenangi aiur laut sedangkan saat pasang, air laut menggenangi hutan mangrove. Pantai yang etrlindung dari laguna atau muara pantai adalah tempat berkembnganya hutan mangrove. keberaan hutan mangrove berarti

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tumbuhnya ekosistem di daerahnya sehingga hutan mangrove memiliki fungsi tidak hanya sebagai fungsi ekologis tetapi juga fungsi ekonomis. Fungsi ekologis artinya menjadi habitat bagi makhluk hidup yang mencari makan maupun berlindung serta berkembang biak di hutan mangrove. banyak jenis fauna dan ikan serta udang yang tumbuh disekitar hutan mangrove. selain itu, hutan mangrove dapat melindungi pantai dari abrasi laut. Sedangkan fungsi ekonomis artinya kayu dari pepohonan serta makhluk hidup yang tumbuh dan berkembang biak di hutan mangrove dapat dijadikan sumber penghasilan bagi penduduk.

Indonesia memiliki hutan mangrove yang tersebar di bagian utara pulau jawa, sebelah barat sumatera, sepanjang pesisir Kalimantan, selatan Papua, sepanjang pesisir Sulawesi, dll. Penyebarannya sebenarnya tidak merata. Data dari UNESCO menyebutkan total luas hutan mangrove di Indonesia adalah 3.716.000ha. Adapun luas wilayah hutang mangrove di Sumatera menpaia 417.000ha, Jawa 43.4000ha, di Kalimantan mencapai 165.000ha, Bali dan Nusa Tenggara seluas 3,7ha, Sulawesi 53.000ha, dan terbesar di Papua yang mencapat 3.700.000ha.

Selain hutan mangrove, Indonesia juga kaya akan terumbu karang. Terumbu karang merupakan batu sedimen di laut yang di hasilkan oleh koral yang membentuk koloni-koloni hingga mencpaai ribuan dan terbentuklah kerumbu. Terumbu karang hidup di perairan dengan suhu antara 21 derajat hingga 29 derajat celcius. Indonesia karena merpakan wilayah tropis yang suhunya sangat ideal untuk tumbuhnya terumbu karang menjadikan Indonesia sebagai negara dengan terumbu karang terluas di dunia yang mencapai 284.300km2. angka tersebut setara dengan 18% jumlah terumbu karang seluruh dunia. Apabila suhu laut tidak ideal, maka terumbu karang tidak akan tumbuh dengan baik. Terumbu karang merupakan tempat hidup, berlindung dan berkembang biak berbagai jenis tanaman dan ikan di laut. Setidaknya ada 2500 jenis ikan yang hidup di terumbu karang. Selain itu juga tedapat 2500 jenis moluska, 599 jenis karang dan 1500 jenis udang. Agar dapat tumbuh baik terumbu karang membutuhkan kangdungan tinggi terhadap garam air laut. Karena itu terumbu karang hamper tidak mungkin didapati di daerah air sungai.

Terumbu karang memiliki manfaat ekonomis, ekologis dan social ekonomi yang tinggi. Terumbu karang dapat menjadi sumber obat-obatan, makanan dan objek wisata bahari yang membuat terumbu karang memiliki manfaat ekonomis yang tinggi. Sedangkan manfaat terumbu karang sebagai pengurang dari empasan gelombang yang menjadi penyebab utama abrasi, merupakan manfaat ekologis dari terumbu karang. Terakhir manfaat social ekonomi, karena selain ikan yang dapat dipanen oleh nelayan, terumbu karang yang indah dapat dijadikan sebagai obek wisata yang tentunya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar dan devisa untuk negara.

C. PENUTUP

Sumberdaya kelautan memiliki potensi yang besar untuk pengembangan ekonomi nasional dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia, namun demikian pengaturan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara hati-hati agar tidak terjadi kerusakkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ekosistemnya seperti yang terjadi pada sumberdaya daratan. Agar hasil laut dapat dimaksimalkan pemanfaatannya, maka Indonesia harus memingkatkan diri dibidang teknologi salah satunya dengan cara membangun kerjasama dengan negara-negara berteknologi maju. Terakhir, agar terwujud cita-cita menjadi poros maritime dunia, Indonesia harus meningkatkan faktor keselamatan dan keamanan wilayah pesisir dan laut. Hal ini dilakukan agar potensi ekonomi dan potensi lainnya dapat di maksimalkan mengingat posisi Indonesia sangat strategis dibidang kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Syamsumar Dam, *Politik Kelautan,* Jakarta: Bumi Aksara, 2010

Departemen Kelautan dan Perikanan Sekretaris Jenderal Satuan Kerja Dewan Maritim Indonesia, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konevensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*, DKP, Jakarta, 2008;

Internet

http://www.kemenkeu.go.id/Berita/presiden-indonesia-adalah-poros-maritim-dunia

http://jurnalmaritim.com/2016/10/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasis-kelautan/

http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/10/21/203422926/Visi.Maritim.Jokowi.Tantangan.Bernilai.Ribuan.Triliun.Rupiah

http://m.liputan6.com/bisnis/read/2138321/melongok-tol-laut-jokowi-modal-ri-jadi-poros-maritim-dunia

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan

Undang-Undang No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan.

Undang-Undang No.3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KEBIJAKAN MARITIM DI HINDIA BELANDA:
Langkah komersil pemerintah kolonial

Oleh: Lillyana Mulya, M.A.

Abstract

This article presents a general introduction on the development of maritime transport in the Indonesian archipelago. This study uses two popular policy in the colonial period to analyze the adaptation process of the Dutch authorities in Indonesia, namely Batavia port liberalization and the establishment of Koninklijke Paketwaart Maatschappij (KPM). Using the long-term terminology, it can be seen that the two colonial policies above qualify as politically and economically sustainable policy in archipelago. This analysis also aims to explore the commercial nature of maritime policy published by colonial government which have an agrarian background.

Abstrak

Artikel ini menghadirkan pengantar umum mengenai perkembangan sarana transportasi maritim di kepulauan Indonesia. Kajian ini menggunakan dua kebijakan populer pada masa kolonial untuk menganalisis proses adaptasi penguasa Belanda di Indonesia, yaitu liberalisasi pelabuhan Batavia dan pendirian *Koninklijke Paketwaart Maatschappij* (KPM). Melalui terminologi *long-term* atau jangka panjang, dapat diketahui bahwa dua kebijakan kolonial di atas memenuhi syarat sebagai kebijakan yang berkelanjutan secara politik dan ekonomi. Analisis ini juga bertujuan untuk menelusuri sifat komersil dari kebijakan maritim yang diterbitkan pemerintah kolonial yang memiliki latar belakang agraris.

Kata kunci: Kebijakan, maritim, kolonial, *shipping*, KPM, pelabuhan.

Pendahuluan

Dalam kurun waktu hampir dua abad, penguasaan Belanda melalui kongsi dagang VOC telah berhasil mencengkeram energi di kawasan yang kini disebut dengan Indonesia. Namun usaha itu tidak didapatkan dengan mudah. Pergulatan VOC untuk mendirikan monopoli sebagai strategi penguasaan ekonomi ditempuh dalam waktu yang tidak singkat.[1] Adaptasi VOC terhadap sistem perdagangan Asia Tenggara

[1] **Periode VOC di Asia sendiri dibagi menjadi dua, antara tahun 1610-1630 sebagai tahun pendirian stabilitas. Pada kurun ini,**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melahirkan sistem transportasi maritim yang strategis. Sistem ini kental dengan metode politis yaitu dengan mengadakan perjanjian dengan berbagai penguasa lokal untuk mendapatkan kesempatan dagang. Sementara metode teknologis paling signifikan adalah kebijakan untuk mendesain kapal yang disesuaikan dengan tujuan sehingga VOC dapat aktif sepanjang tahun tanpa terbatasi oleh musim (muson).[2] Metode militer juga menjadi nafas bagi perdagangan maritim Asia sebab kepemilikan kapal perang menjadi pengukur posisi kekuasaan. Sebagai contoh penguasa yang paling menonjol di Banda adalah kerajaan Ternate yang memiliki armada *kora-kora*, sementara di Malaka, kaum Moors memiliki jumlah *lancharas* yang lebih dari cukup untuk menghancurkan armada asing. Realitas di atas mengindikasikan bahwa perdagangan di Asia, yang pada kemudian hari dikenal sebagai *age of commerce*[3], tergolong sebagai perdagangan bersenjata (*armed trading)*.[4] Hasil dari pergulatan di atas adalah peningkatan *shipping*[5]

---

pelayaran pulang-pergi dengan seluruh krunya menunjukkan ketidakefektifan sehingga VOC memutuskan untuk 'tinggal' (*permanent presence*) agar negoisasi harga lebih leluasa dilakukan. Setelah tahun 1630, VOC baru melakukan ekspansi dan konsolidasi untuk mendirikan jaringan dengan intensifikasi *shipping*. Robert Parthesius, *Dutch Ship in Tropical Waters: The Development of The Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660*, (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010), hlm. 31.

[2] Untuk melihat penggunaan angin pada pelayaran kuno, lihat A.B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 2-18.

[3] Lihat dalam dua volume karya Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011).

[4] James D. Tracey, "Introduction" dalam id. (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade 1350-1750*, (USA: Cambridge University Press, 1991), hlm. 1-21.

[5] Istilah *shipping* di sini digunakan untuk menyebut pengangkutan dengan kapal. Dalam beberapa periode, *shipping* dapat diartikan sebagai pelayaran. Namun sejak aktivitas transportasi laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VOC yang ditandai dengan volume kedatangan kapal di berbagai pelabuhan di seluruh dunia. Tercatat pada tahun 1610-1630 terdapat total 864 kunjungan di Batavia dengan volume 133.417, sementara periode setelah stabilisasi yaitu tahun 1630-1650 kunjungan meningkat sekitar 66% menjadi 1.442 dengan volume 242.353 *last*.[6]

Dari diskripsi di atas dapat ditarik pendapat bahwa penguasaan terhadap aspek tertentu membutuhkan proses yang diisi dengan berbagai kebijakan yang saling berkesinambungan. Dalam kasus di atas, apabila VOC tidak memutuskan untuk mempersenjatai dirinya, maka perdagangan VOC di perantauan Asia akan segera gulung tikar. Oleh sebab itu, VOC menggabungkan politik, militer dan teknologi menjadi kesatuan yang sinergis untuk memperoleh tujuan ekonomi yaitu monopoli rempah di Indonesia. Hal ini juga menunjukkan bahwa strategi VOC selama dua dekade di atas terorganisir dengan efektif. Namun, apakah pola yang sama juga diadaptasi oleh penerus Belanda di Hindia Belanda? Untuk mengetahui hal itu, maka akan dijabarkan di sini mengenai kebijakan maritim oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda.

Kajian ini menggunakan konsep politik dan ekonomi berkelanjutan (*politic and economic sustainability*) untuk menengok kembali narasi kemaritiman Indonesia. Konsep berkelanjutan kerap digunakan dalam kajian mengenai sumber daya alam, sehingga dalam artian dasar, definisi berkelanjutan menurut *World Commision for Environment and Development* adalah

---

tidak lagi menggunakan kapal layar, maka perkapalan menjadi istilah general untuk menyebut angkutan dengan kapal. Istilah ini menjadi rancu ketika disandingkan dengan aktivitas pembangunan dan perbaikan kapal di galangan yang juga kerap disebut dengan perkapalan. Maka untuk selanjutnya istilah *shipping* akan digunakan sebagai ganti pengapalan.

[6] *Last* adalah ukuran yang digunakan sebelum *tonnase*. (1 *last*: 2,7 m³ atau 2 ton). Data lihat Robert Parthesius, *op.cit.*, hlm.131.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> *pemenuhan kebutuhan masa kini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka.*[7]

Sementara dalam pandangan David Henley, keberlanjutan berarti bahwa suatu sumber daya tidak akan mengalami kemunduran yang signifikan dalam waktu singkat.[8] Definisi di atas berarti bahwa suatu sumber daya haruslah bermanfaat untuk waktu yang lama (jangka panjang).

Model keberlanjutan di atas tentunya masih sangat mentah untuk digunakan dalam analisis bidang maritim di sini. Apalagi *shipping* bukan sumber daya yang diperdagangkan, melainkan suatu aktivitas jasa. Namun begitu, aktivitas jasa ini diperebutkan karena perannya yang efektif bagi distribusi sumber daya secara lokal, regional dan internasional. Oleh sebab itu akan diambil garis inti dari konsep *sustainability*, yaitu karakteristik *long-term* (jangka panjang) untuk efek berkelanjutan.

Dengan latar belakang di atas maka permasalahan dari kajian ini adalah kebijakan komersil maritim yang diterbitkan oleh negara yang memiliki orientasi daratan. Secara garis besar, orientasi tujuan penguasa Belanda telah berubah sejak pembubaran VOC pada akhir abad 18. Darurat finansial yang ditinggalkan VOC menuntut sejumlah improvisasi agar Belanda bangkit dari kebangkrutan. Dengan pergeseran berbagai komoditi perdagangan, maka pemerintah kolonial mulai berorientasi ke dalam dengan mengembangkan pertanian. Namun, fakta geografis menunjukkan bahwa aspek maritim tetap mendominasi perdagangan yaitu sebagai sarana transportasi, baik bagi mobilisasi penduduk maupun persebaran komoditi.

---

[7] **Setijati D. Sastrapradja, *Memupuk Kehidupan di Nusantara, Memanfaatkan keanekaragaman Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2010), hlm. 5.**

[8] **David Henley, "Natural Resources Management: Historical Lesson from Indonesia" dalam *Human Ecology (2008) 36*, hlm. 273.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Maka pertanyaan dalam kajian ini adalah kebijakan komersil maritim apa yang diterbitkan oleh pemerintah yang berorientasi ke darat? Serta sejauh mana kebijakan tersebut dapat mendukung tujuan utama Hindia Belanda? Selanjutnya, apakah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda termasuk dalam kategori *long-term*? Untuk itu perlu ditelusuri sejauh mana dampak dari kebijakan tersebut.

Dalam batasan istilah komersil, suatu kebijakan harus berorientasi pada profit. Maka, kebijakan komersil yang berkonsep *sustainability* menjadi suatu kebijakan yang mengandalkan efektifitas untuk memperoleh profit, dan dapat menimbulkan dampak sistemik sehingga dapat berefek jangka panjang. Mengingat luasnya aspek maritim, maka kajian ini akan membatasi hanya pada *shipping* dan pelabuhan yang masuk dalam kategori komersil.

Liberalisasi Pelabuhan Batavia

***Port* dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai pelabuhan, namun istilah *port*, bila disandingkan dengan *harbour*, maka lebih mengacu pada aktivitas ekonomi dari suatu pelabuhan. Untuk itu kebijakan yang diterapkan di dalam juga harus berorientasi ekonomi. Sementara *harbour* lebih bermakna fisik pelabuhan.[9]**

Apa yang telah diwariskan VOC terhadap pemerintah kolonial? Warisan besar VOC dalam bidang maritim adalah rute perdagangan yang berisi titik pelabuhan sebagai jaringnya. Titik pelabuhan tersebut menjadi pangkal perkembangan suatu kota pantai, bahkan mencapai hinterland. Dapat dikatakan kota besar yang ada sekarang merupakan pengembangan dari kota pantai, seperti contohnya Jakarta, Surabaya,

---

[9] Rhoads Murphey, "On Evolution" dalam Frank Broeze (ed.), *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, (Kinsington: New South Wales University Press, 1989), sebagaimana dikutip oleh Indriyanto, *Dari pelabuhan muara ke pelabuhan samodra: dinamika pelabuhan Surabaya 1900-1970*, rancangan proposal disertasi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Makassar dan lainnya. Selain itu keberhasilan suatu tempat sebagai kota pantai berdasar pada kemampuan pelabuhan untuk menarik aktivitas pelayaran, baik dengan penyediaan muatan dari hinterland maupun regulasi dalam pelabuhan untuk menarik kapal bersandar.

Pelabuhan Batavia merupakan titik inti dari jaringan perdagangan maritim bagian barat kepulauan Nusantara, sementara bagian timur diwakili oleh pelabuhan besar Makassar dan Surabaya. Ketika pemerintah kolonial, yang juga berkedudukan di Batavia mengubah fokus maritim menjadi agraris, geografis kepulauan mulai dibagi dua, yaitu Jawa dan Madura di satu bagian, dan *Outer Islands* yang mencakup pulau-pulau luar pada bagian lainnya. Pembagian ini berakibat pada terlantarnya pulau-pulau luar dan menjadi sebab munculnya jaringan perdagangan baru yaitu *Outer Islands-Singapura-Eropa*, tanpa melewati Batavia.

Singapura, yang disebutkan di atas, merupakan pelabuhan baru kreasi Thomas Stamford Raffles yang menguasai koloni Inggris di semenanjung Malaya. Pendirian pelabuhan ini berawal dengan persaingan Inggris dan Belanda di Asia Tenggara. Berbeda dengan Belanda, Inggris lebih dahulu menerapkan liberalisasi untuk mewujudkan *free trade* yang berdampak pada perkembangan pesat dalam bidang *shipping*. Persaingan yang dimenangkan Inggris ini membuat Belanda bersedia meliberalisasi sistem maritim di Hindia Belanda. Namun, pada akhirnya kebijakan Belanda ini disebut sebagai "liberalisasi setengah hati" sebab *free trade* ala Belanda tidak sepenuhnya bebas. Belanda hanya membebaskan pelabuhan Batavia sebagai pelabuhan internasional. Selain itu, Belanda masih menarik tarif bea cukai berbeda berdasarkan pelabuhan dan jenis *shipping* (asing dan lokal).[10] Realitas setengah hati tersebut yang mendorong Raffles mendirikan Singapura sebagai tandingan Batavia. Hingga pada

---

[10] **Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network", *Disertasi*, (Leiden: Universitas Leiden, 2003), hlm.76-78.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

akhirnya, Singapura sukses menarik aktivitas kapal di kepulauan Hindia Belanda.[11]

Bagi Batavia, keberadaan Singapura yang memiliki sistem *free trade* dan *free port* berarti intrusi terhadap stabilitas ekonomi dan politik di Hindia Belanda. Hal ini dipertajam dengan berbeloknya *junk-junk*[12] Cina dari Batavia ke Singapura. Keadaan maritim yang semakin rawan menyebabkan pemerintah kolonial mengeluarkan kebijakan yang lebih longgar, yaitu penyeragaman tarif bea cukai di semua pelabuhan (meskipun tarif masih berbeda berdasar jenis *shipping*) pada tahun 1865 dan mulai 1925, *junk* Cina diperbolehkan menjangkarkan kapalnya di pelabuhan Semarang dan Surabaya tanpa harus meminta ijin dari pusat. Kebijakan di atas juga dibarengi internasionalisasi pelabuhan di *Outer Islands* agar kapal asing dapat berlabuh, namun masih dalam kendali Batavia.

Kebijakan lain yang merupakan satu rangkaian kebijakan maritim adalah penetapan paspor kapal (*ship's passport*). Dasar penetapan paspor kapal adalah tempat di mana kapal dibangun. Dalam hal ini, kapal lokal (dapat dibangun di Hindia Belanda maupun Belanda) mendapatkan ijin berlayar tahunan, sementara kapal buatan

---

[11] Kesuksesan magnet Singapura juga dapat dilihat dari masyarakatnya. Heterogenitas penduduk Singapura bukan semata-mata karena perniagaan, namun karena tempat ini merupakan persinggahan paling bebas sedunia, di mana pemilik kapal dapat menurunkan kargo yang tidak jelas asal usulnya dan langsung berlayar sebelum ditanyai macam-macam. Bahkan, perompak pun dapat memperbaiki kapalnya di sini. Wilkes, C., "Narrative of the United States Exploring Expedition, during the Years 1838-1842" dalam John Bastin, *Singapura Tempoe Doeloe*, (Jakarta: Komunitas Bambu), hlm.66.

[12] *Junk*, secara umum adalah sebutan untuk kapal tradisional khas dari Cina. Namun pada masa *age of commerce*, kapal-kapal Asia Tenggara juga disebut dengan *jung* oleh orang Eropa. Pada abad ke-16, berat rata-rata *jung* Asia Tenggara adalah 400-500 ton. Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011), hlm. 45-52.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

asing, di luar dua daerah tersebut, harus senantiasa memperbaharui paspor kapalnya. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan volume armada dagang buatan Belanda maupun Hindia Belanda. Dalam artian untuk melindungi industri pembangunan kapal kolonial Belanda.[13] Dapat disimpulkan bahwa liberalisasi setengah hati di atas justru memberikan proteksi terhadap kepentingan domestik.

Pendirian KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*)

Shipping **diartikan sebagai aktivitas transportasi barang maupun penumpang melalui laut dengan menggunakan kapal.[14] Adapun pihak-pihak yang berhubungan dengan *shipping* antara lain adalah pihak yang mengapalkan, barang ataupun penumpang yang dikapalkan, dan pemerintah atau otoritas yang memegang regulasi lalu lintas *shipping*. Dalam perannya, masing-masing memiliki 'otoritas' tersembunyi yang menentukan nasib aktivitas ini. Komposisi subjek di atas pada akhirnya membentuk suatu pasar yang berjalan secara sistemik.**

Pada masa pra kolonial, VOC merupakan kongsi dagang pertama di kepulauan Nusantara yang merupakan representasi dari kekuatan komersil Belanda. Pada awal kedatangannya, kawasan Asia Tenggara[15] bukan kawasan tanpa dinamika. Penguasa-penguasa lokal mendominasi perdagangan rempah pada abad ke-18, sehingga kekuatan di luar "sistem" tersebut tidak memiliki pilihan selain bertarung untuk mendapat kesempatan dagang. *Shipping* komersil

---

[13] Singgih Tri Sulistiyono, *op.cit.*, hlm. 94.

[14] Tim penyusun, *The Oxford English Dictionary Vol.IX*, (Oxford: The Clarendon Press, 1933), hlm.709.

[15] Perlu dijelaskan bahwa yang dimaksud kawasan Asia Tenggara ini adalah kepulauan Nusantara, Malaka dan beberapa titik penting lainnya yang merupakan kesatuan jaringan dagang. Jadi, bukanlah seluruh kawasan Asia Tenggara saat ini yang mencakup 10 negara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi kalah penting dengan ekspedisi militer dan saling menguasai.[16] Hal ini merupakan sebuah jalan panjang sebelum VOC[17] dikatakan sebagai pelaku monopoli perdagangan di kepulauan Nusantara.

Pencapaian stabilitas organisasi membuat VOC menentukan fitur-fitur pelayaran, seperti kapasitas kargo, rute dan tujuan yang ditentukan bersamaan dengan kapasitas militer.[18] Kapasitas kargo kemudian dipakai sebagai ukuran. *Last* juga digunakan sebagai representasi keuntungan ekonomi, maka VOC kemudian membuat kapal-kapal yang lebih berorientasi kepada muatan daripada kecepatan. Hal ini disebabkan karena keuntungan ekonomi baru dapat dihitung ketika kapal kembali lagi ke Eropa (*vice versa*).[19]

---

[16] Penguasa lokal yang memiliki posisi dominan pada waktu itu adalah kerajaan Sriwijaya dan kaum 'Moors' atau muslim di Malaka. James D. Tracey (ed.), *op.cit.*, hlm. 14.

[17] Periode VOC di Asia sendiri dibagi menjadi dua, antara tahun 1610-1630 adalah tahun pendirian stabilitas. Pada kurun ini, pelayaran pulang-pergi dengan seluruh krunya menunjukkan ketidakefektifan sehingga VOC memutuskan untuk 'tinggal' (*permanent presence*) agar negoisasi harga lebih leluasa dilakukan. Setelah tahun 1630, VOC baru melakukan ekspansi dan konsolidasi untuk mendirikan jaringan dengan intensifikasi *shipping*. Robert Parthesius, *op.cit.*,hlm. 31.

[18] Sektor yang mewakili keamanan perdagangan ini didasari oleh pernyataan Jan Pieterszoon Coen (1587-1629) yang menyatakan bahwa *'tak ada perdagangan yang dapat dipertahankan tanpa perang, juga sebaliknya tak ada perang tanpa perdagangan'*. Hal ini harus dilihat dengan latar belakang pengalaman perdagangan di India dan Banda, di mana jika Belanda tetap berdagang dengan damai maka perdagangannya akan segera gulung tikar. Di dunia Eropa sendiri, Belanda dikenal akan kenetralannya, yang terwujud dalam penghindarannya akan aliansi antar negara-negara Eropa untuk meluaskan wilayah. Identitas nasional ini kemudian mempengaruhi politik luar negerinya dan mentalitas komersil menjadi ciri dominan dari Belanda. J.W.Smit, "The Netherlands and Europe in the Seventeenth and Eighteenth Centuries" dalam J.S.Broomley and E.H.Koosmann (eds.), *Britain and Netherlands in Europe and Asia*, (New York: St.Martin Press, 1968), hlm. 13-35.

[19] Robert Parthesius, *op.cit*, hlm. 18.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berakhirnya VOC[20] pada tahun 1799 merupakan tantangan berat bagi finansial negara induk. Aktivitas awal VOC yang hanya membeli komoditi untuk dikirim ke pasar Eropa dinilai tidak efektif. Pemerintah kolonial yang menggantikannya kemudian beralih pada kegiatan produksi, dan kegiatan *shipping* dipegang oleh perusahaan partikelir. Pemerintah menggunakan sistem tender untuk melelang kegiatan *shipping*. Firma pertama yang direkrut pemerintah adalah Cores de Vries milik seorang Belanda yang beroperasi pada periode 1861-1865. Perkembangan yang lambat dan tidak menguntungkan dari *shipping* yang dijalankan Cores de Vries membuat pemerintah membuka lelang lagi tahun 1863 untuk periode 1866-1875. Dampak dari sistem tender adalah meningkatnya jumlah perusahaan *shipping* swasta[21] seperti *Stoomvaart Maatschappij Nederlands* (SMN) yang berdiri tahun 1870 dan *Rotterdamsche Lloyd* (RL) yang berdiri tahun 1873, kedua perusahaan ini dimiliki oleh pengusaha Belanda. Perubahan kebijakan ini mengarah kepada sebuah pengertian baru bahwa *shipping*

---

[20] **VOC sering diplesetkan sebagai *Vergaan Onder Corruptie* (lenyap karena korupsi) berkaitan dengan ditemukannya banyak korupsi dalam organisasi. Hal ini tidak sepenuhnya benar ketika terdapat kebijakan ketat yang diberlakukan, seperti pelaku *private trade* yang dimasukkan dalam kategori penggelapan (*smuggling*) dan ditindak tegas, bahkan kargonya diturunkan di pelabuhan terdekat. Sebab VOC berakhir lebih karena pergantian kebutuhan pasar Eropa, perubahan kondisi di Asia dan bertambahnya perusahaan asing yang berkompetisi. C.R.Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, (London: Hutchinson and Co.Ltd., 1965), hlm. 205.**

[21] **Pada masa ini, sebetulnya semua perusahaan penggerak perekonomian adalah milik swasta. Pemerintah kolonial mengadopsi liberalisme yang dibawa oleh Raffles pada masa pendudukan Inggris, dan mendirikan *Nederlandse Handels Maatschappij* (NHM) pada tahun 1825 yang berfungsi sebagai sebuah agensi negara untuk eksport dan import. Pemilik modal utamanya adalah Raja Belanda. Tiga tahun kemudian, *Java Bank* didirikan untuk memenuhi kebutuhan finansial. G.C.Allen dan A.G.Donnithorne, *Western Enterprise in Indonesia and Malaya, a Study in Economic Development*, (New York: The Macmillian Company, 1957), hlm. 23.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merupakan sebuah hubungan antara ekonomi dan politik, antara bisnis dan pemerintah, antara perusahaan laut dan imperium laut.[22]

Keadaan finansial yang buruk menyebabkan pemerintah kolonial memberikan kelonggaran dalam mengatur masalah *shipping* dan tender jatuh kepada perusahaan asing milik pengusaha Inggris yaitu *Nederlandsch Indisch Stoomvaart Maatschappij* (NISM).[23] Mulai tahun 1866 hingga 1875, mayoritas kegiatan *shipping*, internasional maupun lokal, dijalankan oleh perusahaan ini. NISM adalah perusahaan milik William Mackinnon, seorang pengusaha pemilik imperium *shipping* dari Inggris yang beroperasi di India. Firma ini sebelumnya bernama *Netherlands Indies Steamship Navigation Company* yang dimenangkan tendernya oleh H.O.Robinson, seorang ahli mesin dari London. Nama perusahaan berubah menjadi NISM karena harus menyesuaikan dengan aturan pemerintah dan mengharuskan berbendera Belanda.

Kebijakan negara-negara Eropa[24] menyebabkan depresi ekonomi tahun 1880-an hingga 1890-an, sehingga Hindia Belanda kemudian berusaha meningkatkan level perlindungan terhadap pasar kolonial.[25] Hal ini diterapkan pula pada *shipping*, di mana penguasaan satu aspek strategis oleh pihak asing akan dapat mengancam stabilitas nasional. Tahun 1890, diadakan pembaharuan kontrak yang menyebutkan

---

[22] J.Forbes Munro, *Maritim Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and His Business Network 1823-1893*, (UK: The Boydell Press, 2003), hlm. 19.

[23] NISM adalah sebuah perluasan sistem *shipping* India. Rencananya Hindia Belanda digunakan sebagai batu loncatan *shipping* ke Australia. *Ibid*, hlm. 72-77.

[24] Hal ini berkaitan dengan ekspansi produksi gula bit yang dilakukan oleh Belanda, Perancis, Jerman dan beberapa negara Eropa lainnya, sehingga ekspor gula tebu ke Eropa menurun drastis. Hiroyoshi Kano, *Indonesian Export, Peasant Agriculture and The World Economy 1850-2000, Economic Structure in a Southeast Asian State*, (Singapore: NUS Press, 2008), hlm. 57.

[25] J.Forbes Munro, *op.cit*, hlm. 327.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nahkoda, ahli mesin, navigator hingga awak kapal harus orang Belanda. Dampak langsung kemudian dirasakan oleh NISM, yang masih dianggap sebagai firma asing sekalipun telah menyesuaikan dengan peraturan pemerintah. Tampaknya hal ini disebabkan karena pemerintah ingin menerapkan Belandanisasi sebagai bentuk konkrit nasionalismenya.

Sentimen terhadap asing ini membuat 'ketidaksepakatan'[26] dengan NISM menjadi pemicu pengusiran firma Inggris itu dari Hindia Belanda. Ketidakstabilan harga komoditi utama Hindia Belanda yaitu gula dan kopi di masa depresi, membuat NISM lebih memprioritaskan pengangkutan tembakau di Sumatera Utara dan merubah pelabuhan sentral dari Batavia ke Singapura dengan alasan efisiensi rute. Hal ini juga menyebabkan jadwal *shipping* antar pulau menjadi tidak terpenuhi. Pemicu lain adalah karena NISM dinilai tidak mampu menghalau peningkatan penetrasi kapal-kapal Cina berbendera Inggris yang merebut jadwal *shipping* antar pulau. Sebab-sebab itu tampaknya menyinggung Batavia sehingga pemerintah memutuskan kontrak *shipping* secara sepihak.

Berakhirnya monopoli NISM, dan dalam semangat nasionalisme, pemerintah kolonial bekerja sama dengan pemilik kapal (pengusaha)

---

[26] Ketidaksepakatan di sini dapat menjadi multiinterpretatif jika tidak disertai dengan penjelasan. Dalam batasan kasus *shipping* Hindia Belanda, firma pemegang tender diharapkan dapat melayani kebutuhan pemerintah, sebab pemerintah juga memberikan subsidi padanya. Untuk itu rute yang harus diutamakan adalah rute dagang Hindia Belanda. Sementara NISM dianggap terlalu mencari profit dengan banyak bersandar ke Singapura. Bahkan, pemerintah Hindia Belanda mendapatkan protes keras dari industri kapal Belanda sebab NISM tidak pernah menggunakan jasa galangan kapal Belanda/Hindia Belanda. Lihat J.À. Campo, "Steam navigation and state formation" dalam Robert Cribb (ed.), *The Late Colonial State in Indonesia, Political and economic foundations of the Netherlands Indies 1880-1942*, (Leiden: KITLV Press, 1994), hlm.15. Sementara dari perspektif Inggris, NISM sudah merasa memenuhi semua kewajiban dan Hindia Belanda dianggap tidak berlaku adil. Lihat J.Forbes Munro, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Belanda untuk mendirikan *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) pada tahun 1888. Pendirian ini dibarengi dengan meningkatnya Angkatan Laut yang kemungkinan disebabkan karena ancaman seperti aliansi antara Inggris dan Jerman di New Guinea serta beroperasinya *British North Borneo Company*. Saat itu, pemerintah kolonial dinilai mulai aktif dan agresif dalam kebijakannya untuk memperhitungkan keamanan bagi imperialismenya. [27]

Prinsip dari kerjasama KPM dan pemerintah mencakup tiga hal yaitu KPM harus mengutamakan *shipping* reguler antar pulau, lebih mengembangkan lalu lintas *shipping* di bagian timur kepulauan dan KPM harus beroperasi untuk keuntungan politik dan ekonomi.[28] Prinsip tersebut menyimpulkan bahwa KPM diarahkan sebagai alat integrasi politik dan ekonomi Hindia Belanda. Sebuah konsep '*shipping follow the trade*' (pengapalan mengikuti perniagaan) kemudian berubah setelah KPM beroperasi. Rute yang dijalankan KPM mencakup hampir ke seluruh pulau, sehingga mampu menjadi penghubung yang meningkatkan ikatan antara pedagang lokal dengan pedagang Belanda. Dampaknya adalah perkembangan perniagaan di tingkat lokal dan merubah konsep menjadi '*trade follow the shipping*'. Kesuksesan ini juga membuat KPM menjadi sebuah simbol dari usaha dan keberhasilan pemerintah dalam memperluas jangkauan politisnya.

Salah satu kebijakan komersil yang diberlakukan KPM sendiri adalah ekspansi *shipping* menuju pelabuhan yang memiliki potensi ekonomi namun tidak terdaftar dalam rute yang reguler. Dalam tahap ini, KPM bekerja sama dengan pedagang lokal untuk menyediakan kargo. Untuk kepentingan penyediaan kargo ini, KPM bahkan menawarkan kredit kepada pedagang lokal. Sementara keuntungan yang diberikan kepada pedagang lokal adalah tiket perjalanan kelas

---

[27] **Robert Parthesius, *op.cit*, hlm. 347.**

[28] **Singgih Tri Sulistiyono, *op.cit.*, hlm. 122-123.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

satu atau dua menuju tempat-tempat komersil lainnya seperti Makassar, Jawa dan Singapura guna menjalin kerjasama dagang.[29]

Bagaimana pula dengan keadaan berbagai firma *shipping* yang saling berkompetisi? Dalam hukum perniagaan, terdapat istilah membeli dengan harga murah dan menjual dengan harga mahal yang bermuara pada maksimalisasi keuntungan. *Shipping* kemudian menjadi aspek yang diperhitungkan oleh konsumen sebab termasuk dalam pengeluaran modal. Oleh sebab itu, rendahnya harga transportasi menentukan mengapa konsumen memakai jasa *shipping* firma tertentu. Kompetisi ini menjadi faktor agar perusahaan *shipping* menaikkan standar mutu namun tetap menjaga tarif.

Strategi di atas merupakan strategi utama yang dijalankan oleh KPM dalam berkompetisi dengan firma asing. Persaingan tarif rendah ini hanya kalah dengan *shipping* Cina (sering disebut dengan *mosquito fleet*, kerap beroperasi di kepulauan bagian barat) yang mampu memberikan tarif lebih rendah lagi. Pada akhirnya KPM mengadakan perjanjian dengan kongsi Cina untuk mendapatkan hak dominasi *shipping* di kepulauan. Sementara itu, KPM tidak mendeklarasikan persaingan dengan firma lokal yang menggunakan kapal layar. Ancaman *shipping* kapal layar ditindaklanjuti dengan menerapkan sistem sub-kontrak. Sebagai contoh, dalam tender pengangkutan garam yang dimenangkan KPM, kapal layar lokal digunakan untuk mendistribusikan garam tersebut ke daerah-daerah terisolir yang sulit dijangkau. Menurut Campo, strategi ini terlihat sebagai integrasi horizontal cabang-cabang industri melalui kartelisasi.[30]

Berbeda dengan hubungan *shipping* dengan pasar, simbiose *shipping* dengan pemerintah terlihat jelas di masa perang. Dari masa Perang Dunia I (1914-1918), Belanda maupun koloninya berada dalam

---

[29] H.W.Dick, *The Indonesian Interisland Shipping Industry, An Analysis of Competition and Regulation*, (Singapore: Institut of Southeast Asian Studies, 1987), hlm.11.

[30] J.À. Campo, *op.*cit., hlm. 19-22.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

posisi netral dan berhak untuk tetap berlayar dan negara yang sedang bertikai tidak boleh menyerangnya. Keadaan di lapangan justru sebaliknya, sejak pelayaran di masa perang membutuhkan perlindungan, sedangkan Hindia Belanda diketahui tidak cukup memiliki armada pelindung, maka pihak-pihak yang berperang melarang pelayaran dari dan ke Eropa.[31]

Pihak perusahaan *shipping* lantas merasa dirugikan, sekalipun memprediksi bahwa pasca perang harga-harga komoditi akan melambung tinggi dan Hindia Belanda akan menjadi eksportir utama. Kerugian ini juga dirasakan secara nasional, sebab angka pengangguran semakin meningkat. Perusahaan *shipping* kemudian mulai melibatkan pemerintah Belanda dengan klaim bahwa pemerintah tidak memperhatikan keadaan Hindia Belanda. Tuduhan ini terus bergulir hingga menimbulkan polemik antara *Indische Financier* dan perusahaan *shipping*.[32] Pada akhirnya pemerintah Belanda bernegosiasi dengan negara-negara yang sedang berperang untuk mempertimbangkan kembali pelarangan *shipping* berdasarkan undang-undang netralitas internasional.[33] Dapat dilihat di sini bahwa *state*

---

[31] "Scheepspraat" dalam *Vrijzinnig Weekblad 1917-1918*, hlm. 202.

[32] "In Het Credit der Scheepsvaartmaatschappijen" dalam *Ibid*., hlm. 564-565.

[33] Contoh lain penggunaan hukum internasional oleh Belanda adalah penyelesaian untuk menuntut ganti rugi dari Inggris pada kasus penangkapan kapal Elve dan Bernisse. Dalam ketentuan netralitas internasional, pada masa perang kapal niaga tetap diperbolehkan berlayar asal tidak memuat barang selundupan untuk kepentingan perang. Kedua kapal yang berlayar dari Senegal ke Rotterdam dengan muatan kacang tanah tersebut dicegat di perairan Inggris. Pasca investigasi, sekalipun tidak ditemukan muatan terlarang, kedua kapal dikirim ke Kirkwall untuk investigasi lebih lanjut dengan melewati perairan Jerman. Pada akhirnya kedua kapal itu diserang dengan sebuah torpedo, kapal Elve tenggelam dan kapal Bernisse rusak berat. W.J.M. van Eysinga, "The Netherlands and The Law of Neutrality during Great War" dalam *Transactions of The Grotius Society, Vol.18,*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berperan dalam perkembangan *shipping* di Hindia Belanda, terutama dengan perlindungan semasa perang yang membutuhkan campur tangan politik melalui diplomasi.

Kesimpulan

Dari narasi di atas dapat disimpulkan bahwa kepulauan Indonesia adalah fakta yang membuat transportasi maritim menjadi mutlak adanya. Hal ini jelas karena jarak antar pulau belum dapat diatasi dengan model transportasi yang lain. Sekalipun, pesawat terbang dapat mengungguli dalam pengangkutan penumpang, namun efektivitas pergerakan sumber daya alam masih didominasi oleh angkutan maritim.

Dua kebijakan maritim Hindia Belanda di atas adalah kebijakan maritim yang populer pada periode kolonial yang sedemikian agraris. Namun, tidak juga dipungkiri bahwa kebijakan ini erat kaitannya dengan kebijakan agraris yang beragendakan ekspansi pertanian. Komoditi pertanian merupakan sumber finansial utama Hindia Belanda untuk pasar internasional. Untuk meningkatkan efektivitas, maka masalah pengangkutan tidak dapat dilimpahkan kepada pihak lain.

Apabila pengukuran sifat jangka panjang sebuah kebijakan adalah melalui dampaknya, maka dua kebijakan di atas dapat dikatakan berhasil mencapai sifat *long-term*. *Pertama*, liberalisasi setengah hati Batavia merupakan wujud dari kesadaran bahwa terdapat beberapa kepentingan negara yang harus dilindungi, terutama perdagangan domestik. Dalam pandangan kolonial, perdagangan internasional tersusun dari perdagangan domestik. Pemerintah kolonial tidak ingin kehilangan potensi profit domestik, oleh sebab itu pemerintah menjadi satu-satunya pihak yang berhak memonopoli *shipping* domestik dengan tidak membuka semua pelabuhan di

---

***1932: Problems of Peace and War*, (Inggris: British Institute of International and Comparative Law, 1932), hlm. 71.**

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kepulauan. Monopoli itu kini dikenal sebagai *azas cabotage*.

***Kedua*, pendirian KPM adalah *turning point* bagi peran *shipping* dalam kepulauan. Dengan tidak menjadikan komersialisme sebagai agenda utama, KPM justru mendirikan sistem yang berdampak *long-term* dengan menumbuhkan *shipping* sebagai aspek strategis milik negara. Istilah '*trade follow the shipping*' dapat menjadi rujukan mengapa beberapa daerah menjadi terikat secara ekonomi. Usaha KPM untuk mereduksi peran Singapura dan kerjasama dengan *shipping* lokal menunjukkan bahwa KPM menghadirkan Hindia Belanda sebagai realitas geopolitik. Salah satu fakta keberhasilan KPM adalah pengembangan daerah timur kepulauan, hal yang hingga kini masih menjadi tantangan bagi pemerintah Indonesia.**

Daftar Pustaka

A.B. Lapian. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2008.

Allen, G.C dan A.G.Donnithorne. *Western Enterprise in Indonesia and Malaya, a Study in Economic Development*. New York: The Macmillian Company, 1957.

Bastin, John. *Singapura Tempoe Doeloe*. Jakarta: Komunitas Bambu,

Boxer, C.R. *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, London: Hutchinson and Co.Ltd., 1965.

Broomley, J.S. and E.H.Koosmann (eds.). *Britain and Netherlands in Europe and Asia*. New York: St.Martin Press, 1968.

Cribb, Robert (ed.). *The Late Colonial State in Indonesia, political and economic foundations of the Netherlands Indies 1880-1942*. Leiden: KITLV Press, 1994.

Dick, H.W. *The Indonesian Interisland Shipping Industry, An Analysis of Competition and Regulation*. Singapore: Institut of Southeast Asian Studies, 1987.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Eysinga, W.J.M. van. "The Netherlands and The Law of Neutrality during Great War" in *Transactions of the Grotius Society, Vol. 18 tahun 1932, Problems of Peace and War*. UK: British Institute of International and Comparative Law, 1932.

Henley, David. "Natural Resources Management: Historical Lesson from Indonesia" in *Human Ecology (2008).*

Indriyanto, *Dari pelabuhan muara ke pelabuhan samodra: dinamika pelabuhan Surabaya 1900-1970*, rancangan proposal disertasi.

Kano, Hiroyoshi. *Indonesian Export, Peasant Agriculture and The World Economy 1850-2000, Economic Structure in a Southeast Asian State*. Singapore: NUS Press, 2008.

Munro, J.Forbes. *Maritim Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and His Business Network 1823-1893.* UK: The Boydell Press, 2003.

Parthesius, Robert. *Dutch Ship in Tropical Waters: The Development of The Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660.* Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010.

Reid, Anthony. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011.

Setijati D. Sastrapradja. *Memupuk Kehidupan di Nusantara, Memanfaatkan Keanekaragaman Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2010.

Singgih Tri Sulistiyono. "The Java Sea Network". *Disertasi*. Leiden: Universitas Leiden, 2003.

Tim penyusun. *The Oxford English Dictionary Vol.IX*. Oxford: The Clarendon Press, 1933.

Tracey, James D. (ed.). "Introduction" in *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade 1350-1750.* (USA: Cambridge University Press, 1991.

"Scheepspraat" dalam *Vrijzinnig Weekblad 1917-1918.*

"In Het Credit der Scheepsvaartmaatschappijen" dalam *Vrijzinnig Weekblad 1917-1918.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN: 2654-3419, e-ISSN : 2654-3311

JUSTICIABELEN
Jurnal Hukum
Journal homepage: http://journal.umg.ac.id/index.php/justiciabelen/index

Kebijakan Poros Maritim Dan Strategi Ekonom Serta Keamanan Laut

Bambang S. Irianto
Universitas Muhammadiyah Gresik, Jl. Sumatera No.101, Gn. Malang, Randuagung, Kec. Kebomas, Kabupaten Gresik, Jawa Timur 61121, Indonesia.
bambangir1763@gmail.com

Kata Kunci :

poros maritim dunia, Indo-Pasifik, geopolitik

ABSTRAK

Poros Maritim Dunia bagi Indonesia adalah buah pemikiran yang disampaikan Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur, di Naypyidaw, Myanmar pada tanggal 13 November 2014, . Sementara Jepang dan India telah lebih dulu mencanangkan konsep Confluence of the Two Seas pada tahun 2007, disusul Amerika Serikat dengan Rebalancing Toward Asia pada tahun 2011, dan Tiongkok dengan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 di tahun 2013. Keempat kekuatan besar tersebut telah berlomba di kawasan Indo-Pasifik. Penulisan ini mendudukan global maritime nexus, Indo-Pacific, geostrategy sebagai geopolitik Indonesia guna memanfaatkan dinamika geopolitik yang terjadi di kawasan strategis untuk kepentingan nasional Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. Pendahuluan

Poros Maritim Dunia adalah menjadikan Indonesia sebagai negara maritime yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritime, pengamanan kepentingan dan keamanan maritime, pemberdayaan seluruh potensi maritime demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritime dalam politik luar negeri Indonesia lima tahun kedepan. Sehingga dapat kita mengerti, bahwa untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan mencakup praktek dan proses pembangunan maritime diberbagai aspek, seperti politik, sosial-budaya, pertahanan, infrastruktur, dan terutama sekali ekonomi.

Menurut Presiden Jokowi pengembangan sektor kelautan menjadi fokus Indonesia pada abad ke-21 dan menekankan 5 (lima) pilar utama dalam Poros Maritim Dunia yaitu :

1. Budaya maritim: membangun kembali budaya maritim Indonesia melalui redefinisi identitas nasional Indonesia sebagai sebuah negara maritim.
2. Ekonomi maritim: mengelola dan sekaligus melestarikan sumber daya maritim

bangsa.

3. Konektivitas maritim: memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim,

pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut.

4. Diplomasi maritim: optimalisasi soft power dalam menangani ancaman regional dan peningkatan kerja sama bilateral dan multilateral di bidang maritim.
5. Keamanan maritim: mempersiapkan hard power untuk memperkuat kekuatan

pertahanan maritim Indonesia dalam usaha pengamanan wilayah Indonesia.

Dalam Piagam Hukum Laut PBB (United Nation Convention on the Law of the Sea-UNCLOS), harus dipahami bahwa prinsip negara kepulauan yang dianut Indonesia, memiliki konsekuensi besar terhadap sistem pertahanan yang harus dibangun. Penetrasi Tiongkok dan pembangunan pangkalan militer AS. Kemudian pada saat acara seminar bertajuk "Menerjemahkan Gagasan Poros Maritim" di Universitas Nasional, Jakarta, Kamis (9/10/2014), Laksamana TNI Marsetio (Kepala Staf Angkatan Laut) menekankan bahwa TNI mempunyai peran penting dalam bertugas menjaga wilayah perbatasan Indonesia. Pasalnya, di wilayah itu kerap terjadi konflik antar negara. Indonesia memiliki persoalan tapal batas dengan sepuluh negara yang berada di sekitarnya, yaitu Malaysia, Timor-Timur, Singapura, Thailand, Papua Nugini, Australia, Filipina, Brunei Darussalam, Kamboja, dan Tiongkok. Dari sepuluh negara itu, baru dengan Singapura persoalan tapal batas itu selesai. Indonesia memiliki kondisi geopolitik, geostrategi dan demografi yang cukup dan juga Sumber Daya Alam. Kenapa potensi konflik kita terletak pada masalah perbatasan, karena disana terletak sumber daya alam kita yang belum dikelola secara utuh. Persoalannya adalah selain berada di kawasan Asia Tenggara, Indonesia juga berada di tengah-tengah US Pacific Development. Amerika Serikat kini memiliki sejumlah pangkalan militer yang terletak di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara, seperti di Jepang, Korea Selatan dan Singapura.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN: 2654-3419, e-ISSN : 2654-3311

Gagasan sebagai poros maritim bukanlah merupakan hal yang baru. Prof. AB Lapian (almarhum) telah menyampaikan gagasan serupa sejak tahun 1990-an. Namun gagasan tersebut mendapatkan momentum tertingginya saat ini manakala sejumlah kekuatan besar dunia semakin mengalihkan perhatiannya pada sektor kelautan di Indo-Pasifik. Pada tanggal 22 Agustus 2007, Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe di depan parlemen India menyampaikan pidato yang berjudul "Confluence of the Two Seas", yang mengenalkan pertama kali istilah Indo-Pasifik, yang merupakan kawasan laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik bagian Barat dan Tengah serta perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudera tersebut. Kemudian di bulan November tahun 2011, Presiden Barack Obama menetapkan kebijakan Pivot to the Pacific atau Rebalancing toward Asia sebagai respons atas kebangkitan Tiongkok sebagai kekuatan besar di Asia Pasifik. Wujud dari kebijakan ini adalah memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer AS, kebijakan luar negeri, dan kebijakan ekonomi.

2. Hasil dan Pembahasan

GEOPOLITIK INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

A.INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

Poros Maritim Dunia adalah menjadikan Indonesia sebagai negara maritime yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritime, pengamanan kepentingan dan keamanan maritime, pemberdayaan seluruh potensi maritime demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritime dalam politik luar negeri Indonesia lima tahun kedepan. Sehingga dapat kita mengerti, bahwa untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan mencakup praktek dan proses pembangunan maritime diberbagai aspek, seperti politik, sosial-budaya, pertahanan, infrastruktur, dan terutama sekali ekonomi.

Pada saat gagasan Poros Maritim Dunia dicetuskan oleh Joko Widodo pada debat capres ketiga mengenai Politik Internasional dan Ketahanan Nasional 22 Juni 2014 lalu. Meskipun Indonesia adalah negara kepulauan yang secara fakta 2/3 wilayahnya adalah air, namun kesadaran maritim dalam diri bangsa Indonesia masih sangat kurang. 1 Lekat dengan budaya orientasi darat membuat bangsa Indonesia asing terhadap isu maritim. Padahal pemberdayaan sektor maritime bisa menjadi instrumen negara Indonesia untuk memiliki posisi yang lebih berpengaruh, sehingga dapat semakin meningkatkan peran pemerintah Indonesia pada pergaulan internasional.

Jika dilihat dari unsur-unsur yang dimiliki Indonesia, visi Poros Maritim Dunia ini mungkin sekali akan terwujud. Tapi, terdapat beberapa syarat yang harus dicapai Indonesia untuk menjadi maritime power, dan kemudian Poros Maritim Dunia. Di antara para pakar maritime, akan mengacu kepada pemikiran Alfred Thayer Mahan.

Meskipun Mahan mempersepsikan maritime power (ia menyebutnya sea power) adalah hal-hal yang berkaitan dengan kekuatan Angkatan Laut, namun konsep Mahan penulis adopsi untuk menganalisa syarat seperti apa yang harus dimiliki Indonesia untuk mencapai maritime power.

B. KEAMANAN

Pada ceramahnya di U.S. Naval War College, Geoffrey Till menjelaskan, bahwa di era globalisasi, kedamaian dan kemakmuran sangat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bergantung pada sistem. Ketika sistem terganggu, maka akan berdampak pada sistem keuangan, investasi, dan bursa efek. Aktor atau hal yang dapat merusak sistem dalam keamanan maritime antara lain adalah perompak, teroris, dan illicit traffi cking. Perairan Indonesia merupakan bagian vital dari sistem perdagangan dunia. Ekonomi negara besar di Asia Timur, dan begitu pula ekonomi negara mitra dagang mereka, akan terganggu ketika sub-sistem ini terhambat oleh suatu instabilitas. Angkatan Laut berperan memonitor, mengawasi, dan melindungi dari ancaman-ancaman tersebut yang bertujuan untuk menghindari penggunaan yang tidak sesuai dengan hukum.

Angkatan Laut akan semakin disibukkan dalam menangani ancaman-ancaman tersebut. Bagi kepentingan nasional, tentu pengamanan dan pengawasan terhadap domain maritime perlu dilakukan demi meningkatkan pendapatan nasional, namun dari hubungan internasional, kemampuan untuk menjamin keamanan lintas navigasi kapal-kapal internasional dapat memberikan keyakinan bahwa Indonesia mampu menjadi Poros Maritim Dunia. Pada masa kejayaannya, Sriwijaya melakukan hal serupa. Dengan Angkatan Laut yang kuat, Sriwijaya mempertahankan kedaulatan dan menjaga hubungan baik dengan mitra dagang dengan cara melindungi pelayaran perdagangan, menjamin dan menjaga kestabilitasan perdagangan. Angkatan Laut Kerajaan Sriwijaya pada saat itu mampu menciptakan keamanan di kawasan Asia Tenggara. Manfaatnya selain bagi keuntungan ekonomi, juga mendorong kedigdayaan politik Sriwijaya melalui kewibawaan yang terbangun di mata pesaing-pesaing Sriwijaya. Hari ini, keamanan jalur perdagangan semakin vital dalam politik dunia, Angkatan Laut dapat semakin memainkan peranannya untuk membantu Indonesia menjaga hubungan politik yang baik dengan negara-negara yang berkepentingan melewati perairan Indonesia. Tentu saja hal ini tidak kita berikan begitu saja. Ada harapan bahwa, dengan menyediakan keamanan bagi kepentingan nasional negara tersebut, mereka pun akan melakukan hal yang sama ketika indonesia membutuhkan sesuatu dari mereka. Bagaimana dengan kerja sama dalam konteks ini yang lain dari isu keamanan? Satu kecenderungan yang telah diakui secara umum ialah multilateralisasi isu-isu non-keamanan. Kebanyakan pemerintah mengakui sekarang ini bahwa fakta ketergantungan dimana tindakan sebagian besar negara mempunyai konsekuensi serius terhadap yang lain mengaharuskan mereka bergabung untuk menghadapi isu seperti pencemaran laut, sumber daya alam yang menyusut cepat, pasok pangan yang tidak memadai bagi banyak negara sedang berkembang, dan mungkin pengaturan kegiatan pelaku non-negara seperti perusahaan multinasional. Tindakan pemerintahan masing-masing dalam bidang sama sekali tidak memadai dan dalam banyak hal dapat berbahaya. Jika misalnya perusahaan pertambangan dasar laut mulai beroperasi di laut bebas, tanpa peraturan internasional, mungkin akan terjadi perlombaan yang tidak sehat mencari daerah yang paling produktif, pencemaran laut yang luas, dan penghasilan negara yang sedang berkembang yang lebih rendah dari ekspor bahan mentah.

Konsekuensi dari tindakan masing-masing yang tidak terkekang tidak suka untuk diramalkan. Tetapi, ini tidak selalu mempermudah pemecahan masalah. Sayangnya, pemerintah dan para aktor non-negara sering ditekan, untuk mengusahakan pendapatan maksimum dalam waktu yang sesingkat-singkatnya, sehingga mereka yakin bahwa mereka harus melindungi kemanfaatan nasional, sekali pun, dengan berbuat demikian, mereka mengurangi kesempatan usaha kerja sejati yang dapat meningkatkan kemanfaatan setiap orang. Dalam kasus lain, pemerintah tidak bersedia membuat pengorbanan jangka pendek karena mereka mengantisipasi bahwa masyarakat internasional tidak akan mengembangkan norma atau lembaga pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN: 2654-3419, e-ISSN : 2654-3311

waktunya untuk melindungi kepentingan setiap orang.

Bagaimana pun juga, merukunkan kepentingan berbeda dari 150 negara atau lebih tidaklah mudah, sekali pun kebutuhan kerja sama diakui bersama. Juga, sekali pun diciptakan perjanjian dan lembaga universal yang baru untuk mengatur dan menangani beberapa masalah dunia ini, mungkin diperlukan waktu yang lama sebelum norma kerja sama dan perundingan yang dijumpai. Misalnya, dalam masyarakat Eropa akan berkembang di dalamnya.

C. MENDORONG KONSEP POROS MARITIM DUNIA

Mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia bukan semata hanya soal ekonomi, tapi juga politik. Seberapa siap kedua hal itu bersinergi cepat sebelum 2030 menjelang ?

Jika dilihat dari jalur laut yang dimiliki negara-negara di seputar kawasan perairan Asia Tenggara, tak pelak menjadikan kawasan ini sebagai bagian penting poros maritim dunia. Indonesia yang merupakan negara kepulauan, memiliki 39 selat yang saling terkait dengan selat lain di kawasan Asia. Dengan kondisi demikian, Indonesia sesungguhnya menjadi barometer dan bahkan kunci bagi stabilitas kawasan. Negara ini, dalam istilah dunia militer, memiliki choke point terbanyak di dunia. Dari 9 choke point yang dimiliki dunia, empat diantaranya ada di Indonesia sebagai jalur pelayaran internasional, yaitu Selat Malaka, Selat Makassar, Selat Sunda dan Selat Lombok.

Konstelasi geopolitik Indonesia menjadi penting dibereskan lebih dulu sebelum melangkah menjadi poros maritim dunia. Hingga kini, Indonesia memiliki persoalan tapal batas dengan 10 negara, yaitu Singapura, Malaysia, Timor-Timur, Papua Nugini, Filipina, Brunei, Kamboja, Thailand, Australia dan Tiongkok.

Elaborasi yang mendalam tentang mewujudkan poros maritim dunia mestinya akan bisa mengakomodir dimensi internasional, regional dan domestik. Tanpa kejelasan konsep poros maritim dunia tersebut, kebijakan maritim Indonesia hanya akan menjadi pelengkap konsep besar Jalur Sutra Maritim (JSM) dari negara Tiongkok. Jalur Sutra, yang terbagi menjadi jalur darat dan jalur laut adalah rute tata niaga yang menghubungkan Eropa ke Asia Tengah dan Asia Timur, serta tata niaga dan jalur energi dari Afrika ke Asia Selatan dan Asia Timur. Dalam kaitan memuluskan langkah ini, Tiongkok telah memelopori pendirian Bank Investasi Infrastruktur Asia senilai US$ 50 miliar, serta program Dana Jalur Sutra senilai US$ 40 miliar. Jalur Sutra Maritim itu dipastikan akan bersinggungan dengan konsep tol laut. Rutenya meliputi Eropa, lalu masuk Laut Merah di Afrika, berlajut ke Samudera Hindia, menuju India, Bagladesh, Burma, kemudian masuk ke Indonesia melalui Selat Malaka. Jalur ini juga akan melalui selatan yang masuk Selat Lombok, Selat Sunda dan Selat Wetar.

Pondasi keamanan menjadi sangat penting karena kelak harus melindungi jalur pelayaran tol laut yang hendak didorong Pemerintah Indonesia untuk diwujudkan. Sejalan dengan soal keamanan, ada soal infrastruktur, termasuk memperkuat industri pelayaran dan galangan kapal yang juga mendesak dibenahi, sebagai prasyarat membangun negara maritim yang kuat. Sejauh ini, ada sekitar 8000 unit kapal yang dibeli perusahaan pelayaran Indonesia, dalam catatan Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan lepas Pantai Indonesia (Iperindo). Tapi dari jumlah, itu hanya sekitar 10 persen kapal saja yang dibeli dari industri galangan kapal dalam negeri. Mahalnya biaya yang harus dibayar untuk membeli kapal produk dalam negeri menjadi alasan klasik. Tapi alasan itu pula yang membuat hingga kini industri galangan kapal dalam negeri tidak mengalami kemajuan berarti. Mahalnya harga kapal di dalam negeri salah satunya dipicu bahan material yang masih diimpor dikenakan pajak. Kondisinya berbeda dengan kapal-kapal yang diimpor, dimana pajaknya dibebaskan sama sekali. Pada bagian lain, catatan Badan Pengajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) menyebut

hingga saat ini Indonesia hanya memiliki 250 galangan kapal yang harus memenuhi permintaan bangunan baru dan reparasi dibanding jumlah armada niaga nasional sebanyak 12 ribu unit. Ini belum termasuk kapal perang, patroli, navigasi dan kapal kecil.

Kendati soal galangan kapal mendapat fokus tersendiri dalam pemerintahan saat ini, tapi memajukannya tak cukup hanya bermodal fokus dan visi saja. Kebijakan Asean Economy Community (AEC) yang akan dijalankan pada akhir 2015 nanti, pada beberapa hal akan menempatkan industri galangan kapal sebagai pemain penting di kawasan ini. Sebab itu, Indonesia harus taktis merespon perkembangan ini dengan menerbitkan regulasi-regulasi yang mendukung industri-industri penunjang, termasuk galangan kapal. Pemerintah bisa memulai untuk membuat industri khusus komponen dalam negeri, termasuk mencarikan investor untuk industri ini. Kelak, fasilitas galangan kapal akan semakin berbasis teknologi. Railway, floating dock hingga fasilitas repair harus digenjot agar fungsi galangan semakin maksimal, disamping yang telah dimiliki oleh PT PAL Indonesia. Penerapan asas cabotage yang maksimal juga akan sangat membantu untuk menaikkan pasar pengangkutan barang antar negara ASEAN.

D.KAPITALISME,EKONOMIPANCASILA, DAN KRISIS MONETER DARI PERDAGANGAN BEBAS KE GLOBALISASI.

Banyak orang percaya bahwa (gerakan) globalisasi dewasa ini bersumber pada teori perdagangan bebas ala Ricardo yaitu teori keunggulan komparatif. Teori ini sebetulnya bukan penemuan asli Ricardo tetapi pengembangan lebih lanjut dari teori spesialisasi Adam Smith, yang memang keduanya termasuk tokoh ekonomi Mazab Klasik. Yang menarik adalah bahwa baik Smith maupun Ricardo berbicara tentang perdagangan bebas barang-barang (commodities) dan bukan perdagangan bebas tenaga kerja. Justru keduanya "mengansumsikan" tidak terjadi perpindahan tenaga kerja dan modal antarnegara. Ada semangat "nasionalisme ekonomi" yang menghalangi aliran modal keluar negeri meskipun mungkin keuntungan si kapitalis dari pengusahaan modalnya di dalam negeri relatif lebih rendah. Sikap seorang kapitalis yang cenderung nasionalistik ala Adam Smith ini dilihat oleh David Ricardo sebagai masuk akal karena perusahaan yang beroperasi di negeri lain yang asing dengan pemerintahan dan peraturan-perasuran hukum yang berbeda memang dianggap tidak aman.

E. SISTEM EKONOMI INDONESIA

Potensi sektor ekonomi laut setidaknya terdapat sepuluh jenis yang dapat dikembangkan untuk kemajuan dan kesejahteraan bangsa, meliputi perikanan tangkap, perikanan budi daya, industri pengelolaan hasil perikanan, industri bioteknologi kelautan, energi dan sumber daya mineral, pariwisata bahari, perhubungan laut, industri dan jasa maritim sumbeer daya wilayah pulau-pulau kecil, dan sumber daya kelautan nonkonvensional. Dari segi kesejahateraan (khususnya perekonomian), kesepuluh potensi sektor ekonomi laut tersebut, jika dikelola dengan baik diperkirakan akan memberikan sumbangan pendapatan negara yang lebih besar. Bagi Indonesia, pengalaman pasang surut sistem ekonomi asing sejak merkantilisme (VOC), etatisme ala tanam paksa, dan kapitalisme liberalisme, sangat membekas dan meninggalkan luka-luka dan kerawanan yang sulit dilupakan. Pengalaman pahit getir sistem ekonomi "asing" yang semuanya menjajah dan menghisap rakyat Indonesia kita tolak melalui proklamasi Indonesia merdeka. Aturan-aturan main asing yang hanya menguntungkan pihak asing kita ganti dengan sistem ekonomi kekeluargaan, "susunan" bangsa Indonesia sendiri. Pertanyaan yang cukup mengganggu adalah mengapa kebijaksanaan atau politik ekonomi kita selama 76 tahun merdeka tidak kunjung di dasarkan secara nyata pada pasal 33 dan Pancasila? Jawabnya adalah karena teori

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN: 2654-3419, e-ISSN : 2654-3311

ekonomi Indonesia atau teori ekonomi Pancasila belum tersedia secara mantap dan baku sebagai acuan dan sumber kebijaksanaan-kebijaksanaan ekonomi.

F. EKONOMI KERAKYATAN DAN PEMBANGUNAN DAERAH

Demikian "pelanggaran" asas ekonomi kerakyatan selama 30 tahun pembangunan ekonomi berakibat pada ketimbangan yang serius dalam pembangunan antardaerah. Daerah-daerah yang kaya akan sumber daya alam seperti Aceh, Riau, Irian Jaya, Dan Kalimantan Timur, menjadi "korban" kekayaan alam ini. Tambang atau hutan hanya mungkin diekspoitasi dengan menggunakan modal besar dan teknologi tinggi yang juga membutuhkan modal besar.

Modal besar dari pada pemodal besar (kapitalis) hanya bisa diperoleh para pengusaha besar yang pada gilirannya memperolehnya dari rekan-rekan mereka para pemodal luar negeri.

Inilah "rahasia" mengapa pertumbuuhan ekonomi nasional yang tinggi tidak berdampak positif pada masyarakat di daerah-daerah tempat sumber daya alam itu. Bahkan ada kecenderungan di daerah-daerah tertentu terutama daerah-daerah yang kaya akan sumber daya alam, semakin banyak muncul kasus-kasus keresahan penduduk yang "tidak puas".

G. DARIPOLITIKINTERNASIONAL MENUJU POLITIK DUNIA

Hubungan internasional tengah memasuki fase perkembangan baru dimana aktor yang terlibat, proses interaksi dan tujuan para aktor dalam interaksi internasional semakin beragam dan rumit. Salah satu konsekuensi penting dari semakin bergamnya aktor dan rumitnya jaringan interaksi ini, kini istilah politik internasional cenderung tidak cocok lagi digunakan sebagai salah satu cabang disiplin ilmu hubungan internasional. Istilah politik internasional pada dasarnya merupakan istilah tradisional yang sangat menekankan interaksi para aktor negara bangsa. Dalam hal ini, kendati perang dingin kerap menentukan pola interaksi aktor negara bangsa, pada era pasca perang dingin ini para penempuh studi politik internasional perlu melepaskan diri dari "cold war mentality".

Sementara itu, pola-pola interaksi politik dalam hubungan internasional kini sudah melibatkan interaksi antara aktor negara dengan aktor non-negara bangsa seperti perusahaan multinasional, organisasi non-pemerintah dan bahkan kelompok-kelompok non-negara lainnya.

Oleh karenanya, istilah politik dunia lebih tepat digunakan untuk menggantikan istilah politik internasional sebagai salah satu cabang dalam disiplin ilmu hubungan internasional. Dengan demikian, istilah politik dunia dapat dikategorikan sebagai pola-pola hubungan politik yang didefinisikan secara longgar yang melibatkan baik itu aktor negara maupun non-negara.

Senada dengan hal tersebut, Bruce Russet dan kawan-kawan mengidentifikasikan politik dunia sebagai salah satu cabang disiplin ilmu hubungan internasional yang bersifat inklusif. Dalam konteks ini, politik dunia akan mensintesakan berbagai pendekatan-pendekatan tradisional yang selama ini digunakan dalam politik internasional dengan berbagai pendekatan-pendekatan baru.

H. PEMBANGUNAN EKONOMI DAERAH

Lincolin Arsyat (2000) memberikan pengertian pembangunan ekonomi daerah adalah "suatu proses dimana pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumberdaya–sumberdaya yang ada dan membentuk suatu pola kemitraan antara pemerintah daerah dengan sektor swasta untuk menciptakan suatu lapangan kerja baru dan merangsang perkembangan kegiatan ekonomi dalam wilayah tersebut".

Dalam pembangunan ekonomi daerah yang menjadi pokok permasalahannya adalah terletak pada kebijakan-kebijakan pembangunan yang di dasarkan pada kekhasan daerah yang bersangkutan dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menggunakan potensi sumber daya manusia, kelembagaan, dan sumber daya fisik secara lokal. Orientasi ini mengarah pada pengambilan inisiatif-inisiatif yang berasal dari daerah tersebut dalam proses pembangunan untuk menciptakan kesempatan kerja baru dan merangsang peningkatan kegiatan ekonomi.

Pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses yang mencakup pembentukan inisiatif-inisiatif baru, pembangunan industri-industri alternatif, perbaikan kapasitas tenaga kerja yang ada untuk menghasilkan produk dan jasa yang lebih baik, identifikasi pasar-pasar baru, alih pengetahuan dan teknologi, serta pengembangan usaha-usaha baru.

Tujuan utama dari setiap pembangunan ekonomi daerah adalah untuk meningkatkan jumlah dan jenis peluang kerja untuk masyarakat daerah. Untuk mencapai tujuan tersebut, pemerintah daerah dan masyarakatnya harus secara bersama-sama mengambil inisiatif pembangunan daerah.

I. ETIKA PEMBANGUNAN

Di negara-negara berkembang, tugas utama birokrasi lebih dititikberatkan untuk memperlancar proses pembangunan. Itulah sebabnya banyak penulis yang menganalisis administrasi negara-negara berkembang menggunakan istilah birokrasi pembangunan atau administrasi pembangunan. Definisi yang sederhana mengatakan bahwa pembangunan adalah proses perubahan dari suatu keadaan tertentu ke arah keadaan lain yang lebih baik. Dalam tugas-tugas pembangunan, aparat administrasi diharapkan memiliki komitmen terhadap tujuan-tujuan pembangunan, baik dalam perumusan kebijakan maupun dalam pelaksanaannya secara efektif dan efisien.

Dia harus berorientasi kepada kegiatan, mampu memecahkan masalah-masalah kemasyarakatan, serta mampu merumuskan kebijakan-kebijakan tertentu ke arah kemajuan. Dengan demikian wajar lah apabila para administrator pembangunan diberi hak-hak untuk mengambil kebijakan-kebijakan yang diperlukan berdasarkan pertimbangan rasional dan pengalaman yang dimilikinya. Keleluasaan untuk mengambil kebijakan administrastif supaya pemerintahan dapat berjalan secara efektif dan proyek-proyek pembangunan yang kerapkali membutuhkan pengambilan keputusan yang cepat itu dapat terlaksaa dengan lancar. Sayangnya, tidak setiap administrator menyadari bahwa mereka mengemban tugas berat yang harus selalu dipertanggungjawabkan kepada rakyat.

J. KEBEBASAN

Secara sederhana kebebasan dapat dirumuskan sebagai keleluasaan untuk bertindak atau tidak bertindak berdasarkan pilihan-pilihan yang tersedia bagi seseorang. Kebebasan muncul dari doktrin bahwa setiap orang memiliki hidupnya sendiri serta memiliki hak untuk bertindak menurut pilihannya sendiri kecuali jika pilihan-pilihan tindakan tersebut melanggar kebebasan yang sama dari orang lain. Itulah sebabnya, hukum sesungguhnya tidak dimaksudkan untuk membatasi kebebasan tetapi justru untuk menjamin kebebasan itu seendiri. Kebebasan ditantang manakala berhadapan dengan kewajiban moral. Dalam kaitan ini hal yang selalu dituntut untuk diperolehnya suatu kebebasan adalah tanggungjawab. Seorang Walikota memiliki kekuasaan dan kebebasan untuk mengambil kebijakan-kebijakan yang menyangkut wilayahnya. Nasib warga kota atau wujud perkembangan wilayah yang dikuasainya mungkin sepenuhnya teergantung kepada apa yang dikatakan atau ditentukan oleh walikota tersebut. Tetapi kebebasan yang dimilikinya juga mensyaratkan tanggung jawab. Jika kebijakan yang diambil oleh walikota itu gagal, maka dialah yang pertama-tama mempertanggungjawabkan kegagalan tersebut. Maka kebebasan manusia mengandung pengertian:

- Kemampuan untuk menentukan diri sendiri
- Kesanggupan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN: 2654-3419, e-ISSN : 2654-3311

• Syarat-syarat yang memungkinkan manusia untuk melaksanakan pilihan-pilihannya beserta konsekuensi dari pilihan itu.

Oleh karena itu tidak ada kebebasan tanpa tanggung jawab, dan begitu pula sebaliknya tidak ada tanggung jawab tanpa kebebasan. Semakin besar kebebasan yang dimiliki oleh seseorang, semakin besar pula tanggung jawab yang mesti dipikulnya.

K. PERDAGANGAN SEBAGAI MESIN PERTUMBUHAN EKONOMI

Perdagangan secara umum bertujuan untuk meningkatkan manfaat bagi pihak-pihak yang berdagang. Demikian pula halnya perdagangan antarnegara bertujuan untuk memperoleh manfaat ekonomi yang lebih tinggi bagi masing-masing negara. Dengan adanya perdagangan memungkinkan adanya perluasan alternatif atau pilihan atas barang yang bisa dikonsumsi atau diproduksi oleh suatu negara atau bangsa. Dengan perdagangan skala ekonomi yang paling efisien bagi suatu negara dapat dimanfaatkan sebaik-baiknya. Pencapaian skala ekonomi yang paling optimal dimungkinkan karena dengan adanya perdagangan perluasan pasar dapat dilaksanakan.

Secara teknis, perdagangan juga memungkinkan berkembangnya inovasi-inovasi teknologi baru, sehingga memperluas pilihan produksi dan konsumsi.

Efisien produksi tertinggi hanya dicapai apabila suatu negara dapat memanfaatkan sumberdaya yang dimilikinya untuk memproduksi barang-barang yang paling besar permintaannya di pasaran dunia. Ini berarti ada kecenderungan adanya spesialisasi antarnegara, karena sumber yang dikuasai setiap negara juga dispesialisasikan. Tetapi pada perkembangannya spesialisasi produksi antarnegara tidak selalu menguntungkan negara-negara itu terutama apabila dikaitkan dengan keuntungan relatif antara negara yang berdagang. “Terms of Trade” atau dasar pertukaran yang semakin tidak menguntungkan bagi barang-barang primer mendorong negara-negara penghasil barang-barang primer untuk berusaha mengadakan perkembangan sektor industri.
.

3. Kesimpulan

Geografi bukan sekedar peta, dan konfirmasi fisik bukan sekedar data. Memiliki letak geografi yang strategistidak cukup menjadikan suatu negara berpengaruh, tapi bagaimana negara tersebut menerjemahkan elemen power ini secara efektif agar berguna dalam mencapai kepentingan nasional, adalah yang terpenting. Untuk mencapai cita-cita Poros Maritim Dunia tentu tidak akan mudah. Terutama bagi Indonesia yang sudah berpuluh tahun berorientasi ke darat, komitmen untuk mengelola kekayaan maritime dan meningkatkan kekuatan Angkatan Laut pasti akan menemui tantangan dan hambatan yang kebanyakan diantaranya mungkin sekali muncul dari internal Indonesia. Selama ini Indonesia belum pernah mencoba membangun secara komprehensif dan berkelanjutan ekonomi maritime. Sehingga Indonesia belum pernah menikmati keuntungan dari maritime, baik dari segi kemakmuran maupun pengaruh di tingkat internasional. Namun bagi pihak yang meragu, hendaknya dapat secara bijaksana menengok kesuksesan ekonomi negara-negara maritime besar.

Bagi Indonesia, pengalaman pasang surut sistem ekonomi asing sejak VOC, etatisme ala tanam paksa, dan kapitalisme liberalisme, sangat membekas dan meninggalkan luka-luka dan kerawanan yang sulit dilupakan. Pengalaman pahit getir sistem ekonomi ”asing” yang semuanya menjajah dan menghisap rakyat Indonesia kita tolak melalui proklamasi Indonesia merdeka. Aturan-aturan main asing yang hanya menguntungkan pihak asing kita ganti dengan sistem ekonomi kekeluargaan, ”susunan” bangsa Indonesia sendiri. Demi terwujudnya Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi negara Poros Maritim Dunia, diperlukan adanya kebijakan dan strategi pembangunan yang jelas, sesuai dengan visi dan misi yang telah dikemukakan pemerintah. Seperti sektor kelautan dan perikanan, yang mampu menghasilkan daya saing dan pertumbuhan ekonomi tinggi serta inklusifitas secara berkelanjutan, dan berkontribusi secara signifikan bagi terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia, dalam waktu tidak terlalu lama. Mengingat, sudah adanya keinginan dari pemerintah untuk memusatkan pembangunan kearah maritim dan tersedianya sumberdaya laut yang melimpah.

4. Daftar Pustaka

Daftar Bacaan :

Booth, A. (ed.), 1992. The Oil Boom and After: Indonesian Economic Policy and Performance in the Suharto Era. Singapore, Oxford University Press.

Djalal, Dino Patti, 1996. The Geopolitics of Indonesia's Maritime Territorial Policy. Jakarta, Centre for Strategic and International Studies (CSIS).

Malaka, Tan, 2007. Menuju Republik Indonesia (terj.) Naar de Republiek Indonesia. Jakarta, Yayasan Massa.

Marsetio, 2014. Sea Power Indonesia. Jakarta, Universitas Pertahanan.

Susilo, I. Basis (ed.), Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia. Surabaya: CSGS, 2015.

Jurnal :

Adelle, N. (2014) Jokowi Spells Out Vision For Indonesia's (Online), Centre for Strategic and International Studies, 26 November. Tersedia di http://csis.org/publication/southeastasia-scott-circle-jokowi-spellsoutvision-indonesias-global-maritimenexus [Diakses 2 November 2017].

Agastia, G.B.D & Perwita, A.A.B. (2015). Jokowi's Maritime Axis: Change and Continuity of Indonesia's Role in Indo-Pacific. Journal of ASEAN Studies 3(1), pp. 32-41.

Bakrie, C.R. (2015) Poros Maritim dalam Perspektif Geostrategi, Geopolitik dan Geoekonomi (Online). Tabloid Diplomasi, 4 Oktober. Tersedia di<http://www.tabloiddiplomasi.org/index.php/2015/10/04/ poros-maritim-dalam-perspektif-geostrategi-geopolitik-dangeoekonomi/> [Diakses 5 November 2017].

Bappenas (2015) Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015-2019. Jakarta: Direktorat Transportasi Bappenas.

Berita Satu (2016) Tol Laut, Strategi Jokowi Wujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (Online). Tersedia di: <http://www.beritasatu. tv/news/tol-laut-strategi-jokowi-wujudkan-indonesia-sebagaiporos-maritim- dunia/> [Diakses 2 Oktober 2017].

Berita Satu (2016) "Presenting Maritime Doctrine", 14 November 2014, dalam http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html, diunduh pada 15 Februari 2021.

Marsetio, 2013. "Strategi TNI Angkatan Laut dalam Pengamanan Batas Maritim NKRI: Kajian Historis-Strategis", Jurnal Sejarah, Citra Lekha, Vol. XVII, No. 1 Februari 2013.

M.E. Manyin, et al.,"Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia" The Indo-Pasific, http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html, diunduh pada 15 Februari 2021.

The Indo-Pacific : What's in a Name", dalam http://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indopacific-whats-in-a-name/ diunduh pada tanggal 15 Februari 2021.

Washington D.C.: Congressional Research Sevice), dalam https://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42448.pdf, 2012, diunduh pada tanggal 16 Februari 2021

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ISSN: 2087-3050
e-ISSN: 2722-0621
Dinamika Bahari
Vol.2 No.1 Edisi Mei 2021: 13-27

Kelemahan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Suyanti[a], Zoelly's Fix Nurfadholi[b*]

[a,b]Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
[a]Email: syandanish106@gmail.com
[b*]Email: zoellys.nurfadholi@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk melihat kelemahan Indonesia menuju poros maritim dunia dan cara mengatasinya. Masalah yang diteliti adalah kebijakan pemerintah Indonesia dalam mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia, kelemahan dalam mewujudkan cita-cita tersebut dan cara mengatasinya. Penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Data yang digunakan adalah data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan buku-buku, jurnal, serta rujukan dari berbagai media online. Penelitian menemukan kebijakan yang dilakukan pemerintah untuk mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia, adalah: 1) Menerbitkan payung hukum kemaritiman; 2) Menjabarkan 5 pilar visi poros maritim dunia; 3) Membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman; 4) Meningkatkan ekspor komoditas kelautan. Kelemahan Indonesia dalam mewujudkan cita-cita tersebut diatasi dengan 5 pilar visi poros maritim dunia, yaitu:1) Telah berkurangnya budaya maritim, diatasi dengan pilar pertama; 2) Belum adanya kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim, diatasi dengan pilar kedua; 3) Masih kurangnya SDM maritim, diatasi dengan pilar pertama; 4) Masih tumpang tindihnya peraturan dibidang kelautan, diatasi dengan pilar keempat; 5) Masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan diatasi dengan pilar ketiga; 6) Masih kurangnya peran transportasi laut diatasi dengan pilar ketiga; 7) Masih kecilnya kontribusi sektor perikanan laut diatasi dengan pilar kedua; Masih adanya premanisme dan mafia pelabuhan diatasi dengan pilar kelima.

***Kata Kunci**: kelemahan, poros maritim dunia, SDM maritim*

ABSTRACT

This research examines Indonesia's weaknesses towards the world's maritime axis and how to overcome them. The problem under study is the Indonesian government's policy in realizing its aspirations to become a world maritime axis, weaknesses in realizing these ideals, and how to overcome them. This research is a descriptive study with a qualitative approach. The data used are secondary. Data collection is done by collecting books, journals, and references from various online media. The research found that the policies carried out by the government to realize the goal of becoming a world maritime axis, are: 1) Publishing a maritime legal conduct; 2) Describe the 5 pillars of the vision for the world's maritime axis; 3) Forming a Coordinating Ministry for Maritime Affairs; 4) Increase the export of marine commodities. Indonesia's weaknesses in realizing these ideals are overcome by the 5 pillars of the vision for the world's maritime axis, namely: 1) Decreasing maritime culture, overcome by the first pillar; 2) The absence of a common understanding of the concept of a maritime country, is overcome by the second pillar; 3) Lack of maritime human resources, overcome by the first pillar; 4) There are still overlapping regulations in the maritime sector, resolved by the fourth pillar; 5) The port management is still not well managed by the third pillar; 6) The lack of the role of sea transportation is overcome by the third pillar; 7) The small contribution of the marine fisheries sector is overcome by the second pillar; The existence of thuggery and port mafia is overcome by the fifth pillar.

***Keywords**: weaknesses, world's maritime axis, maritime human resources*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara maritim yang sangat kaya akan Sumber Daya Alam Laut (SDAL). Hal ini ditunjukkan oleh kenyataan bahwa laut Indonesia adalah wilayah *MarineMega-Biodiversity* terbesar di dunia yang terdiri dari delapan ribu lebih spesies ikan, lima ratus lebih spesies rumput laut, dan hampir seribu spesies biota terumbu karang (Prijono, 2010).

Kekayaan SDAL yang tinggi didukung oleh letak geografis Indonesia yang berada di antara Samudra Hindia dan Pasifik dengan ribuan pulau yang terbentang diantara dua samudra itu, sehingga tidak heran jika Indonesia disebut negara kepulauan terbesar. Kepulauan Indonesia memiliki luas tanah pulau-pulau sekitar 1,92 juta km², wilayah laut pedalaman dan laut teritorial 12 mil seluas 3,1 juta km², dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 200 mil seluas 2,7 juta km². Indonesia memiliki garis pantai sepanjang sekitar 81.000 km sehingga merupakan negara yang memiliki garis pantai tropis terpanjang di dunia. Jarak wilayah Indonesia dari barat ke timur lebih panjang daripada jarak dari London ke Moskow atau dari New York ke San Francisco (Purwaka, 1989).

Semua kekayaan Indonesia itu membuat Bangsa Indonesia dapat menggunakannya untuk menciptakan kemakmuran bangsa. Akan tetapi fakta menunjukkan bahwa negara Indonesia masih kurang baik daya saingnya dibandingkan negara-negara lainnya dalam kelompok negara-negara Asean dilihat dari indeks *Global Competitiveness Index* (GCI)/Indeks Daya Saing Global. GCI merupakan penilaian yang dilakukan oleh World Economic Forum terhadap 12 pilar yaitu: 1) *Institutions; 2) Infrastructure; 3) Macroeconomic environment; 4) Health and primary education; 5) High education and training; 6) Goods market efficiency; 7) Labor market efficiency; 8) Financial market development; 9) Technological readi-ness; 10) Marketsize; 11) Business sophistication; dan 12) Innovation* (Dewa, dkk., 2017).

Peringkat GCI diperoleh dari urutan semua negara di dunia. Namun dalam tulisan ini yang ditampilkan adalah yang negara Asean saja. Berikut indeks GCI di negara-negara Asean.

Tabel 1. Indeks GCI Negara-negara Asean

Negara	Tahun 2016		Tahun 2017	
	Ranking	Score	Ranking	Score
Indonesia	41	4,52	37	4,52
Malaysia	25	5,16	18	5,23
Thailand	34	4,64	32	4,64
Singapura	2	5,72	2	5,68
Philipina	57	4,36	47	4,39
Brunei	58	4,35	n/a	n/a
Vietnam	60	4,31	56	4,30

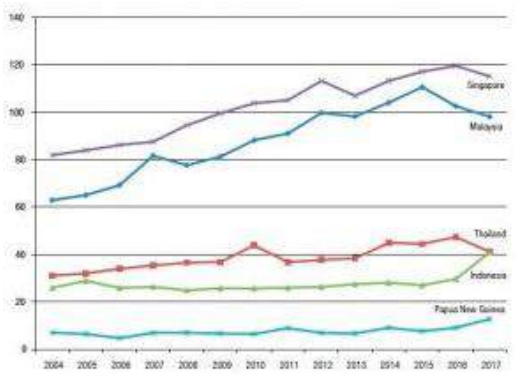
Sumber : *World Economic Forum*, 2016.

Dari Tabel 1, dapat diketahui bahwa tahun 2017 peringkat GCI Indonesia adalah peringkat 37, sementara Singapura peringkat dua dan Malaysia peringkat 18. Padahal Indonesia memiliki SDAL yang lebih baik dibanding kedua negara tersebut. Pada tahun 2017, Indonesia mengalami kenaikan peringkat dari peringkat 41 menjadi 37. Salah satu penyebab naiknya peringkat GCI Indonesia adalah meningkatnya pembangunan infrastruktur. Sebagaimana diketahui bahwa pada era pemerintahan Joko Widodo terjadi pembangunan infrastruktur yang meningkat dibanding masa-masa sebelumnya. Namun sayangnya, Indonesia masih kalah dibandingkan Singapura dan Malaysia. Ternyata tingginya peringkat GCI Singapura dan Malaysia disebabkan pemanfaatan potensi kelautannya sebagai konektor jaringan pelayaran global sehingga bisa memicu transaksi perdagangan. Hal ini diketahui dari hasil penelitian UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*). UNCTAD adalah organ utama Majelis Umum PBB yang menangani isu perdagangan, investasi dan pembangunan (Wikipedia, t.t.).

Dalam menganalisis dan membandingkan *connectivity* sebuah negara dengan jaringan pelayaran global,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tahun 2014 UNCTAD mengembangkan indeks connectivity atau *Linear Shipping Connectivity Index* (LSCI). Perhitungan indeks LSCI didasarkan pada pelayaran kontainer internasional terjadwal yang ada pada suatu negara dan mencakup lima komponen, antara lain: jumlah operator, kapasitas angkut, jumlah layanan yang tersedia, jumlah kapal, jumlah operator, dan ukuran kapal terbesar. Semakin tinggi nilai indeks LSCI suatu negara, maka semakin kuat negara tersebut terkoneksi dengan jaringan pelayaran global. Maka dari itu lebih dari 80 persen jalur perdagangan dunia melalui laut (70 persen jika dihitung dari nilai transaksi perdagangan), maka Indeks LSCI yang diperoleh menggambarkan posisi suatu negara dalam perdagangan internasional (AS, 2017).



Sumber: jurnalmaritim.com, 2021.
Gambar 1. Indeks LSCI Negara-Negara Asean

Berdasarkan Gambar 1 terlihat indeks LSCI Singapura adalah yang tertinggi, diikuti Malaysia. Hal ini menunjukkan koneksi pelabuhan di Singapura dan Malaysia dengan jaringan pelayaran global adalah yang terbaik di kawasan Asean.

Kelanjutan dari LSCI, UNCTAD melakukan pengembangkan *Linear Shipping Bilateral* Connectivity *Index* (LSBCI) dengan mengukur tingkat konektivitas antar dua negara dalam satu kawasan yang sama (AS, 2017). Hasil penelitian UNCTAD menunjukkan bahwa LSBCI Singapura dan Malaysia menempati urutan yang tertinggi dibandingkan negara-negara lainnya satu kawasan.

Berdasarkan *Review of Maritime Transport* (2017) yang diterbitkan UNCTAD, diketahui bahwa penyebab indeks LSCI dan LSBCI tinggi dari Singapura dan Malaysia (di kawasan Asia Tenggara) adalah karena mereka berhasil memanfaatkan posisi mereka di Selat Malaka yang merupakan rute utama pelayaran kontainer Asia-Eropa. Kedua negara ini bersaing mengembangkan *transhipmentport* untuk melayani barang-barang dari negara Asia Tenggara lainnya, terutama Indonesia (AS, 2017).

Bagaimana dengan posisi Indonesia? Indeks LSCI dan LSBCI Indonesia masih jauh di bawah Singapura dan Malaysia. Hal ini menunjukkan bahwa ekspor dan impor ke dan dari Indonesia banyak melalui negara Malaysia atau Singapura, karena pelabuhan-pelabuhan di Indonesia pada umumnya merupakan *destinationport* atau pelabuhan tujuan akhir (AS, 2017).

Indonesia saat ini membangun Pelabuhan Kuala Tanjung untuk mengambil manfaat dari posisi strategis selat Malaka. Pelabuhan Kuala Tanjung berpotensi menjadi *transhipment* dan *destinationport* sekaligus karena posisinya yang berhadapan dengan Pelabuhan Klang, dan didukung dengan *hinterland* berupa kawasan Industri (AS, 2017). Hal ini diharapkan dapat meningkatkan intensitas perdagangan melalui laut di Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, dapat diidentifikasi bahwa penyebab tingginya indeks GCI yang menunjukkan indeks daya saing global yang dimiliki oleh Singapura dan Malaysia disebabkan negara tersebut memanfaatkan posisi mereka di Selat Malaka sehingga memiliki konektivitas dengan negara-negara industri besar. Indonesia sendiri sebenarnya mempunyai letak yang strategis dan sumber daya alam laut yang lebih baik dibandingkan dengan kedua negara satu kawasan tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Potensi Indonesia itu, diketahui oleh Presiden Joko Widodo (Jokowi) sehingga kemudian mencanangkan visi ”Indonesia Poros Maritim Dunia”. Jokowi pertama kali mencanangkan visi tersebut saat pidato pelantikannya di depan MPR pada 20 Oktober 2014. Kebijakan ini merupakan kebijakan yang menekankan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan (Dahuri, 2014).

Cita-cita dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, bukanlah sesuatu yang tidak mungkin. Sejak lama bangsa Indonesia sudah menjadi bangsa pelaut. Hal ini bisa diketahui dari cerita-cerita sejarah nenek moyang bangsa Indonesia yang suka mengarungi samudera. Bahkan ada sebuah lagu yang berjudul ”Nenek Moyangku Seorang Pelaut” yang menunjukkan kegagahan nenek moyang kita dalam mengarungi lautan.

Penguasaan terhadap laut merupakan kunci untuk mewujudkan berbagai impian yang ingin dicapai suatu negara. Bila terwujud, Indonesia juga akan dapat menjadi negara maritim yang maju, kuat, mandiri, serta berperan dalam menjaga perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan amanat UUD 1945. Cita-cita untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia terus diupayakan oleh pemerintahan Jokowi pada era pemerintahannya yang pertama yang dilanjutkan sampai sekarang pada era pemerintahannya yang kedua.

Kebijakan-kebijakan untuk mewujudkan Indonesia poros maritim dunia sudah dilakukan Presiden Jokowi. Namun sampai sekarang hasil dari kebijakan itu belum terasa. Berdasarkan latar belakang masalah di atas, dirumuskan masalah sebagai berikut: Bagaimana kebijakan-kebijakan yang telah dilakukan pemerintah Indonesia dalam usaha mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia serta bagaimana kelemahan Indonesia untuk mewujudkan cita-cita tersebut dan cara mengatasinya.

II. METODE

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Data yang digunakan adalah data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan literasi dari buku-buku yang mendukung, jurnal-jurnal yang ada kaitan dengan analisis, serta rujukan dari berbagai media *online* (Syaodih, N. (2019).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kebijakan Pemerintah Menuju Poros Maritim Dunia

Jokowi dalam kepemimpinannya sebagai kepala negara Indonesia mewarisi segala hal yang menjadi masalah dimasa lampau dan masa kini. Masalah lingkaran setan kemiskinan, tingkat pengangguran yang tinggi, tingkat kesehatan yang buruk, hutang negara yang tinggi, infrastruktur yang belum merata, tingkat pendidikan yang rendah, dan lain-lain. Di lain pihak, Jokowi juga diberikan wewenang untuk mengelola kekayaan alam Indonesia yang luar biasa. Mulai dari tambang minyak dan gas, tambang emas, tambang besi, hutan, laut, sungai, danau, daratan yang subur, dan semua potensi alam yang dimiliki bangsa Indonesia.

Melalui pembelajaran terhadap potensi bangsa dan masalah yang dihadapi serta pengalaman sejarah bangsa Indonesia yang merupakan bangsa pelaut, Jokowi memutuskan untuk mengambil kebijakan memanfaatkan potensi kelautan Indonesia guna menyelesaikan masalah-masalah yang dihadapi bangsa Indonesia tersebut dengan bercita-cita menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Melalui pencanangan ini pemerintah mengutamakan pemanfaatan semua sumber daya alam kelautan yang bertujuan untuk kepentingan rakyat dan kemakmuran negara.

Indonesia dapat menjadi negara maritim yang kuat, antara lain karena dua pertiga wilayah Indonesia terdiri atas lautan serta memiliki potensi sumber daya laut yang sangat kaya. Contoh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kekayaan sumber daya laut yang melimpah itu, antara lain cadangan minyak dan gas yang besar, potensi kekayaan ikan yang luar biasa, serta pariwisata laut yang mempesona. Bahkan, ombak dan gelombang di kawasan perairan nasional juga dapat dijadikan sumber energi listrik yang sangat potensial.

Hal-hal inilah yang menjadi basis kebijakan Presiden Jokowi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Guna mewujudkan impian itu, dari segi kelembagaan, pemerintah telah membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Sementara itu, dari sektor kelautan, telah dilakukan berbagai upaya untuk meningkatkan ekspor komoditas kelautan dan perikanan (Rahman, 2020).

Untuk mewadahi cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Presiden Jokowi menerbitkan Inpres No. 07/2016 tentang Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional. Sebagai implementasinya, pada Januari 2017 diterbitkan Perpres RI No. 03/2017 tentang Rencana Aksi Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional. Keduanya masih bersifat sektoral (Rahman, 2020).

Pada Februari 2017 diterbitkan Perpres RI No. 16/2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI). Dalam Perpres inilah terdapat definisi resmi "Poros Maritim Dunia". KKI disusun berdasarkan enam prinsip dasar, yaitu (1) wawasan nusantara; (2) pembangunan berkelanjutan; (3) ekonomi biru; (4) pengelolaan terintegrasi dan transparan; (5) partisipasi; serta (6) ke-setaraan dan pemerataan (Rahman, 2020).

Pasal 1 angka 1 Perpres 16/2017 menentukan bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum bagi kebijakan kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi poros maritim dunia. Selanjutnya, dalam Pasal 1 angka 2 Perpres 16/2017 didefinisikan bahwa Poros Maritim Dunia merupakan visi Indonesia sebagai sebuah negara maritim. Pada Pasal 2 Perpres 16/2017 diatur bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia dituangkan dalam 2 (dua) dokumen yaitu Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) dan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia (Rencana Aksi KKI).

KKI sebagai Peta Jalan dijadikan pedoman bagi pemerintah baik pusat dan daerah, pelaku usaha dan masyaratakat. Presiden Jokowi menunjuk Menko Bidang Kemaritiman untuk melaksanakan pemantauan, koordinasi, pelaksanaan, serta evaluasi terhadap Rencana Aksi KKI (Anonim, 2017).

Berdasarkan Kusumawardhani dan Afriansyah (2019) untuk melaksanakan cita-cita menjadi poros maritim dunia, dilakukan penjabaran visi poros maritim dunia oleh Presiden Jokowi yang disampaikannya saat menghadiri KTT-EAS bulan November 2014, antara lain yaitu:

a. Pembangunan budaya maritim;
b. Pengelolaan sumber daya laut;
c. Konektivitas dan infrastruktur;
d. Diplomasi maritim; dan
e. Ketahanan maritim

Kebijakan dalam mewujudkan "Poros Maritim Dunia" disampaikan kembali oleh Presiden Joko Widodo pada April 2016 di London dalam Sidang IMO MEPC ke-69 (siswanto, 2017).

Walaupun pemerintah telah menetapkan kebijakan kelautan yang komprehensif dengan berbagai program dan kebijakan poros maritim dunia yang relevan, namun signifikansi hasilnya belum terlihat (Anonim, 2017). Hal ini disebabkan masih adanya beberapa kelemahan.

2. Kelemahan Indonesia Menuju Cita-cita Menjadi Poros Maritim

Dalam mencapai cita-cita menjadikan Indonesia poros maritim dunia ada beberapa kelemahan yang dimiliki Indonesia, antara lain:

a. Telah berkurangnya budaya maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terindikasi dari total penduduk lebih dari 270 juta penduduk Indonesia, hanya 2,3 juta orang yang bergerak dibidang kemaritiman. Dari jumlah itupun ada yang berpindah jalur ke sektor lain, misal menjadi pengemudi ojek *online* karena penghasilan sebagai nelayan kadang tidak mampu mencukupi kebutuhan hidup nelayan dan keluarganya.

b. Belum ada kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim yang akan dibangun.

Negara maritim adalah suatu negara yang berada di dalam suatu teritorial laut yang luas, dan Indonesia bisa dikatakan sebagai negara maritim. Sedangkan konsep dari negara maritim adalah suatu konsep di mana negara, dalam hal ini Indonesia, mampu memanfaatkan semua potensi laut baik itu perikanan, kelautan, pertambangan, wisata bahari bahkan pertahanan negara. Semua pengelolaan tersebut bermuara pada kesejahteraan rakyat dan kemakmuran bangsa dan negara (Gischa dan Nailufar, 2019).

Bidang-bidang yang dapat diberdayakan untuk mewujudkan konsep negara maritim adalah:

1) Jasa penyeberangan kapal antar pulau dan negara.
2) Industri pembuatan kapal laut.
3) Industri reparasi kapal.
4) Industri logistik pengiriman barang melalui jalur laut.
5) Aktivitas perekonomian pelabuhan.
6) Tol laut.
7) Jasa pernavigasian kapal.
8) Terminal peti kemas.
9) Jasa pergudangan laut.
10) Industri pembuatan senjata dan kapal perang.

Dalam praktiknya, para pelaksana di lapangan banyak yang tidak memahami konsep negara maritim beserta bidang-bidang yang dapat diberdayakan serta prasyarat lain yang mengikutinya. Contoh dalam pelaksanaan pembangunan tol laut, bukan hanya membangun pelabuhan yang dapat mengoneksikan pelayaran internasional yang harus dilakukan, tetapi juga memberikan pelayanan ber-kualitas sebagai prasyaratnya. Akan tetapi dalam praktiknya, banyak pelaksana di lapangan yang hanya memperhatikan aspek fisik saja, tetapi mengabaikan pelayanan sehingga belum memenuhi kualitas konsep tol laut. Misalnya masih membiarkan lamanya waktu *dwelling time*, masih membiarkan adanya preman dan mafia pelabuhan, yang semuanya itu akan membuat kapal asing enggan untuk bersandar ke pelabuhan Indonesia.

c. SDM maritim kurang jumlah dan kualitasnya

Kualitas dan kuantitas SDM maritim dinilai jauh dari cukup. Contohnya SDM perikanan belum mampu untuk membangun teknologi perikanan sendiri yang dapat menggali secara optimal potensi perikanan yang ada.

d. Masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan

Contoh Peraturan Presiden yang menetapkan Bakamla (Badan Keamanan Laut) sebagai satu-satunya instansi yang berwenang menegakkan keamanan di laut. Namun faktanya, dibentuk juga Satgas Anti Pencurian Ikan atau Satgas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

115. Hal ini menimbulkan persoalan di lapangan, yaitu tumpang tindih kewenangan dan tidak adanya satu komando, sehingga berakibat satu penangkap ikan bisa diperiksa berkali-kali oleh lembaga yang berbeda.

Salah seorang pakar kelautan, Chandra Motik, menyatakan Indonesia harus memiliki seperangkat aturan kemaritiman yang kokoh dan tidak tumpang tindih agar negeri ini disebut negara maritim (Rahman dan Tarmizi, 2016). Menurut Chandra Motik, Indonesia belum menjadi negara maritim tapi masih negara kepulauan. Menurut-nya, sebuah negara maritim menjadikan laut sebagai tulang punggung perekonomian, yaitu dengan menguasai perdagangan dan transportasi laut.

e. Pengelolaan pelabuhan masih belum baik.

Pelabuhan memiliki peranan yang utama bagi peningkatan ekonomi nasional, namun kenya-taan menunjukkan bahwa Indonesia belum mempunyai pelabuhan dengan sistem tata kelola yang bagus. Indikator kinerja pelabuhan komersial menunjukkan keseluru-han sistem pelabuhan belum efisien dan memerlukan peningkatan mutu pada hampir semua aspek. Salah satu indikator utama yaitu tingkat okupansi tambatan kapal, rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (*turn-around*) dan waktu kerja sebagai persentase waktu *turn-around* masih berada di bawah standar internasional dan banyak kapal yang terlalu lama menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau untuk mengantri di luar pelabuhan (Andiri, 2015; Pantouvakis, Chlomoudis, & Dimas, 2008; Ray, 2008).

f. Peran transportasi laut Indonesia baru mencapai 4% dari seluruh transportasi di Indonesia.

Fakta ini terungkap dari laporan Bappenas (2017), yang sangat bertolak belakang dengan kondisi eksisting Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Sebuah negara kepulauan mempunyai banyak pulau, seharusnya transportasi laut mempunyai peran besar dalam transportasi ke seluruh pulau.

g. Kontribusi sektor perikanan laut terhadap perekonomian masih kecil

Hal ini merupakan sebuah fenomena yang masih sangat jauh dari harapan, karena sebagai negara maritim sektor perikanan merupakan garda terdepan. Akan tetapi dalam praktiknya industri maritim dan perikanan Indonesia masih sangat tertinggal dan kehidupan masyarakat nelayan banyak yang masih dalam garis kemiskinan.

h. Premanisme dan mafia pelabuhan

Ada satu fenomena yang masih kurang mendukung Indonesia sebagai poros maritim, yaitu masih adanya mafia dan preman pelabuhan. Di sejumlah daerah masih ada penahanan kapal, barang, dan awak kapal oleh sekelompok orang, yang berujung pada pemerasan. Hal ini terjadi karena terdapat pihak yang bersengketa dan menggunakan preman pelabuhan. Kapal kemudian ditahan sehingga merugikan pemilik kapal. Seharusnya, walaupun terjadi sengketa, pengiriman barang diselesaikan terlebih dahulu,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sehingga tidak merugikan pemilik kapal yang tidak terlibat dalam sengketa itu.

Dalam hukum kemaritiman seharusnya tidak boleh ada kapal yang ditahan tanpa alasan. Sebuah kapal hanya bisa ditahan jika ada perintah dari pengadilan. Hal ini diatur dalam Pasal 222 ayat (1) dan (2) UU No. 17 Th. 2008 tentang Pelayaran. Namun karena penegakan hukumnya belum dilaksanakan di lapangan, para mafia dan preman pelabuhan memanfaatkan celah tersebut. Pemerintah diharapkan dapat memberantas premanisme dan mafia di pelabuhan (Dirgantara dan Mulyono, 2019).

Indonesia ingin menjadi poros maritim dunia, tapi kenyataan menunjukkan bahwa para pelaksana di lapangan masih kurang serius untuk mewujudkannya. Bangsa Indonesia juga masih kurang peduli dengan potensi kelautannya. ”Kita telah lama memunggungi laut”, demikian dikatakan Presiden Jokowi terkait fakta-fakta kemaritiman Indonesia di lapangan yang masih memiliki berbagai kelemahan dan belum adanya perkembangan signifikan dari rencana Indonesia dalam mewujudkan cita-cita menjadi Poros Maritim Dunia (Rahman, 2020).

3. Cara Mengatasi Kelemahan

Untuk mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia, kelemahan-kelemahan yang ada harus dihilangkan. Cara menghilangkan kelemahan itu adalah mengacu kepada lima pilar visi yang telah dicanangkan Presiden Jokowi tentang poros maritim dunia, antara lain: Pilar pertama: Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; Pilar kedua: Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; Pilar ketiga: Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; Pilar keempat: Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan; dan Pilar kelima: Membangun kekuatan pertahanan maritim.

a. Cara mengatasi telah berkurangnya budaya maritim

Kelemahan ini diatasi dengan pembangunan budaya maritim (pilar pertama). Pembangunan kembali budaya maritim dilakukan dengan revitalisasi budaya maritim melalui berbagai kegiatan kreatif seperti festival duta bahari, duta karang, duta mangrove, festival lagu bahari nusantara, festival kuliner *sea food*, lomba perahu layar, lomba perahu dayung, lomba selam, selancar air, mancing mania, serta preservasi situs dan peninggalan budaya maritim yang bernilai sejarah.

Menurut Menko Bidang Kemaritiman, Rizal Ramli, pembangunan budaya maritim Indonesia diawali dengan menanamkan ”cinta laut”. Hal ini dilakukan mengirim seribu siswa untuk mengelilingi Indonesia menggunakan kapal selama satu bulan. Bersamaan dengan itu pemerintah harus memanfaatkan dan membangun sumber daya maritim agar bisa menjadi negara maritim yang besar dengan nelayan sebagai pelaku utamanya serta membangunan infrastruktur dan konektivitas maritim antar pulau

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan merata serta memperkuat pertahanan maritim (Anonim, 2016).

Sejalan dengan Rizal Ramli, Presiden Jokowi menyatakan pembangunan budaya maritim dilakukan dengan mencintai laut. Hal ini tersirat dari pernyataan Presiden. ”Ayo ke laut, di laut tersimpan harapan. Di laut tersimpan kejayaan. Banyak ombak, banyak kehidupan.”

Hal ini diungkapkan Jokowi pada saat pembukaan *International Fleet Review* (IFR) 2016 di Markas Komando Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut II Kota Padang, Sumatera Barat. Presiden mengajak untuk bekerja keras membangkitkan kembali budaya maritim nusantara, menjaga sumber daya laut, membangun infrastruktur dan konektivitas maritim, memperkuat diplomasi maritim dan membangun pertahanan maritim (Rahman dan Tarmizi, 2016).

Di lain pihak, menurut Prasetya (2017) cara membangun budaya maritim adalah dengan menghayati sejarah maritim nusantara. Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan nusantara, bahkan mampu mengarungi samudera luas hingga ke pesisir Madagaskar, Afrika Selatan. Sayangnya, setelah mencapai kejayaan budaya bahari, Indonesia terus mengalami kemunduran, terutama setelah masuknya VOC dan kekuasaan kolonial Belanda ke Indonesia. Sejak itu, terjadi penurunan semangat dan jiwa Maritim bangsa Indonesia, dan pergeseran nilai budaya, dari budaya Maritim ke budaya daratan. Catatan penting sejarah maritim ini menunjukkan bahwa dibandingkan dengan negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara, Indonesia memiliki keunggulan budaya maritim dari jaman dahulu bahkan sebelum negara Indonesia lahir.

Untuk mengatasi masalah masih kurangnya SDM maritim dapat dilakukan berbagai pelatihan kepada para pihak yang bergerak dibidang maritim. Peningkatan SDM maritim untuk nelayan, misalnya dilakukan dengan pelatihan cara mencari ikan yang efektif tanpa merusak lingkungan. Peningkatan SDM untuk tenaga penjaga pantai dilakukan dengan menambah jumlah polisi pantai dan kemampuannya dengan pelatihan oleh TNI Angkatan Laut (Atmodjo, 2016).

b. Cara mengatasi belum adanya kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim yang akan dibangun

Kelemahan ini diatasi dengan komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama yang merupakan konsep negara maritim yang akan dibangun (pilar kedua).

Sumber daya laut adalah sumber daya yang meliputi ruang lingkup yang luas yang mencakup kehidupan laut (flora dan fauna, mulai dari organisme mikroskopis hingga paus pembunuh dan habitat laut); mulai dari perairan dalam sampai ke daerah pasang surut dipantai, dataran tinggi dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

daerah muara yang luas (Anonim, 2020).

Berbagai orang memanfaatkan dan berinteraksi dengan sumber daya laut mulai dari pelaut, nelayan komersial, pemanen kerang, ilmuwan dan lain-lain, yang digunakan untuk berbagai kegiatan baik rekreasi, penelitian, industri dan kegiatan lain yang bersifat komersial.

Dewasa ini pariwisata berbasis kelautan (wisata bahari) telah menjadi salah satu produk pariwisata yang menarik dunia internasional. Pembangunan kepariwisataan bahari pada hakekatnya adalah upaya untuk mengembangkan dan memanfaatkan objek dan daya tarik wisata bahari yang terdapat di seluruh pesisir dan lautan Indonesia, yang berupa kekayaan alam yang indah (pantai) beserta seluruh potensi kelautan yang ada di dalamnya.

c. Cara mengatasi masih kurangnya SDM maritim dari segi jumlah maupun kualitasnya

Kelemahan ini diatasi dengan pembangunan kembali budaya maritim Indonesia (pilar pertama), khususnya dalam hal pemenuhan kualitas dan kuantitas sumber daya manusianya. Sumber daya maritim yang perlu ditingkatkan antara lain nelayan dan SDM kemaritiman.

Kualitas SDM nelayan perlu diperbaiki karena secara umum nelayan memiliki tingkat pendidikan yang rendah, kemampuan sebagai nelayan diperoleh secara turun-temurun, serta penguasaan teknologi dalam pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan masih tradisional. Kondisi ini menyebabkan skala usaha yang dimiliki relatif kecil, jangkauan daerah penangkapan hanya terbatas, sehingga produksinya relatif kecil. Oleh sebab itu diperlukan strategi modernisasi perikanan rakyat melalui program motorisasi armada penangkap ikan tradisional, sehingga jangkauan daerah penangkapan tidak hanya terbatas di sekitar pantai.

Selain kualitas nelayan, kualitas SDM kemaritiman juga perlu ditingkatkan. Cara meningkatkannya adalah melalui lembaga pendidikan tinggi yang khusus mengelola program kemaritiman seperti Akademi Maritim atau Sekolah Tinggi Ilmu Kelautan dan Perikanan atau Politeknik Maritim

Idealnya, sebuah negara maritim memiliki universitas, institut atau politeknik maritim negeri di setiap propinsi yang memiliki sumberdaya kelautan dan perikanan yang besar, sehingga dapat dihasilkan SDM kemaritiman yang handal dan mampu bersaing dalam skala nasional maupun internasional.

d. Cara mengatasi masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan.

Kelemahan ini diatasi dengan diplomasi maritim (pilar keempat). Bagian dari diplomasi maritim adalah hukum dan perundang-undangan yang digunakan untuk menegakkan hukum itu sendiri. Hukum dan perundang-undangan seharusnya menjadi acuan yang jelas dan tegas untuk menegakkan hukum di laut. Akan tetapi sekarang ini masih banyak terjadi tumpang tindih peraturan hukum kelautan sehingga menimbulkan kekacauan.

Contoh kekacauan karena tumpang tindih ini adalah adanya pemberian kewenangan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kepada banyak instansi dengan pertimbangan keterbatasan kemampuan tiap-tiap instansi dalam melaksanakan tugas. Namun dalam praktiknya, masing-masing instansi memiliki manajemen yang berbeda satu sama lain sesuai dengan kepentingan sektornya. Kondisi itu merugikan pengguna jasa pelayaran, karena jika terjadi pelanggaran, maka pemilik dan nakhoda kapal diperiksa berkali-kali oleh institusi yang berbeda dan hal itu tidak bisa dihindari karena masing-masing instansi menunjukkan kewenangannya memeriksa dan menahan pelaku pelanggaran. Mereka memang tidak bisa disalahkan karena mereka mempunyai dasar hukumnya masing-masing.

e. Cara mengatasi masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan

Kelemahan ini diatasi dengan mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, khususnya pelabuhan laut (pilar ketiga). Pembangunan konektivitas dan infrastruktur dapat dilakukan secara berbarengan melalui pembangunan pelabuhan baru dan peningkatan pelabuhan lama, penambahan jumlah kapal dan pelayaran yang menjangkau seluruh nusantara dan dunia, peningkatan perdagangan lewat jalur laut, serta pelaksanaan program tol laut (Desfik, 2017).

f. Cara mengatasi masih kurangnya peran transportasi laut Indonesia

Kelemahan ini diatasi dengan meningkatkan konektivitas dan infrastruktur, khususnya degnan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim (pilar ketiga).

Tol laut merupakan program pengangkutan logistik kelautan yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di nusantara demi mengurangi disparitas harga antar wilayah, pulau, dan daerah (Bahfein dan Alexander, 2020). Progam ini dapat meningkatkan dan memperkuat konektivitas antar wilayah dalam negeri dan juga antar negara.

Selain itu pembangunan konektivitas dilengkapi dengan dilakukan dengan pengembangan inovasi teknologi maritim seperti pengembangan radar pengawas pantai dan militer, radar pengatur lalu lintas laut serta pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi (Zulkarnain, 2015).

g. Cara mengatasi masih kecilnya kontribusi sektor perikanan laut terhadap perekonomian

Kelemahan ini dapat diatasi dengan berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama (pilar kedua).

Sumberdaya kelautan dan perikanan dapat dimanfaatkan secara optimal dengan berkembangnya industri perikanan tangkap dan industri pengolahan ikan serta berkembangnya industri maritim yang didukung pelabuhan laut bertaraf internasional. Hal ini akan semakin mudah dicapai jika didukung meningkatnya kualitas dan kuantitas SDM kemaritiman Indonesia dan terjaminnya keamanan dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penegakan hukum di wilayah laut Indonesia.

h. Cara mengatasi premanisme dan mafia pelabuhan

Kelemahan ini diatasi dengan membangun kekuatan pertahanan maritim (pilar kelima). Secara umum konsep ketahanan maritim adalah usaha untuk mempertahankan, memelihara serta memperkuat ketahanan nasional agar Indonesia semakin tangguh untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim serta bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim (Anonim, 2015).

Ketahanan maritim dapat digunakan untuk menghilangkan kelemahan adanya premanisme dan mafia pelabuhan dengan cara represif/penindakan (keras) dan juga untuk menghilangkan kelemahan masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan karena salah satu aspek ketahanan maritim adalah hukum yang kuat.

Sebagai negara yang berada di antara dua benua dan dua samudra, sudah seharusnya Indonesia membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia, tetapi juga untuk menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim bagi seluruh kapal Indonesia maupun kapal-kapal dari negara lain yang berlayar melalui perairan Indonesia baik dari barat ke timur maupun dari utara ke selatan (Anonim, 2016).

IV. SIMPULAN

Pemerintah Indonesia sudah mengambil beberapa kebijakan yang mendukung tercapainya cita-cita menjadi negara poros maritim dunia. Diantara yang sudah dilaksanakan antara lain menerbitkan beberapa peraturan sebagai payung hukum untuk mewadahi cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, menjabarkan visi poros maritim dunia, membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, serta melakukan berbagai usaha dalam memaksimalkan ekspor komoditas kelautan dan perikanan.

Walaupun sudah ada kebijakan tersebut, namun hasil yang diharapkan masih belum signifikan. Sementara itu masih banyak kelemahan yang terlihat, antara lain:

1. Telah berkurangnya budaya maritim;
2. Belum adanya kesamaan konsep mengenai negara maritim yang akan dibangun;
3. SDM maritim masih kurang baik jumlah maupun kualitasnya;
4. Masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan;
5. Masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan
6. Masih kurangnya peran transportasi laut Indonesia
7. Masih kecilnya kontribusi perikanan terhadap pereko-nomian; serta
8. Masih adanya premanisme dan mafia pelabuhan.

Cara mengatasi kelemahan tersebut adalah:

1. Cara mengatasi telah berkurangnya budaya maritim adalah dengan pembangunan budaya maritim (pilar pertama).
2. Cara mengatasi belum adanya kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim yang akan dibangun diatasi dengan komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama yang merupakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

konsep negara maritim yang akan dibangun (pilar kedua).
3. Cara mengatasi masih kurangnya SDM maritim dari segi jumlah maupun kualitasnya adalah dengan pembangunan kembali budaya maritim Indonesia (pilar pertama).
4. Cara mengatasi masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan adalah dengan diplomasi maritim (pilar keempat).
5. Cara mengatasi masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan adalah dengan mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, khususnya pelabuhan laut (pilar ketiga).
6. Cara mengatasi masih kurangnya peran transportasi laut Indonesia adalah dengan dengan meningkatkan konektivitas dan infrastruktur, khususnya degnan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim (pilar ketiga).
7. Cara mengatasi masih kecilnya kontribusi sektor perikanan laut terhadap perekonomian adalah dengan berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama (pilar kedua).
8. Cara mengatasi premanisme dan mafia pelabuhan adalah dengan membangun kekuatan pertahanan maritim (pilar kelima).

Solusi-solusi di atas sebenarnya merupakan pelaksanaan lima pilar visi Poros Maritim Dunia. Tampak di sini, bahwa pelaksanaan lima pilar tersebut dapat digunakan untuk menyelesaikan semua kelemahan yang ada.

Masih banyaknya kelemahan dalam menuju cita-cita menjadi poros maritim dunia disebabkan lima pilar sebagai penjabaran poros maritim dunia, belum dilaksanakan dengan baik. Untuk itu disarankan agar para pelaksana di lapangan, segera melaksanakan lima pilar itu dengan konsisten sehingga bisa mengatasi kelemahan-kelemahan yang ada.

Sebuah negara maritim menjadikan laut sebagai tulang punggung perekonomian, yaitu dengan menguasai perdagangan dan transportasi laut. Untuk itu bangsa Indonesia dapat meniru cara Singapura dan Malaysia dengan meningkatkan ukuran kapal terbesar, jumlah layanan tersedia, jumlah operator, kapasitas angkut, jumlah kapal, dan ukuran kapal terbesar dan konektivitas dengan bangsa-bangsa lain di dunia, agar dapat mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia.

V. DAFTAR PUSTAKA

Andiri, S. A. (2015). Quality of Public Transport Service (Descriptive Study About Quality of Passenger Ship Service Gresik Route - Bawean Port Gresik). *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*. Vol. 3. 1–7.

Anonim. (2016). *Ini Cara Rizal Ramli Bangun Budaya Maritim Indonesia*. https://bisnis.tempo.co-/read/743172/ini-cara-rizal-ramli-bangun-budaya-maritim-indonesia/full&view=ok

Anonim. (2020). *Pengertian Sumber Daya Laut*. Diakses dari https://www.dosenpendidikan.co.id/sumber-daya-laut/.

Anonim. (2015). *Konsep Maritim Memperkuat Ketahanan Nasional*. http://www.lemhan-nas.go.id/index.php/-berita/berita-utama/525-konsep-maritim-memperkuat-ketahanan-nasional.

Anonim. (2016a). *Menhan: Indonesia Harus Membangun Kekuatan Pertahanan Maritim*. https://-www.kemhan.go.id/2016-/11/03/menhan-indonesia-harus-membangun-kekuatan-pertahanan-maritim.html.

Anonim. (2017). *Sekilas Kebijakan Kelautan Indonesia (Indonesian Ocean Policy)*. https://jurnalmaritim.com/sekilas-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kebijakan-kelautan-indonesia-indonesian-ocean-policy/.

Anonim. (t.t.). *Negara Maritim – Pengertian, Ciri, Konsep, Contoh & Perbedaan Dengan Negara Kepulauan*. https://rimbakita.com/negara-maritim/.

AS. (2017). *Tiga Tahun Poros Maritim Dunia: Indeks Konektivitas Global Indonesia Masih Stagnan*. https://jurnalmaritim.com/tiga-tahun-poros-maritim-dunia-indeks-konektivitas-global-indonesia-masih-stagnan/.

Atmodjo, R. (2016). *Ini Cara Rizal Ramli Bangun Budaya Maritim Indonesia.* https://-bisnis.tempo.co/read/743172/ini-cara-rizal-ramli-bangun-budaya-maritim-indonesia.

Bahfein, S.dan Alexander, H.B. (2020). *Kementerian Perhubungan Luncur-kan Buku Tol Laut*. https://properti.kompas.com/read/2020/09/21/162142821/kementerian-perhubungan-luncurkan-buku-tol-laut.

Bappenas. (2017). *The Direction of Maritime Development in Indonesia*. Badan Perencanaan Pemba-ngunan Nasional.

Dahuri, R. (2014). *Road Map Pembangunan Kelautan untuk Pengembangan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil – Makmur Berdaulat*. Gramedia Pustaka Utama.

Desfik, T.S. (2017). *Menhub: Tol Laut Bisa Jadi Contoh Konektivitas Asia-Eropa*. https://www.-beritasatu.com/ekonomi/454637/menhub-tol-laut-bisa-jadi-contoh-konektivitas-asiaeropa.

Dewa, A.L., Mafruhah, I., Susilowati, I. (2017). Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim dalam Pengurangan Disparitas Antar Wilayah di Indonesia. *e-jurnal*. https://repository.feb.uns.ac.id/lihatpdf.php?lokasi=publikasi&kode=837.

Dirgantara, G. dan Mulyono, S. (2019). *Ahli Melihat Masih Ada Celah di Hukum Kemaritiman*. https://www.antaranews.com/berita/1093720/ahli-melihat-masih-ada-celah-di-hukum-kemaritiman.

Gischa, S. dan Nailufar, N.N. *Indonesia sebagai Negara Maritim, Apa Maksudnya?*. https://www.kompas.com/skola/read/2019/12/10/162412069/indonesia-sebagai-negara-maritim-apa-maksudnya?page=all.

Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional.

Kusumawardhani, I., Afriansyah, A. (2019). Kebijakan Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim. *Jurnal Kertha Patrika*. Vol. 41. No. 3. 251 – 282.

Pantouvakis, A., Chlomoudis, C., Dimas, A. (2008). Testing the SERVQUAL Scale in the Passenger Port Industry: A Confirmatory Study. *Maritime Policy and Management Journal*, Vol. 35, No. 5, 449–467. https://doi.org/10.1080-/03088830802352095.

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2017 tentang Rencana Aksi Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional.

Prasetya, M.N. (2017). Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia: Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) dan Civil Society. *Jurnal PIR*. Vol. 1. No. 2. 176-187.

Prijono, S.N. (2010). *Indonesia Negara Mega Biodiversity di Dunia.* http://lipi.go.id/berita-/indonesia-negara-mega-biodiversity-di-dunia-/5181.

Purwaka, T.H. (1989). Indonesian Interisland Shipping: An Assessment of the Relationship of Government Policies and Quality of Shipping Service. *Ph.D. Disserta-tion*. University of Hawaii.

Rahman, M.R. (2020). *Mengevaluasi Poros Maritim Dunia di Tengah Pandemi*. https://-www.antaranews.com/berita/1516680/mengevaluasi-poros-maritim-dunia-di-tengah-pandemi.

Rahman, M.R. dan Tarmizi, T. (2016). *Pakar Kelautan: Indonesia Belum Menjadi Negara Maritim*. https://www.antaranews.com/-berita/557517/pakar-kelautan-indonesia-belum-menjadi-negara-maritim.

Ray, D. (2008). *Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008*. USAID.

Siswanto. (2017). *Percepatan Pencapaian Visi Indonesia Poros Maritim Dunia Dengan Kerangka KKMD*. https://jamaninfo.-com/percepatan-pencapaian-visi-indonesia-poros-maritim-dunia-dengan-kerangka-kkmd/amp/

Sitorus, H. (t.t.). *Membangun Maritim dan Perikanan*. Literatur Media Sukses.

Syaodih, N. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan*. Remaja Rosdakarya.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Wikipedia. (t.t.). *Konferensi Perserikatan Bangsa-Banga Mengenai Perdagangan dan Pembangunan*. https://id.wikipedia-.org/wiki/Konferensi_Perserikatan_Bangsa-Bangsa_mengenai_Perdagangan_dan_Pembangunan.

Zulkarnain, I. (2015). *Pengembangan Infrastruktur dan Konektivitas Maritim Poin Utama Menuju Poros Maritim Dunia*. http://lipi.go.id/-lipimedia/pengembangan-infrastruktur-dan-konektivitas-maritim-poin-utama-menuju-poros-maritim-dunia/11169.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Dinamika Pemerintahan
Vol. 4 No. 1 Januari 2021
doi: 10.36341/jdp.v4i1.1569
1-15

Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-*US Coast Guard*

Muhammad Ridha Iswardhana
Hubungan Internasional Univeritas Teknologi Yogyakarta
Email: muhammad.ridha@staff.uty.ac.id

Abstrak

Permasalahan maritim dan sengketa wilayah telah menjadi salah satu perhatian utama dunia, seiring dengan adanya kesadaran pentingnya laut dan berkembangnya permasalahan wilayah yang dipersengketakan antar negara terkait maritim. Berkaca pada adanya banyak berbagai kasus kejahatan di lautan serta kecelakaan yang menimbulkan banyak korban jiwa tentunya menjadi perhatian pentingnya keamanan laut. Penelitian ini dipilih mengingat lautan juga penting untuk dijaga dan diperhatikan, karena selama ini Indonesia lebih menitikberatkan pada pembangunan dan pengamanan di daratan. Penulis akan menggunakan metodologi kualitatif deskriptif dengan konsep Keamanan Maritim dan Kepentingan Nasional. Penelitian ini menemukan bahwa kerjasama antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Amerika Serikat melalui lembaga Badan Keamanan Laut Indonesia (BAKAMLA RI) dan *US Coast Guad* merupakan salah satu wujud nyata mewujudkan Poros Maritim Dunia melalui keamanan dan penanggulangan bencana di laut. Terdapat berbagai kepentingan nasional Indonesia yang diuntungkan dengan adanya kerjasama ini, diantaranya transfer pengetahuan dan teknologi, kerjasama penanganan pencurian ikan dan kejahatan laut.

Kata kunci: Maritim, Keamanan Laut, Poros Maritim Dunia, BAKAMLA RI, *US. Coast Guard.*

Abstract

Maritime and territorial disputes have become one of the world's main concerns, along with the awareness of the importance of the sea and the development of disputed regional issues between countries related to maritime. Reflecting on the various crime cases in the sea also accidents that caused many casualties, are certainly big concern for the importance of sea security. This research was chosen considering that the ocean is also important to be maintained, because Indonesia has focused more on development and security on land than sea. The author will use descriptive qualitative methodology wih the concept of National Interest and Maritime Security. This study found that the collaboration between the Indonesian Goverment Indonesia and the Government of the United States through Indonesian Marine Security Agency (BAKAMLA RI) and the US Coast Guad is one tangible manifestation of realizing the World Maritime Axis through security and disaster management at sea. There are various Indonesian national interests that benefit from this collaboration, including transfer of knowledge and technology, cooperation in handling illegall fishing and marine crime.

Keywords: *Maritime, Maritime Security, World Maritime Axis, BAKAMLA RI, US. Coast Guard.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Keamanan Laut Indonesia

Posisi geografis Indonesia yang berada diantara dua benua maupun dua samudera, yakni: berada diantara Benua Asia dan Benua Australia maupun diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik tentunya memiliki banyak kelebihan dan kekurangan. Lebih lanjut, realitas Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki 17.504 pulau dengan sekitar 70% wilayah diantaranya merupakan lautan memerlukan adanya perhatian yang besar bagi pemerintah. Selain itu, Indonesia juga memiliki perbatasan langsung yang sebagian besar di lautan dengan berbagai negara, diantaranya Singapura, Malaysia, India, Filipina, Brunei Darussalam, Thailand, Vietnam, Palau, Timor Leste, hingga Australia. Berbagai kenyataan tersebut membuktikan bahwa Indonesia yang dikelilingi oleh lautan dan memiliki perbatasan langsung dengan banyak negara, tentunya memerlukan adanya perhatian untuk menjaga dan melindunginya.

Sering terdengar adanya kasus-kasus perompakan kapal oleh bajak laut yang mengincar kapal-kapal dagang yang mengangkut komoditas dengan harga tinggi, misalnya kapal tanker berisi minyak dan kelapa sawit. Tercatat pada medio Januari hingga Juni 2017, telah terjadi 87 kasus yang terjadi Indonesia (Berita Trans 2017). Meskipun dibandingkan tahun 2016 sebelumnya mengalami penurunan, namun angka tersebut masih besar dan menimbulkan keresahan dan mengancam keamanan laut Indonesia. Hal ini mengingat apabila terjadi pembajakan laut, tidak hanya kapal dan komoditas yang dibawa yang mengalami kerugian, melainkan juga awak kapal dan penumpangnya dapat mengalami luka-luka hingga menjadi korban penculikan, bahkan 4 kasus dai 87 kasus di atas tersebut dua orang terbunuh. Hal ini tentunya memerlukan adanya peningkatan keamanan laut di Indonesia, mengingat akan banyak kapal yang lalu lalang melewati laut Indonesia, baik kapal domestik maupun Internasional yang tentunya memerlukan adanya rasa aman dan memiliki kebebasan melintas guna mendukung berputarnya perekonomian Indonesia.

Meskipun sudah terdapat adanya Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) yang berjaga dan mengamankan garis terdepan dari wilayah kedaulatan laut Indonesia, akan tetapi diperlukan adanya penguatan keamanan laut karena sejatinya TNI AL lebih cenderung menangani tentang pertahanan negara, sehingga diperlukan adanya lembaga yang dapat menangani terkait permasalahan keamanan laut. Di samping adanya perbedaan Tugas Pokok dan Fungsi (Tupoksi) dari TNI AL yang berbeda, tentunya juga proporsi jumlah kapal yang dimiliki oleh TNI AL cenderung masih terbatas dibandingkan luas lautan yang dimiliki oleh Indonesia. Kedua hal inilah yang memerlukan adanya pemecahan masalah segera agar tidak adanya insiden pembajakan kapan dan menimbulkan korban jiwa.

Gelombang Pengungsi

Pasca terjadinya konflik dan perang di berbagai negara Asia, seperti diantaranya Afganistan, Myanmar, Sri Lanka, Iran, Irak, dan Bangladesh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menyebabkan terjadinya gelombang pengungsi yang besar meninggalkan negara mereka masing-masing menuju negara lain yang dianggap lebih aman dan memiliki masa depan. Akibatnya, adanya banyak pengungsi yang menggunakan kapal menuju ke Australia karena menganggap Australia dapat menerima mereka sebagai pencari suaka. Laut dipilih karena dapat mempersingkat jarak tempuh dan relatif lebih mudah dibandingkan menggunakan darat atau udara yang memerlukan adanya pemeriksaan dan persyaratan administratif.

Akan tetapi, lautan ternyata juga lebih berbahaya karena di laut terdapat ombak tinggi dan badai yang dapat datang tiba-tiba kapan pun, dapat menyebabkan kapal terbalik dan hanyut hingga menimbulkan banyak korban jiwa. Selain itu, kurangnya pengetahuan dan pengalaman tentang laut juga dapat mengancam keselamatan, misalnya sebuah kapal kecil dipaksa dijejali dengan banyak penumpang yang melebihi kapasitas, tidak membawa perbekalan yang cukup, hingga bahan bakar yang minim dapat menimbulkan adanya konflik dan membahayakan keselamatan dari para penumpang tersebut. Apalagi jika para pemilik kapal tersebut ternyata para sindikat penyelundup dan pelaku kejahatan yang tentu saja hanya mengincar uang dari para pengungsi, tanpa memperhatikan adanya keselamatan dan keamanan dari penumpangnya. Tidak jarang kemudian mereka membiarkan begitu saja para pengungsi terombang-ambing di tengah lautan tanpa kejelasan. Lebih lanjut, mereka semua tentunya tidak memiliki dokumen yang jelas dan izin ketika meninggalkan negara asal maupun akan memasuki negara tujuan, sehingga mereka masuk dalam katagori imigran ilegal yang dapat ditangkap kapan saja oleh para pihak berwenang di berbagai negara ketika menuju Australia.

Hal yang paling menyebabkan kekawatiran adalah sejak tahun 2013-2016, Australia telah memutuskan untuk menutup perbatasannya dari masuknya para pencari suaka dan pengungsi yang tidak memiliki dokumen administrasi resmi (BBC Indonesia 2016). Hal ini kemudian menyebabkan negara tersebut memiliki kebijakan untuk menempatkan sementara para pengungsi yang tertangkap di pulau tersendiri dan aparat negara menghalau masuknya imigran ilegal tersebut dengan mengirimkan kembali para pengungsi tersebut ke tengah lautan. Tindakan ini tentunya mengundang keprihatinan bersama karena adanya keputusan tersebut tidak hanya membahayakan para penumpang di kapal, melainkan juga menambah ‘pekerjaan rumah’ tambahan baru bagi pemerintah Indonesia karena para pengungsi tersebut memasuki wilayah perairan negara Indonesia. Kebijakan ini lebih lanjut juga dilakukan oleh Malaysia dalam merespon banyaknya arus ‘manusia perahu’ yang berasal dari Myanmar menuju Australia ketika terjadinya konflik Rohingnya di Negara Bagian Rakhine, Myanmar (BBC Indonesia 2016).

Berdasarkan berbagai fakta di atas membuktikan apabila perlu adanya lembaga yang dapat menyelesaikan permasalahan masuknya para imigran ilegal yang melewati dan memasuki perairan Indonesia. Selain itu, Indonesia belum memiliki panduan yang standar dalam menghadapi kasus seperti ini, mengingat Indonesia belum memiliki pengalaman yang panjang terkait arus pengungsi dan pencari suaka. Dalam hal ini, terutama jika terjadi arus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengungsi yang besar dalam saat tertentu yang bersamaan, tentunya Indonesia memerlukan pihak lain yang sudah cenderung lebih berpengalaman dan memiliki standar prosedur penanganan terhadap imigran ilegal secara lebih manusiawi.

Kecelakaan dan Bencana Alam

Indonesia sebagai negara tropis yang secara geografis berada diantara dua benua dan samudera yang besar menyebabkan negara ini sangat berpotensi terjadinya cuaca buruk dan iklim yang berbahaya. Adanya dua musim di Indonesia yang seiring dengan adanya pemanasan iklim global menyebabkan seringkali terjadinya cuaca yang tidak bersahabat dan cenderung membahayakan bagi arus transportasi laut dan udara yang melintasi perairan Indonesia. Disamping itu, juga terdapat kapal laut dan pesawat udara yang mengalami kerusakan mesin, kebakaran, hingga kehilangan kontak saat berada di wilayah laut Indonesia. Hal ini tentunya dapat menyebabkan kapal-kapal maupun pesawat yang ada di laut Indonesia dapat saja terbalik, terbakar, meledak, kandas, hingga tenggelam yang menyebabkan banyak korban jiwa (Noviani 2015).

Adanya perbedaan antara daratan dan lautan menyebabkan tantangan tersendiri yang dapat menyulitkan ketika melakukan evakuasi kapal dan para penumpang pasca terjadinya kecelakaan. Apabila penanganan tidak tepat, terlambat, atau tanpa adanya standar operasional maupun pengalaman yang cukup, maka akan dapat semakin menambah jumlah korban jiwa hingga tidak ditemukan korban jiwa, meskipun telah tercatat dalam catatan perjalanan berupa manifest pelayaran atau penerbangan. Bagi para keluarga korban penumpang dan awak kapal/pesawat hal ini justru akan semakin menambah beban psikologis dan bagi pemerintah sendiri dapat mengganggu citra penanganan kecelakaan di laut pada mata dunia.

Lebih lanjut, Indonesia sebagai salah satu negara yang berada dalam *Ring of Fire* dan dikelilingi oleh berbagai patahan di seluruh Indonesia, menyebabkan negara ini sangat rawan terhadap adanya bencana alam (Emaritim 2017). Adanya penanganan terhadap kebencanaan seharusnya menjadi prioritas utama, apalagi jika bencana yang terjadi berada di sekitar ataupun di lautan. Hal ini karena penduduk dan masyarakat yang mendiami Indonesia tersebar di berbagai pulau, sehingga ketika terjadi sebuah bencana alam dapat saja berdampak langsung terhadap kerusakan fasilitas maupun menimbulkan korban jiwa (Tribunnews 2017). Berdasarkan pada hal ini, pemerintah memerlukan adanya sebuah lembaga yang dapat menjadi pelaksana utama dalam penanganan bencana di perairan Indonesia, baik dalam evakuasi masyarakat, penyaluran bantuan, maupun perbaikan fasilitas bagi masyarakat yang berada di pulau-pulau Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KONSEP KEAMANAN MARITIM

Keamanan maritim awalnya dipahami sebagai upaya pengamanan dan pencegahan terhadap segala kegiatan di laut yang terkait dengan hal-hal ilegal ataupun kejahatan. Namun, seiring dengan kompleksitas permasalahan di laut, kemudian berkembang dengan kenyataan bahwa laut belum dapat dimanfaatkan secara maksimal, maka diperlukan adanya pengendalian dan pengaturan tata kelola kelembagaan yang baik di laut (Patria 2016). Lebih lanjut, ketika adanya permasalahan sengketa lautan yang mengikutsertakan adanya persenjataan dan politik maupun ekonomi menyebabkan lautan menjadi wilayah yang diperebutkan oleh banyak negara, terutama di Asia Tenggara.

Selanjutnya keamanan maritim ini kemudian tidak hanya terkait masalah kedaulatan nasional di laut, melainkan juga mencegah dan mengendalikan adanya berbagai tindakan yang terkait dengan kejahatan di seluruh perairan Indonesia, diantaranya: pembajakan di laut, penyelundupan narkotika, penjualan Sumber Daya Alam (SDA) ilegal, pencurian ikan dan biota laut, perdagangan manusia, masuknya teroris dan penjualan senjata, permasalahan arus pengungsi, hingga terkait dengan pertahanan perbatasan. Semua hal tersebut dilaksanakan dalam konsep keamanan maritim guna mendukung adanya kedaulatan negara, kebebasan pelayaran, keamanan dalam perdagangan, dan melestarikan lingkungan yang berada di lautan maupun sekitarnya.

Secara garis besar, keamanan maritim merupakan usaha dan bentuk kehadiran negara dalam menjaga dan mengatur segala aktivitas yang dilakukan di perairan dan lautan di seluruh Indonesia dapat berjalan dengan damai dan semestinya serta mencegah adanya berbagai kegiatan kejahatan yang dapat mengancam keamanan nasional dan dalam mengamankan kepentingan ekonomi maupun perdagangan nasional yang lebih besar (Viotti 1993).

KERANGKA PEMIKIRAN KEPENTINGAN NASIONAL

Kepentingan nasional dapat diartikan sebagai berbagai sasaran dan tujuan yang dilaksanakan oleh sebuah negara dalam upaya memajukan negara tersebut berdasarkan amanat konstitusi dan kebutuhan negara. Jika melihat kepentingan nasional dalam arti sempit, dapat dipahami sebagai usaha-usaha yang terkait dengan pendirian pangkalan militer, menjalin hubungan persahabatan dengan negara lain, dan melaksanakan kerjsama dengan negara atau aktor lain secara diplomatik (Clinton 1986). Sementara dalam kepentingan nasional yang lebih luas, kaitannya dengan Indonesia maka dapat dipahami jika kepentingan nasional negara ini adalah menjaga seluruh tumpah darah, memajukan kesejahteraan umum, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia untuk mencapai sebuah negara yang yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur, sesuai Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945.

Dalam memahami dan menjelaskan adanya kepentingan nasional sesuai amanat Konstitusi Indonesia, dapat difokuskan dalam berbagai bidang, diantaranya: kedaulatan, pertahanan dan keamanan, keutuhan wilayah,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemakmuran dan kesejahteraan, penegakan hukum dan keselamatan, dan tata kelola lembaga. Dalam kaitannya kelautan, maka diperlukan adanya pemahaman bagaimana mengelola laut Indonesia guna mencapai kemakmuran dan kesejahteraan bersama dengan mengelola dan mengamankan SDA yang ada di lautan agar tidak dikuasai oleh negara lain ataupun terjadi tindakan-tindakan yang dapat mengancam dan merugikan pihak-pihak tertentu utamanya terkait dengan kejahatan (Keliat 2009).

Berkaca pada hal tersebut, perlu adanya pendalaman fokus dalam hal kepentingan nasional kaitannya dengan maritim, yakni: meningkatkan pertahanan dan keamanan, penegakan hukum, maupun keselamatan di laut guna memecahkan berbagai permasalahan maritim di Indonesia. Hal tersebut sangat penting dalam upaya dan kehadiran negara dalam mempertahankan maupun meningkatkan kekuasaan negara, hingga pada akhirnya dapat mencapai keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia dapat menjalin hubungan dan kerjasama dengan negara sahabat ataupun aktor internasional dalam upaya mencapai tujuan kepentingan nasional itu sendiri.

METODE

Dalam pengumpulan data dan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan data sekunder melalui berbagai sumber yang memiliki kaitan tentang kasus ini, antara lain: studi pustaka melalui literatur buku, jurnal, artikel, dan media massa. Data sekunder tersebut digunakan untuk mengetahui perkembangan terakhir melalui media massa daring maupun literatur lainnya yang juga membahas mengenai keamanan maritim dan kerjasama BAKAMLA RI-*US Coast Guard* yang dapat dibandingkan dan memperkaya tulisan penulis secara komprehensif. Pembahasan akan menggunakan metode deskriptif untuk memberikan pemahaman lebih mudah bagi pembaca.

PEMBAHASAN

Poros Maritim Dunia

Setelah terpilihnya Joko Widodo sebagai Presiden Republik Indonesia ke-7 pada tahun 2014, adanya penekanan terhadap Visi Nawa Cita atau Sembilan Cita-Cita sebagai program prioritas dalam melaksanakan pemerintahan guna mencapai Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Salah satu dari sembilan visi tersebut, yaitu: menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim (Presiden RI 2015).

Dalam mewujudkan visi pertama dalam Nawa Cita tersebut diterjemahkan dalam misi berupa adanya konsep Poros Maritim Dunia yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dideklarasikan oleh Presiden Joko Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 *East Asia Summit* (EAS) tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar (Kemenlu RI 2014). Terdapat lima pilar dalam Poros Maritim Dunia yang berkaitan erat dengan konsep keamanan maritim dan kepentingan nasional, antara lain:

1. Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
2. Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.
5. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Namun, dalam penelitian ini penulis cenderung berfokus pada dua pilar, yakni keempat dan kelima berupa diplomasi maritime dan membangun kekuatan maritim. Kedua pilar dalam Poros Maritim Dunia tersebut merupakan salah satu wujud nyata kehadiran negara dalam mengatur dan melindungi wilayah kelautan dengan memberikan perhatian yang lebih besar daripada era pemerintahan sebelumnya. Guna mewujudkan keamanan maritim dan melindungi kepentingan nasional maka kedua pilar tersebut harus dapat dilaksanakan agar Indonesia dapat menjadi sumbu atau kiblat dalam pengaturan maritim dunia yang memberikan keuntungan bagi semua pihak, utamanya rakyat Indonesia dan kepentingan ekonomi nasional.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki berbagai potensi sekaligus tantangan yang harus dipecahkan guna mempercepat pembangunan dan mengantarkan negara Indonesia menjadi lebih maju. Di samping adanya letak geostrategis yang menguntungkan sekaligus dapat menimbulkan ancaman, maka perlu adanya kebijakan yang tidak hanya dapat menegakkan kedaulatan Indonesia, melainkan juga mewujudkan sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa dengan dapat mengelola dan melindungi kekayaan dari wilayah laut dan samudera yang ada untuk kepentingan rakyat sebesar-besarnya (Kemenhan RI 2015).

Dalam merealisasikan gagasan perlindungan keamanan maritim di wilayah Indonesia, maka dilakukan pendirian lembaga Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA RI) pada tahun 2014. Lembaga ini awalnya bernama Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA RI) sejak medio 2006, akan tetapi dirasa lembaga ini masih memiliki kekurangan dalam kewenangan dan tugasnya karena cenderung lebih menjadi badan koordinator, bukan menjadi garda terdepan yang melaksanakan pengamanan maritim (Prameswaran 2015). Hingga kemudian berganti menjadi BAKAMLA RI seiring

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan adanya Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Prameswaran 2015). Secara garis besar, BAKAMLA RI memiliki tugas dan fungsi, antara lain: menyusun kebijakan nasional terkait keamanan laut, menyelenggarakan sistem peringatan dini, melakukan penjagaan dan patroli, memberikan bantuan teknis dan pencarian, dan hal-hal terkait pertahanan nasional. Berdasarkan hal tersebut, BAKAMLA berwenang untuk melakukan pengejaran, memeriksa dan menangkap pihak tertentu yang dicurigai, dan mengintegrasikan sistem keselamatan maupun keamanan laut Indonesia (Aziz 2016).

Keberadaan BAKAMLA RI yang memiliki 40 armada berbagai kapal, mulai kapal markas, patroli, maupun kapal kecil rata-rata melakukan penindakan 70 kapal ilegal yang diduga melakukan kejahatan di laut setiap tahunnya sejak 2017 (Hasan 2020). Hingga saat ini BAKAMLA RI memiliki berbagai kegiatan dan keberhasilan yang telah penulis ringkas, antara lain melakukan sinergi dengan TNI AL maupun lembaga yang menjaga wilayah laut Indonesia, tindakan penangkapan kapal ilegal asing maupun penyelundup dalam negeri, penghalauan kapal penjaga pantai Vietnam dan Tiongkok, evakuasi kecelakaan kapal maupun pesawat, operasi bersama dan kerjasama dengan lembaga penjaga keamanan laut lain baik di ASEAN maupun global, melaksanakan maupun menerima kunjungan dari pimpinan lembaga setingkat dari negara lain, menjadi anggota HACGAM maupun organisasi kerjasama lembaga penjaga laut internasional, dan melakukan edukasi kepada masyarakat Indonesia terkait pengamanan laut.

Kerjasama BAKAMLA RI dan *US Coast Guard*

Adanya Poros Maritim Dunia juga memberikan ruang bagi Indonesia untuk mengedepankan adanya diplomasi maritim guna menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan menggandeng berbagai negara ataupun lembaga internasional untuk bekerjasama dan menjalin kemitraan. Sebagaimana diketahui bahwa adalah kebutuhan bersama untuk menjaga laut dunia sebagai sebuah kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Hal ini mengingat apabila sebuah permasalahan terjadi di sebuah wilayah perairan Indonesia, tidak hanya merugikan masyarakat setempat di sekitarnya melainkan juga dapat mengganggu kestabilan wilayah secara luas pada tingkat internasional. Berkaca pada hal tersebut diperlukan adanya kerjasama dan kemitraan bersama untuk saling menjaga keamanan dan kelestarian laut dunia.

Salah satu wujud nyata dalam kerjasama dan kemitraan bersama dalam menjaga kemaritiman dunia adalah dengan adanya nota kerjasama kelautan antara dua lembaga yang mewakili dua negara, yaitu: antara Indonesia dan Amerika Serikat melalui kerjasama BAKAMLA RI dan *US Coast Guard* (USGC). Sebagaimana diketahui, bahwa hubungan kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Amerika telah dekat sejak lama meskipun terkadang mengalami masa-masa pasang dan surut. Guna memperkuat hubungan persahabatan kedua negara, maka dilakukan dengan adanya perjanjian hubungan bilateral dengan menitikberatkan pada kerjasama kemaritiman

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam mewujudkan kedaulatan dan menaati hukum internasional (Prameswaran 2015).

Kerjasama kedua badan kemaritiman ini terlaksana dan ditandatangani oleh kedua negara pada 24 Oktober 2015 yang dilaksanakan melalui Nota Kerjasama Maritim (*Memorandum of Understanding on Maritime Cooperation*) (Nusantara 2015). MoU tersebut tidak hanya sebagai bagian dari kemitraan strategis antara Indonesia dan Amerika Serikat, melainkan juga upaya untuk mencegah adanya berbagai aktivitas ilegal dan ancaman kelautan di wilayah perairan laut Indonesia. Kerjasama antara kedua badan kelautan ini menguntungkan Indonesia karena meningkatkan kapasitas dan pengalaman BAKAMLA RI, tidak hanya dalam hal Sumber Daya Manusia (SDM) melainkan juga transfer pengetahuan dan teknologi, kerjasama penanganan pencurian ikan dan kejahatan laut, dan prosedur penanganan evakuasi kecelakaan maupun kebencanaan. Kelanjutan dari kerjasama antara kedua lembaga tersebut kemudian dilaksanakan pertemuan *Indonesia–United States Ocean Law and Maritime Policy Dialogue* yang dilakukan setiap dua tahunan dimulai dari 2016. Agenda pertemuan dua tahunan ini dilaksanakan agar kedua negara memiliki pemahaman yang sama tentang konvensi hukum laut guna meminimalisir adanya kekeliruan di kedua negara (Nusantara 2015).

Beberapa tindak lanjut dari MoU lembaga penjaga kelautan kedua negara, diantaranya: dilaksanakannya dialog hukum laut dan kebijakan maritim pertama di Washington DC pada 2016 (Petro Energy 2016) dan kedua kalinya di Jakarta tahun 2018 (Maritim 2018); latihan bersama di Batam pada Agustus 2019 (Liputan 6 2019); melakukan pertukaran informasi, analisa informasi gabungan, *Maritime Service Code*, dan pelatihan bagi personil Bakamla di pusat pelatihan *US Coast Guard* di Amerika Serikat tahun 2020 (Ayo Jakarta 2020); dan pembentukan *Maritime Security Training Center* (MSTC) di Batam (CNN Indonesia 2020) maupun pelatihan *Maritime Operational Threat Response* (MOTR) pada 2021 (Radar Indonesia 2021).

ANALISIS

Penulis cenderung mendukung dan setuju dengan adanya kerjasama antara dua badan penjaga pantai Indonesia dan Amerika Serikat karena secara garis besar Indonesia dapat mengambil berbagai keuntungan yang dapat diadopsi oleh BAKAMLA RI dalam menjalankan tugasnya. Kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC meningkatkan kapasitas dan kualitas dari BAKAMLA RI dengan mempelajari berbagai tehnik, berbagi informasi dan pengalaman, membuat standar operasional, dan mendapatkan teknologi yang memudahkan BAKAMLA RI dalam menjaga keamanan laut Indonesia sebagaimana yang hendak diwujudkan dalam Poros Maritim Dunia, utamanya melakukan diplomasi maritim dan membangun kekuatan pertahanan maritim.

Berkaca pada implementasi kerjasama badan keamanan laut Indonesia dan Amerika Serikat dapat terlihat adanya peningkatan dan keberlanjutan pelatihan maupun pembentukan pusat pelatihan. Sebagai salah satu penjaga pantai tertua sejak 1915, USGC merupakan salah satu mitra penting bagi BAKAMLA RI yang baru berdiri tahun 2014. Tidak hanya dapat berbagi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengalaman, kerjasama dengan USGC mendapatkan banyak manfaat dan keuntungan bagi BAKAMLA RI, diantaranya mendapatkan pelatihan tehnik, pengadopsian standar keselamatan, peningkatan teknologi, menjadikan salah satu rujukan postur pertahanan maritim, mempelajari penanganan kemanusiaan ataupun kejahatan di laut, hingga berbagi informasi dan pembuatan pusat pelatihan MSTC. Selain itu, USGC merupakan salah satu institusi penjaga keamanan laut paling besar, ideal, dan berpengalaman di dunia mendukung bagi penguatan keamanan maritim Indonesia yang diwujudkan melalui berbagai kegiatan dan pusat pelatihan. Pendekatan dan standar yang digunakan oleh USGC sejak perang saudara di Amerika Serikat, Perang Dunia I hingga Perang Dingin terhadap persoalan pengungsian, kejahatan laut, bencana alam, kecelakaan, maupun saat konflik dapat menjadi keuntungan strategis secara diplomasi maritim maupun terhadap peningkatan kekuatan maritim oleh BAKAMLA RI.

Terbukti dalam pengamatan penulis sebagai institusi sipil yang melakukan pengamanan dan penegakan hukum di laut secara logo, tanda layanan, dan seragam BAKAMLA RI mengacu pada USGC. Selain itu, pengorganisasian, perencanaan, konsep, dan penggunaan armada juga merujuk USGC yang juga memiliki pusat komando, penggunaan helikopter, dan standar pelatihan penanggulangan kecelakaan hingga perompakan. Lebih lanjut, BAKAMLA RI juga menggunakan teknologi dalam pengawasan dan sistem peringatan dini sebagaimana yang digunakan oleh USGC. Meskipun secara bentuk perairan laut sedikit berbeda antara Indonesia dan Amerika Serikat, namun tehnik dan strategi yang digunakan kedua lembaga penjaga maritim ini cenderung serupa. Hal ini mengingat kedua negara sama-sama secara geografis memiliki letak daratan yang strategis, yakni Amerika Serikat berada diantara Samudera Pasifik dan Atlantik, sementara Indonesia berada diantara Samudera Hindia dan Pasifik. Adanya dialog bienial, latihan bersama, dan pembuatan pusat pelatihan dalam kerjasama dengan USGC terbukti mendukung profesionalitas BAKAMLA RI dalam menangani berbagai persoalan maritim di Indonesia yang menjadikan USGC sebagai mitra strategis BAKAMLA RI.

Setidaknya terdapat empat (4) keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia dengan adanya kerjasama kedua lembaga maritim dari dua negara ini, diantaranya:

1. **Memerangi Pencurian Ikan.** Kerjasama antara Amerika Serikat dan Indonesia memungkinkan adanya peningkatan upaya Pemerintah Indonesia untuk memerangi dan mencegah pencurian ikan, tidak hanya di perairan Indonesia melainkan juga di kawasan ASEAN yang lebih luas. Tidak hanya melibatkan USGC, tetapi juga *United States Agency for International Development* / Badan Pembangunan Internasional AS (USAID), *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA), dan berbagai Departemen Pemerintah Amerika Serikat. Melalui kerjasama ini Indonesia akan mendapatkan bantuan teknologi, integrasi sistem keamanan dan keselamatan laut, pengembangan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) BAKAMLA RI, pelatihan tentang Persetujuan Tentang Ketentuan Negara Pelabuhan Organisasi Pangan dan Pertanian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(*FAO Agreement on Port State Measures*), penegakan hukum di bidang perikanan, dan analisis informasi intelijen. Adanya berbagai keuntungan di atas dapat meminimalisir adanya praktek pencurian ikan oleh BAKAMLA RI yang dilakukan nelayan asing ilegal yang selama ini mencari ikan di laut Indonesia, tetapi menjual hasil ikan tangkapan di negara asal mereka yang sangat merugikan nelayan dan rakyat Indonesia. Disamping pencurian ikan, adanya integrasi sistem yang dapat diadopsi dari teknologi Amerika Serikat guna meningkatkan keselamatan pelayaran di perairan Indonesia. Jika merujuk pada berbagai selat di Indonesia, antara lain: Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar cenderung sangat padat setiap harinya dilewati oleh ribuan kapal niaga dan penumpang. Hal tersebut tentunya jika tidak didukung oleh sistem keselamatan yang terintegrasi dapat menimbulkan adanya kecelakaan dan korban jiwa. Berkaca dari berbagai hal di atas guna mewujudkan Poros Maritim Dunia sebagai kepentingan nasional Indonesia, maka sangat penting apabila melalui BAKAMLA RI dapat meningkatkan keamanan laut dan keselamatan pelayaran agar yang dapat meningkatkan perekonomian Indonesia sekaligus melakukan diplomasi maritim dengan cara menjalin kerjasama berupa teknologi hingga pelatihan dengan Penjaga Pantai Amerika Serikat.

2. **Memperluas Kerjasama IPTEK Bidang Kelautan.** Berdasarkan kerjasama kelautan ini, Indonesia dapat melakukan observasi dan penelitian bersama terkait ekosistem laut, termasuk penelitian oseanografi serta keragaman perubahan iklim. Keuntungan ini akan meningkatkan pemahaman tentang interaksi kompleks antara laut dan atmosfer serta kemampuan untuk memprediksi respons perubahan iklim dan ekosistem jangka panjang. Adanya kerjasama IPTEK ini dapat memudahkan bagi BAKAMLA RI dalam memperkirakan curah hujan yang abnormal untuk wilayah tertentu di Indonesia dan memahami bagaimana fenomena oseanografi di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, hingga pada akhirnya dapat mencegah terjadinya kecelakaan di laut akibat cuaca buruk dan memudahkan ketika dilakukan evakuasi pasca adanya kecelakaan di wilayah perairan Indonesia. Selain itu, adanya kerjasama ini memungkinkan adanya pencegahan dan penanganan terhadap pencemaran laut yang diakibatkan oleh kelalaian pihak tertentu ataupun kecelakaan yang memerlukan adanya kesigapan agar tidak menghancurkan biota laut. Dalam kapasitas mewujudkan adanya kepentingan nasional melalui Poros Maritim Dunia sangat mendesak untuk adanya peningkatan kemampuan petugas BAKAMLA RI dalam kondisi oseanografi di seluruh laut dan samudra di seluruh Indonesia agar dapat mewujudkan adanya keamanan maritim dengan menjalin kerjasama dengan USGC.

3. **Meningkatkan Keamanan Laut dan Pelabuhan.** BAKAMLA RI dan *U.S. Coast Guard* melalui Program *Export Control and Related Border Security Program* dapat menyelenggarakan pelatihan bagi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

petugas penjaga pantai, tugas yang juga diemban oleh BAKAMLA RI. Selain itu, terdapat juga pelatihan Keamanan Pelabuhan Internasional dari USGC dalam melakukan peningkatan kapasitas untuk memenuhi standar Keamanan Kapal dan Pelabuhan Internasional (*International Ship and Port Security*) untuk mendeteksi serta mencegah ancaman keamanan di sektor transportasi laut. Seperti diketahui bahwa Badan Penjaga Pantai Amerika Serikat (*U.S. Coast Guard*) telah berdiri selama 103 tahun yang memiliki 243 kapal patroli ukuran sedang maupun besar, 1.650 kapal kecil, dan 201 pesawat yang menunjukkan bahwa lembaga tersebut telah sangat berpengalaman dan memiliki standar operasional yang handal karena telah lama melaksanakan tugas sebagai penjaga pantai. BAKAMLA RI dapat mengambil pengetahuan dan meniru standar operasional dalam pengamanan wilayah laut di Indonesia mengacu pada pengalaman yang dimiliki oleh USGC. Hal ini mengingat tantangan yang dimiliki oleh Indonesia juga serupa dengan yang selama ini terjadi di Amerika Serikat, yaitu: penyelundupan narkotika, perdagangan manusia, perompakan, dan penyelundupan persenjataan. Di samping itu, wilayah laut yang harus diawasi kedua negara juga relatif sama-sama besar, sehingga memberikan gambaran tugas dan tanggung jawab yang serupa. Dalam hal ini, penting bagi Indonesia dalam mengamankan wilayah laut dan pelabuhan dalam mencapai adanya keamanan maritim sebagai perwujudan dari Poros Maritim Dunia yang juga merupakan kepentingan domestik Indonesia yang salah satunya dapat terwujud dengan adanya kerjasama kedua badan penjaga pantai dari kedua negara.

4. **Membantu dan Melindungi Pergerakan Migrasi Tidak Teratur.** Dalam merespons adanya gelombang migrasi pengungsi menggunakan kapal menuju Australia yang melewati wilayah laut Indonesia pada medio 2013-2017 yang diduga berasal dari Afganistan, Myanmar, Sri Lanka, Iran, Irak, dan Bangladesh menyebabkan adanya penangana lebih lanjut. Hal ini diperlukan BAKAMLA RI guna membantu para pengungsi yang terdampar di wilayah Indonesia dengan menyediakan tempat penampungan sementara, memenuhi kebutuhan makanan, memberikan dukungan pelayanan kesehatan dan gizi, membantu jika para pencari suaka dan pengungsi tersebut secara sukarela ingin kembali ke negaranya, dan berbagi informasi agar dapat memberikan perlindungan secara internasional. BAKAMLA RI dapat berbagi pengalaman dan standar operasional dalam penanganan pengungsi secara kemanusiaan, namun tanpa mengurangi kewaspadaan terhadap perlindungan keamanan laut yang telah lama juga dilaksakan oleh USGC. Ini karena Amerika Serikat setiap tahunnya menjadi tujuan dari para pengungsi dan pencari suaka yang menginginkan adanya kehidupan yang lebih baik dari berbagai negara Asia, Pasifik, dan Amerika Latin dengan menuju ke negara tersebut melalui jalur laut, sementara USGC bertugas sebagai penjaga pantai di negara tersebut yang tentunya telah menjadi tugas sehari-hari. Merujuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada fenomena arus imigran ilegal yang memasuki wilayah Indonesia dapat menjadi ancaman dari keamanan maritim Indonesia, namun jika dilihat dari sisi kemanusiaan maka perlu adanya penyelesaian yang lebih manusiawi. Diharapkan adanya kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC dapat memberikan penanganan pencari suaka dan pengungsi di perairan Indonesia sesuai dengan kaidah humaniter dengan tetap mengutamakan kewaspadaan dan pengawasan terhadap keamanan maritim sebagaimana yang ingin diwujudkan dalam Poros Maritim Dunia. Dalam membedah terlihat jelas bahwa kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC tidak hanya menguntungkan bagi kedua lembaga, namun lebih jauh merepresentasikan adanya kemitraan strategis antara Indonesia dan Amerika Serikat.

KESIMPULAN

Sebagai negara maritim dan kepulauan Indonesia memiliki kepentingan besar dalam mewujudkan adanya keamanan dan kestabilan laut di seluruh wilayah perairan Indonesia dalam upaya mewujudkan Poros Maritim Dunia. Penting bagi Indonesia untuk melaksanakan diplomasi maritim dan pembangunan kekuatan maritim. Adanya posisi geografis Indonesia yang strategis dan berada diantara dua benua maupun dua samudra menyebabkan Indonesia mendapatkan banyak keuntungan sekaligus tantangan.

Oleh karena itu, diperlukan adanya sebuah lembaga penjaga keamanan maritim yang kemudian bernama BAKAMLA RI dalam menjaga dan mengelola keamanan laut tidak hanya saat terjadi peristiwa melainkan pada tugasnya sehari-hari. Adanya kerjasama antara BAKAMLA RI dan USGC dapat meningkatkan adanya kapasitas dan kualitas dari BAKAMLA RI RI dengan didapatkannya berbagai tehnik, berbagi informasi dan pengalaman, membuat standar operasional, dan mendapatkan teknologi yang memudahkan BAKAMLA RI dalam menjaga keamanan laut Indonesia sebagaimana yang hendak diwujudkan dalam Poros Maritim Dunia.

DAFTAR PUSTAKA

Aziz, Abdul Nazili. 2016. “Kewenangan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia”. *Diponegoro Law Journal*. Vol. 5. No.4.

Ayo Jakarta. 2020. “Bakamla dan US Coast Guard Kembangkan Kerjasama Keamanan Maritim Lebih Luas”. https://www.ayojakarta.com/read/2020/02/03/11516/bakamla-dan-us-coast-guard-kembangkan-kerjasama-keamanan-maritim-lebih-luas (Maret 18, 2021).

BBC Indonesia. 2016. “Aparat Australia kirim migran di tengah laut ke Indonesia”. https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160310_indonesia_migran_australia_ntt (November 18, 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

BBC Indonesia. 2016. “UNHCR: Kebijakan Australia soal pengungsi tidak bisa diterima”. https://www.bbc.com/indonesia/dunia/2016/03/160323_dunia_pengungsi_indonesia (November 18, 2020).

Berita Trans. 2017. “87 Aksi Bajak Laut Januari-Juni 2017, Didominasi Di Perairan Indonesia”. http://beritatrans.com/2017/07/15/87-aksi-bajak-laut-januari-juni-2017-didominasi-di-perairan-indonesia/ (November 17, 2020).

Clinton. W. David. 1986. “The National Interest: Normative Foundation”. *The Review of Politics*. Vol 48.

CNN Indonesia. 2020. “Bakamla-AS Bangun Pusat Pelatihan Keamanan Maritim di Batam”. https://www.cnnindonesia.com/nasional/20200203210559-20-471323/bakamla-as-bangun-pusat-pelatihan-keamanan-maritim-di-batam (Maret 19, 2021).

Emaritim. 2017. “Bakamla Siapkan Kapal Patroli Bencana Erupsi Gunung Agung”. http://www.emaritim.com/2017/10/ilustrasi-istimewa-bali-emaritim.html (November 18, 2020).

Hasan, Syarief. 2020. “Penguatan Kelembagaan Sistem Keamanan Laut Indonesia”. https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/DitJaskel/publikasi-materi-2/sistem kelautan/PPT%20Penguatan%20Kelembagaan%20Sistem%20Keamanan%20Laut%20Indonesia.pdf (Maret 17, 2021).

Keliat. Makmur. 2009. “Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia”. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*. Vol. 13. No. 01.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2015. *Buku Putih Pertahanan Indonesia Tahun 2015*. Jakarta: Kemenhan RI.

Kemlu RI. 2014. “Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”. https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx (November 17, 2020).

Liputan 6. 2019. “Perdana, Bakamla RI dan US Coast Guard Gelar Latihan Bersama”. https://www.liputan6.com/global/read/4037542/perdana-bakamla-ri-dan-us-coast-guard-gelar-latihan-bersama (Maret 17, 2021).

Maritim. 2019. “Indonesia dan Amerika Serikat Pererat Kerja Sama Kemaritiman”. https://maritim.go.id/indonesia-dan-amerika-serikat-pererat-kerja-sama-kemaritiman/ (Maret 17, 2021).

Noviani, Ana 2015. Januari-Mei 2015, “Bakamla: Terjadi 135 Kecelakaan Kapal”. http://kabar24.bisnis.com/read/20150601/186/439272/januari-mei-2015-bakamla-terjadi-135-kecelakaan-kapal (November 20, 2020).

Nusantara Maritime News. 2015. “Indonesia dan AS Tandatangani MoU Kerjasama Sektor Maritim”. https://maritimenews.id/10/kzxkjnvLx/ (November 18, 2020).

Parameswaran, Prashant. 2015. “Exclusive: US, Indonesia Eye New Defense Pacts For Jokowi Visit”. https://thediplomat.com/2015/10/exclusive-us-indonesia-to-sign-new-defense-pacts-during-jokowi-visit/ (November 17, 2020).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Parameswaran, Prashant. 2015. “Indonesia’s Maritime Ambition: Can Jokowi Realise It?”. https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co15044-indonesias-maritime-ambition-can-jokowi-realise-it/#.W8RSGBMzYWq (November 20, 2020).

Parameswaran, Prashant. 2015. “What’s Behind the Missing US-Indonesia Maritime Security Pact?”. https://thediplomat.com/2015/11/whats-behind-the-missing-us-indonesia-maritime-security-pact/ (November 18, 2020).

Patria, Arie Utama. 2016. *Konsep Keamanan Maritim di Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan.

Petro Energy. 2016. “Indonesia – AS Gelar 1st Indonesia-United States Maritime Law and Ocean Policy Dialogue”. https://petroenergy.id/article/indonesia--as-gelar-1st-indonesia-united-states-maritime-law-and-ocean-policy-dialogue?c=maritime (Maret 16, 2021).

Presiden RI. 2015. “Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”. http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html (November 20, 2020).

Radar Indonesia. 2021. “Kepala Bakamla RI Terima Kunjungan Kedubes Amerika Serikat”. http://www.radarindonesia.com/2021/01/kepala-bakamla-ri-terima-kunjungan_15.html (Maret 17, 2021).

Tribunnews Batam. 2017. “Laka Laut - Bakamla Kerahkan KN Belut Laut untuk Bantu Cari Korban Tanker Tabrakan”. http://batam.tribunnews.com/2017/09/13/laka-laut-bakamla-kerahkan-kn-belut-laut-untuk-bantu-cari-korban-tanker-tabrakan (November 17, 2020).

Viotti. Paul & Kauppi. Mark. 1993. *International Relations Theory: Realism, Pluralism, Globalism*. New York: Macmillan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kerjasama“Segitiga Maritim Dunia” Indonesia-Tingkok-Rusia: Membangun Keamanan Maritimasia Tenggara

Adi Rio Arianto
(Dosen HI Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta)
Email: arianto.adirio@gmail.com

Abtsract

The strategic cooperation among Indonesia-China-Russia in the Maritime sector can significantly boost the position of Indonesia as a key Southeast Asian Maritime Security. It can be understood through a series of cooperation by Indonesia, China, and Russia,through schemes: (1)Silk Road Economic Belt (SERB) and the Maritime Silk Road Point (MSRP), (2)Cooperation of Siberia and Far East, and (3)Cooperation "Poros Maritim Dunia." This cooperation reflects that the model of Indonesia foreign policy has been able to influence the behavior of Russia and China both structural and relational in protecting and maintaining the Southeast Asia Maritime security. The forming of Southeast Asia Maritime security involving actors outside the region such as Russia (Eurasia), China (East Asia), and the United States (Asia-Pacific) also influence the World Maritime Security models. Thus, Russia and China are advocates for strengthening the position of Indonesia as the key of Southeast Asia Maritime security, which in turn impact on World Maritime Security Architecture.

Keywords: Indonesia, Russia, China, Maritime Security, Southeast Asia

Abstraksi

Kerjasama strategis Indonesia-Rusia-Tingkok di sektor Maritim secara signifikan mampu mendorong posisi Indonesia sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara. Hal ini dapat dipahami melalui serangkaian kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia kepada Rusia dan Tingkok melalui skema: (1)Silk Road Economic Belt (SERB) dan Maritime Silk Road Point (MSRP), dan (2)Kerjasama wilayah Siberia dan Far East, dan (3)Kerjasama Poros Maritim Dunia. Kerjasama ini mencermikan bahwa model Politik Luar Negeri Indonesia telah mampu mempengaruhi perilaku Rusia dan Tiongkok baik secara struktural maupun relasional dalam menjaga dan memelihara keamanan Maritim Asia Tenggara. Pemeliharaan Keamanan Maritim Asia Tenggara yang melibatkan aktor luar kawasan seperti Rusia (Eurasia), Tiongkok (Asia Timur), dan Amerika Serikat (Asia Pasifik)turut mempengaruhi model pemeliharaan Keamanan Maritim Dunia. Dengan demikian Rusia dan Tingkok adalah penyokong bagi penguatan posisi Indonesia sebagai kunci keamanan Maritim Asia Tenggara yang pada akhirnya berimbas pada Arsitektur Keamanan Maritim Dunia.

Kata kunci: Indonesia, Rusia, Tiongkok , Keamanan Maritim, Asia Tenggara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

I. Pendahuluan

Indonesiamenjadi lebih kuat di Asia Tenggara dan dunia setelah skema Poros Maritim Dunia Indonesiadisandingkan denganskema Jalur Sutra Maritim Tiongkok.Penggabungan kedua skema ini sangat signifikan diangkatuntuk menjadikan Indonesia sebagaikunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan dunia. Adapun,Jalur Sutra Maritimmerupakan rute perdagangan yang menghubungkan Eropa dan Asia Tengah dan Timur, serta jalur energi dari Afrika ke Asia Selatan dan Asia Timur. Hal ini mendorong Tiongkokmenendirian *Bank Investasi Infrastruktur Asia* senilai US$50 miliar serta program Dana Jalur Sutra Maritim sebesar US$40 miliar (Xinhuanet, 2014).

Kerjasama Indonesia-Tingkokdi sektor Maritim sangatlah signifikan. Jalur Sutra Maritim bersinggungan dengan konsep tol laut Indonesia sebagai pondasi Poros Maritim Dunia Indonesia yang digagas oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo. Peta berikut menunjukkana persinggungan yang dimaksud.

Gambar 1. Peta irisan Jalur Sutra Maritim Tiongkok dan Poros Maritim Dunia Indonesia



(Nusantaranews.co, 2016)

Rute jalur Sutera meliputi Eropa, masuk Laut Merah di Afrika, lalu ke Samudra Hindia, terus menuju India, Bangladesh, Burma, kemudian masuk ke Indonesia melalui Selat Malaka. Juga menyusur lewat selatan yang masuk Selat Lombok, Selat Sunda, Selat Wetar, Selat Sunda, lalu terus ke utara, lantas masuk ke Laut Tiongkok Selatan. Ini membuat tensi di Laut Tiongkok Selatan meningkat.

Selanjutnya, semakin menajamnya konflik antara Amerika Serikat dan Tiongkok di kawasan Asia Tenggara, berakibat memburuknya hubungan antara Filipina (sebagai sekutu tradisional Amerika Serikat) dan Tiongkok. Terbukti dengan timbulnya konflik perbatasan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

antara Filipina dan Tiongkok terkait klaim wilayah Laut Tiongkok Selatan. Sehingga Tiongkok telah mengucilkan Filipina dengan menghindari negara kepaluan itu dalam rute Jalur Sutra Maritim. Di sisi lain, pemerintahan Joko Widodo memang serius untuk membangun keseimbangan baru menghadapi dominasi pengaruh Amerika dan sekutu-sekutu baratnya di Asia Tenggara.Oleh arena itu, kerjasama strategis bidang maritim dengan negara lain—selain Tiongkok—mesti diciptakan.Rusia adalah mitra strategis Indonesia, selain Tiongkok. Presiden Rusia, Vladimir Putin telah mengisyaratkan untuk bekerjasama dengan negara-negara mitra ASEAN. Pada Konferensi Tingkat Tinggi *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) di Beijing November 2014, Putin ingin memanfaatkan potensi kerja sama Rusia-Asia Tenggara (Tempo, 2014).

Keunggulan yang ditawarkan Putin adalah wilayah Siberia dan *Far East*. Pada KTT G20 tahun 2013, Rusia mempunyai program unggulan terkait proyek pembangunan infrastruktur darat dan maritim.Adapun, *Program of Development of Siberia and Far East*, merupakanprogram kerjasama pembangunan infrastruktur yang dicanangkan sebagai prioritas oleh pemerintahan Joko Widodo (RBTH Indonesia, 2014).Hal ini mampu menciptakan kerjasama Indonesia-Rusia melalui skema Transit Jalur Kereta Api Siberia. Termasuk kerjasama infrastruktur Maritim sesuai konsepsi Poros Maritim Dunia. Kerjasama ini bisa bermanfaatuntuk memperkuat nilai strategis Indonesia.Dengan demikian, tulisan ini berfokus pada bagaimana pengaruh kerjasama Indonesia-Tiongkok-Rusia di sektor Maritim dalam upaya mendorong Indonesia sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara yang berimbas pada keamanan maritim dunia?

Untuk menjawab pertanyaan di atas, berikut kerangka teoritikal yang digunakan yaitu: (1)konsep *"regional powers and security orders*", digunakan untuk menelaah aktor berpengaruh dalam pembentukan artsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggara; (2)konsep *"*kerjasama strategis" digunakan untuk menelaah model kerjasama yang dibangun oleh pihak yang terlibat; dan (3)konsep "geopolitik dan keamanan maritim" digunakan untuk melihat model pembangunan keamanan maritimsuatu perairan negara, perairan kawasan, dan perairan dunia.

Menurut analisis yang dikemukakan oleh *European Consortium for Political Research* (ECPR), yang dimaksud dengan *regional powers* adalah "sebuah negara yang berada di suatu kawasan georgafis, dimanan negara tersebut mendominasi kawasan dalam hal ekonomi dan militer, mampu memberi pengaruh hegemoni di kawasan dan pengaruh (memungkinkan) di skala global, dan secara sukarela "*willingness"* bersedia memanfaatkan sumber daya kekuatan dan diakui atau diterima sebagai pemimpin regional

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

oleh tetangganya" (Jurnal *European Consortium for Political Research*).Adapun,yang dimaksud dengan *"security order*" adalah pemetaan, pengaturan, dan proporsi tatanan keamanan di tingkat kawasan yang menekankan pada cara identifikasi, manajemen dan pencegahan berbagai jenis ancaman keamanan regional (Stewart-Ingersoll, 2012: 33-35).

Selanjutnya, konsep kerjasama strategis merupakan kerjasama yang berlangsung dalam berbagai konteks yang berbeda kebanyakan hubungan dan interaksi yang berbentuk kerjasama langsung di antara dua negara yang memiliki kepentingan atau menghadapi masalah strategis secara bersamaan (Holsti, 1992: 650-652). Bentuk kerjasama lainnya dilakukan antara negara juga bernaung dalam organisasi dan kelambagaan internasional. Kerjasama internasional dapat dipetakan menjadi empat bagian: (1)kerjasama global, yaitu adanya hasrat yang kuat dari berbagai bangsa di dunia untuk bersatu dalam suatu wadah yang mampu mempersatukan cita-cita bersama merupakan dasar utama bagi kerjasama global. Sejarah kerjasama global dapat di telusuri kembali mulai dari terbentuknya kerjasama multilateral; (2)kerjasama regional merupakan kerjasama antar negara yang secara geografis letaknya berdekatan. Kerjasama tersebut biasa berada dalam bidang pertahanan, hukum, kebudayaan dan sebagainnya. Lebih lanjut menurut Budiono, organisasi kerjasama regional dewasa ini merupakan masalah yang amat luas dan rumit.

Adapun yang menentukan dalam kerjasama regional selain kedekatan geografis, kesamaan, pandangan bidang politik dan kebudayaan maupun perbedaan struktur produktifitas ekonomi juga ikut menentukan pula apakah kerjasama tersebut dapat di wujudkan. Kerjasama regional merupakan salah satu alternatif yang dapat di pergunakan untuk mengatasi masalah kemiskinan dan kebodohan;(3)kerjasama fungsional, yaitu kerjasama yang tidak bisa di lepaskan dari power. Kerjasama fungsional tidaklah berjalan mulus sebagaimana di harapkan. Sebagai akibat dari adanya kekuatan atau kelemahan yang spesifik pada beberapa negara maka persaingan tidak dapat dicegah yang kemudian menghasilkan apa yang di sebut oleh para ahli ekonomi internasional sebagai kerjasama yang kompetitif yang merupakan lawan dari kerjasama yang komplementer (Soeprapto, 1997: 181-186);dan (4)kerjasama ideologi, yaitu kerjasama antarnegara yang tidak memandang batas-batas teorial negara. Berbagai kelompok kepentingan berusaha mencapai tujuannya dengan memanfaatkan berbagai kemungkinan yang terbuka diforum global.

Selanjutnya, Keamanan Maritim merupakan keamanan yang berkaitan dengan struktur wilayah atau tata letak wilayah maritim. Dalam konteks ini berhubungan dengan konsep geopolitik. Geopolitik memelajari bagaimana keputusan politik dapat diambil

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

secara tepat dan strategis dengan mempertimbangkan faktor geografis. Geografis dalam hal ini mengacu pada batas-batas geografis antar negara yang juga berarti batas politis.

Geopolitik merupakan daerah irisan antara *political science* dengan *political geography* sehinga geopolitik atau dalam konteks lain hubungan antara geografi dan politik sering juga disebut *human geography* yang prinsipnya menyangkut hubungan antara *political behavior* dan *psycal features*. Dalam konteks ini, hubungan antara prilaku politik negara dan lingkungan geografinya sangat kuat (Hayati dan Yani, 2007: 8).Selanjutnya, analisis dari Griffith menyatakan bahwa "*Geopolitics is the study of the influence of geographical factors on state behaviour – how location, climate, natural resources, population, and physical terrain determine a state's foreign policy options and its position in the hierarchy of states*(Griffiths dan O'Callghan, 2002: 120)."

Geopolitik adalah sebuah studi geografi yang dikaitkan dengan kondisi kebijakan luar negeri sebuah negara dan fenomena politik dengan asumsi bahwa kekuatan sebuah negara bergantung pada wilayahnya, sungai jalanan, bahan mentah dan makanan dan termasuk penduduknya, pemerintahnya, ekonominya dan budayanya. Secara abstrak, geopolitik tradisional menunjukkan hubungan dan pernyataan kausalitas antara kekuatan politik dan ruang geografis. Terminologi ini sering dianggap sebagai formulasi khusus yang berhubungan dengan kepentingan strategis relatif dari pentingnya potensi geografis dalam perspektif dunia internasional. Fokus utama teori geopolitik berhubungan dengan korelasi antara kekuatan dalam bidang politik, identifikasi wilayah inti dari perspektif internasional, dan hubungan antara kapabilitas laut dan darat yang dimiliki (Gearóid Ó dan Dalby, 1998). Dengan demikian, negara yang kuat adalah negara yang mampu memanfaatkan kapabilitas maritim untuk bekerjasama dengan negara lain yang juga memiliki wilayah laut, meskipun wilayah laut negera tersebut tidak secara keseluruhan mengelilingi negara tersebut.

II. Arsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggara: Geopolitik Maritim Indonesia di Asia Tenggara dan Pasifik

"Arsitektur Keamanan Asia Tenggara" adalah serangkaian proses politik penting yang membentuk lingkungan strategis, termasuk di antaranya adalah proses integrasi Asia Tenggara, evolusi dari ASEAN, pengembangan hubungan Asia Tenggara dan Asia Pasifik, dan evolusi manajemen krisis di wilayah Asia Tenggara—juga termasuk Asia Pasifik. Argumen ini didukung oleh, hadirnya Indonesia sebagai negara kunci bagi pembentukan keamanan Asia Tenggara secara menyeluruh (Dibb, 2001: 829-842). Dengan demikian,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

keamanan maritim Asia Tenggara merupakan kondisi stabil wilayah maritim dari seluruh negara-negara Asia Tenggara yang memiliki laut. Dengan demikian, Arsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggaradapat dipahami melalui empat hal berikut, yaitu(1)konstalasi wilayah konflik maritim antara negara-negara Asia Tenggara yang memiliki laut yang berbatasan dengan Laut Tiongkok Selatan; (2)menguatnya doktrin "*Pearl of String*" Tiongkok sebagai implementasi dari "Jalur Sutra Maritim" yang membelah Laut Asia Tenggara dan Laut Tiongkok Selatan; (3)munculnya konsep Poros Maritim Dunia yang mengangkat Indonesia sebagai Negara Maritim Dunia; dan (4)Penggabungan kerjasama antara Jalur Sutra Maritim, Kerjasama wilayah Siberia dan *Far East*, dan Poros Maritim Dunia membentuk wilayah teduh dunia. Saya menyebut wilayah ini dengan istilah"Daerah Horizontal Dunia(Arianto, 2016)."

Indonesia adalah pemegang status quo "Poros Maritim Dunia" sekaligus "Poros Geopolitik dan Keamanan Dunia."Perlombaan peningkatan alutsista untuk memperkuat keamanan laut di Asia Tenggara dan Pasifik yang bersinggungan dengan konflik di Laut Tiongkok Selatan telah mampu mengundang reaksi geopolitik bagi negara-negara yang berada di sekitar laut Indonesia. Status quo kedaulatan perairan Indonesia yang tertuang dalam doktrin Deklarasi Djuanda menjadi pedoman Indonesia dalam memahami implementasi hukum laut internasional. Hukum laut internasional adalah instrumen dasar dalam menganalisa bagaimana wilayah laut Indonesia menjadi jauh lebih penting yang berefek pada kekuatan politik Indonesia di kawasan Asia Tenggara. Wilayah maritim Indonesiamampu memandu IndonesiamencapaiPoros Maritim Dunia melalui kekuasaan atas laut, sesempit-sempitnya adalah di internal kawasan Asia Tenggara dan Pasifik. Oleh karena itu, membicarakan status quo Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, mestimemahami situasi geopolitik dan keamanan maritim Asia Tenggara dan Asia Pasifik, termasuk keamanan wilayah laut negara-negara anggotaASEANdanwilayah Maritim Indonesia.

Istilah Poros Maritim Dunia dalam kacamata Hukum Laut Internasional menjadi tema krusial di kalangan akademik dan Ilmuwan Hubungan Internasional. Seluruh Ilmuwan kembali pada aturan dasar ini ketika mulai membedah tentang wilayah kekuasaan laut Indonesia di Asia Tenggara. Demikian halnya dengan wilayah poros maritim dunia. Penguasaan Indonesia atas lautnya melegitimasi kekuasaan Indonesia di Asia Tenggara sebagaiNegara Maritim Dunia. Hal ini sekaligus menjadikan posisi Indonesia lebih kuat di Asia Tenggara.Menurut Hasim Djalal (Purnomo, 2014), tokoh Hukum Laut Internasional menyatakan betapa pentingnya memahami kedaulatan laut Indonesia, termasuk bagaimana

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memahami proyeksi laut dan nilai strategisnya (Purnomo, 2014). Ia juga menjelaskan mengenai prinsip pokok dalam memahami perbatasan negara oleh jalur laut. Ia mengambil contoh keberhasilan Tiongkok yang merintis jalur eksplorasi di Lautan Hindia. Eksplorasi tersebut di antaranya adalah terkait "*Seabed Authority*" dalam menngolah kedaulatan laut negara-bangsa di seluruh dunia.*Seabed authority* merupakan ketentuan-ketentuan yang mengurusi masalah laut, tidak hanya mencakup pelayaran perkapalan untuk tujuan perdagangan dan transportasi melainkan juga untuk menganalisai fungsi laut sebagai bahan eksplorasi dalam menemukan kebutuhan industri negara dari sumber daya laut(Purnomo, 2014).Dalam kasus ini, Tiongkok telah menjadi negara terkuat yang telah mampu mengolah zona laut internasional menjadi wilayah eksplorasi dalam membangun industri nasionalnya. Tiongkok telah melakukan penelitian di dasar laut Samudera Hindia di sebelah Timur Negara Afrika. Dalam kegiatan ini, Tiongkok tentu saja telah memiliki visi untuk menjadi negara pertama yang mampu mengolah sumberdaya laut ke dalam kebutuhan industri dalam negeri.

Sejalan dengan pandangan di atas, wilayah laut, udara, dan daratan Indonesia yang begitu luas nampaknya memancing negara tetangga untuk memastikan kemampuan Indonesia dalam mengeksplorasi laut. Oleh karena itu membahas Poros Maritim Dunia nampaknya terlalu sempit, sebab Indonesia tidak hanya menjadi Poros Maritim, tetapi juga sebagai Poros Asia Pasifik dan Poros Geopolitik dan Poros Khatulistiwa Dunia (Arianto, 2016). Saya melihat, Indonesia sedang menujupada level sebagai pemegang kendali Asia Pasifik dan dunia melalui penguasaanlautan dunia, daratan dunia, dan khatulistiwa dunia, membentuk apa yang saya sebut sebagai "Benua Indonesia."Hal ini didukung oleh luasnya wilayah perairan Indoesia yang menghubungkan dua samudra dan dua benua, serta sebagai negara yang dilewati oleh Garis (Horizon) Khatulistiwa terpanjang di dunia (Arianto, 2016).

Untuk menjadi Poros Maritim Dunia, setidaknya suatu negara memiliki wilayah laut terluas di kawasan dan dunia. Bagaimana kekuatan kepemilikan laut tersebut dibandingkan dengan sumber daya pemicu keamanan. Sebagaimana mengukur keamanan dan kedaulatan laut sebuah negara, Indonesia nampaknya telah menyanggupi persyaratan ini.Namun, perlu digaris bawahi, ketika masuk ke dalam ranah kekuatan sumber daya Indonesia dalam mengolah lautnya. "Kekuatan" inilah yang pada akhirnya berujung pada maksud pemikiran inti tulisan ini, yaitu penggunaan wilayah laut untuk tujuan politik dan kekuasaan atas negara-negara di Asia Tenggara dan Pasifik. Singkatnya saya ingin mengetahui sebeberapa bagus Indonesia mengolah situasi ini sebagai arus geopolitik yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kuat bagi posisi Indonesia di level global. Inilah yang saya maksudkan bahwa Indonesia adalah pemegang status quo "poros maritim dunia" sekaligus "poros geopolitik dan keamanan Dunia" hanya saja jika mampu mengolah kekuatan lautnya dengan baik dan efektif bagi kawasan dan penopang laut dunia (Arianto, 2016). Oleh karena itu, kerjasama strategis di sektor Maritim dengan negara-negara seperti Tiongkok dan Rusia sangatlah signifikan dalam membangun keamanan maritim Indonesia di masa kini dan masa depan.

Adapun, pertanyaan yang menyusul kemudian adalah seberapa besar penguatan kemanan laut Indonesia apabila kerjasama dengan Tiongkok dan Rusia berjalan sesuai dengan visi yang telah dicanangkan. Hal ini tentu saja berkaitan dengan seberapa besar kemauan Indonesia dalam membangun konsep kedaulatan laut Indonesia terhadapkedaulatan laut negara-negara tentangganya di Asia Tenggara dan Pasifik. Memahami lebih jauh bagaimana laut Indonesia telah begitu kompleks menjadi komoditas politik lokal, nasional, dan internasional di kawasannya sendiri.

Termasuk memahami lebih jauh lagi bagaimana laut telah menjadi komoditas ekonomi pariwisata Indonesia, dan bagaimana laut telah menjadi komoditas bagi seluruh negara yang berada dalam kawasan Asia Tenggara meliputi ASEAN dan Pasifik Selatan.Untuk mencapai cita-cita di atas, maka bentuk kerjasama maritim Indonesia dan negara-negara internal dan ekternal kawasan sangat penting untuk diangkat. Kerjasama Maritim yang dimaksud adalah kerjasama Martim antara Indonesia, Tiongkok, dan Rusia. Kerjasama ini merupakan kerjasama "Segitiga Maritim Dunia" yang pada akhirnya mampu meberikan pengaruh yang signifikan bagi pembentukan keamanan Maritim kawasan menuju keamanan maritim global.

III. Kerjasama Maritim Indonesia-Tiongkok: Skema S*ilk Road Economic Belt* (SERB) dan *Maritime Silk Road Point* (MSRP)

Pertemuan Presiden Joko Widodo dengan Menteri Luar Negeri Tiongkok, Wang Yi,pada tanggal 3 November 2016, Presiden Joko Widodoberusaha mendorong Tiongkok membantu pembangunan infrastruktur, khususnya pengembangan bidang kemaritiman (Kabar Politik, 2014). Pada tataran ini, Indonesia harus cerdas melihat peluang. Persaingan global antara Amerika Serikat dan Tiongkok di sepanjang Jalur Sutrasemakin meningkat skala dan intensitasnya. Hal ini disebabkan oleh persinggungan antara Horizon Laut Tiongkok Selatan dan Horizon Selat Malaka.

Menteri Luar Negeri Tiongkok Wang Yi menyinggung tentang *Silk Road Economic Belt* (SERB) in Asia dan *Maritime Silk Road Point* (MSRP) (Kabar Politik, 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kerjasama Maritimdalam skema SERB dan MSRPsudah pasti bersifat saling menguntungkan antara Indonesia dan Tiongkok. Ini penting mengingat kenyataan bahwa Tiongkok memang mempunyai sasaran strategis menguasai wilayah-wilayah yang berada di jalur Laut Tiongkok Selatan, yang merupakan Jalur Sutra Maritim. Untuk menguasai Jalur Sutra Maritim, Tiongkok punya doktrin kemaritiman yang dikenal dengan "*String of Pearl*(Pehrson, 2006)."Skema SERB dan MSRP tersebut akan mendorong pembangunan dan pengembangan infrastruktur maritim dan mampu menciptkana produktifitas dari tujuan strategis Indonesia untuk meningkatkan pertahanan dan keamanan maritim di Asia Tenggara.

PandanganTiongkok untuk mengaitkan rencana Poros Maritim Indonesia dan Jalur Sutra Maritim Tiongkok adalah positif. Sasaran strategis Jalur Maritim Tiongkok bertumpu pada strategi *String of Pearl* yang tujuan adalah penguasaan wilayah-wilayah yang punya nilai strategis secara geopolitik di kawasan Asia Tenggara. Poros Maritim Dunia dan Pembangunan Tol Laut didasarkan pada gagasan pembangunan ekonomi dan proyek pembangunan infrastruktur bidang kemaritiman. Dalam hal pembangunan tol laut misalnya, tujuan sesungguhnya adalah untuk meningkatkan jalur armada angkut kargo laut antar pelabuhan yang ke depan diharapkan berlanjut pada penguatan maritim Indonesia di skala regional dan antarregional. Hal ini penting untuk dilakukan, mengingat luasnya wilayah maritim Indonesia di Asia Tenggara dan Asia Pasifik.

Melalui skema SERB dan MSRP, secara geopolitik kerjasama Tiongkokdan Indonesia semakin menguat melalui matra ekonomi. Indonesia juga memperoleh keuntungan dari segi investasi dan peningkatan kekuatan di Asia Tenggara dan Pasifik. Adapun, persaingan global yang semakin menajam antara Amerika dan Tiongkok di matra politik, militer dan ekonomi di kawasan Asia Tenggara, mendorong posisi tawar Indonesia yang semakin kuat.

Dengan demikian, Indonesia memainkan pengaruhnya terhadap kedua negara tersebut.Bagi negara-negara asing, kerjasama strategis dengan Indonesia di sektor maritim punya nilai strategis.Potensi industri berbasis maritim bernilai 1,2 Triliun dollar Amerika Serikat pertahun (Hendrajit, 2015; dan Teoropong Senayan, 2016).Wajar jika beberapa negara adidaya, berebut pengaruh untuk menguasai sektor maritim Indonesa dengan memanfaatkan program penguatan sektor maritim sebagaimana dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo.

Adapun penguatan sektor maritim memang sudah dicanangkan oleh Menteri Koordinasi Kemaritiman, Indroyono Susilo. Konsep penguatan sektor maritim bertumpu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada ketersediaan kapal-kapal besar yang rutin hilir mudik dengan frekuensi tinggi dari ujung barat di Aceh sampai ujung timur di Papua, atau dari ujung utara sampai ujung selatan Indonesia. Melalui penerapan konsep ini, bertujuan untuk meningkatan frekuensi perdagangan antarpulau dan antardaerah.

Selain itu, Menko Kemaritiman Indroyono juga mencanangkan perlunya pembangunan infrastruktur yang mendahului pembangunan Tol Laut sebagaimana yang menjadi program unggulan Presiden Joko Widodo. Seperti misalnya dengan memperkuat jalur utama pelayaran. Untuk itu, Menko Indroyono menekankan ada empat pelabuhan yang perlu segera dibangun di empat titik jalur utama pelayaran dari barat hingga timur Indonesia, yaitu Belawan, Jakarta, Makasar, dan Sorong (Hendrajit, 2014).

IV. Kerjasama Maritim dan Non-Maritim Indonesia-Rusia: Skema Kerjasama wilayah Siberia dan *Far East*

Rusia merupakan mitra strategis sebagai alternatif setelah Tiongkok. Presiden Vladimir Putin telah membuka pintu kerjasama dengan negara-negara mitra di ASEAN, termasuk Indonesia. Pada Konferensi Tingkat Tinggi *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) di Beijing November 2014 lalu, Putin menyampaikanmanfaat potensi kerja sama Rusia dengan Asia Tenggara (Al-Rasyid, 2014). Adapun keunggulan yang ditawarkan Putin adalah wilayah *Siberia* dan *Far East* (Timur Jauh) Rusia. Pada KTT G20tahun 2013, Rusia mempunyai program unggulan terkait proyek pembangunan infrastruktur strategis dari sudut pandang kepentingan dan prioritas nasionalnya.

Melalui *Program of Development of Siberia and Far East*, Rusia mengaitkan pembangunan infrastruktur dan upaya membangun pengaruh geopolitik di kawasan Asia Pasifik. Karena Siberia merupakan pintu masuk ke kawasan Asia Pasifik. Selain kenyataan bahwa wilayah Primorsky Krai dan kota Vladivostok saat ini dipandang sebagai pusat pertumbuhan ekonomi wilayah Timur Jauh Rusia. Wilayah ini juga berbatasan langsung dengan kawasan pertumbuhan ekonomi Asia Timur dan dekat dengan pusat-pusat perkembangan ekonomi di negara-negara kawasan Asia Pasifik yang juga tergabung dalam forum ekonomi APEC.

Program of Development of Siberia and Far East, dicanangkan sebagai prioritas oleh pemerintahan Joko Widodo, yang bisa dikembangkan dalam kerjamasa Indonesia-Rusia dalam bidang rel kereta api, melalui skema Transit Jalur Kereta Api Siberia. Berbagai kerjasama infrastruktur baru yang kiranya jauh lebih bermanfaat bagi Indonesia. Termasuk dalam kerangka kerjasama maritim sesuai konsepsi Poros Maritim Dunia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia. Sehingga bisa dikembangkan secara lebih strategis tidak saja sebagai bagian dari pembangunan ekonomi, melainkan juga dengan memanfaatkan nilai strategis beberapa wilayah Indonesia secara geopolitik. Pemerintahan Presiden Joko Widodotelah mempertimbangkan kerjasama strategis dengan Rusia.Atas dasar pertimbangan tersebut, Indonesiaharus mampu memanfaatkan peran strategis negara-negara seperti Tiongkok dan Rusia yang ingin meninggalkan pola konservatisme yang diperagakan oleh negara-negara maju yang tergabung dalam G-7. Terhadap Rusia, Indonesia harus memanfaatkan kemitraan strategis dengan Rusia, khususnya dalam meningkatkan kapasitas dan kapabilitas dalam bidang Ilmu Pengetahuan Teknologi, khususnya di bidang perangkat keras bidang Industri strategis, termasuk bidang militer, ruang angkasa, transportasi, pertambangan dan pertanian. Bahkan juga kerjasama peningkatan sumberdaya manusia, khususnya riset dan penemuan.

Salah satunya, melalui skema BRICS, Indonesia bisa menyerap inspirasi dari Rusia yang mampu dan berhasil memadukan pembangunan ekonomi dengan visi geopolitik Rusia. Terkait dengan pembangunan infrastruktur, Indonesia bisa menyerap inspirasi dari Rusia terkait dengan proyek lintas perbatasan yang menghubungkan Timur dan Barat sebagai upaya membangun dampak positif dan menguntungkan bagi koneksitas berskala global. Yang mana, pembangunan ekonomi di Siberia, wilayah Rusia Timur, dijadikan landasan untuk menjadikan Siberia yang semula merupakan “wilayah belakang” menjadi “wilayahdepan” karena Siberia merupakan pintu gerbang Rusia ke Asia Pasifik melalui jalur timur.

Pada tingkatan yang lebih praktis dan teknis, Rusia jelas merupakan rujukan yang jauh lebih handal terkait bantuan pengembangan industri maupun teknologi. Dalam sebuah Konferensi antar Kamar Dagang dan Industri antar negara-negara APEC di Hongkong, Rusia sempat menawarkan Program *Transfer Technologi Fund* kepada negara-negara berkembang yang tergabung dalama APEC (Hendrajit, 2015). Namun, Pemerintahan Presiden Susilo bambang Yudhoyono tidak merespon tawaran strategis Rusia.

Rusia punya peran yang sama strategisnya dengan Tiongkok, Indonesa akan punya beberapa rujukan dan opsi perbandingan. Mengingat fakta bahwa Rusia sangat berpengalaman dalam pembangunan bidang industri, kiranya Pemerintahan Joko Widodobisa memanfaatkan bantuan dan bimbingan dari Rusia terkait pembangunan di sektor marikultur atau budidaya laut, industri bioteknologi kelautan, pariwisata bahari, serta industri dan jasa maritim.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada tataran ini, kerjasama Indonesia dengan melibatkan Tiongkok dan Rusia berdasarkan skema BRICS, Indonesia bisa menyerap pengalaman dan keahlian kedua negara adidaya tersebut secara lebih strategis dan menguntungkan kedua belah pihak.Selain itu, melalui skema BRICS, meski Tiongkok dan Rusia tetap menjadi induk dari pola kerjasama strategis ini, namun Indonesia bisa mengikutsertakan beberapa negara berkembang yang terjalin dalam kerjasama model ini, untuk mengajukan usulan bersama terhadap Tiongkok dan Rusia sehingga tercipta kerjasama yang saling menguntungkan di sektor maritime dan nir-maritim.

V. Kerjasama "Segitiga Maritim Dunia": Indonesia, Kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Dunia

Analisis kerjasama Indonesia-Tiongkok-Rusia berujung pada kerjasama Segitiga Maritim Dunia, yaitu kerjasama yang bersifat strategis dari ketiga negara sebagai langkah cerdas yang diambil oleh Indonesia untuk memperluas jangkauan pemanfaatan sumber daya "maritim" Indonesia di mata dunia. Kerjasama Strategis Indonesia-Rusia-Tingkok di sektor Maritim secara signifikan mampu mendorong posisi Indonesia sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Asia Pasifik.

Hal ini telah dapat dipahami melalui serangkaian kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia kepada Rusia dan Tingkok melalui skema yang telah dipaparkan di atas, yaitu: (1)*Silk Road Economic Belt* (SERB) dan *Maritime Silk Road Point* (MSRP), (2)Kerjasama wilayah *Siberia* dan *Far East*, dan (3)Skema kerjasama mencapai Poros Maritim Dunia. Kerjasama ini mencermikan bahwa model Politik Luar Negeri Indonesia telah mampu mempengaruhi perilaku Rusia dan Tiongkok baik secara struktural maupun relasional dalam menjaga dan memelihara keamanan Maritim Asia Tenggara.

Pemeliharaan Keamanan Maritim Asia Tenggara yang melibatkan aktor luar kawasan seperti Rusia (Eurasia), Tingkok (Asia Timur), dan Amerika Serikat (Asia Pasifik) turut mempengaruhi model pemeliharaan Keamanan Maritim Dunia. Dengan demikian Rusia dan Tingkok adalah penyokong bagi penguatan posisi Indonesia sebagai kunci keamanan Maritim Asia Tenggara yang pada akhirnya berimbas pada arsitektur Keamanan Maritim Dunia.

Meskipun saat ini Indonesia masih belum memiliki visi yang jauh mengarungi samudera. Indonesia nampaknya telah menaruh visi yang kuat melihat laut sebagai salah satu komponen pembangun kekuatan nasional Indonesia. Inilah yang akan mendorong Indonesia menjadi Poros Maritim dan Poros Geopolitik Dunia, hanya saja jika Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mampu eksplorasi sumber daya laut di zona lautan internasional dan berkuasa atas laut yang dimilikinya.Kecenderungan laut Indonesia selalu berkaitan dengan kekuatan pertahanan nasional.

Hal di atas mendorong mengakibatkan Rancangan Undang-undang kemanan nasional menjadi topik penting dalam membahas kedaulatan laut terkait Hukum Laut Internasional (Tashandra, 2016). Diantaranya adalah terkait *water security, air security, dan homeland security* yang ketiganya masuk dalam ranah geografi yang bersentuhan dengan isu geopolitik dan keamanan regional. Hal ini juga berkisar tentang bagaimana usaha indonesia dalam memperkuat preventif diplomasi dalam mensosialisaikan posisi lautnya. Sehingga menjadi Poros Maritim Dunia perlu juga memperkuatpersepsi Poros Nelayan Dunia, yaitu pelaut-pelaut lokal yang handal,pelaut-pelaut yang memahami makna maritim secara global.

Pada akhirnya, yang masih menjadi permasalah inti adalah apakah pemahaman penduduk perbatasan. Anggap saja bahwa "nelayan" Indonesia dan pemangku lainnya memiliki pemahaman yang sama dengan para ilmuwan dan tokoh yang memahami arti laut dengan baik, atau bahkan sebanding dengan pemahaman Dewan Kelautan dalam memahami nilai-nilai strategis laut di sekitarnya. Ke depan, nampaknya nelayan Indonesia segera menjadi "Diplomat Maritim" yang sesungguhnya. Ada baiknya membangun Poros Maritim Dunia juga ikut membangun "Poros Nelayan Dunia" dan "Diplomat Maritimnya." Dalam artian, para nelayan ini diikutkan dalam setiap negosiasi kelautan yang bisa secara sederhanya menghubungkan antara pemahaman maritim secara lokal, nasional, dan internasional.Bagimanapun juga saya sangat yakin wilayah laut Indonesia sangat luas. Laut yang luas ini akan menjadi kekuatan besar Indonesia untuk menopang kelautan dunia.

Salah satunya agenda dan cita-cita besar Indonesia adalah membangun skema "Poros Maritim Dunia yang berakibat pada pembentukan Poros Geopolitik dan Keamanan Dunia." Pada akhirnya, penggabungan dari kerjasama (1)*Silk Road Economic Belt (SERB)* dan *Maritime Silk Road Point (MSRP)*, (2)Kerjasama wilayah *Siberia* dan *Far East*, dan (3)Skema Poros Maritim Dunia menjadi cikal bakal bagi pembentukan "Daerah Horizontal Dunia (Arianto, 2016)." Itulah sebabnya, kerjasama maritim antara Indonesia, Rusia, dan Tiongkok sudah sejalan dengan cita-cita besar Indonesia sebagai "Kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Dunia" di masa depan.

VI. Kesimpulan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Saya menarik sebuah kesimpulan bahwa ada pengaruh yang sangat signifikanantarakerjasama "Segitiga Maritim Dunia" Indonesia-Tiongkok-Rusia dan arsitektur keamanan maritim Asia Tenggara dan Asia Pasifik. Dalam skema kekuatan regional, Indonesia nampaknya telah mencapai posisi sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara. Dan, posisi tersebut telah mendorong Indonesia untuk menentukan model keamanan maritim kawasan. Meskipun belum berimbas secara signifikan di level keamanan maritim dunia, setidaknya, kerjasama "Segitiga Maritim Dunia" Indonesia-Tiongkok-Rusia telah mampu mempengaruhi Arsitektur Keamanan Maritim di level kawasan, khususnya Asia Tenggara dan Asia Pasifik.

Pengaruh ini ditunjukkan melalui 3 hal berikut, yaitu (1)Kejasama antara Indonesia dan Tiongkok merupakan kerjasama yang dicanangkan secara panjang dan berkala, mengingat kerjasama ini merupakan irisan antara cita-cita Indonesia dan Tiongkok di sektor maritim. Indonesia menginginkan munculnya kekuatan maritim Asia Tenggara dalam bentuk "Poros Maritim Dunia", sedangkan Tiongkok menginginkan terbentuknya kembali "Jalur Sutra Maritim" di abad 21. Oleh karena itu, perpaduan kerjasama ini menjadikan Indonesia sebagai pemegang kunci keamanan maritim Asia Tenggara; (2)Kerjasama maritim dan non-maritim antara Indonesia dan Rusia. Kerjasama ini merupakan bagian dari cita-cita yang dicanangkan oleh Indonesia untuk menghubungkan wilayah daratan Rusia yang bersebelahan dengan daratan Tiongkok dan Maritim Indonesia. Setidaknya, Rusia punya andil besar dalam skema *Program Siberia* dan *FarEast*nya untuk menggandeng Indonesia memperkuat posisi sebagai pemegang kunci keamanan maritim Asia Tenggara; (3)Dengan posisi ditengah-tengah yang diapit oleh dua samudera dan dua benua, serta menjadi satu-satunya wilayah terpanjang yang dilewati oleh Garis (Horizon) Khatulistiwa, Indonesia memilikikekuatan untuk menjadi pemegang kunci keamanan maritim Asia Tenggara. Hal ini tentu saja menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara ASEAN yang punya andil besar dalam pembentukan Arsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Pasifik.

Daftar Pustaka

Al-Rasyid, Fauzan, "Putin dan Jokowi Bertemu di APEC, Bahas Peluang Kembangkan Kerja Sama Ekonomi" pada tanggal 10 November 2014, diakses dari http://indonesia.rbth.com/news/2014/11/10/putin_dan_jokowi_bertemu_di_apec_bahas_peluang_kembangkan_kerja_sama_eko_25867 pada tanggal 20 Novemver 2016, pukul 11.55 WIB

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Arianto, Adi Rio, 2016, *Keamanan Siber Menuju Perang Geometri Antarbangsa; Geometripolitik dan Arsitektur Keamanan Dunia Era Horizontal Abad 21*, Proseding Konvensi Nasional VII Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (AIHII)

Banyu, "Catatan Laksda TNI Untung Suropati Terkait Jalur Sutra Maritim Abad 21" pada tanggal 31 Agustus 2016, diakses dari http://nusantaranews.co/catatan-laksda-tni-untung-suropati-terkait-jalur-sutra-maritim-abad-21/ pada atnggal 20 Desember 2016, pkl 10.00 WIB

Dibb, Paul, 2001, "Indonesia: The Key to South-East Asia's Security", dalam *International Affairs*, 77 (4), hal. 829-842, diakses pada tanggal 20 Oktober 2016, pkl 20. 30 WIB

Gearóid Ó, Tuathail, dan Simon Dalby, 1998, *Rethinking Geopolitics*, London: Routledge11 New Fetter Lane, EC4P 4EE Simultaneously published in the USA and Canada

Hayati, Sri dan Yani, Ahmad, 2007, *Geografi Politik,*Bandung: PT. Refika Aditama

Hendrajit, "Jokowi di Antara Dua Karang" pada tanggal 13 November 2014, diakses dari http://www.aktual.com/jokowi-di-antara-dua-karang/ pada tanggal 20 November 2016, pukul 11.55 WIB

Hendrajit, "Presiden Jokowi Harus Fokuskan Sektor Maritim, Perdagangan dan Investasi di G-20", pada tanggal 14 November 2015, diakses dari http://www.theglobal-review.com/content_detail.php?lang=id&id=18362&type=2#.WIH9hVOLRdg pada tanggal 20 November 2016, pukul 11.57 WIB

Holsti, K.J. dalam Wawan Juanda, 1992, Politik Internasional Suatu Kerangka Analisis, Bandung: Percetakan Binacipta

Kabar Politik, "Jokowi dan Retno bertemu menlu Tiongkok" pada tanggal 3 November 2014, diakses dari http://kabarpolitik.com/2014/11/03/jokowi-dan-retno-bertemu-menlu-tiongkok/ pada tanggal 20 Desember 2016, pukul 10.45 WIB.

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

Pehrson, Christopher J., 2006, String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral., "Carlisle Papers in Security Strategy", Juli 2006

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Purnomo, Damar Budi, "Hasjim Djalal: Maritim Masa Depan Indonesia" pada tanggal 14 Desember 2014, diakses dari http://jurnalmaritim.com/2014/12/hasjim-djalal-maritim-masa-depan-indonesia/ pada tanggal 20 Desember 2016, pkl 10.30 WIB.

R.Soeprapto,1997, Hubungan Internasional: Sistem Interaksi dan Perilaku, Jakarta: PT.RajaGrafindo Persada,hal 181-186

RBTH Indonesia, "Putin dan Jokowi Bertemu di APEC, Bahas Peluang Kembangkan Kerja Sama Ekonomi" diakses dari "http://indonesia.rbth.com/news/2014/11/10/putin_dan_jokowi_bertemu_di_apec_bahas_peluang_kembangkan_kerja_sama_eko_25867 pada tanggal 10 Oktober 2016 pukul 10.30 WIB

Soeprapto, R., 1997, Hubungan Internasional: Sistem Interaksi dan Perilaku, Jakarta: PT.RajaGrafindo Persada

Stewart-Ingersoll, Robert, 2012,*Regional Powers and Security Orders: A Theoretical Framework*, Routledge

Tashandra, Nabilla, "DPR Wacanakan Masukan RUU Kamnas ke Prolegnas Prioritas 2016" pada tanggal 5 Agustus 2016, diakses dari http://nasional.kompas.com/read/2016/08/05/16072981/dpr.wacanakan.masukan.ruu.kamnas.ke.prolegnas.prioritas.2016 pada tanggal 20 November 2016, pukul 11.59 WIB

Tempo, "Putin: Asia Pasifik Prioritas Utama Rusia", diakses dari https://m.tempo.co/read/news/2014/11/11/118621107/putin-asia-pasifik-prioritas-utama-rusia pada tanggal 10 Oktober 2016, pukul 10.00WIB

Teoropong Senayan, "Wow, Potensi Ekonomi Sektor Kelautan Indonesia Capai 1,2 Triliun Dolar AS/ Tahun" pada tanggal 31 Maret 2016, diakses dari http://www.teropongsenayan.com/35214-wow-potensi-ekonomi-sektor-kelautan-indonesia-capai-12-triliun-dolar-as-tahun pada tanggal 20 Desmber 2016, pada 11.30 WIB

Xinhuanet, "21 Asian countries sign MOU on establishing Asian Infrastructure Investment Bank" pada tanggal 24 Oktober 2014, diakses dari http://news.xinhuanet.com/english/business/2014-10/24/c_133740149.htm pada tanggal 10 Oktober 2016, pukul 10.00 WIB

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KETERKAITAN ANTARA MONSUN INDO-AUSTRALIA DENGAN VARIABILITAS MUSIMAN CURAH HUJAN DI BENUA MARITIM INDONESIA SECARA SPASIAL BERBASIS HASIL ANALISIS DATA SATELIT TRMM

RELATIONSHIP BETWEEN INDO-AUSTRALIAN MONSOON WITH SEASONAL RAINFALL VARIABILITY IN INDONESIAN MARITIME CONTINENT SPATIALLY BASED ON ANALYSIS RESULT OF TRMM SATELLITE DATA

Danang Eko Nuryanto[1]*

[1]*Pusat Penelitian dan Pengembangan, BMKG, Jl Angkasa I No 2 Kemayoran Jakarta Pusat 10720 Indonesia*
Email: danang.eko@bmkg.go.id

Naskah masuk: 11 April 2012; Perbaikan terakhir: 19 Desember 2012; Naskah diterima: 21 Desember 2012

ABSTRAK

Studi mengenai aktivitas curah hujan Benua Maritim Indonesia (BMI) menjadi penting karena dikaitkan dengan aktivitas Monsun Indo-Australia. Analisis spasial digunakan untuk memberikan gambaran secara luas mengenai curah hujan spasial BMI terkait dengan Monsun Indo-Australia. Data yang dipergunakan adalah data curah hujan spasial dari Tropical Rainfall Measuring Mission (TRMM) dan angin zonal 850 mb, guna menghitung indeks Monsun Indo-Australia, dari National Centers for Environmental Prediction (NCEP). Setelah dihitung indeks Monsun Indo-Australia, dipilih Australian Monsoon Index 0 AUSMI0 dan AUSMI3, maka selanjutnya dilakukan korelasi lag (waktu jeda) pada masing-masing indeks, terhadap curah hujan spasial. Diperoleh hasil bahwa Monsun Indo-Australia cenderung tidak berkaitan terhadap variabilitas musiman curah hujan BMI saat periode JJA. Wilayah BMI dengan variabilitas musiman curah hujan mempunyai keterkaitan paling kuat saat periode DJF adalah Lampung, Jawa, Kalimantan bagian selatan dan Makasar. Wilayah BMI dengan variabilitas musiman curah hujan mempunyai keterkaitan yang sangat kuat pada saat dan sebelum Monsun Indo-Australia aktif.

Kata kunci: monsun, indeks monsun, benua maritim indonesia

ABSTRACT

Study of Indonesian Maritime Continent (IMC) rainfall activity is important because of the relationship with Indo-Australian Monsoon. Spatial analysis is used to provide a broad overview of the IMC spatial rainfall associated with Indo-Australian monsoon. This study uses the spatial rainfall data from Tropical Rainfall Measuring Mission (TRMM) and 850 mb zonal wind from National Centers for Environmental Prediction (NCEP), in order to calculate Indo-Australian Monsoon Index. Choosing AUSMI0 and AUSMI3 Australian Monsoon Index after calculating the Indo-Australian Monsoon index is to conduct lag-time correlation on each index to spatial rainfall. The results show that the Indo-Australian Monsoon region do not tend to be associated with JJA period of IMC seasonal rainfall variability. The IMC region with seasonal rainfall variability that linked most strongly during DJF period is Lampung, Java, southern Kalimantan and Makassar. The IMC region with seasonal rainfall variability has a very strong relationship at the time and before activity the Indo-Australian Monsoon.

Keywords: monsoon, monsoon index, indonesian maritime continent

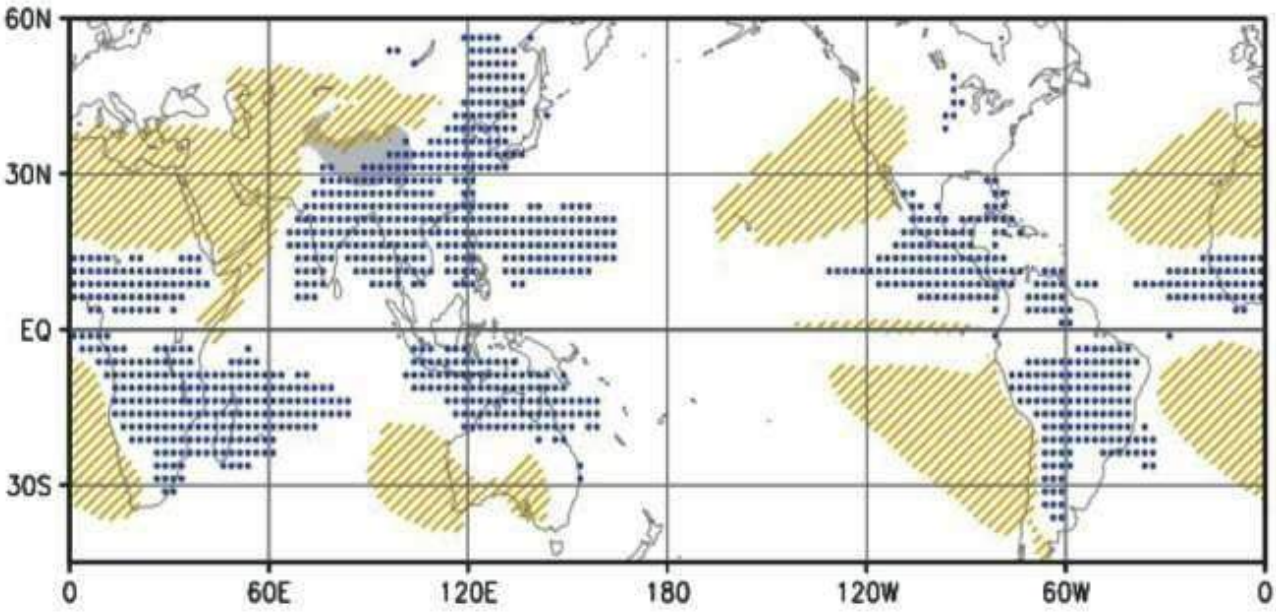
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

I. Pendahuluan

Indonesia dikenal sebagai bagian dari benua maritim dengan ciri khasnya daratan yang dikelilingi laut, dimana aktivitas konveksi yang terjadi merupakan bagian dari sirkulasi global [1,2,3]. Dengan demikian Benua Maritim Indonesia dapat dipandang sebagai bagian penting Monsun musim dingin Asia, karena musim basahnya dengan hujan lebat dan berkaitan dengan pelepasan panas laten yang menyediakan sumber panas maksimum untuk sirkulasi skala planeter. Dalam hal ini benua maritim diapit oleh dua sistem Monsun yaitu Monsun Asia dan Monsun Australia. Akibatnya benua maritim juga disebut wilayah transisi antara Monsun musim panas Asia dan Monsun musim panas Australia [4].

Menurut Webster dan Fasullo [5] ada empat mekanisme penggerak dasar sistem sirkulasi, yaitu: (1) perbedaan distribusi pemanasan matahari antara bumi belahan utara (BBU) dengan bumi belahan selatan (BBS) terhadap sirkulasi musiman; (2) kapasitas panas daratan lebih kecil daripada lautan, yang menghasilkan gradien temperatur yang besar antara permukaan daratan dan lautan; (3) rotasi bumi, menghasilkan gaya coriolis yang memberi efek pada intensitas aliran angin dan arus laut; dan (4) proses udara basah, dimana semakin banyak udara basah pada benua yang panas maka semakin banyak jumlah panas yang ditambahkan pada sistem.

Berdasarkan sudut pandang tersebut, Monsun kemudian dapat dipandang sebagai fenomena global. Beberapa peneliti mengajukannya sebagai Monsun Global (MG). Trenberth et. al. [6] menggambarkan MG sebagai variasi musiman skala-global sirkulasi bolak-balik sepanjang wilayah tropis, sedangkan Wang dan Ding [7] juga telah menunjukkan bahwa MG merupakan mode dominan dari variasi tahunan curah hujan tropis dan angin tingkat bawah. Selanjutnya dengan menggunakan data *Global Precipitation Climatology Project* (GPCP) dan *Climate Prediction Center Merged Analysis of Precipitation* (CMAP), Wang et. al. [8] mendefinisikan wilayah Monsun berdasarkan karakteristik curah hujan (musim panas basah vs musim dingin kering), dan wilayah MG yang dihasilkan mencakup seluruh Monsun regional Asia Selatan, Asia Timur, Australia, Afrika Utara (Barat) dan Selatan, dan Amerika Utara dan Selatan (Gambar 1).



Gambar 1. Wilayah presipitasi Monsun global (titik-titik biru) yang didefinisikan sebagai selisih rata-rata presipitasi lokal musim panas terhadap musim dingin lebih dari 2.0 mm/hari dan rasio presipitasi lokal musim panas terhadap total tahunan lebih dari 55%. (Sumber: Wang et. al, 2011 [8])

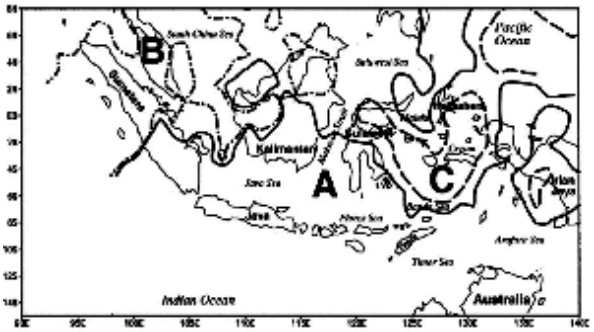
Setelah era Ramage [1], tidak sedikit peneliti yang meneliti aktivitas Monsunal di sekitar Indonesia. Aldrian dan Susanto [9] telah membagi wilayah Indonesia menjadi 3 tipe wilayah curah hujan yaitu tipe Monsunal, ekuatorial dan lokal (Gambar 2), dimana tipe Monsunal lebih di dominasi oleh wilayah Indonesia bagian selatan. Chang et. al. [4] juga membagi wilayah Benua Maritim Indonesia menjadi 3 wilayah yang merepresentasikan variabilitas curah hujan (Gambar 3) yaitu wilayah lautan barat daya (SWO), wilayah Sumatera (SMP) dan wilayah Benua Maritim tengah (CMC).

Zhang dan Wang [10] menyebutkan bahwa wilayah Indonesia bagian selatan merupakan bagian dari wilayah Monsun Australia. Monsun Indonesia-Australia merupakan salah satu daerah dengan Monsun kuat. Beberapa peneliti mendefinisikan wilayah Monsun Australia dengan cara yang tidak sama, sehingga ada empat definisi indeks Monsun Australia (AUSMI). AUSMI-0 didefinisikan sebagai rata-rata U_{850} di atas wilayah 110°BT – 150°BT dan 2.5°LS – 15°LS [11]. AUSMI-1 didefinisikan sebagai rata-rata anomali U_{850} di atas wilayah 120°BT – 150°BT dan 10°LS – 0° [12]. AUSMI-2 didefinisikan sebagai indeks geser angin

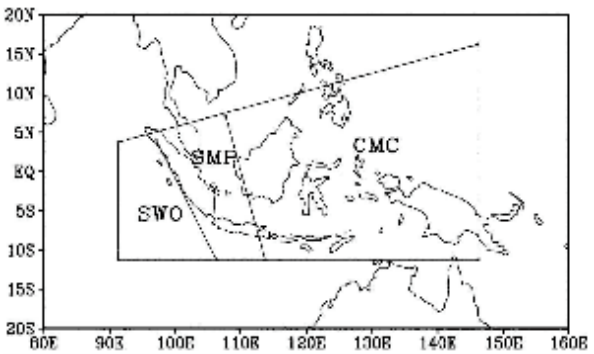
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

vertikal antara U_{850} dan U_{200} di atas wilayah 120°BT – 150°BT dan 10°LS – 0° [13]. Terakhir AUSMI-3 didefinisikan sebagai rata-rata U_{850} di atas wilayah 110°BT – 130°BT dan 5°LS – 15°LS [14]. Hasil rangkuman Nuryanto dan Gunawan [15] menyarankan untuk menggunakan AUSMI0 dan AUSMI3 karena cenderung bersesuaian dengan curah hujan pada wilayah selatan Indonesia. Wilayah untuk mendefinisikan indeks Monsun Australia dapat di perhatikan pada Gambar 4.

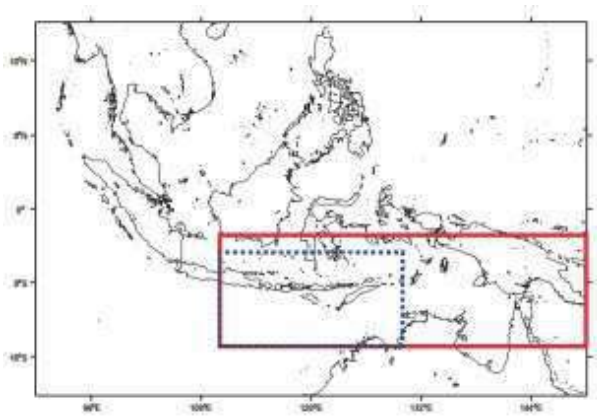
Berdasarkan wilayah yang dipakai untuk mendefinisikan indeks Monsun tersebut yang tidak sepenuhnya berada di Benua Australia, namun sebagian wilayah yang digunakan untuk mendefinisikan indeks Monsun Australia justru memotong wilayah Indonesia. Dengan alasan ini untuk selanjutnya penulis akan menggunakan istilah Monsun Indo-Australia dengan indeks Monsun menggunakan definisi AUSMI0 dan AUSMI3 (Gambar 4).



Gambar 2. Tiga tipe wilayah curah hujan : tipe A (tipe Monsunal), tipe B (tipe ekuato-rial) dan tipe C (tipe lokal). (Sumber: Aldrian and Susanto, 2003 [6])



Gambar 3. Tiga wilayah yang merepresentasikan variabilitas curah hujan di Indonesia: wilayah lautan barat laut (SWO), wilayah Sumatera (SMP) dan wilayah tengah Benua Maritim (CMC). (Sumber: Chang et. al., 2004 [4])



Gambar 4. Dua wilayah definisi indeks Monsun, yaitu AUSMI-0 (garis merah) dan AUSMI-3 (garis titik-titik biru). (Diadaptasi dari: Nuryanto dan Gunawan, 2010 [15])

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis keterkaitan antara Monsun Indo-Australia dengan variabilitas musiman curah hujan di BMI berbasis hasil analisis data satelit TRMM secara spasial.

2. Metode Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian adalah data komponen angin zonal 850 milibar (U_{850}) bulanan dari data reanalisis NCEP yang tersedia pada *http://www.cdc.noaa.gov/*. Data U_{850} bulanan tersebut digunakan untuk menghitung nilai indeks Monsun Australia yang telah didefinisikan pada bagian pendahuluan yaitu AUSMI0 dan AUSMI3.

Data lain yang digunakan dalam penelitian ini adalah curah hujan dari pemantauan satelit TRMM yang dikenal dengan nama 3B43. Data 3B43 TRMM memiliki resolusi temporal bulanan (*monthly*) dan resolusi spasial 0.25° x 0.25° yang merupakan data grid presipitasi kombinasi antara data satelit dan stasiun pengukur untuk periode 1998 – 2009. Tidak dipergunakan data 2010 dan 2011 karena akan dibahas pada penelitian selanjutnya mengingat tahun 2010 terjadi peningkatan curah hujan yang cukup signifikan terutama pada saat musim kering pada beberapa wilayah di Indonesia (Bandung, [16]) bahkan di beberapa negara lain (Afrika Selatan, [17]).

Alasan dipergunakan data satelit TRMM adalah karena data satelit TRMM mempunyai kemampuan dapat menghasilkan set data presipitasi (curah hujan) yang hampir homogen (*nearly homogeneous*) baik untuk daerah di atas daratan maupun di atas lautan, dengan resolusi spasial (grid) di permukaan hingga 0.25º x 0.25º dan resolusi temporal hingga tiap 3 jam-an [18] sehingga dapat dijadikan sebagai wahana yang tepat digunakan untuk studi karakteristik dan mekanisme curah hujan tropis. Bowman [19] telah melakukan studi komparasi presipitasi selama 5 tahun dari satelit TRMM dengan data pengamatan dari 25 stasiun curah hujan *National Oceanic and Atmospheric Administration/Pacific Marine*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Environment Laboratory (NOAA/PMEL). Hasilnya mengindikasikan bias yang sangat kecil antara satelit TRMM dengan hasil pengamatan dengan r^2 = 0.97. Dengan menggunakan data TRMM tersebut penulis akan membuktikan apakah wilayah BMI merupakan salah satu dari MG atau bukan. Untuk itu dilakukan dengan mencari selisih presipitasi lokal musim panas terhadap musim dingin lebih dari 2.0 mm/hari dan rasio presipitasi lokal musim panas terhadap total tahunan lebih dari 55% (Wang et. al. [8]). Dengan musim panas BBS merupakan November – Maret (NDJFM) dan musim panas BBU adalah Mei – September (MJJAS).

Dalam pengolahan data selanjutnya dipergunakan metode korelasi. Korelasi merupakan metode statistik yang dapat menunjukkan bagaimana dan seberapa kuat hubungan pasangan variabel data. Perhitungan korelasi menghasilkan 3 tipe korelasi, yaitu : korelasi *concurrent* yaitu jika kedua variabel berada pada perioda waktu yang sama (*lag* 0), korelasi *lead* yaitu jika variabel tak bebas pada waktu sekarang dan variabel bebas pada perioda waktu setelahnya dan korelasi *lag* yaitu jika variabel tak bebas pada perioda waktu sekarang dan variabel bebas pada perioda waktu sebelumnya. Dalam hal ini indeks konvektif dianggap sebagai variabel bebas sementara indeks iklim lainnya sebagai variabel tak bebas.

Metode perhitungan korelasi *lag* digunakan untuk mendefinisikan proses interaksi yang terjadi di wilayah penelitian. Dari perhitungan korelasi *lag* antara dua variabel iklim dapat diketahui variabel mana yang mempengaruhi variabel yang lainnya. Untuk menghitung korelasi *lag* pada *lag* ke *d* dihitung dengan Pers. (1) (Wilks, D. S. [20]) sebagai berikut:

$$C(A,B,d) = \frac{\sum_{i=1}^{t}[(a_i - \overline{a})(b_{i-d} - \overline{b})]}{\sqrt{\sum_{i=1}^{t}(a_i - \overline{a})^2 \sum_{i=1}^{t}(b_{i-d} - \overline{b})^2}} \qquad (1)$$

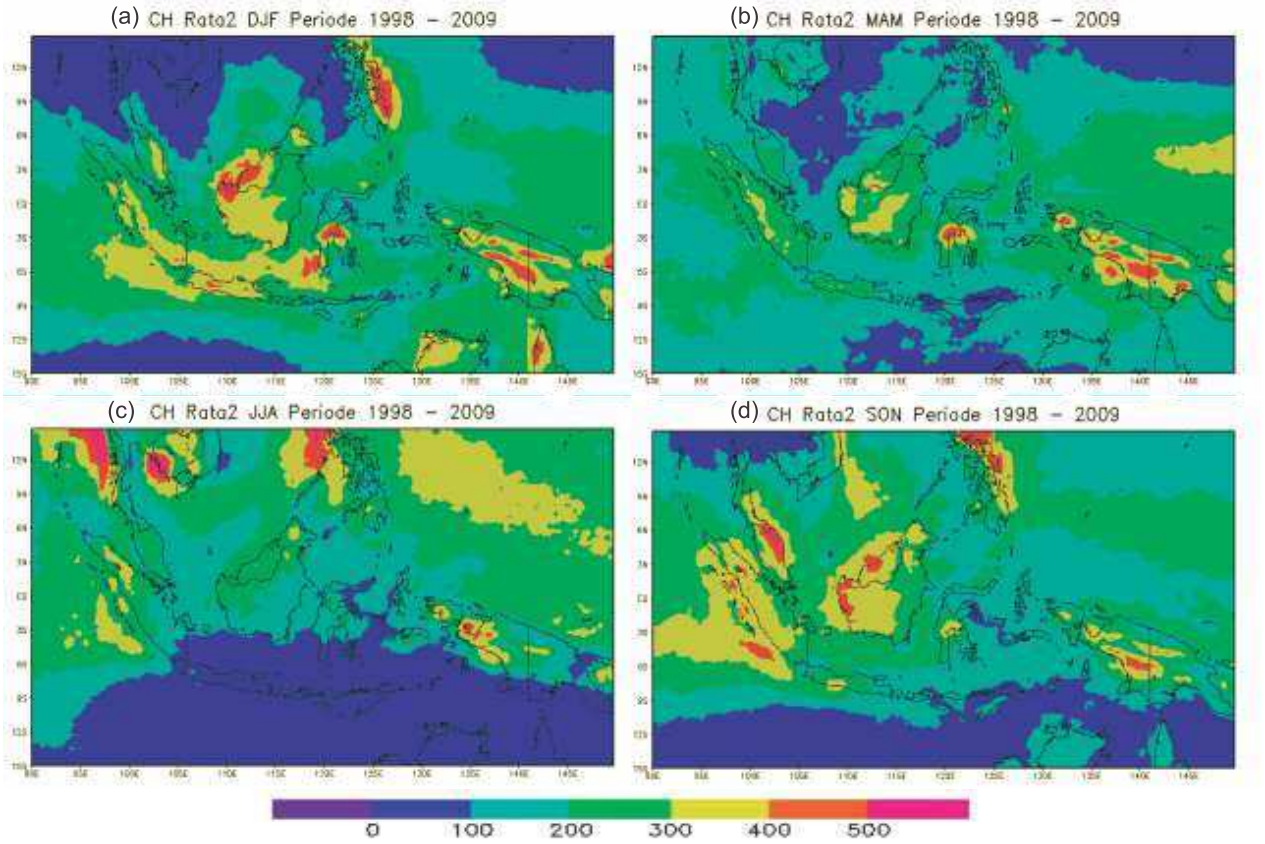
Dimana *C(A,B,d)* merupakan nilai korelasi *lag* antara variabel *A* dan *B* dengan *lag d*. Nilai a_i merupakan nilai ke *i* dari deret waktu data *A* dan $\overline{a}$ adalah rata-rata semua nilai data *A*. Nilai b_{i-d} merupakan nilai ke (*i-d*) dari deret waktu data *B* dan $\overline{b}$ adalah rata-rata semua nilai data *B*. Jika nilai *d* positif maka b *lag* dan jika *d* negatif maka b *lead*.

Untuk menguji hubungan antara Monsun Asia dengan ENSO, Wang et. al. [21] menerapkan korelasi *lag* indeks Nino 3.4 dengan *Indian Monsoon Index* (IMI) dan *West North Pacific Monsoon Index* (WNPMI). Pada penelitian ini korelasi *lag* diaplikasikan *A* sebagai data indeks Monsun Indo-Australia (AUSMI) dan *B* sebagai data curah hujan spasial dari satelit TRMM. Dengan demikian akan diperoleh korelasi *lag* secara spasial, sehingga akan diketahui wilayah Monsunal BMI mana yang mempunyai keterkaitan lebih kuat dengan Monsun Indo-Australia.

3. Hasil Dan Pembahasan

Distribusi musiman pada wilayah BMI dengan menghitung komposit DJF, MAM, JJA dan SON periode tahun 1998 – 2009 menggunakan data TRMM dapat diperhatikan pada Gambar 5. Dari hasil komposit DJF menunjukkan bahwa curah hujan merata hampir di seluruh wilayah BMI kecuali pada sebagian kecil wilayah Sulawesi Utara. Pada periode MAM terjadi pengurangan curah hujan pada wilayah NTB dan NTT. Sedangkan pada periode JJA hampir seluruh wilayah di Indonesia terutama pada wilayah Lampung, Jawa, Bali, NTB, NTT, sebagian kecil Kalimantan bagian selatan dan Selawesi Selatan serta Sulawesi Tenggara terjadi penurunan curah hujan yang sangat signifikan. Terakhir untuk periode SON mulai terjadi peningkatan curah hujan, namun belum sebesar curah hujan pada periode DJF.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



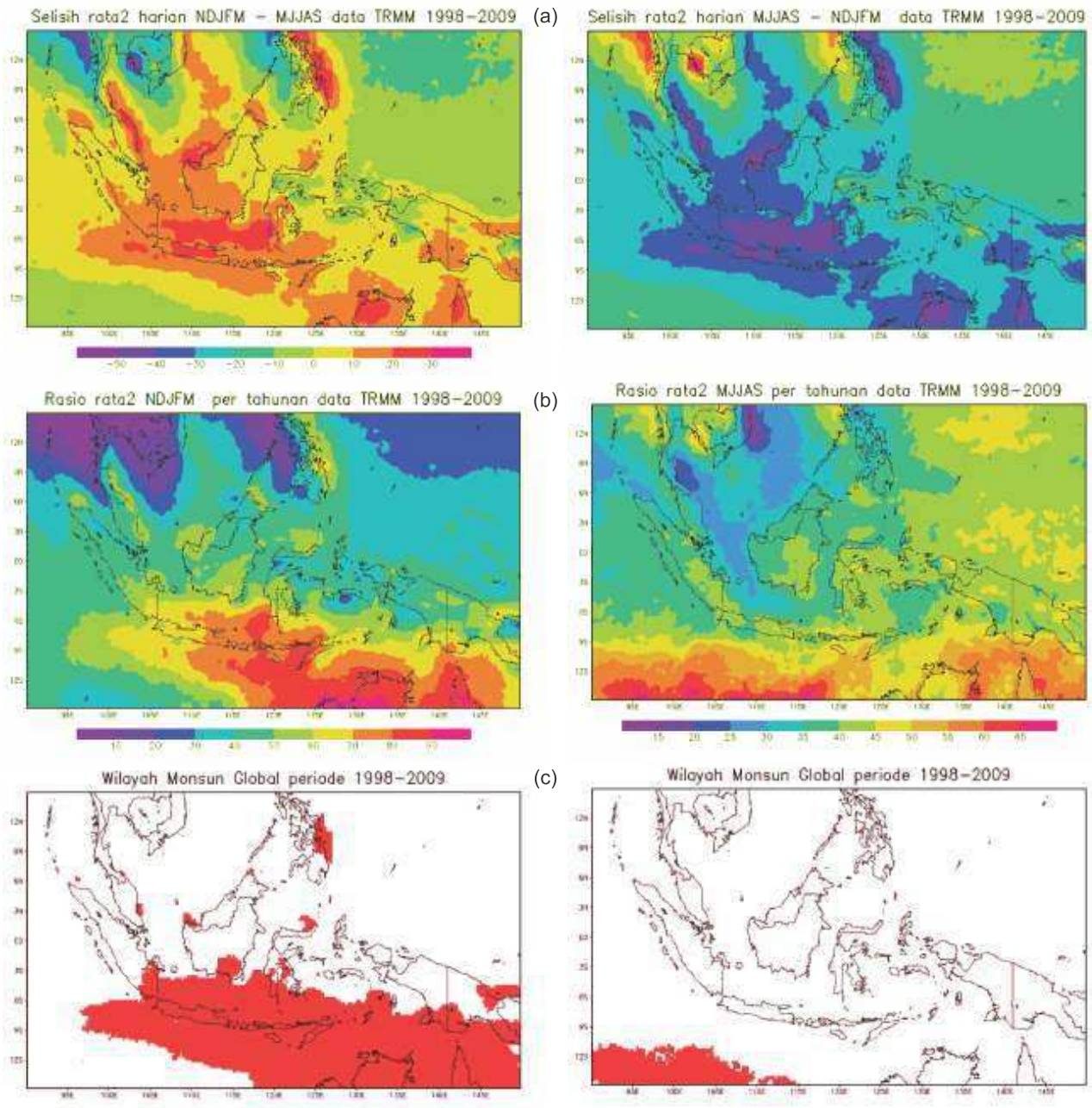
Gambar 5. Plot rata-rata hujan (a) DJF (b) MAM (c) JJA (d) SON periode 1998 – 2009 menggunakan data TRMM

Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat sistem iklim tertentu yang mempengaruhi curah hujan di Indonesia. Menurut Hendon [22] selama musim kering (JJA dan SON) curah hujan bawah normal Indonesia cenderung terjadi bersama dengan pemanasan SST di Pasifik Tengah, secara lokal pendinginan SST di sekitar Benua Maritim dan pemanasan SST di Lautan India sebelah barat; sebaliknya selama musim basah (DJF dan MAM) cenderung tidak berkorelasi dengan SST. Dalam disertasi Faqih [23] ditunjukkan peran signifikan dari SST regional (Benua Maritim) dalam pengaturan dampak dari penggerak iklim Indo-Pasifik pada variabilitas curah hujan wilayah (BMI).

Terlihat bahwa ada dua periode siklus semi-tahunan yaitu periode DJF-JJA dan periode MAM-SON, dimana DJF-JJA menunjukkan periode basah-kering sedangkan MAM-SON menunjukkan periode transisi basah-kering ke transisi kering-basah. Pada periode DJF-JJA terlihat ada kondisi saling berkebalikan antara utara-selatan, begitu juga pada periode MAM-SON terlihat ada kondisi saling berkebalikan antara barat-timur. Pola curah hujan rata-rata JJA periode 1998 – 2009 menunjukkan perbedaan yang sangat signifikan dengan pola curah hujan rata-rata DJF periode 1998 – 2009, terutama pada wilayah Lampung, Jawa, Bali, NTB, NTT, sebagian kecil Kalimantan bagian selatan dan Selawesi Selatan serta Sulawesi Tenggara. Perbedaan pola intensitas pada dua periode rata-rata tersebut jelas terlihat pada wilayah-wilayah tersebut. Perbedaan signifikan pada wilayah tersebut selanjutnya oleh beberapa peneliti [4,6,7] dikatakan sebagai wilayah Monsun.

Karena wilayah BMI berada di daerah tropis dengan sebagian wilayahnya berada di BBU dan sebagian wilayahnya berada di BBS, maka untuk menyelidiki wilayah Monsun tersebut digunakan definisi MG menurut Wang et. al [8], yaitu dengan curah hujan musim panas merupakan NDJFM dan curah hujan musim panas adalah MJJAS. Gambar 6 merupakan ilustrasi hasil perhitungan untuk menunjukkan wilayah yang termasuk MG dengan curah hujan musim panas NDJFM.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 6. (a) Plot selisih curah hujan rata-rata harian NDJFM – MJJAS, (b) Rasio curah hujan rata-rata NDJFM per rata-rata tahunan, dan (c) Wilayah MG berdasarkan (6.a) dan (6.b) periode 1998 – 2009 menggunakan data TRMM.

Gambar 7. (a) Plot selisih curah hujan rata-rata harian MJJAS - NDJFM , (b) Rasio curah hujan rata-rata MJJAS per rata-rata tahunan, dan (c) Wilayah MG berdasarkan (7.a) dan (7.b) periode 1998 – 2009 menggunakan data TRMM.

Pada Gambar 6.a merupakan selisih curah hujan rata-rata harian (mm/hari) NDJFM terhadap MJJAS menggunakan data TRMM periode 1998 – 2009. Terlihat pada sebagian besar wilayah selatan Indonesia mempunyai selisih positif > 2 mm/hari, yaitu Lampung, Kalimantan Barat dan Selatan, Sulawesi Selatan, Jawa, Bali, NTB, NTT dan Papua bagian selatan. Sedangkan Gambar 6.b merupakan rasio curah hujan rata-rata NDJFM per rata-rata tahunan menggunakan data TRMM periode 1998 – 2009. Terlihat juga bahwa pada sebagian wilayah selatan Indonesia mempunyai nilai > 55%, yaitu Lampung, Jawa, Bali, NTB, NTT, Kalimantan bagian selatan, Makasar dan Papua bagian selatan. Jika kedua gambar ini digabungkan maka akan diperoleh wilayah MG seperti yang terlihat pada Gambar 5.c dimana pada wilayah BMI mempunyai aktivitas MG pada periode NDJFM.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa wilayah Monsun Indo-Australia yang meliputi bagian selatan wilayah BMI, Timor Leste dan Australia bagian Utara, merupakan bagian dari MG seperti yang dikemukakan oleh Wang et. al. [8]. Sedangkan, wilayah BMI yang berada dalam wilayah MG adalah Lampung, Jawa, Bali, NTB, NTT, Kalimantan bagian selatan, Makasar dan Papua bagian selatan. Untuk selanjutnya wilayah Monsunal BMI didefinisikan sebagi wilayah Lampung,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jawa, Bali, NTB, NTT, Kalimantan bagian selatan, Makasar dan Papua bagian selatan.

Gambar 7 menunjukkan perhitungan untuk menunjukkan wilayah yang termasuk MG dengan curah hujan musim panas MJJAS. Pada Gambar 7.a merupakan selisih curah hujan rata-rata harian (mm/hari) MJJAS terhadap NDJFM menggunakan data TRMM periode 1998 – 2009. Terlihat pada sebagian wilayah timur Indonesia mempunyai selisih positif > 2 mm/hari, yaitu Sulawesi Utara, Maluku dan Papua Barat. Sedangkan Gambar 7.b merupakan rasio curah hujan rata-rata MJJAS per rata-rata tahunan menggunakan data TRMM periode 1998 – 2009. Terlihat juga bahwa pada tidak ada wilayah BMI yang mempunyai nilai > 55%. Jika kedua gambar ini digabungkan maka akan diperoleh wilayah MG seperti yang terlihat pada Gambar 7.c dimana wilayah BMI tidak terlihat aktivitas MG pada periode MJJAS.

Selanjutnya akan ditunjukkan seberapa besar keterkaitan variabilitas musiman curah hujan BMI dengan Monsun Indo-Australia dengan menggunakan analisis korelasi spasial. Gambar 8.a merupakan korelasi spasial curah hujan BMI pada *lag* 0 dengan Monsun Indo-Australia yang direpresentasikan dengan AUSMI0 dan AUSMI3 menggunakan data TRMM periode 1998 – 2009. Dari kedua definisi indeks Monsun tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan korelasi spasial curah hujan dengan indeks Monsun.

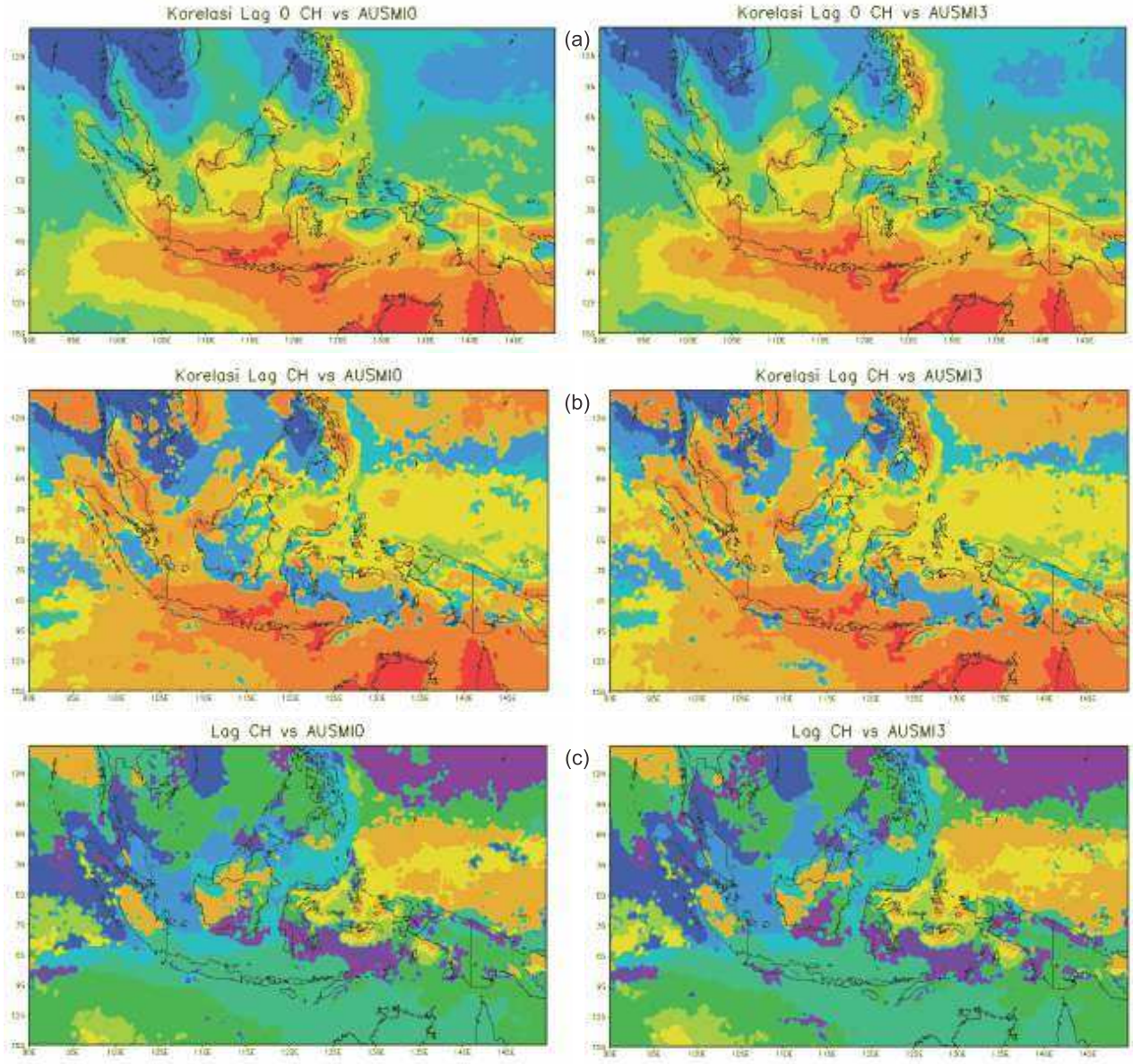
Secara umum terlihat bahwa wilayah BMI bagian selatan mempunyai korelasi positif yang signifikan (0.6 – 0.9) dengan Monsun Indo-Australia. Korelasi positif tersebut berada dalam wilayah Monsunal BMI, artinya curah hujan Monsunal BMI ada kecenderungan mempunyai keterkaitan dengan Monsun Indo-Australia. Sementara itu curah hujan di wilayah lain BMI meliputi sebagian besar Sumatera, Kalimantan bagian utara, Sulawesi bagian tengah dan utara, Maluku dan Papua bagian barat mempunyai korelasi yang cukup lemah dengan Monsun Indo-Australia.

Namun ada hal menarik pada wilayah Monsunal BMI, yaitu ada wilayah anomali Monsunal BMI. Wilayah yang dimaksud adalah Cilacap dan sekitarnya, terlihat mempunyai korelasi cukup rendah (+0.3) dibandingkan dengan wilayah lainnya yang sama-sama di Pulau Jawa (≥ +0.6), dimana dikenal sebagai wilayah Monsun global (MG). Anomali ini terlihat pada kedua definisi indeks Monsun (AUSMI0 dan AUSMI3) yang sama-sama menunjukkan korelasi yang cukup rendah pada wilayah tersebut. Anomali pada wilayah tersebut menunjukkan kemungkinan kuatnya pengaruh lokal terhadap curah hujan.

Sedangkan pada Gambar 8.b merupakan korelasi maksimum pada *lag* yang ditunjukkan pada Gambar 8.c. Terlihat bahwa korelasi positif yang cukup signifikan terjadi pada wilayah Monsunal BMI yaitu pada wilayah BMI bagian selatan meliputi Lampung, Jawa, Bali, NTB, NTT Kalimantan Selatan dan Makasar. Wilayah Monsunal BMI lainnya ternyata mengalami korelasi yang kurang signifikan yaitu Cilacap. Namun pada wilayah dengan korelasi positif tersebut curah hujan mengalami *lead* 1 bulan dibanding dengan Monsun Indo-Australia.

Pada Gambar 8.c merupakan lag yang menunjukkan korelasi maksimum pada Gambar 8.b. Terlihat bahwa *lag* dominan dari korelasi maksimum cukup signifikan dengan *lag* -1 (*lead* 1 bulan) terjadi pada wilayah Monsunal BMI yaitu pada wilayah BMI bagian selatan meliputi Lampung, Jawa, Bali, NTB dan NTT, kecuali Kalimantan Selatan dan Makasar dengan *lag* 0 dan Cilacap dengan *lag* -6 (*lead* 6 bulan).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 8. (a) Plot korelasi spasial lag 0, (b) plot korelasi maksimum pada saat lag pada Gambar 8.c dan (c) plot lag pada saat korelasi maksimum pada Gambar 8.b, masing-masing antara curah hujan TRMM dengan AUSMI0 dan AUSMI3 pada periode 1998 – 2009

Dengan demikian wilayah Monsunal BMI mempunyai keterkaitan yang sangat kuat pada saat dan sebelum Monsun Indo-Australia aktif. Artinya bahwa Monsun Indo-Australia cenderung hampir sinkron dengan variabilitas musiman curah hujan wilayah BMI. Dengan kata lain kedua wilayah tersebut mempunyai karakter Monsun yang hampir sama, sehingga memungkinkan untuk dikatakan bahwa Monsun BMI merupakan bagian dari Monsun Indo-Australia atau sebaliknya.

Hasil analisis statistik keterkaitan antara Indeks Monsun Indo-Australia dengan anomali curah hujan di beberapa kawasan Indonesia (Lampung, Bali, NTB, NTT, Kalimantan Selatan, Makasar, Papua Selatan dan Cilacap) yang merupakan wilayah Monsunal di Indonesia berbasis data satelit TRMM bulanan periode 1998 – 2009 dapat diperhatikan pada Tabel 1. Baik AUSMI0 dan AUSMI3 secara umum sangat baik berkorelasi positif (± 0.69 – 0.84) pada *lag* 0 bulan untuk wilayah Lampung, Bali, NTB, NTT dan Makasar, artinya pada wilayah tersebut aktivitas curah hujan terjadi pada bulan yang sama dengan Monsun Indo-Australia. Justru untuk wilayah Kalimantan Selatan dan Cilacap menunjukkan korelasi negatif (± [-0.56] – [-0.74]) dengan *lead* 5 (untuk AUSMI3) dan *lead* 6 (untuk AUSMI0) bulan artinya setelah curah hujan turun 5/6 bulan kemudian Monsun Indo-Australia aktif. Bahkan untuk wilayah Papua Selatan, meskipun korelasinya positif (± 0.74 – 0.75) namun berada pada *lag* 1 bulan, artinya curah hujan terjadi setelah Monsun Indo-Australia aktif.

Selanjutnya ditunjukkan variabilitas musiman curah hujan Indonesia terkait dengan Monsun Indo-Australia. Gambar 9 merupakan curah hujan rata-rata musiman pada saat AUSMI kuat dan lemah. Definisi AUSMI kuat dan lemah merujuk pada Kajikawa et. al. [12]. Tahun pada saat Monsun kuat adalah tahun 1999 dan 2001, sedangkan tahun pada saat Monsun lemah adalah 1998 dan 2005.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Hasil Analisis Statistik Keterkaitan antara Indeks Monsun Indo-Australia dengan Anomali Curah Hujan di Beberapa Kawasan Indonesia Berbasis Data Satelit TRMM Bulanan Periode 1998 – 2009.

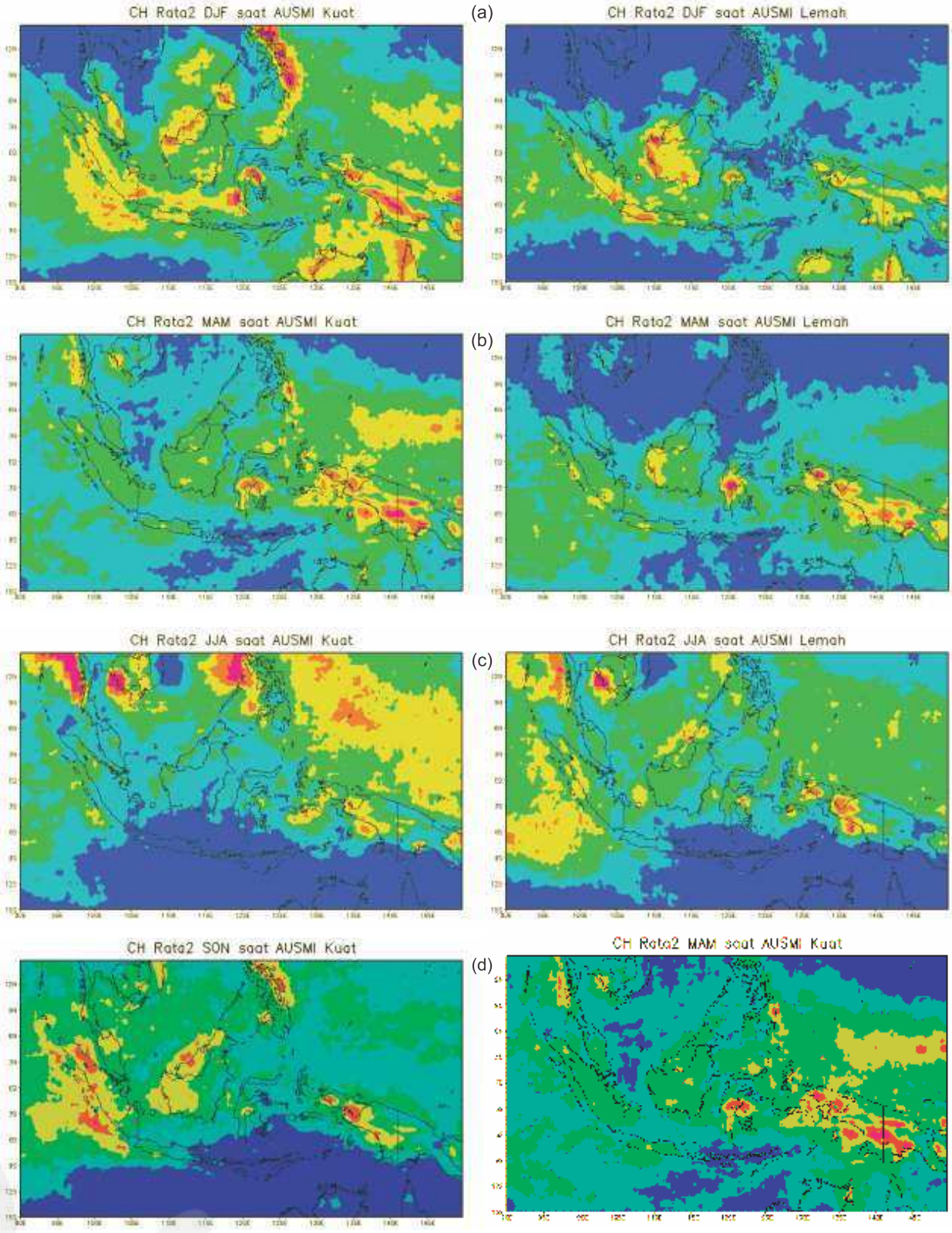
No.	Lokasi Pengamatan (berdasarkan grid)	Korelasi antara Monsun Indo-Australia dengan Anomali Curah Hujan				
		n=Jumlah data	Standar Deviasi Error (STD)	Koefisien Korelasi (R)		Waktu Jeda/Lag Time (bulan)
				AUSMI0	AUSMI3	
1.	Lampung [105.27; -5.45]	144	110.34	0.75	0.73	0
2.	Bali [115.22; -8.65]	144	114.38	0.78	0.79	0
3.	NTB [116.12; -8.58]	144	110.71	0.69	0.69	0
4.	NTT [123.58; -10.18]	144	127.70	0.83	0.84	0
5.	Kalimantan Selatan [115.5; -2.5]	144	117.53	-0.58	-0.56	6/5
6.	Makasar [119.42; -5.13]	144	194.79	0.81	0.81	0
7.	Papua Selatan [140.33; -8.47]	144	119.28	0.75	0.74	-2
8.	Cilacap [109.2; -7.45]	144	159.23	-0.74	-0.71	6

Pada DJF Gambar 9 dibandingkan dengan Gambar 5.a wilayah Lampung dan Makasar mengalami peningkatan intensitas curah hujan ketika Monsun Indo-Australia menguat sedangkan wilayah lain pada wilayah Monsunal BMI mengalami penurunan. Namun ketika Monsun Indo-Australia melemah justru wilayah Cilacap dan sekitarnya mengalami peningkatan intensitas curah hujan (±25%). Dengan demikian peran kondisi lokal wilayah Cilacap dan sekitarnya tidak terpengaruh oleh Monsun Indo-Australia.

Untuk JJA intensitas curah hujan wilayah Monsunal BMI tidak mengalami perubahan (cenderung tetap kering) pada saat Monsun Indo-Australia kuat. Justru saat Monsun Indo-Australia lemah pada sebagian wilayah Monsun BMI meliputi Lampung, Jawa, Kalimantan dan Sulawesi Selatan mengalami peningkatan intensitas curah hujan (cenderung basah, meskipun tidak sebesar DJF). Pada saat MAM dan SON tidak ada perubahan yang signifikan terhadap curah hujan baik ketika Monsun Indo-Australia kuat maupun lemah. Hal ini mengindikasikan bahwa periode transisi MAM dan SON di BMI tidak terkait dengan Monsun Indo-Australia. Dengan kata lain variabilitas curah hujan pada MAM dan SON tidak mempunyai kaitan dengan aktivitas Monsun Indo-Australia.

Dengan demikian keterkaitan Monsun Indo-Australia pada periode DJF tidak jelas, hanya beberapa wilayah Monsunal BMI yang meningkat intensitas curah hujannya pada saat Monsun Indo-Australia kuat dan terjadi peningkatan intensitas curah hujan saat Monsun Indo-Australia melemah di Cilacap dan sekitarnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 9. Curah hujan rata-rata musiman (a) DJF (b) MAM (c) JJA dan (d) SON pada saat AUSMI kuat dan lemah periode 1998 – 2009 menggunakan data TRMM.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selanjutnya pada periode MAM dan SON tidak ada aktivitas Monsun Indo-Australia yang berkaitan dengan curah hujan di BMI. Pada saat Monsun Indo-Australia JJA lemah justru meningkatkan intensitas curah hujan di beberapa wilayah Monsunal BMI. Dengan hasil tersebut dapat diketahui bahwa tidak seluruh wilayah Monsunal BMI terkait dengan Monsun Indo-Australia.

Menarik untuk dipelajari bahwa saat periode JJA intensitas curah hujan wilayah Monsunal BMI justru tetap kering saat Monsun Indo-Australia kuat dan bertambah saat Monsun Indo-Australia lemah. Hal ini mengindikasikan ada faktor lain yang menambah intensitas curah hujan wilayah Monsunal BMI saat Monsun Indo-Australia lemah. Dengan kata lain dominasi Monsun Indo-Australia pada wilayah Monsunal BMI terjadi pada saat Monsun Indo-Australia kuat, dan ketika Monsun Indo-Australia lemah dominasinya terhadap wilayah Monsunal BMI tidak terlihat.

4. Kesimpulan

Wilayah bagian selatan BMI, yaitu Lampung, Jawa, Bali, NTB, NTT, Kalimantan Selatan, Makasar dan Papua bagian selatan merupakan bagian dari wilayah Monsun global.

Wilayah BMI dengan variabilitas musiman curah hujan mempunyai keterkaitan paling kuat Monsun Indo-Australia saat periode DJF adalah Lampung, Jawa, Kalimantan bagian selatan dan Makasar. Wilayah BMI dengan variabilitas musiman curah hujan mempunyai keterkaitan yang sangat kuat pada saat dan sebelum Monsun Indo-Australia aktif ($R = \pm 0.6 - 0.8$).

Dominasi Monsun Indo-Australia pada wilayah Monsunal BMI terjadi pada saat Monsun Indo-Australia kuat, dan ketika Monsun Indo-Australia lemah dominasinya terhadap wilayah Monsunal BMI tidak terlihat.

Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut tentang anomali wilayah Monsun Cilacap dan sekitarnya, yaitu kemungkinan wilayah tersebut mempunyai pola iklim lokal. Dalam hal ini ada faktor lain yang menambah intensitas curah hujan wilayah Monsunal BMI (Cilacap) saat Monsun Indo-Australia lemah.

Daftar Pustaka

[1] Ramage, C. S. (1968). Role of a tropical "maritime continent" in the atmospheric circulation, *Monthly Weather Review*, *96*, 365 – 370.

[2] Saito, K., Keenan, T., Holland, G., & Puri, K. (2001). Numerical simulation of the diurnal evolution of tropical island convection over the maritime continent, *American Meteorological Society*, *129*, 378 – 400.

[3] Hara, M., Yoshikane, T., & Kimura, F. (2006). *Mechanism of diurnal cycle of convective activity over borneo island, 7th WRF User's Workshop*, Boulder, Colorado, US.

[4] Chang, C. P., Wang, Z., Ju. J., & Li, T. (2004). On the relationship between western maritime continent monsoon rainfall and enso during northern winter, *Journal of Climate*, *17*, 665 – 672.

[5] Webster, P. J. & Fasullo, J. (2003). *Monsoon: dynamical theory, Encyclopedia of atmospheric sciences*, 1370 – 1386.

[6] Trenberth, K. E., Stepaniak, D. P., & Caron, J. M. (2000). The global monsoon as seen through the divergent atmospheric circulation, *Journal of Climate*, *13*, 3969 – 3993.

[7] Ding, Q. H., Wang, B., Wallace, M., & Branstator, G. (2011). Tropical-extratropical teleconnections in boreal summer: observed interannual variability, *Journal of Climate*, *24*, 1878 – 1896.

[8] Wang, B., Liu, J., Kim, H. -J., Webster, P. J., & Yim, S. Y. (2011). Recent change of the global monsoon precipitation (1979–2008), *Climate Dynamics*, DOI: 10.1007/s00382-011-1266-z.

[9] Aldrian, E. & Susanto, R.D. (2003). Identification of Three Dominant Rainfall Regions within Indonesia and Their Relationship to Sea Surface Temperature, *International Journal of Climatology*, *23*, 1435 – 1452.

[10] Zhang, S. & Wang, B. (2008). Global summer monsoon rainy seasons, *International Journal of Climatology*, DOI: 10.1002/joc.1659.

[11] Hung, C. W. & Yanai, M. (2004). Factors contributing to the onset of the Australian summer monsoon, *Quart. Journal of Royal Meteorological Society*, *130*, 739 – 758.

[12] Wang, B., Kang, I. S., & Lee, J. Y. (2004). Ensemble simulation of Asian-Australian monsoon variability by 11 AGCMs, *Journal of Climate*, *17*, 803 – 818.

[13] Webster, P. J. (2006). *The coupled monsoon system, In: The Asian Monsoon*, Wang B (eds), Springer: New York. 3–66 787.

[14] Kajikawa, Y., Wang, B., & Yang, J. (2009). A multi-time scale australian monsoon index, *International Journal of Climatology*, DOI: 10.1002/joc.1955.

[15] Nuryanto, D. E. & Gunawan, D. (2010, July). Influence of Australian monsoon on rainfall over Indonesia, *Proceedings of the International Symposium on Equatorial Monsoon System*, Jakarta, ISBN : 978-979-15549-7-8.

[16] Hanifah, A. & Endarwin. (2011). Analisis intensitas curah hujan wilayah Bandung pada awal 2010, *Jurnal Meteorologi dan Geofisika*, *12(2)*, 145-149.

[17] Food security early warning system. (2011). 2010/2011 Agricultural Season, *(http://www.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

sadc.int/fanr/aims/rews/SADC%20Agromet%20Update%20-%20 January_2011.pdf), diakses 7 Maret 2012.

[18] About TRMM, TRMM Background. (2012). *(http://trmm.gsfc.nasa.gov/overview_dir /background.html)*, diakses 7 Maret 2012.

[19] Bowman, K. P. (2005). Comparison of TRMM precipitation retrievals with rain gauge data from ocean buoys, *Journal of Climate*, *18*, 178 – 190.

[20] Wilks, D. S. (2006). *Statistical methods in the atmospheric sciences*, Academic Press, USA, 627pp.

[21] Wang, B., Wu, R., & Lau, K. –M. (2001). Interannual variability of the Asian summer monsoon: contrasts between the Indian and the Western North-East Asian monsoon, *Journal of Climate, 14*, 4073 – 4090.

[22] Hendon, H. H. (2003). Indonesian rainfall variability: impacts of ENSO and local air–sea interaction, *Journal of Climate*, *16*, 1775 – 1790.

[23] Fakih, A. (2010). *Rainfall Variability in the Austral-Indonesian region and the role of Indo-Pacific climate drivers*, Dissertation, University of Southern Queensland, 99 – 102.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kebijakan: Jurnal Ilmu Administrasi
Volume 12, Nomor 2, Juni 2021
E-ISSN: 2656-2820
P-ISSN 1829-5762

MANAJEMEN STRATEGI PENGELOLAAN SUMBER DAYA MARITIM DI INDONESIA

Ari Wibowo[1)], Eka Prabawa[2], Endun Sugiarto[3]
[1,2,3]SESKO Angkatan Laut, Jakarta, Indonesia
Ariwibowo5004@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini akan mengkaji tentang potensi dan pengelolaan sumberdaya laut masyakarat pesisi. Tujuan dari pembangunan sumberdaya laut berkelanjutan adalah: Dalam perspektif bertujuan untuk menyiapkan wilayah pertahanan laut dan kekuatan pendukungnya secara dini dalam rangka memenangkan peperangan. Dalam perspektif kepentingan masyarakat bertujuan untuk membantu mengatasi kesulitan masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat maritim. Dalam perspektif kepentingan TNI bertujuan untuk tercapainya tugas pokok TNI Angkatan Laut, dalam meningkatkan pertahanan negara. Tujuan umum dari penelitian ini adalah menganalisis implikasi pembangunan sumberdaya laut berkelanjutan Dalam Meningkatkan sistem tata kelola maritim. Penelitian menggunakan metode kualitatif. Data diperoleh dari para informan yang ditetapkan dan selanjutnya dianalisis dengan teknik analisis kualitatif.

Kata Kunci: Strategi Pengelolaan, Sumberdaya Pesisir Laut dan Sistem Tata Kelola Maritim

ABSTRACT

This research will examine the potential and management of coastal marine resources. The objectives of sustainable marine resource development are: In perspective, it aims to prepare the marine defense area and its supporting forces early in order to win the war. In the perspective of community interests, it aims to help overcome community difficulties and improve the welfare of the maritime community. In the perspective of the interests of the TNI, it aims to achieve the main task of the Navy, in improving national defense. The general objective of this study is to analyze the implications of sustainable marine resource development in improving maritime governance systems. The research uses qualitative methods. Data were obtained from the informants who were determined and then analyzed using qualitative analysis techniques.

Keywords: *Management Strategy, Coastal Marine Resources and Maritime Governance System*

PENDAHULUAN

Sumber daya laut di Indonesia memiliki tingkat biodiversitas yang sangat tinggi.Hal ini dibuktikan dengan sebutan Indonesia sebagai *Marine Mega-Biodiversity* terbesar di dunia. Indonesia memiliki sekitar 8.500 spesies ikan, 555 spesies rumput laut dan 950 spesies biota terumbu karang. Tiga puluh tujuh persen spesies ikan di dunia dapat ditemukan di Indonesia dan beberapa spesies ikan tersebut memiliki nilai ekonomis tinggi.Ikan-ikan dengan nilai ekonomis tinggi seperti tuna, cakalang, udang, tenggiri, kakap, cumi-cumi dan ikan-ikan karang seperti kerapu, baronang dan lobster. Sedangkan untuk potensi perikanan tangkap laut sekitar 6,5 juta ton/tahun, perikanan budidaya air payau mencapai 2,9 juta hektar dan potensi budidaya laut mencapai 12,55 juta hektar (Sutardjo, 2014). Namun sangat disayangkan melihat kenyataan bahwa sumber daya laut yang melimpah tersebut belum bisa dimanfaatkan secara maksimal untuk mesejahterakan negara.Sektor maritim tergolong sangat tertinggal mulai dari pemanfaatan sumber daya, teknologi, tingkat kemiskinan dan keterbelakangan nelayan. Munculnya permasalahan-permasalahan tersebut disebabkan oleh persoalan yang bersifat strukturat dan Indonesia saat ini memiliki kecenderungan mengutamakan pertumbuhan ekonomi di sektor non maritim (Puspitarini & Yunus, 2019).Selain itu, ilmu pengetahuan dan teknologi mengenai kelautan dan kemaritiman di Indonesia sangat kurang dan tertinggal. Penelitian-penelitian ilmiah kelautan dan kemaritiman pun belum mampu memberikan banyak kontribusi pada masyarakat dan belum mampu memberikan saran kebijakan yang praktis untuk pembangunan kelautan dan kemaritiman Indonesia (Asmara, 2012).

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

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

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

Potensi maritim dan kelautan yang begitu besar seharusnya dimanfaatkan untuk menyejahterakan masyarakat. Namun, kenyataannya potensi itu belum dimanfaatkan dengan optimal. Hal itu berkontribusi pada angka kemiskinan yang masih tinggi. Sebagian diantaranya adalah nelayan dan masyarakat pesisir terkait yang tergolong kelompok paling miskin. Eksploitasi dan kegiatan ilegal terhadap sumberdaya laut tanpa memperhatikan keberlanjutan memperburuk tingkat kesejahteraan dan kehidupan nelayan, khususnya nelayan kecil dan nelayan tradisional. Pencurian ikan yang dilakukan oleh nelayan asing, misalnya, di samping mengurangi pendapatan nelayan, juga merugikan negara. Pencemaran laut dan kerusakan mangrove dan terumbu karang juga menambah masalah di sektor kelautan. Berdasarkan isu tersebut, perlu adanya tata kelola maritim secara terpadu serta bentuk implementasi pembangunan berkelanjutan diperlukan untuk mengelola sumber daya laut di Indonesia. Sehingga tujuan untuk mengedepankan kesejahteraan bangsa dan negara untuk kedaulatan negara melalui sektor kemaritiman dapat tercapai.

Strategi Pengelolaan

Kata strategi berasal dari kata Strategos dalam bahasa Yunani merupakan gabungan dari *Stratos* atau tentara dan *ego* atau pemimpin. Suatu strategi mempunyai dasar atau skema untuk mencapai sasaran yang dituju. Jadi pada dasarnya strategi merupakan alat untuk mencapai tujuan jangka panjang. Menurut Marrus (2002), strategi didefinisikan sebagai suatu proses penentuan rencana para pemimpin puncak yang berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan suatu cara atau upaya bagaimana agar tujuan tersebut dapat dicapai. Selanjutnya Quinn (1999), mengartikan strategi adalah suatu bentuk atau rencana yang mengintegrasikan tujuan-tujuan utama, kebijakan-kebijakan dan rangkaian tindakan dalam suatu organisasi menjadi suatu kesatuan yang utuh. Strategi diformulasikan dengan baik akan membantu penyusunan dan pengalokasian sumberdaya yang dimiliki perusahaan menjadi suatu bentuk yang unik dan dapat bertahan.

Secara umum konsep strategi pengelolaan diartikan sebagai suatu rangkaian kebijakan atau tindakan yang dilakukan secara terus menerus, dengan manfaatkan peluang, ancaman dan sumberdaya serta kemampuan yang dimiliki, pada setiap tahap perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya secara berkelanjutan. Dengan demikian pengamatan lingkungan eksternal dan internal merupakan proses awal dari konsep strategi pengelolaan, dilanjutkan dengan perencanaan yang keberadaanya diperlukan untuk memberikan arah dan patokan dalam suatu kegiatan. Pengorganisasian berkaitan dengan penyatuan seluruh sumberdaya dan kemampuan yang ada untuk bersinergi dalam mempersiapkan pelaksanaan kegiatan. Tahap selanjutnya adalah pengarahan dan pelaksanaan kegiatan yang selalu berpedomaan pada perencanaan yang telah ditetapkan. Tahap terakhir adalah pengawasan yang meliputi kegiatan monitoring dan evaluasi untuk memperbaiki program kegiatan berikutnya sehingga tujuan yang telah direncanakan tercapai dengan baik.

Potensi Sumberdaya Pesisir dan Laut

Daerah pesisir dan laut memiliki berbagai macam keanekaragaman hayati yang mempunyai peranan dan fungsi masing-masing dalam menjaga keseimbangan ekosistem. Keanekaragaman hayati tersebut merupakan potensi sumberdaya yang mampu menyokong kehidupan masyarakat pesisir dalam peningkatan kualitas kehidupan yang lebih baik. Sumberdaya pesisir dan laut secara garis besar dibagi kedalam tiga bagian, yaitu: sumber daya alam hayati, non hayati (mineral), dan energi. Ketiga jenis sumberdaya tersebut merupakan kekayaan alam yang potensial untuk dikembangkan dan dikelola sebagai sektor pembangunan andalan di masa datang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Suatu wilayah pesisir, di dalamnya terdapat satu atau lebih sistem lingkungan (ekosistem) dan sumberdaya pesisir. Ekosistem pesisir dapat bersifat alami ataupun buatan (*man-made*). Ekosistem alami yang terdapat di wilayah pesisir antara lain adalah terumbu karang (*coral reefs*), hutan mangrove, padang lamun (*sea grass*), pantai berpasir (*sandy beach*), formasi pes-caprea, formasi baringtonia, estuari, laguna dan delta. Ekosistem buatan antara lain berupa; tambak sawah pasang surut, kawasan pariwisata, kawasan industri, kawasan agroindustri dan kawasan pemukiman. Sumberdaya pesisir merupakan salah satu kekayaan alam yang banyak dimanfaatkan oleh masyarakat, akan tetapi pemanfaatan sumberdaya tersebut sampai saat ini kurang memperhatikan kelestariannya, akibatnya terjadi penurunan fungsi, kualitas serta keanekaragaman hayati yang ada.

Sumberdaya yang dapat pulih terdiri dari berbagai sumberdaya perikanan (plankton, benthos, ikan, moluska, krustasea, mamalia laut), rumput laut (*seaweed*), padang lamun (*seagrass*), hutan mangrove dan terumbu karang, termasuk kegiatan budidaya pantai dan budidaya laut (*marine culture*).

Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Laut

Pengelolaan sumberdaya alam adalah usaha manusia dalam mengubah ekosistem untuk memperoleh manfaat maksimal, dengan mengupayakan kesinambungan produksi dan menjamin kelestarian sumberdaya tersebut (Afiati, 1999). Pengelolaan sumberdaya pesisir dan laut pada hakekatnya adalah suatu proses pengontrolan tindakan manusia atau masyarakat di sekitar kawasan pesisir agar pemanfaatan sumberdaya alam dapat dilakukan secara bijaksana dengan mengindahkan kaidah kelestarian lingkungan (Supriharyono, 2002).

Dalam pengelolaan lingkungan sumberdaya pesisir tidaklah bersifat serta merta atau latah, namun kita perlu mengkaji secara mendalam isu dan permasalahan mengenai sumberdaya yang hendak dilakukan pengelolaan. Penting atau tidaknya sumberdaya alam yang ada, potensi dan komponen sumberdaya mana yang perlu dilakukan pengelolaan dan apakah terdapat potensi dampak perusakan lingkungan, serta untung atau tidaknya sumberdaya tersebut bagi masyarakat merupakan pertimbangan penting dalam pengelolaan.

METODE

Penelitian ini menggunakanan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dilakukan untuk mencari makna, pemahaman, pemngertian tentang suatu fenomena, kejadian, maupun kehidupan manusia dalam setting atau latar alamiah, kontekstual dan menyeluruh. Dalam hal ini, peneliti kualitiaitif berupaya mengerti makna dari suatu peristiwa. Pemahaman makna tentang sesuatu dalam penelitian kualitatif selalu menempatkan subjek penelitian dalam posisi yang sama dengan peneliti (Yusuf, 2014).

Penelitian kualitatif lebih bersifat deskriptif, sehingga disebut juga dengan deskriptif kualitatif. Penelitian dengan format deskriptif kualitatif (Bungin,2017) bertujuan untuk menggambarkan, meringkas berbagai kondisi atau realitas sosial yang ada di masyarakat yang menjadi objek penelitian. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif karena bertujuan untuk memberikan deskripsi dan mengungkapkan makna serta melihat proses tentang pembangunan sumber daya laut berkelanjutan, dimana pembinaan yang dilakukan berbasis budaya lokal dalam sistem tata kelola maritim.

Sumber data pada penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Pada penelitian kualitatif, instrument penelitian utama adalah manusia, yaitu peneliti. Peneliti dapat meminta bantuan orang lain untuk membantu melakukan wawancara yang disebut dengan pewawancara (Afrizal,2014). Dalam mengumpulkan data di lapangan, peneliti memerlukan instrumen tambahan yang dapat membantu pengumpulan data lebih efektif. Instumen tersebut dapat berupa pedoman wawancara, alat perekan, alat tulis, kamera untuk dokumentasi kegiatan, dan alat-alat lainnya yang relevan. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan cara observasi, wawancara dan studi kepustakaan.

PEMBAHASAN

Implementasi Pembangunan Sumber Daya Laut Berkelanjutan

Pengaturan pengelolaan perikanan yang bertanggung jawab (responsible fisheries) tidak saja mendapatkan pengaturan secara nasional tetapi juga pengaturan secara internasional. Pemanfaatan sumber daya ikan yang terdapat di ZEE sesuai dengan amanah UNCLOS III, maka dalam rangka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

konservasi sumber daya ikan, Indonesia menetapkan bahwa diizinkannya negara lain dapat berpartisipasi di ZEE Indonesia jika JTB untuk jenis tersebut melebihi kemampuan Indonesia untuk memanfaatkannya. Sehingga pemanfaatan yang melibatkan negara lain tetap dalam koridor pengelolaan yang didasarkan pada ketersediaan objeknya (sumber daya ikan). Pada prinsipnya pengaturan sumber daya ikan secara nasional berlandaskan pada Pasal 3 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, sebagai berikut (FAO,1995): Pasal 5 (3) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, LNRI Tahun 1983 Nomor 44, TLNRI Nomor 3260. Bandingkan Pasal 61 ayat (1) dan Pasal 62 ayat (1,2).

1. Meningkatkan taraf hidup nelayan kecil,
2. Meningkatkan penerimaan dan devisa negara,
3. Mendorong perluasan dan kesempatan kerja,
4. Meningkatkan ketersediaan dan konsumsi sumber protein ikan,
5. Mengoptimalkan pengelolaan sumber daya ikan,meningkatkan produktivitas, mutu, nilai tambah dan daya saing,
6. Meningkatkan ketersediaan bahan baku untuk industri pengolahan ikan,
7. Mencapai pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungan sumber daya ikan secara optimal dan menjamin kelestarian sumber daya ikan.

Selanjutnya dalam penjabaran ketentuan Pasal 6 ayat (1) tersebut di atas oleh pemerintah Indonesia telah diatur dan ditetapkan potensi sumber daya ikan dan JTB menurut kelompok jenis ikan dan wilayah pengelolaan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPP). Dalam rangka pengelolaan perikanan yang menjamin kelestarian sumber daya ikan di lingkungan seluruh Indonesia, wilayah pengelolaan perikanan kemudian diubah dari 9 WPP menjadi 11 WPP. Sesuai dengan amanah UndangUndang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan yang telah direvisi dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, maka Menteri menindaklanjuti dengan menetapkan ketentuan pengelolaan perikanan. Dalam rangka mendukung kebijakan pengelolaan sumber daya ikan tersebut, Menteri menetapkan:

1. Rencana pengelolaan perikanan;
2. Potensi dan alokasi sumber daya ikan di wilayah pengelolaan perikanan negara republik indonesia;
3. Jumlah tangkapan yang diperbolehkan di wilayah pengelolaan perikanan negara republik indonesia; potensi dan alokasi induk serta benih ikan tertentu di wilayah pengelolaan perikanan negara republik indonesia;
4. jenis, jumlah dan ukuran alat penangkapan ikan;
5. jenis, jumlah, ukuran dan penempatan alat bantu penangkapan ikan;
6. Daerah, jalur dan waktu atau musim penangkapan ikan;
7. Persyaratan atau standar prosedur
8. Pelabuhan perikanan;
9. Sistem pemantauan kapal perikanan;
10. Pencegahan pencemaran dan kerusakan sumber daya ikan serta lingkungannya;
11. Rehabilitasi dan peningkatan sumber daya ikan serta lingkungannya;
12. Ukuran atau berat minimum jenis ikan yang boleh ditangkap;
13. Kawasan konservasi perairan;
14. Kenis ikan yang dilarang untuk diperdagangkan, dimasukkan, dan dikeluarkan ke dan dari wilayah negara republik indonesia; dan
15. Jenis ikan yang dilindungi

Konsep pembangunan perikanan berkelanjutan telah dipesankan dalam CCRF bahwa pengelolaan perikanan yang bertanggung jawab adalah pengelolaan yang dapat menjamin keberlanjutan perikanan dengan suatu upaya agar terjadi keseimbangan antara tingkat eksploitasi dengan sumber daya ikan. Kepentingan keberlanjutan perikanan tidak hanya untuk kepentingan pemerintah saja, tetapi justru kepentingan pengguna perikanan yang mempunyai kaitan langsung dengan perikanan.

Konsep pembangunan berkelanjutan adalah upaya yang bertujuan untuk mensinkronkan, mengintegrasikan, dan memberi bobot yang sama pada aspek utama pembangunan, yang meliputi tidak hanya aspek ekonomi, tetapi termasuk aspek yang melingkupinya, yaitu termasuk aspek sosial budaya

dan aspek lingkungan hidup. Aspekaspek utama tersebut harus dipandang sebagai terkait erat satu sama lain, sehingga unsur-unsur dari kesatuan yang saling terkait ini tidak boleh dipisahkan atau dipertentangkan satu dengan lainnya.

Pembangunan perikanan berkelanjutan sebagai upaya yang bertujuan untuk mensinkronkan, mengintegrasikan, dan memberi bobot yang sama pada aspek utama pembangunan, yang meliputi sistem perairan (*aquatic system*), sistem manusia (*human system*), dan sistem kelembagaan dan kebijakan perikanan (*institutional and policy system*). Dapat dicontohkan pada saat terjadinya kekosongan hukum pengaturan perikanan internasional yang terjadi sekitar tahun tujuh puluhan, yang diakibatkan tidak dapat dipertahankannya kesepakatan UNCLOS I dan tidak dicapainya kata sepakat dalam UNCLOS II (Josef, 1996). Apa yang terjadi pada saat itu, tidak dapat dihentikannya pengeksploitasian sumber daya ikan secara besar-besaran ketika perikanan dunia sudah menjadi sektor industri pangan yang berkembang dengan pesat dan digerakkan oleh pasar. Akibatnya dalam beberapa tahun kemudian, ketersediaan sumber daya ikan tidak dapat lagi memenuhi kebutuhan akan permintaan pasar. Keadaan ini mendesak diperlukan upaya pengaturan konservasi sumber daya ikan.

Sistem Tata Kelola Maritim

Sistem tata kelola maritim Bangsa Indonesia selama ini masih belum terpadu, masih bersifat sektoral *oriented*, dan *fragmented*, sehingga pelaksanaannya sering terjadi tumpang tindih. Semua ini disebabkan belum adanya *grand design* pembangunan bidang kemaritiman dan kelautan Indonesia yang melibatkan peran semua *stakeholders* secara rinci dan terpadu. Sistem tata kelola maritim nasional harus terintegrasi, komprehensif, efektif dan efisien dengan harmonisasi sistem hukum nasional di bidang kemaritiman dan pembangunan sistem tata pemerintahan di bidang kelautan tingkat daerah maupun pusat juga harus dilakukan secara efisien dan terintegrasi.

Melihat potensi konflik perairan di kawasan Asia Pasifik yang melibatkan dua negara besar yakni Tiongkok dan Amerika, ada persaingan pengaruh langsung di Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan, dimana Indonesia berada di tengah-tengahnya memungkinkan eskalasi ketegangan kawasan di Asia Pasifik. Konsep Indonesia sebagai negara maritim harus mampu memanfaatkan wilayah laut sebagai pengembangan kekuatan geopolitik, kekuatan militer, kekuatan ekonomi, hingga kekuatan budaya bahari. Kondisi geografis dan demografis Indonesia membawa konsekuensi munculnya berbagai tantangan nyata bagi Indonesia yang harus dikelola secara komprehensif.

Membangun infrastruktur maritim seperti pelabuhan-pelabuhan yang menjadi simpul aktivitas perdagangan dan penyediaan sarana perhubungan berstandar internasional, serta sarana jasa penunjang aktivitas perdagangan di kawasan pinggiran Indonesia. Konektivitas harus menjadi tulang punggung pembangunan yang Indonesiasentris, bukan Jawasentris. Pengembangan wilayah dan peningkatan aktivitas ekonomi memerlukan tata ruang laut yang komprehensif untuk mendukung pemanfaatan sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan. Tata ruang laut akan memberikan kepastian hukum dan alokasi ruang bagi pemanfaatan sumber daya kelautan sehingga tidak ada tumpang tindih pemanfaatan di lokasi yang sama.

Sumber daya alam hayati di laut Indonesia seperti perikanan perlu dijaga dengan baik dari praktik-praktik perikanan yang tidak lestari seperti Illeqal *Unreported and Unregulated Fishing* (IUUF) dan *fisheries crimes* baik dilakukan asing maupun domestik. Selain itu, budi daya perikanan laut (*marine aquaculture*) termasuk juga rumput laut perlu dikembangkan secara maksimal dan kekayaan laut di bidang perikanan perlu dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat. Pemanfaatan minyak, gas, mineral, arus, dan ombak untuk keperluan energi dan mineral masa depan. Sumber daya alam nonhayati yang tidak terbarukan seperti minyak, gas, dan mineral, serta sumber daya alam nonhayati yang terbarukan seperti energi angin, arus, dan ombak masih belum dimanfaatkan secara optimal oleh bangsa Indonesia.

Hasil tambang energi dan mineral dasar laut, memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi bagi kemajuan dan kesejahteraan Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus terus menyediakan data, baik secara tekstual maupun geospasial dalam bentuk peta geologi, oseanografi, hidrografi, dan keanekaragaman hayati, serta data tentang kandungan kekayaan perairan Indonesia, terutama di laut dalam Indonesia. Indonesia juga menghadapi tantangan untuk menambah luas yurisdiksi landas kontinen di luar 200 mil laut dan mampu melakukan eksplorasi di wilayah "*The Area"* yang berada di luar perairan intemasional. Usaha ini harus dilakukan bersama-sama dengan usaha mengembangkan

kemampuan sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, serta kemampuan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk mengelola sumber daya alam pada kawasan dasar laut internasional.

Pengembangan jasa logistik pelabuhan, galangan kapal, dan wisata bahari. Ekonomi maritim Indonesia tidak hanya dari kekayaan sumber daya alam hayati dan nonhayati, tetapi juga harus mengembangkan bidang jasa logistik pelabuhan kapal niaga, kapal perintis, dan kapal pesiar, wisata bahari, serta galangan kapal modern dan tradisional yang mencerminkan tradisi bahari, ahli navigasi, pelaut, dan awak kapal. Pengembangan sektor jasa tersebut memerlukan upaya tersendiri, baik dari sisi teknologi, kapasitas sumber daya manusia maupun akses pendanaannya. Kegiatan jasa kemaritiman dan eksploitasi sumber daya alam hayati dan nonhayati secara langsung dalam jangka pendek dan jangka panjang dapat membawa dampak pencemaran lingkungan hidup dan perusakan keanekaragaman hayati. Luas laut Indonesia juga membawa konsekuensi polusi dari wilayah negara lain, baik polusi darat, polusi kapal maupun anjungan dari kegiatan eksploitasi sumber daya alam.

Penghitungan ekonomi maritim pada tingkat nasional diperlukan untuk menilai secara objektif besaran ekonomi maritim Indonesia secara menyeluruh, termasuk kontribusi sektor maritim pada Produk Domestik Bruto (PDB). Perhitungan tersebut digunakan sebagai dasar perencanaan pembangunan kelautan. Gerakan desentralisasi kelautan berawal dari era reformasi, dimana pemerintah daerah provinsi diberi kewenangan mengelola sumber daya kelautan, termasuk pulau-pulau kecil dalam radius 12 mil laut, serta kabupaten/kota diberikan hak bagi hasil laut dari pengelolaan sumber daya kelautan dalam wilayah 4 mil laut. Di samping itu pemerintah daerah dan masyarakat secara terukur dilibatkan dalam pengawasan wilayah laut. Hal tersebut, perlu mendapatkan perhatian khusus dalam desain hubungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah, serta masyarakat dalam kaitannya dengan rancang bangun kelembagaan pusat dan daerah.

Perkembangan lingkungan strategis Indonesia mengalami perubahan pesat yang tidak pernah terbayangkan satu dekade lalu. Kondisi geopolitik dan geostrategik di Asia Timur dan Asia Tenggara yang diwarnai oleh sejumlah ketegangan berpotensi berkembang menjadi sumber konflik baru yang dapat mengganggu ketahanan regional. Untuk itu, Indonesia harus mampu menunjukkan kepemimpinan (leadership) dalam bidang kelautan regional dan global, meningkatkan kerja sama bilateral dengan negara-negara strategis, serta memainkan peran kepemimpinan dalam menciptakan suatu arsitektur keamanan di Asia. Dimensi maritim yang kuat harus mampu mewakili implementasi politik luar negeri bebas aktif yang tercermin dalam sumber daya diplomasi yang memadai.

Kemampuan nasional dalam pendidikan maritim, serta penguasaan dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, dimulai dari penyiapan SDM melalui pendidikan menengah dan tinggi yang diwujudkan dengan pemberian beasiswa sekolah teknis maritim sampai dengan peningkatan kapasitas riset dan pengembangan. Di samping itu, dalam rangka penyiapan sumber daya manusia bidang kelautan dan peningkatan kemampuan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi, diperlukan juga strategi untuk meningkatkan keseimbangan kualitas sumber daya manusia sektor kelautan antarwilayah di Indonesia, terutama di wilayah pinggiran dan Indonesia Bagian Timur. Sasaran sebagai misi dari Kebijakan Kelautan Indonesia, yaitu:

1. Terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan;
2. Terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal;
3. Terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh;
4. Terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut;
5. Terlaksananya tata kelola kelautan yang baik;
6. Terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata;
7. Terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing;
8. Terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal;
9. Terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut;
10. Terlaksananya pelindungan lingkungan laut;
11. Terlaksananya diplomasi maritim; dan
12. Terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahari.

Kebijakan sumber daya kelautan bertujuan untuk mendorong pemanfaatan dan pengusahaan sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan melalui penerapan prinsip ekonomi biru. Pertumbuhan ekonomi di bidang kelautan diwujudkan melalui pembangunan

berkelanjutan yang efisien, bernilai tambah, inklusif, dan inovatif sebagai penunjang seluruh aktivitas ekonomi yang meliputi perdagangan barang, jasa, dan investasi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Program-program utama dalam melaksanakan strategi pengelolaan sumber daya kelautan, sebagai berikut:

a. Pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya perikanan secara lestari;
b. Peningkatan pengolahan, pemasaran, nilai tambah, serta standar dan keselamatan produk kelautan dan perikanan;
c. Peningkatan pelindungan terhadap kelestarian keanekaragaman hayati laut melalui konservasi ekosistem, jenis, dan genetik;
d. Pengembangan dan pemanfaatan energi dan sumber daya mineral sesuai dengan pnnsip ekonomi biru dengan memperhatikan teknologi ramah lingkungan;
e. Pemanfaatan secara berkelanjutan sumber daya alam nonkonvensional berdasarkan prinsip kelestarian lingkungan;
f. Pengembangan pariwisata bahari berkelanjutan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat lokal, kearifan tradisional, kawasan konservasi perairan, dan kelestarian lingkungan;
g. Pengembangan industri bioteknologi kelautan dan biofarmakologi laut dengan pemanfaatan potensi keanekaragaman hayati;
h. Peningkatan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil secara seimbang dan berkelanjutan; dan
i. Penguatan sistem data dan informasi kelautan, inventarisasi, dan evaluasi sumber daya kelautan.

SIMPULAN

Sumberdaya pesisir dan laut merupakan ekosistem yang sangat strategis bagi pembangunan nasional, maka dalam penetapan program dan kebijakannya harus diupayakan adanya efisiensi dalam pemanfaatan ruang dan sumberdaya pesisir, peningkatan pendapatan/kesejahteraan masyarakat pesisir, member-dayakan masyarakat pesisir, dan memperkaya dan meningkatkan mutu sumberdaya alam.

Konsep pembangunan berkelanjutan adalah upaya yang bertujuan untuk mensinkronkan, mengintegrasikan, dan memberi bobot yang sama pada aspek utama pembangunan, yang meliputi tidak hanya aspek ekonomi, tetapi termasuk aspek yang melingkupinya, yaitu termasuk aspek sosial budaya dan aspek lingkungan hidup. Aspekaspek utama tersebut harus dipandang sebagai terkait erat satu sama lain, sehingga unsur-unsur dari kesatuan yang saling terkait ini tidak boleh dipisahkan atau dipertentangkan satu dengan lainnya.

Kondisi geografis dan demografis Indonesia membawa konsekuensi munculnya berbagai tantangan nyata bagi Indonesia yang harus dikelola secara komprehensif , yaitu; Membangun infrastruktur maritim seperti pelabuhan-pelabuhan; Pengembangan wilayah dan peningkatan aktivitas ekonomi; Sumber daya alam hayati di laut Indonesia seperti perikanan perlu dijaga dengan baik dari praktik-praktik perikanan yang tidak lestari; Pemanfaatan minyak, gas, mineral, arus, dan ombak untuk keperluan energi dan mineral masa depan.

Hasil tambang energi dan mineral dasar laut, memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi bagi kemajuan dan kesejahteraan Indonesia. Indonesia juga menghadapi tantangan untuk menambah luas yurisdiksi landas kontinen di luar 200 mil laut dan mampu melakukan eksplorasi di wilayah "*The Area*" Pengembangan jasa logistik pelabuhan, galangan kapal, dan wisata bahari. Kegiatan jasa kemaritiman dan eksploitasi sumber daya alam hayati dan nonhayati secara langsung dalam jangka pendek dan jangka panjang serta penghitungan ekonomi maritim pada tingkat nasional diperlukan untuk menilai secara objektif. Gerakan desentralisasi kelautan berawal dari era reformasi, perkembangan lingkungan strategis Indonesia mengalami perubahan pesat yang tidak pernah terbayangkan satu dekade lalu. Kemampuan nasional dalam pendidikan maritim, serta penguasaan dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan.

DAFTAR PUSTAKA

Afrizal, *Metode Penelitian Kualitatif: Sebuah Upaya Mendukung Penggunaan Penelitian Kualitatif dalam Berbagai Ilmu*. Jakarta: RajaGrafindo, 2014

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Asmara, A. Y. (2012). Penguatan Zona Ekonomi Ekslusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia Di Wilayah Perbatasan (Pembelajaran darim Kebijakan Pemerintah Norwegia Perihal Regulasi, Pemanfaatan Iptek, Manajemen Kelembagaan dan Kerjasama Internasional). *J. Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan*, *2*(2), 131–144.

Bungin, Burhan. *Penelitian Kualitataif: Komunikasi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya.* Jakarta: Kencana, 2017

FAO, 1995, *Code of Conduct for Responsible Fisheries, Rome: Food and Agriculture Organization of The United Nations*.

Josef Thessing dan Wilhelm Hofmeister (ed.), 1996, *Environment and Development Protection as An Element of Order Policy, Rathausallee: KonradAdenauer Stiftung*, hlm. 64, dalam A. Sonny Keraf, Ibid, hlm. 192.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Puspitarini, R. C., & Yunus, M. (2019). Implementasi Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Dalam Kebijakan Pengelolaan Maritim Berkelanjutan Melalui Larangan Penggunaan Cantrang. *Jurnal Ilmiah Politik, Kebijakan, &Sosial (Publicio)*, *1*(2), 15–26.

Sutardjo, S. C. (2014). Kebijakan Pembangunan Kelautan dan Perikanan ke Depan Developmen Policy of Marine And Fisheries. *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia*, *6*(1), 37. https://doi.org/10.15578/jkpi.6.1.2014.37-42

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MELIHAT KEAMANAN MARITIM INDONESIA DARI IDE POROS MARITIM

Muhammad Edrian[1]

Abstrak: Ide Poros Maritim Dunia yang sudah dijalankan oleh pemerintah Indonesia selama dua tahun pada kenyataanya belum menaungi aspek keamanan maritim sebagai prioritas dimana hal tersebut harus dibarengi dengan pembangunan kekuatan Angkatan Laut sebagai elemen pendukung utama. Mengingat adanya keterkaitan antara isu keamanan maritim dengan upaya menciptakan *good maritime governance*, sudah selayaknya pemerintah Indonesia menjadikan keamanan maritim sebagai prioritas dalam kebijakan maritim yang dikeluarkan. Mengingat dalam prakteknya Indonesia belum memilikiacuan yang jelas dalam membuat kebijakan maritim, pemerintah perlu menyusun suatu doktrin yang berfungsi sebagai pegangan dalam setiap pembuatan kebijakan maritim. Selanjutnya, pemerintah harus membangun *Maritime Domain Awareness* (MDA) sebagai wawasan agar mampu meningkatkan kepedulian seluruh instrumen negara dalam berbagai sektor dalam isu maritim. Terakhir, pemerintah baru bisa menaruh perhatian dalam pembangunan *sea power* dimana pembangunan kekuatan Angkatan Laut merupakan salah satu agenda utama.

Tulisan ini bermaksud untuk menjelaskan tiga elemen yang secara urut harus dimiliki oleh pemerintah Indonesia dalam ide Poros Maritim Dunia agar dapat menghadapi isu keamanan maritim dengan baik. Pertama, pemerintah harus lebih dulu menciptakan doktrin maritim sebagai dasar pembuatan kebijakan. Selanjutnya, pemerintah harus membangun MDA sebagai wawasan bagi setiap elemen negara agar bersinergi mendukung pemerintah. Terakhir, setelah kedua elemen tersebut terpenuhi, pemerintah bisa mulai berfokus dalam membangun *sea power* sebagai instrumen dala menghadapi isu keamanan maritim..

Kata Kunci: *Keamanan Maritim, Doktrin Maritim, Maritime Domain Awareness, Sea Power*

1. PENDAHULUAN

Setelah resmi dilantik sebagai presiden Republik Indonesia, Joko Widodo (Jokowi) menegaskan niatnya untuk mewujudkan pemerintahan yang berorientasi pada bidang maritim dan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim terkemuka dunia (FKP Maritim, 2014). Ide yang kemudian dikenal sebagai "Poros Maritim Dunia" ini terdiri dari lima elemen yang terdiri dari (i) pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, (ii) menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan laut melalui pengembangan industri perikanan, (iii) mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut[2], pelabuhan laut dalam, logistik dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim, (iv) melakukan diplomasi maritim yang bertujuan menghilangkan berbagai sumber konflik di laut, dan (v) membangun kekuatan dan pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim serta menjaga keselamatan, pelayaran, dan keamanan maritim (Antara News, 2014).

Dalam praktiknya, ide Poros Maritim Dunia memang lebih banyak membahas sisi pembangunan ekonomi berbasis maritim[3]. Tetapi, ide Poros Maritim Dunia yang diusung oleh Jokowi sebenarnya harus memiliki cakupan yang lebih luas dari sisi ekonomi. Salah satu sisi yang kurang dan seharusnya menjadi perhatian dalam ide tersebut adalah keamanan maritim dimana hal tersebut merupakan tanggung jawab yang harus diperhatikan dan diemban oleh Indonesia

[1] Pemerhati pertahanan yang dapat dihubungi di muhammadedrian93@yahoo.com

2 . Yang dimaksud dengan Tol Laut adalah sistem pengiriman barang menggunakan kapal-kapal kargo yang menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

3.Yang dimaksud dengan pembangunan ekonomi berbasis maritim bisa mengandung berbagai interpretasi, tetapi esensinya adalah menjadikan laut sebagai sumber, media, dan orientasi dalam

dengan cara melibatkan kekuatan militer dalam hal ini Angkatan Laut (TNI AL). Padahal, keamanan maritim adalah parameter kunci dari keberhasilan sebuah pemerintah dalam menjalankan *good maritime governance* dimana negara mampu meminimalisir resiko, menangani permasalahan, serta melindungi warganya dan kepentingan nasionalnya dari segala ancaman dalam bidang maritim (Jurnal Maritim, 2014).

Berkaitan dengan hal tersebut, ada beberapa kelemahan yang terdapat dalam ide Poros Maritim Dunia sehingga berpotensi menjadikan keamanan maritim sebagai isu yang kontra-produktif. Pertama, ketidakseimbangan dalam ide Poros Maritim Dunia yang terlalu menekankan pada pendekatan kedalam (*inward looking*), yang sering diasosiasikan sebagai pembangunan ekonomi berbasis maritim, sehingga cenderung kurang memperhatikan pendekatan keluar (*outward looking*), yang sering diasosiasikan sebagai upaya pembangunan *sea power*. Selanjutnya adalah kurangnya penglibatan dan pemahaman unsur *Maritime Domain Awareness* (MDA) sebagai wawasan dan pengetahuan sehingga menimbulkan ketidakjelasan, baik dala teori maupun aplikasi, dalam ide Poros Maritim Dunia mengingat aspek maritim memiliki cakupan yang sangat luas. Terakhir, belum adanya doktrin yang berfungsi sebagai pakem dasar bagi para pembuat kebijakan. Selain berfungsi sebagai inti yang menggerakan para pembuat kebijakan, doktrin juga berfungsi sebagai alat bantu dalam menghadapi kompleksitas yang selalu dihadapi para pembuat kebijakan dalam proses pengambilan keputusan.

2. PENELITIAN

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif yang digunakan dengan tujuan untuk memahami fenomena yang menjadi objek penelitian untuk kemudian disajikan secara deskriptif. Secara umum, penelitian kualitatif terdiri dari tiga tahap. Tahap pertama adalah dimulai dengan langkah mengumpulkan, menelaah, dan mereduksi seluruh data yang tersedia dan didapatkan dari berbagai sumber untuk kemudian dianalisis. Tahap kedua adalah penyajian data dimana data yang sudah direduksi dan dianalisis agar dapat menjadi dasar bagi langkah selanjutnya yang akan diambil apakah melanjutkan analisis atau membuat kesimpulan. Tahap ketiga merupakan pengambilan kesimpulan (Idrus, 2007).

Tipe penelitian kualitatif yang digunakan didalam tulisan ini adalah studi kasus yang berfokus pada menjelaskan suatu kasus atau fenomena. Selain itu, tulisan ini juga menggunakan teknik analisis data bertipe eksplanatif dimana tulisan ini bermaksud untuk membuat penjelasan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai suatu masalah atau fenomena tertentu dengan mengumpulkan data yang sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dan menyajikan serta menganalisis data tersebut untuk memperoleh informasi yang diperlukan sehingga dapat ditarik kesimpulan berupa gambaran jelas dan komprehensif mengapa suatu fenomena terjadi dan membuat suatu rekomendasi jika diperlukan (Suryabrata, 2003).

3. PEMBAHASAN

Tulisan ini bermaksud mendeskripsikan tiga unsur yang menjadi kelemahan dalam ide Poros Maritim Dunia dimana ketiga unsur tersebut merupakan elemen esensial bagi negara dalam menghadapi isu keamanan maritim sebagai bagian dari kebijakan maritim, terutama jika sebuah negara ingin membangun perekonomian berbasis maritim seperti Indonesia. Secara bertahap, sebuah negara harus memiliki doktrin maritim sebagai kerangka pembuatan kebijakan sekaligus cara pandang negara dalam keamanan maritim. Lalu, sebuah negara harus memiliki pemahaman komprehensif mengenai seluruh aspek isu keamanan maritim dan menyebarkannya kepada para pembuat kebijakan dan pemangku kepentingan dalam keamanan maritim. Terakhir, barulah negara dapat membangun *sea power* sebagai bentuk pengimplementasian dari dua unsur tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 1. Ilustrasi mengenai kerangka kebijakan maritim suatu negara

3.1. DOKTRIN MARITIM SEBAGAI KONSESUS

Ketika Jokowi pertama kali membicarakan ide Poros Maritim Dunia dihadapan para pemimpin negara lain yang hadir dalam KTT Asia Timur (*East Asia Summit*/*EAS*) di Naypitaw, Myanmar, pada bulan November 2014, banyak pihak yang menganggap bahwa Jokowi telah melontarkan penjabaran tentang Doktrin Maritim Indonesia. Hal ini tidak tepat karena sebenarnya yang dijabarkan oleh Jokowi di EAS baru merupakan gambaran mengenai lima misi yang diusung oleh Jokowi yang bermuara kepada visi menjadikan Indonesia menjadikan Indonesia sebagai negara yang terkemuka dalam bidang maritim. Dengan demikian, diperlukan penjelasan mengenai apa disebut dengan Doktrin Maritim dan kaitannya dengan keamanan maritim.

Secara harfiah, doktrin dapat diartikan sebagai kepercayaan atau pemikiran yang diterima sebagai pengatur dan dengan demikian berfungsi sebagai penyedia kerangka berpikir yang menuntun kelompok yang meyakininya. Sementara yang dimaksud dengan maritim adalah hal yang berkaitan dengan laut serta segala aktifitas yang behubungan erat dengannya dan menggambarkan segala objek mengenai laut. Dari dua pengertian tersebut, bisa ditarik bahwa doktrin maritim merupakan "Pemikiran mengenai cara terbaik dalam menyelesaikan suatu masalah yang menuntun para penganutnya dalam menghadapi masalah maritim dan instrumen marim didalamnya". Doktrin maritim sendiri berisikan prinsip-prinsip dimana suatu negara kekuatan mengarahkan tindakan-tindakannya untuk mendukung kepentingan nasional dalam bidang maritim dimana prinsip-prinsip tersebut diambil dari pengalaman suatu negara pada isu maritim dalam kancah nasional maupun internasional (Salim, 2014).

Doktrin merupakan suatu pedoman yang bersifat mendasar yang diyakini kebenarannya untuk menghadapi sesuatu masalah yang aplikasinya tergantung dari situasi yang berlaku pada saat itu. Sebuah doktrin akan terbentuk melalui proses penalaran dengan dipengaruhi oleh beberapa konsepnya. Konsep dalam doktrin sendiri berasal dari kesimpulan terhadap suatu fakta atau fenomena yang dihadapi secara langsung. Dalam praktiknya, doktrin kemudian diajarkan serta disebarluaskan dimana pelaksanaannya harus didasarkan pada pemahaman yang memadai mengenai kondisi yang berlangsung pada saat itu (Salim, 2014). Dan karena doktrin merupakan cara berpikir dalam menghadapi masalah alih-alih cara dalam menyelesaikan masalah, doktrin merupakan sesuatu yang fleksibel dan dapat berganti kapan saja tergantung dari dinamika kondisi dan situasi pada tempat dimana penganutnya berada (Indian Navy, 2016).

Berkali-kali telah didengungkan bahwa Indonesia adalah negara maritim namun tanpa sebuah implementasi yang jelas. Implementasi tersebut memerlukan kesamaan visi dari seluruh komponen bangsa dimana visi yang sama dapat terbangun jika terjadi perubahan paradigma secara fundamental. Perubahan ini dapat mulai dilakukan dengan merumuskan sebuah doktrin maritim yang berperan sebagai pedoman dalam penyamaan visi maritim. Para pembuat kebijakan harus memahami dan menyatakan bahwa Indonesia merupakan sebuah negara maritim baik dilihat dari konteks geografis maupun historis[4]. Untuk mewujudkan hal tersebut, secara umum bangsa Indonesia harus lebih dulu berubah menjadi bangsa yang berwawasan maritim. Disamping itu, secara khusus mutlak untuk disadari bahwa dalam membangun bangsa ini diperlukan pembangunan *sea power* dengan armada Angkatan Laut (TNI AL) yang kuat sebagai elemen utama, serta adanya suatu

4. Pemahaman dalam konteks geografis berorientasi pada wujud Indonesia sebagai negara kepulauan yang wilayahnya didominasi oleh laut dan terletak diantara perairan yang memiliki nilai strategis bagi banyak pihak yaitu Samudra Pasifik, Samudra Hindia, dan Laut Tiongkok Selatan, sedangkan pemahaman dalam konteks historis berorientasi pada sejarah masa lalu Indonesia yang pernah menjadi sebuah negara maritim yang kuat pada masa Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit.

kerjasama yang kuat antar pemangku kepentingan maritim dalamisu maritim.

Jika nanti terwujud, Doktrin Maritim Indonesia harus memuat penjelasan dan gambaran komprehensif mengenai bagaimana Indonesia seharusnya menyiapkan diri dalam masa damai maupun perang, khususnya dalam isu keamanan maritim. Doktrin ini akan menjelaskan posisi TNI AL sebagai garda terdepan dalam menghadapi isu keamanan maritim serta perannya dalam kebijakan maritimpemerintah guna mensinergikan lembaga kemaritiman[5] lain yang ada. Doktrin ini juga akan menggariskan bagaimana peran dan kontribusi TNI AL dalam negara secara menyeluruh dan bersama-sama elemen lain dalam melindungi kepentingan nasional Indonesia. Disamping itu doktrin maritim juga menjelaskan bentuk peran aktif TNI AL serta lembaga kemaritiman lain dalam membangun kekuatan maritim di Indonesia menuju negara maritim yang besar.

3.2. MEMAHAMI LAUT MELALUI MDA

"Control of the seas means security. Control of the seas means peace. Control of the seas can mean victory. The United States must control the sea if it is to protect our security."

(John F. Kennedy)

Konsep *Maritime Domain Awareness* (MDA) pada intinya merupakan pemahaman secara komprehensif mengenai aspek-aspek yang berhubungan dengan maritim dan mempengaruhi keamanan, keselamatan, ekonomi, atau lingkungan, dan juga akan menjadi kunci dalam menyusun kebijakan kelautan di dunia serta menjamin keselamatan perdagangan maritim (Marsetio, 2013). Dalam rangka menjamin keamanan maritim, diperlukan kemampuan dan kekuatan negara yang cukup memadai untuk menangkal segala bentuk ancaman yang mengganggu kestabilan keamanan maritim. Dan hal itu dapat diawali dengan baik jika negara memiliki pemahaman yang baik mengenai laut dan membangun orientasi dalam isu keamanan maritim dari skala internasional.

Menurut Geoffrey Till, laut memiliki empat fungsi utama yang dapat memberikan keuntungan bagi negara pada masa damai maupun perang (Till dalam Ho & Bateman, 2012). Pertama, laut sebagai sumber daya dimana laut merupakan tempat berkumpulnya sumber daya, baik hayati maupun energi, yang berperan penting bagi negara seperti biota laut, minyak bumi, dan gas alam. Kedua, laut sebagai jalur transportasi dan perdagangan yang berarti laut merupakan unsur penghubung utama dari aktivitas perdagangan yang merupakan bagian dari globalisasi serta dianggap dapat meningkatkan perdamaian dan kemakmuran dalam skala global. Ketiga, laut sebagai media informasi dan penyebaran ide. Meningkatnya arus aliran barang seringkali diikuti dengan pertukaran informasi atau ilmu pengetahuan baru dari berbagai belahan dunia meskipun saat ini fungsi tersebut telah tergerus oleh perkembangan teknologi informasi. Keempat, laut sebagai atribut kekuasaan dimana negara menggunakan laut sebagai instrumen dalam upaya memenuhi kepentingan nasional mereka.

Sejak dahulu, domain maritim, terutama yang berkaitan dengan wilayah perairan internasional, dikenal sebagai hal yang bersifat anarki dimana terdapat berbagai kepentingan negara dan lemahnya pengawasan terhadap segala aktivitas yang dilakukan di laut. Oleh karena itu, aspek ancaman yang diperhatikan dalam keamanan maritim masih merupakan ancaman tradisional seperti sengketa batas teritorial (Raymond & Morriën dalam Herbert-Burns, Bateman, & Lehr, 2009). Tetapi sejak peristiwa penyerangan terhadap kapal perusak Angkatan Laut Amerika Serikat USS *Cole* dan 11 September[6], aspek ancaman dalam keamanan maritim bergeser kepada ancaman kontemporer yang melibatkan aktor non-negara seperti pembajakan dan penyelundupan. Hal ini disebabkan karena anarki di laut telah menciptakan vulnerabilitas yang pada perkembangannya dimanfaatkan oleh para pelaku kejahatan untuk melakukan kejahatan melalui laut seperti pembajakan atau terorisme (Raymond & Morriën dalam Herbert-Burns, Bateman, & Lehr, 2009).

5. Yang dimaksud dengan lembaga kemaritiman adalah lembaga yang murni berfokus pada kemaritiman atau lembaga yang sejatinya tidak berfokus pada kemaritiman tetapi ikut dilibatkan dalam proses pembentukkan kebijakan maritim.

6 . Peristiwa yang juga dikenal dengan kependekan *9/11* ketika menara *World Trade Centre* dan gedung Pentagon di Amerika Serikat ditabrak oleh pesawat yang sebelumnya telah dibajak.



Gambar 2. Matriks Keamanan Maritim (Buerger, 2015:5)

Di kawasan Asia, keamanan maritim merupakan isu yang muncul sebagai tuntutan perkembangan kawasan tersebut sebagai episentrum dari perdagangan dunia yang ditandai dengan tiga fenomena yaitu; (i) meningkatnya volume perdagangan antar negara, (ii) permintaan sumber daya laut yang semakin meningkat, (iii) meningkatnya jumlah armada kapal dagang (Ho & Raymond, 2005). Kondisi tersebut membuat laut menjadi instrumen paling krusial dan paling diandalkan negara-negara di kawasan Asia sebagai jalur perdagangan, media transportasi kapal, dan media pemanfaatan sumber daya laut. Hal ini masih ditambah dengan adanya tekanan berupa konsesus dari masyarakat internasional terhadap negara-negara Asia untuk selalu berupaya menjaga keteraturan dan keamanan dari wilayah laut mereka dari berbagai ancaman yang dapat mengganggu segala aktivitas di wilayah laut kawasan tersebut (Ho & Raymond, 2005).

Bagi Indonesia, keamanan maritim menjadi isu penting untuk diperhatikan mengingat nilai strategis yang dimiliki Indonesia melihat posisi geografis Indonesia yang terletak diantara dua benua yaitu Asia dan Australia. Nilai strategis tersebut bukan hanya terletak pada aspek perdagangan, tetapi juga terletak pada aspek pelayaran mengingat *International Maritime Organization* (IMO)[7] telah mengakui wilayah laut Indonesia, yang terbagi kedalam tiga bagian yang dinamakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)[8], sebagai jalur pelayaran bagi kapal-kapal asing dimana hal tersebut juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002[9] (Djalal dalam Ho & Bateman, 2012). Lebih lanjut, Indonesia juga wajib menjaga wilayah lautnya dari segala ancaman mengingat status Indonesia sebagai negara yang keamanan wilayah lautnya merupakan katalisator bagi kestabilan maritim di kawasan Asia Tenggara (Suwarto, 2013).

Pada pengaplikasiannya, MDA merupakan hal yang agak berbeda dengan doktrin maritim yang hanya eksklusif dipahami oleh para pembuat kebijakan maritim. Selain harus dipahami oleh para pembuat kebijakan, MDA ini nantinya merupakan wawasan yang juga harus diketahui dan dipahami oleh masyarakat sebagai sebuah kesadaran agar masyarakat dapat ikut bahu membahu bersama dengan para pembuat kebijakan dalam mendukung kebijakan maritim. Partisipasi dan dukungan masyarakat merupakan hal yang penting karena hal tersebut menunjukkan bahwa kebijakan maritim yang diambil oleh pemerintah bukanlah sebuah produk dari kepentingan pemerintah semata melainkan kepentingan seluruh elemen negara termasuk masyarakat sehingga kebijakan maritim yang diambil akan menciptakan sinergi antara pemerintah dan masyarakat alih-alih menimbulkan antipati atau kebingungan dalam masyarakat.

3.3. MEMBANGUN *SEA POWER* MULAI DARI MILITER

"Control of the sea by maritime commerce and naval supremacy means predominance influence in the world and is the chief among the merely material elements in the power and prosperity of nations."

7. IMO adalah badan khusus dari PBB yang menangani tentang hal yang berkaitan dengan aturan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal di seluruh dunia.

8. ALKI memiliki tiga jalur yaitu ALKI I yang melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda, ALKI II yang melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok, serta ALKI III yang melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.

9. Peraturan Pemerintah tersebut membahas tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Alfred Thayer Mahan)

Istilah *sea power* dipopulerkan oleh seorang laksamana terkemuka Angkatan Laut Amerika Serikat (AS) pada era Perang Saudara Amerika bernama Alfred Thayer Mahan. Mahan mendeskripsikan *sea power* sebagai kemampuan negara untuk melindung kepentingan politik, ekonomi, dan militernya dengan menggunakan laut. Lebih lanjut, Mahan juga menyebutkan empat prinsip yang terkandung didalam *sea power* yaitu *naval power*, *ocean science*, *ocean industry*, and *ocean commerce*. Sedangkan menurut Sir Julian Corbett, *sea power* bukan hanya membahas mengenai apa yang bisa negara lakukan di laut, tetapi juga mencakup seberapa efektif tindakan suatu negara di laut dapat berdampak bagi aspek daratan. (Till, 2004). Corbett mengatakan:

"Since men live upon the land and not upon the sea, great issues between nations at war have always been decided – except in the rarest cases – either by what your army can do against your enemy's territory and national life, or else by fear of what the fleet makes it possible for your army to do"

(Till, 2004).

Berdasarkan penjelasan dari Mahan dan Corbett, *sea power* tidak melulu membahas mengenai kekuatan militer di laut melainkan juga mencakup aspek-aspek seperti persaingan perdagangan, persaingan militer, dan diplomasi. Meskipun aspek-aspek tersebut saling berkaitan dan bersifat saling melengkapi, kekuatan militer tetap merupakan dasar dari *sea power* karena militer merupakan elemen pelindung kepentingan nasional negara dalam hal apapun (Rubel, 2012). Sebagai contoh adalah Tiongkok yang sebelum mendeklarasikan keinginannya untuk membangun ekonomi berbasis maritim sudah lebih dulu membangun kekuatan militernya, terutama Angkatan Laut, secara bertahap.

Menurut Mahan, ada enam syarat yang harus dipenuhi oleh suatu negara jika negara tersebut ingin membangun *sea power*. Keenam syarat itu adalah posisi geografis, atribut fisik pendukung (kekayaan alam, panjang garis pantai), luas wilayah, jumlah penduduk, karakter bangsa yang selaras dengan kelautan, dan karakter pemerintah yang berorientasi ke laut. Ketika enam syarat tersebut terpenuhi, barulah negara dapat berfokus membangun kekuatan militer sebagai elemen kunci dari *sea power* (Mahan, 2014). Jika mengacu pada AS, nilai kegunaan *sea power* sangat besar hingga sebuah negara mampu mengontrol sikap negara lain pada masa perang maupun damai. *Sea power* yang dimiliki AS, dengan Angkatan Laut sebagai ujung tombaknya, telah lama memberi AS keistimewaan tersebut. Pada masa perang, kekuatan Angkatan Laut AS yang tersebar di seluruh jalur perdagangan dunia dapat menutup jalur distribusi yang menentukan kelangsungan hidup negara musuh. Hal ini membuat AS mampu melakukan tekanan militer langsung terhadap musuh sekaligus menghalangi musuh untuk melakukan tekanan yang sama terhadap kepentingan nasional AS. Pada masa damai, kekuatan tersebut mampu mendikte sistem perdagangan internasional sekaligus menjamin keberlangsungannya. Belum lagi jangkauan yang dimiliki oleh Angkatan Laut AS hingga dapat menangani berbagai kasus kejahatan yang terjadi di perairan internasional seperti pembajakan.

Melihat peran krusial militer dalam upaya pembangunan *sea power,* terasa aneh jika melihat keinginan Indonesia untuk membangun *sea power* lewat ide Poros Maritim Dunia tetapi di sisi lain justru kurang memperhatikan pembangunan kekuatan militer. Padahal, militer memegang peran yang sangat penting karena mustahil untuk mengembangkan perekonomian dan mempertahankan kedaulatan serta melindungi kepentingan nasional dalam bidang maritim jika tidak memiliki unsur militer yang kuat yang berfungsi melindungi, mengontrol, dan mengawasi keamanan negara di bidang maritim. Oleh karena itu, jika berkaca dari Tiongkok, Indonesia harus lebih dulu membangun militernya untuk kemudian menjadikannya sebagai pendukung sekaligus pelindung dari setiap kebijakan maritim dan kepentingan nasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

	Amerika Serikat	Tiongkok	Indonesia
Kapal Induk	10	1	0
Kapal Fregat	8	57	12
Kapal Perusak	62	21	0
Kapal Korvet	0	27	20
Kapal Selam	68	57	2
Kapal Penyapu Ranjau Laut	11	40	8

Tabel 1. Perbandingan Kekuatan Angkatan Laut Indonesia dengan Amerika Serikat dan Tiongkok[10] (IISS The Military balance, 2017)

4. PENUTUP

Penanganan keamanan maritim dalam ide Poros Maritim Dunia masih belum dapat dikatakan ideal karena Jokowi terlalu memperhatikan aspek ekonomi dan masih belum lengkapnya elemen-elemen pendukung kebijakan maritim Indonesia. Mengingat keamanan maritim sebagai parameter keberhasilan dari sebuah pemerintahan negara yang berorientasi pada maritim, maka sudah sepatutnya Jokowi lebih menekankan fokus Poros Maritim Dunia kepada isu keamanan maritim yang dapat dimulai secara bertahap mulai dari penetapan sebuah Doktrin Maritim, pembentukan MDA, dan pembangunan kekuatan militer.

Jalan dan proses Indonesia menuju negara maritim yang kuat dan terpandang memang tidak mudah, tetapi hal tersebut dapat dilalui jika Indonesia dapat menjaga stabilitas keamanan perairannya dan wilayah perairan di sekitarnya dimana hal tersebut didukung oleh kebijakan maritim yang strategis dan peran militer yang kuat didalamnya. Keterlibatan militer adalah hal yang sangat penting karena mustahil untuk mengembangkan perekonomian dan mempertahankan kedaulatan serta kepentingan nasional dalam bidang maritim jika tidak memiliki unsur militer yang kuat yang berfungsi melindungi, mengontrol, dan mengawasi keamanan negara di bidang maritim

10 Alasan dipilihnya perbandingan kekuatan Angkatan Laut dengan Tiongkok dan Amerika Serikat (AS) adalah karena Tiongkok merupakan negara paling dominan di regional Asia dan sedang dalam proses membangun *sea power*, sementara AS merupakan negara yang mampu mengimplementasikan *sea power* yang mereka miliki dan menguasai domain maritim dalam skala global yang ditandai dengan kehadiran armada AL mereka di seluruh wilayah laut di dunia.

DAFTAR PUSTAKA

Antara News. (2014). *Di EAS, Jokowi Beberkan Lima Pilar Poros Maritim Dunia*. Dalam http://www.antaranews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia.

Buerger, Christian. (2015). What Is Maritime Security. *Forthcoming in Marine Policy*, pp. 3.

Djalal, Hasjim. (2012). Indonesia's Maritime Challenges and Priorities. Dalam Joshua H. Ho & Sam Bateman. (eds.), *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 61-71). New York: Routledge.

FKP Maritim. (2014). *Peran Poros Maritim Dunia Dalam Meningkatkan Pengaruh Indonesia di Tingkat Internasional*. Di http://www.fkpmaritim.org/peran-poros-maritim-dunia-dalam-meningkatkan-peran-indonesia-di-tingkat-internasional/.

International Institute for Strategic Studies. (2017). The Military Balance. http://www.iiss.org/en/publications/military%20balance/issues/the-military-balance-2017-b47b

Jurnal Maritim. (2014). *Maritime Security, Tolak Ukur Pencapaian Good Maritime Governance.* http://jurnalmaritim.com/2014/11/maritime-security-tolok-ukur-pencapaian-good-maritime-governance/.

Marsetio. (2013). Membangun Maritime Domain Awareness Guna Mendukung Keamanan Maritim dalam Perspektif

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

TNI Angkatan Laut. *Jurnal Pertahanan Desember 2013*. 3 (3): pp. 4-6.

Ho, Joshua & Catherine Zara Raymond (Eds.). (2005). *The Best of Times, The Worst of Times: Maritime Security in the Asia-Pacific*. Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies

Indian Navy. (2016). *Indian Maritime Doctrine*.

Rubel, Robert. C. (2012). *Naval and Economic Prosperity: The New Logic of Sea Power*. London. The Corbett Centre for Maritime Policy Studies.

Salim. (2013). *Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Maritim Militer Indonesia*.

Suryabrata, Sumadi. (2003). *Metode Penelitian*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Suwarto, Bambang. (2013). Kolaborasi Keamanan Maritim Dalam Menjaga Stabilitas Nasional. *Jurnal Pertahanan Desember 2013*. 3 (3): pp. 1-2.

Till, Geoffrey. (2004). *Seapower: A Guide for Twenty-First Century*. New York. Routledge.

Till, Geoffrey. (2012). The Historic Attributes of the Sea and Maritime Developments in Asia-Pacific. Dalam Joshua H. Ho & Sam Bateman. (eds.), *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security* (pp. 34-42). New York: Routledge.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MEMBANGUN KEAMANAN MARITIM INDONESIA DALAM ANALISA KEPENTINGAN, ANCAMAN, DAN KEKUATAN LAUT

DEVELOPING FORMIDABLE INDONESIAN MARITIME SECURITY IN THE ANALYSIS OF INTEREST, THREAT, AND SEA POWER

Syaiful Anwar[1]

Universitas Pertahanan
(morolawe7760@yahoo.com.au)

Abstrak - Keamanan maritim Indonesia merupakan bagian penting dari sistem kemaritiman Indonesia, dan mengandung misi yang cukup kompleks yang menjadi tantangan dan sekaligus permasalahan dari berbagai pihak yang terlibat. Pemahaman terhadap keamanan maritim dari berbagai pihak yang terlibat masih belum sepenuhnya sama, dikarenakan perbedaan yang mendasar dari bidang-bidang tugas yang mereka geluti. Untuk itu dalam tulisan ini, penulis mencoba merumuskan berbagai hal yang terkait dengan kemaritiman Indonesia, berdasarkan analisa kepentingan, ancaman, dan kekuatan laut. Beberapa hal yang menjadi bahan analisis yaitu: kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman, ancaman yang perlu menjadi perhatian utama dalam penanganannya, pengertian dan lingkup keamanan maritim, serta upaya-upaya yang diperlukan dalam membangun kekuatan maritim Indonesia.

Kata Kunci : keamanan maritim, Indonesia, kekuatan laut, kemaritiman, pengendalian laut.

Abstract - *Indonesian maritime security is an important part of the Indonesian maritime system, and contains fairly complex mission that are the challenges as well as the problems of the various parties involved. An understanding of the maritime security of the various parties involved is still not completely the same, due to fundamental differences of the task areas they are in. Therefore in this paper, the author tries to formulate a variety of matters related to the Indonesia's maritime, based on analysisof interest, threat, and sea power. Several issues become the substance of the analysis: Indonesia's national interests in the maritime field, several threats that need to be handled first, the definition and scope of the Indonesia's maritime security, and the efforts needed to build an Indonesia'smaritime power.*

Keywords *: maritime security, Indonesia, sea power, maritime, sea control*

Pendahuluan

"Jalesveva Jayamahe, di laut justru kita jaya, semboyan kita di masa lalu harus kembali lagi."

Presiden Jokowi

[1] Mayor Jenderal (Purn), Doktor dalam bidang Manajemen Sumber Daya Manusia, Dosen Tetap Universitas Pertahanan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia adalah negara kepulauan atau *archipelagic state* terbesar di duniayang berada di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia, serta menghubungkan dua samudra besar, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Luas perairan, laut teritorial dan perairan pedalaman, lebih kurang 2,7 juta kilometer persegi, atau sekitar 70% dari luas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau NKRI. Dengan tambahan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) seluas 3,1 juta kilometer persegi, maka total luas wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia menjadi 5,8 juta kilometer persegi. Wilayah laut seluas itu tentu saja menjadi sumber daya alam yang sangat besar, baik sumber daya perikanan maupun sumber daya dari dasar lautan. Bangsa Indonesia tentu saja berpeluang besar untuk menjadikan laut sebagai sumber penting bagi aktivitas ekonomi dalam rangka meningkatkan kesejahteraan bersama. Dengan posisi yang sangat strategis tersebut, menjadikan wilayah perairan Indonesia dilewati oleh jalur utama kapal-kapal laut dari banyak negara, baik kapal-kapal dagang maupun kapal-kapal angkatan laut dari berbagai negara di dunia.

Dengan banyaknya potensi yang dapat digali dari wilayah perairan Indonesia, maka tentu saja hal ini akan membarikan dampak yang tidak dapat terelakkan, yaitu akan munculnya ancaman terhadap kepentingan nasional Indonesia, khususnya dalam bidang kemaritiman. Ancaman dapat berasal dari berbagai sumber, baik dari negara tertentu maupun dari aktor non-negara, dengan intensitas ancaman yang beragam pula. Dengan kenyataan akan munculnya berbagai jenis ancaman tersebut, maka Indonesia perlu menanggapinya dengan kemampuan dan kekuatan keamanan maritim yang memadai, agar berbagai ancaman tersebut dapat ditekan seminimal mungkin. Namun telah disadari bersama bahwa penyelenggaraan keamanan maritim tidaklah mudah, karena memerlukan penataan atau *governance* yang sistematis, serta pengaturan atau manajemen yang baik pula. Hingga saat ini dirasakan bahwa berbagai permasalahan masih tampak, antara lain belum sepakatnya berbagai pihak tentang pengertian dan lingkup dari keamanan maritim itu sendiri, apa saja ancaman yang memerlukan prioritas penanganan dibandingkan dengan ancaman-ancaman yang lain, apa saja prioritas yang perlu dibangun dalam hal keamanan maritim, serta faktor-faktor apa saja yang perlu diperhatikan dalam hal kita membangun keamanan maritim yang tangguh.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan munculnya berbagai permasalahan tersebut, dalam naskah ini penulis akan mengangkat beberapa hal dari permasalahan tersebut. Penulis menetapkan bahwa yang menjadi lingkup permasalahan dari tulisan ini adalah "Bagaimana cara membangun keamanan maritim Indonesia, dalam analisis kepentingan, ancaman, dan kekuatan laut?" Tulisan ini disusun dengan maksud agar berbagai pihak yang memang berkecimpung atau yang berminat didalam hal-hal yang berkaitan dengan keamanan maritim Indonesia, memiliki persepsi yang sama tentang hal-hal yang terkait dengan upaya pembangunan kekuatan maritim Indonesia.

Tulisan ini akan meliputi berbagai hal yang terkait dengan upaya membangun keamanan maritim Indonesia. Analisis akan dimulai dengan penetapan kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman. Dengan menganalisis berbagai ancaman dan gangguan, maka selanjutnya akan dapat kita formulasikan ancaman apa saja yang perlu dijadikan fokus perhatian kita untuk ditangani. Dengan melakukan komparasi atau perbandingan lingkup dari keamanan maritim yang diselenggarakan oleh berbagai negara atau berbagai pihak, maka dalam tulisan ini penulis akan mencoba untuk merumuskan pengertian dan lingkup misi dari keamanan maritim Indonesia. Pengertian tersebut diperlukan sebagai dasar bagi penetapan upaya-upaya yang perlu dilakukan oleh bangsa dan pemerintah Indonesia dalam membangun kekuatan keamanan maritim, yang menjadi keluaran utama dari analisis tulisan ini.

Kepentingan Nasional di Bidang Maritim

Dalam bagian ini, perumusan kepentingan nasional akan dianalisis dari sudut pandang kepentingan nasional. Menurut *the US DoD Dictionary Military Terms*, kepentingan nasional diartikan sebagai dasar atau fondasi dari pengembangan sasaran nasional yang menetapkan sasaran dan tujuan. Pengertian yanglebih luas adalah bahwa kepentingan nasional adalah kebutuhan dan keinginan yang ditetapkan oleh suatu negara berdaulat dalam berhubungan dengan negara-negara berdaulat lainnya, aktor-aktor bukan negara, dan kesempatan serta situasi dalam suatu lingkungan strategis yang berkembang yang ditampilkan sebagai sasaran yang ingin dicapai. Pengertian yang lebih luas ini menjelaskan dinamika dari suatu lingkungan strategis dimana berbagai aktor, kesempatan, dan interaksi memainkan perannya, baik komponen internal maupun komponen eksternal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikenali. Kepentingan digambarkan sebagai sasaran akhir atau kondisi akhir yang diinginkan, baik secara umum maupun secara khusus.[2]

Menentukan kepentingan nasional biasanya dilakukan dengan menjabarkan sasaran yang ingin dicapai dari tujuan nasional yang telah ditetapkan, dan biasanya juga dikaitkan dengan langkah berikutnya berdasarkan kategorisasi strategi yang akan digunakan untuk mencapai masing-masing elemen nasional tersebut. Kepentingan nasional yang inti perlu ditetapkan dahulu, kemudian barulah ditetapkan kepentingan-kepentingan nasional yang lain. Setelah berbagai elemen dari kepentingan nasional tersebut ditetapkan, maka langkah selanjutnya adalah menetapkan intensitas dari setiap kepentingan tersebut. Tingkat intensitas menunjukkan tingkat pentingnya dan prioritas dari kepentingan tersebut. Penetapan ini diperlukan untuk membantu kita dalam menetapkan strategi yang diambil untuk merealisasikannya. Ada empat tingkat intensitas dari kepentingan nasional: (i) kelangsungan hidup (*survival*), adalah kepentingan yang jika tidak dicapai akan berujung pada kerusakan yang parah pada satu atau beberapa aspek utama dari kepentingan nasional inti; (ii) sangat penting (*vital*), adalah kepentingan yang jika tidak dicapai akan memberikan konsekuensi segera terhadap kepentingan nasional inti; (iii) penting (*important*), adalah kepentingan nasional yang jika tidak dicapai akan merusak dan pada akhirnya akan berdampak terhadap kepentingan nasional inti; dan (iv) pelengkap (*peripheral*), adalah kepentingan nasional yang jika tidak dicapai akan menghasilkan kerusakan tetapi tidak akan berdampak pada kepentingan nasional inti.[3]

Untuk menetapkan kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim, maka beberapa pandangan dari pemerintah perlu dilihat secara seksama. Salah satu pandangan yang dapat dijadikan sumber penetapan kepentingan nasional adalah dari Presiden Jokowi yang menegaskan bahwa konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia akan difokuskan pada lima pilar utama, yaitu: (i) Membangun kembali budaya maritim Indonesia; (ii) Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama; (iii) Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep*

[2] H. R Yarger, "The Strategic Appraisal: The Key to Effective Strategy", dalam J. B. Bartholomeus (Ed),*Theory of War and Strategy,* Volume I, (US: US Army War College, 2008), hlm. 53.

[3] *Ibid*., hlm. 56.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim; (iv) Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan; dan (v) Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.[4]

Informasi berikutnya yang perlu diakomodir dalam penetapan kepentingan di bidang maritim Indonesia adalah pernyataan dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, yang menyatakan bahwa agenda prioritas pemerintah di bidang kemaritiman adalah: (i) Mengamankan kepentingan dan keamanan maritim Indonesia,khususnya batas negara, kedaulatan maritim, dan sumber daya alam; dan (2) Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya dengan membangun 10 pelabuhan baru dan merenovasi yang lama.[5]

Masukan yang juga sangat penting dalam penetapan kepentingan nasional di bidang maritim adalah pernyataan dari Kementerian Pertahanan (Kemhan RI) bahwa: "Pokok – pokok kebijakan pertahanan yang menjadi prioritas Kemhan tahun 2016 diarahkan pada pencapaian percepatan implementasi kebijakan pertahanan maritim dalam sistem pertahanan negara guna mendukung perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia". Lebih lanjut dijelaskan bahwa Kemhan RI di tahun 2016 akan melakukan beberapa program antara lain adalah: (i) melanjutkan program pemberdayaan dan pengamanan wilayah perbatasan darat dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan; (ii) melanjutkan pembangunan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan (PPKT) khususnya di Natuna; (iii) menjabarkan kebijakan nasional mengenai Laut Cina Selatan baik kebijakan eksternal maupun internal; (iv) memperkuat kebijakan pertahanan maritim; (v) kebijakan modernisasi Alutsista diprioritaskan untuk menghadapi ancaman

[4] Kemlu RI, "Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", dalam http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers, diunduh pada 19 September 2016.

[5] Kemenko Kemaritiman RI,"Program Kerja Kemenko Kemaritiman RI",dalam http://maritim.go.id/program-kerja, diunduh pada 19 September 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nyata dan belum nyata serta menghadapi ancaman nyata dan belum nyata serta penguatan poros maritim.[6]

Selain memperhitungkan berbagai pendapat dari dalam negeri, kita perlu juga melihat negara-negara lain terkait dengan hal-hal yang berhubungan dengan elemen-elemen penting dari kepentingan nasional mereka di bidang maritim. Hal ini dilakukan dalam rangka membantu kita dalam menetapkan prioritas dan intensitas dari kepentingan nasional yang akan kita tetapkan. Berbagai negara juga telah dengan seksama menetapkan kepentingan nasional di bidang maritim, salah satu di antaranya adalah India, yang merupakan negara tetangga kita yang berlokasi di sekitar Samudra Hindia. Beberapa elemen dari kepentingan nasionalnya antara lain: (i) memelihara keseimbangan kekuatan agar tidak ada kekuatan manapun yang akan mendominasi jalur laut; (ii) mengamankan jalur pelayaran komersial dari dan ke India; (iii) mengamankan laut dari segala ancaman keamanan, seperti pembajakan kapal di laut atau *piracy*; dan (iv) mengadakan kerjasama internasional di bidang maritim dengan beberapa negara di kawasan.[7]

Dari berbagai penjelasan di atas, selanjutnya kita lakukan inventarisasi berbagai elemen kepentingan nasional kita tersebut. Penilaian terhadap tingkat intensitas kita lakukan secara intuitif dengan membandingkan berbagai pendapat dari beberapa sumber tentang elemen-elemen yang relevan. Elemen-elemen tersebut kita kelompokkan berdasarkan lokasinya didalam tataran strategi yang akan digunakan dalam merealisasikan kepentingan tersebut. Adapun hasil dari inventarisasi dan penentuan tingkat intensitas serta kategorisasi tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Elemen-Elemen Kepentingan Nasional dan Tingkat Intensitasnya

Kategori	Elemen Kepentingan Nasional	Tingkat Intensitas
Diplomasi	Kerjasama internasional di bidang maritim (pencemaran laut, perompakan dsb)	Penting
	Pembicaraan tentang pencurian ikan oleh nelayan-nelayan asing	Penting
	Penanganan pelaSnggaran kedaulatan	*Survival*

[6] Kemhan RI,"Kebijakan Pertahanan 2016 Diarahkan Untuk Mempercepat Implementasi Kebijakan PertahananMaritim",dalam https://www.kemhan.go.id/2016/01/20, diunduh pada 19 September 2016.

[7] A. C. Winner, "India as a Maritime Power?", dalam Yoshihara dan J. R. Holmes (Eds), *Asia Looks Seaward: Power and Maritime Security*, (Westport: Praeger Security International, 2008), hlm.130.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

	Penanganan sengketa wilayah	Vital
Pembangunan kekuatan maritim	Pembangunan budaya maritim bagi seluruh bangsa Indonesia	Vital
	Pembangunan kekuatan sipil untuk keselamatan pelayaran dan keamanan maritim	Vital
	Membangun pelabuhan laut	Penting
	Menciptakan pasar bagi produk-produk dari laut	Penting
Pertahanan dan keamanan negara	Penjagaan batas negara, kedaulatan negara, pulau-pulau terluar	*Survival*
	Pembangunan kekuatan militer aspek maritim	Vital
	Pengamanan sumber daya alam dari praktik ilegal	Vital
	Pembangunan wilayah perbatasan dan pulau-pulau terluar	Penting
	Penjagaan laut Cina Selatan dari upaya klaim sepihak dari pihak asing	*Survival*

Sumber : Diolah oleh Penulis

Dari hasil penetapan intensitas yang dapat dilihat di Tabel 1, maka langkah selanjutnya akan dikelompokkan elemen-elemen tersebut berdasarkan urutan tingkat intensitasnya. Hal ini diperlukan agar dalam menetapkan strategi dan kebijakan untuk mengamankan kepentingan nasional tersebut, kita akan mencurahkan perhatian dan pengalokasian sumber daya bagi kepentingan nasional yang berada diprioritas paling atas, dan selanjutnya kepada prioritas dibawahnya setelah prioritas diatasnya tadi sudah dapat kita tangani secara seksama. Hasil penetapan akhir dari kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim dapat dilihat pada Gambar 1.

Gambar 1. Kepentingan Nasional Indonesia di Bidang Maritim



Sumber: Dari Penulis.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ancaman terhadap Kepentingan Nasional di Bidang Maritim

Dalam bagian ini akan dibahas berbagai kemungkinan ancaman terhadap kepentingan nasional di bidang maritim. Dari pembahasan di bagian sebelumnya kita dapatkan bahwa ada tiga kelompok kepentingan, yang selanjutnya akan kita analisis kemungkinan ancaman terhadap masing-masing kepentingan tersebut dengan menggunakan pendekatananancaman. Menurut Barry Buzan ancaman terhadap keamanan negara dapat berbentuk: (i) ancaman militer, yang berpotensi merusak berbagai komponen negara bahkan negara itu sendiri secara total; (ii) ancaman terhadap ideologi, yang termasuk dalam kategori ancaman berdimensi politik; (iii) ancaman di bidang ekonomi, seperti: embargo, pembatasan ekspor dan impor barang, pencurian sumber daya alam, penghentian pasokan bahan-bahan penting; (iv) ancaman di bidang lingkungan atau ekologi, seperti bencana alam, polusi, dan lain-lain.[8]

Kemungkinan ancaman tersebut merupakan potensi yang dapat saja terjadi, namun harus dilihat dari berbagai faktor. Lebih lanjut, Barry Buzan menyebutkan bahwa ada tiga faktor yang harus dilihat dalam konteks ancaman tersebut, yakni: (i) sumber ancaman, yang dapat dari dalam negara sendiri, atau dapat berasal dari luar negara; (ii) intensitas ancaman, yang dapat berkisar dari intensitas yang rendah hingga sangat tinggi, yang dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti jarak dari sumber ancaman ke negara kita, jangka waktu datangnya ancaman, dan kemungkinan atau tingkat probabilitas terjadinya ancaman tersebut.[9]

Ancaman yang dapat timbul dalam dunia kemaritiman sangat beragam, dan pada umumnya setiap negara atau setiap pihak menetapkan jenis ancamannya secara berbeda, tergantung kepada berbagai faktor yang terkait dengan ancamannya sendiri maupun kerentanan atau *vulnerability* dari pihak yang merasa terancam. Beberapa pihak menempatkan ancaman di bidang maritim sebagai berikut: sengketa atau *dispute* antar negara, terorisme maritim, pembajakan atau *piracy*, penyelundupan narkotika, penyelundupan orang dan barang terlarang, pengayaan atau *proliferation* senjata,

[8] Barry Buzan, *People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations,* (Sussex: Wheatsheaf Books, 1983), hlm. 75-83.

[9] *Ibid.*, hlm. 83-5.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penangkapan ikan ilegal, pencemaran lingkungan, atau kecelakaan dan bencana alam maritim.[10]

Sementara itu, Sekretaris Jenderal PBB, dalam laporannya tentang Hukum Laut mengidetifikasi tujuh ancaman spesifik di bidang kemaritiman, yakni (i) pembajakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal; (ii) aksi teroris terhadap pelayaran, instalasi di laut, dan kepentingan-kepentingan maritim lainnya; (iii) penyelundupan senjata dan senjata pemusnah massal; (iv) penyelundupan narkotika dan bahan-bahan psikotropika; (v) penyelundupan manusia lewat laut; (vi) penangkapan ikan secara ilegal; dan (vii) pencemaran lingkungan laut.[11]

Dari kedua sumber referensi tersebut, selanjutnya dapat kita inventarisir secara umum sejumlah ancaman yang dapat terjadi di bidang kemaritiman (lihat Tabel 2). Berbagai jenis ancaman tersebut kemudian digolongkan berdasarkan bentuknya, yang dapat berupa ancaman militer atau sejenisnya, ancaman berdimensi politik, ancaman berdimensi ekonomi, dan juga ancaman yang berdimensi lingkungan hidup. Penggolongan ancaman ini diperlukan agar secara kualitatif dapat ditetapkan tingkat kerusakan yang ditimbulkannya. Selanjutnya ancaman tersebut dilihat dari sumbernya, yang dapat saja berasal dari dalam negeri dan atau dari luar negeri. Ancaman yang murni berasal dari dalam negeri tentu saja memerlukan penanganan standar, namun untuk ancaman yang berasal dari luar negeri memerlukan kerjasama internasional dengan berbagai pihak atau negara lain. Selanjutnya berbagai ancaman tersebut dinilai intensitasnya, berdasarkan faktor-faktor intensitas yang sudah disampaikan sebelumnya. Faktor intensitas secara kualitatif digolongkan menjadi tiga tingkatan, yaitu intensitas tinggi, intensitas sedang, dan intensitas rendah. Penggolongan ini diperlukan untuk memberikan fokus perhatian dan sekaligus prioritas dalam penanganannya, yang tentu saja ancaman yang berintensitas tinggi akan menjadi prioritas utama dalam penanganannya.

[10] C. Bueger, "What is Maritime Security?", *Marine Policy Journal*, No. 53, 2015, hlm. 159.

[11] N. Klein, et.al., *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand,* (Oxon: Routledge,2010), hlm.7.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Jenis Ancaman di Bidang Kemaritiman

No	Jenis Ancaman	Bentuk Ancaman	Sumber Ancaman	Intensitas Ancaman
1	Sengketa antar negara	M, P, E	L	S
2	Terorisme maritim	M, P, E	L, D	S
3	Pembajakan	M, E	L, D	T
4	Penyelundupan narkotika	P, E	L, D	T
5	Penyelundupan manusia	P, E	L, D	T
6	Pengayaan senjata	M, P, E	L, D	R
7	Penangkapan ikan ilegal	P, E, L	L, D	T
8	Pencemaran lingkungan	E, L	L, D	T
9	Kecelakaan di laut	E	L, D	T
10	Bencana alam	E, L	D	T

Sumber : Diolah oleh Penulis

Keterangan:
Bentuk ancaman: M: militer; P: politik; E: ekonomi; L: lingkungan.
Sumber ancaman: L: dari luar negeri; D: dari dalam negeri.
Intensitas: T: tinggi; S: sedang; R: rendah.

Dari penilaian secara kualitatif tersebut, selanjutnya dapat kita urutkan lima ancaman yang memerlukan prioritas dalam penanganannya. Kelima jenis ancaman tersebut adalah sebagai berikut (lihat Gambar 2):

1. Pembajakan di laut, khususnya terhadap kapal-kapal dagang kita maupun kapal-kapal dagang asing yang sedang berlayar di perairan Indonesia;
2. Penangkapan ikan secara ilegal atau *illegal, unreported and unregulated* (IUU) *fishing*, terutama yang dilakukan oleh nelayan-nelayan asing di perairan Indonesia;
3. Sengketa antar negara Indonesia dengan negara-negara lain tentang batas-batas laut, baik batas laut teritorial maupun zona ekonomi eksklusif;
4. Penyelundupan narkotika dan bahan-bahan psikotropika melalui laut; dan
5. Penyelundupan manusia atau *human trafficking* melalui laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2. Jenis Ancaman Utama di Bidang Kemaritiman Indonesia



Sumber: Diolah oleh Penulis

Keamanan Maritim Indonesia

Berbagai pihak masih mempunyai pandangan yang beragam tentang pengertian keamanan maritim termasuk lingkup permasalahan yang dihadapinya. Dalam bagian ini beberapa pandangan yang berbeda tersebut akan disampaikan, selanjutnya dengan dihadapkan dengan kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman, penulis akan membahas konsep ini agar didapatkan suatu pengertian keamanan maritim serta cakupannya yang sesuai dengan kepentingan nasional kita tersebut. Pengertian tentang keamanan maritim ini diperlukan sebagai pijakan dalam merumuskan upaya-upaya yang diperlukan dalam membangun keamanan maritim yang kuat.

Dalam pandangan militer pada umumnya, keamanan maritim biasanya difokuskan pada masalah keamanan nasional, dalam upaya melindungi keutuhan wilayah negara dari serangan bersenjata atau penggunaan jenis kekuatan lainnya, serta memproyeksikan kepentingan negara ke wilayah-wilayah lain. Sementara itu dari perspektif pertahanan negara, keamanan maritim melingkupi hal-hal yang lebih luas dalam menghadapi lebih banyak jenis ancaman di bidang maritim. Sebagai contoh, konsep operasi dari Angkatan Laut Amerika Serikat menyebutkan bahwa sasaran dari operasi keamanan maritim mereka meliputi perlindungan kebebasan bernavigasi dari kapal-kapal dagang mereka, melindungi pelayaran dagang mereka, melindungi sumber daya laut, serta melindungi wilayah maritim dari ancaman negara tertentu, terorisme, penyelundupan obat terlarang, dan bentuk-bentuk lain dari kejahatan, pembajakan, kerusakan lingkungan, dan imigrasi ilegal lewat laut.[12]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[12] N Klein, et.al, *op. cit*,hlm. 5.

Sementara itu, dari pihak industri perkapalan, keamanan maritim secara khusus difokuskan pada sistem transportasi maritim dan menghubungkannya dengan sampainya kiriman barang dengan aman di tempat tujuan tanpa gangguan dari segala bentuk kejahatan. Konsisten dengan pandangan ini, muncul pengertian keamanan maritim yang diartikan sebagai upaya yang dilakukan oleh pemilik, operator, dan administrator dari kapal dagang, fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, dan organisasi kelautan lainnya dalam melindungi kapalnya dari perampasan, sabotase, pembajakan, pencurian, gangguan, atau serangan dadakan. *The International Maritime Organization* (IMO) membedakan antara keselamatan maritim dan keamanan maritim. Keselamatan maritim atau *maritime safety* merujuk pada pencegahan atau mengurangi terjadinya kecelakaan di laut yang disebabkan oleh kapal yang dibawa standar, awak kapal atau operator yang tidak cakap, sementara keamanan maritim atau *maritime security* terkait dengan perlindungan kapal dari aksi-aksi yang melanggar hukum, yang disengaja atau direncanakan.[13]

Christian Bueger menyatakan pendapatnya bahwa keamanan maritim mengandung empat konsep keamanan, yakni kekuatan laut atau kekuatan angkatan laut (*sea power*), keselamatan laut atau *marine safety*, ekonomi laut dalam atau *blue economy*, dan keamanan manusia atau *human security*. Konsep dari kekuatan laut menjelaskan tentang peran angkatan laut, yaitu melindungi keberlangsungan negara, melindungi jalur transportasi laut bagi perdagangan dan peningkatan ekonomi. Konsep keselamatan di laut menjelaskan keselamatan kapal dan instalasi laut dengan tujuan utamanya untuk melindungi para profesional dan lingkungan laut. Keamanan maritim juga berkaitan dengan pembangunan di bidang ekonomi, dimana laut berperan sangat penting dalam perdagangan, dan perikanan. Laut mengandung sumber daya alam yang sangat penting, seperti minyak, dan bahan tambang dari dasar lautan. Pariwisata pantai juga menjadi sumber pendapatan ekonomi yang penting. Konsep keamanan manusia juga terkait dengan keamanan maritim, yang mengandung unsur-unsur seperti ketersediaan makanan, ketersediaan tempat tinggal, kehidupan berkelanjutan, dan tersedianya lowongan kerja yang aman.[14]

[13] *Ibid.,* hlm. 6.

[14] C. Bueger, *op. cit*, hlm.161.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dari berbagai pandangan tersebut dapat diinventarisir bidang subtugas yang masuk dalam lingkup keamanan maritim, baik dari sudut pandang pelaku militer maupun dari sudut pandang sipil. Hasil inventarisir tersebut dapat dilihat pada Tabel 3, dimana sejumlah unsur tersebut selanjutnya dikategorikan menjadi empat, yaitu: (i) bidang keamanan maritim yang menyangkut negara atau kedaulatan negara, yang pada umumnya tugas ini menjadi domain dari militer, khususnya angkatan laut; (ii) bidang keamanan yang menyangkut dengan penegakan hukum di laut, yang pada umumnya bidang tugas ini ditangani oleh aparat penegak hukum, seperti kepolisian negara, badan keamanan laut atau *coast guard*, bea dan cukai, badan pengamanan perikanan, dan juga angkatan laut; (iii) bidang keselamatan pelayaran, dimana bidang tugas ini utamanya ditangani oleh badan pemerintah yang mengawasi transportasi atau pelayaran laut; dan (iv) bidang penjagaan dan kelestarian lingkungan laut, yang pada umumnya ditangani oleh instansi pemerintah yang diberikan tugas khusus untuk hal ini.

Tabel 3. Unsur Keamanan dan Keselamatan Maritim dari Beberapa Sudut Pandang

Sudut Pandang	Unsur Keamanan dan Keselamatan Maritim	Kategori
Militer	Melindungi keutuhan wilayah negara	1
	Melindungi keberlangsungan negara	1
	Memperoyeksikan kepentingan negara	1
	Melindungi jalur transportasi laut	3
Pertahanan dan keamanan negara	Melindungi kebebasan bernavigasi dari kapal-kapal dagang	3
	Melindungi sumber daya laut (ikan, minyak, bahan dasar laut)	4
	Melindungi pariwisata laut dan pantai	4
	Melindungi manusia yang mencari nafkah di dan dari laut	4
	Melindungi laut dari segala kejahatan dan pelanggaran hukum	2
Industri perkapalan	Melindungi keselamatan kapal dan awaknya	3
	Melindungi kiriman barang sampai di tempat tujuan	3
	Melindungi kapalnya dari perampasan, sabotase, pembajakan	2
	Melindungi instalasi laut	4

Sumber: Diolah oleh Penulis

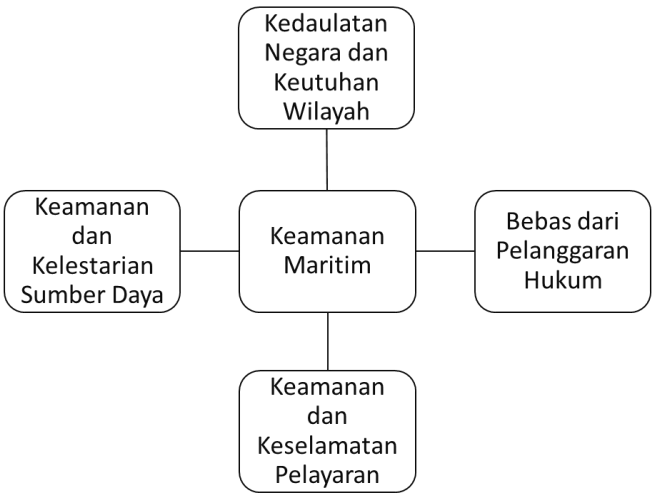
Keterangan:
Kategori 1: Kedaulatan negara
Kategori 2: Keamanan laut
Kategori 3: Keselamatan pelayaran
Kategori 4: Kelestarian lingkungan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berbagai pendapat tersebut kemudian dikaitkan dengan kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman. Dengan demikian dapat diambil kesimpulan bahwa keamanan maritim Indonesia hendaknya secara sistematis dapat melindungi kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman. Keamanan maritim Indonesia seyogyanya diarahkan untuk dapat menciptakan kondisi-kondisi sebagai berikut (lihat Gambar 3):

1. Terpeliharanya kedaulatan negara serta keutuhan wilayah negara Indonesia.
2. Terpeliharanya kondisi keamanan kemaritiman Indonesia dari segala bentuk pelanggaran hukum dan praktik-praktik ilegal.
3. Terpeliharanya keamanan dan keselamatan pelayaran, baik pelayaran domestik maupun pelayaran internasional yang melalui perairan Indonesia.
4. Terpeliharanya keamanan dan kelestarian semua sumber daya ekonomi termasuk fasilitas yang telah dibangun yang ada di wilayah kemaritiman Indonesia.

Gambar 3. Unsur-Unsur Keamanan Maritim Indonesia



Sumber: Diolah oleh Penulis

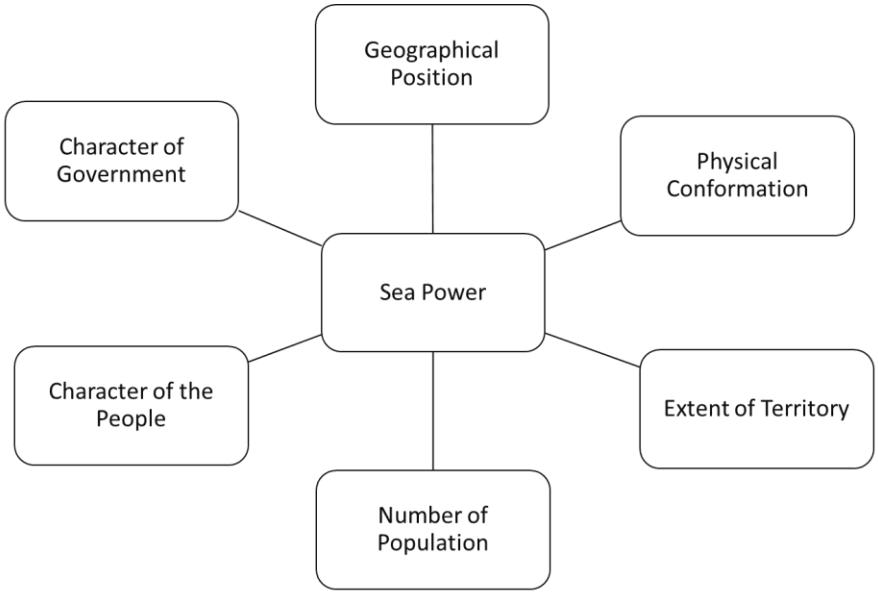
Membangun Keamanan Maritim Indonesia

Untuk menciptakan suatu kondisi dimana keamanan maritim dapat diwujudkan oleh berbagai pihak, baik institusi-institusi pemerintah maupun dari pelaku ekonomi di bidang kemaritiman, diperlukan suatu upaya sistematis untuk membangun keamanan maritim yang dapat menjawab tantangan tugas yang telah diformulasikan di bagian sebelumnya. Dalam bagian ini akan dibahas apa saja upaya yang perlu dilakukan untuk membangun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keamanan maritim Indonesia yang kuat. Menurut Alfred Thayer Mahan dalam bukunya *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783,* untuk membangun kekuatan laut atau *sea power* yang kuat, ada beberapa kondisi yang akan sangat berpengaruh terhadap upaya tersebut, yakni (lihat Gambar 4): (i) *geographical position* atau letak geografis; (ii) *physical conformation* atau sifat fisik; (iii) *extent of territory* atau luas wilayah; (iv) *number of population* atau jumlah penduduk; (v) *character of the people* atau watak dari penduduk; dan (vi) *character of the government* atau watak dari pemerintah.[15]

Gambar 4. Elements of Sea Power (Mahan Theory)



Sumber : A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History,* 1660-1783. 12th Edition, (Boston: Little, Brown, 1918), hlm. 28-29.

Dalam hal letak geografis, Mahan menjelaskan beberapa faktor yang penting untuk diperhatikan, antara lain: kekuatan laut yang dapat dikonsentrasikan atau disebar, pelabuhan laut di berbagai tempat, kedekatan dengan sasaran yang ingin diserang, akses kekuatan laut ke laut lepas, dan akses menuju jalur laut utama.[16] Sedangkan dalam elemen sifat fisik dari lingkungan maritim dari suatu negara, Mahan menjelaskan beberapa unsur penting, antara lain: garis pantai untuk tempat dibangunnya pelabuhan dalam (*deep harbour*) bagi kapal-kapal dagang, keamanan pelayaran, keterlibatan orang-

[15] A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History,* 1660-1783. 12th Edition, (Boston: Little, Brown,1918),hlm. 28-29.

[16] *Ibid,* hlm.29-34.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

orang dalam perdagangan di dan lewat laut, produksi dalam negeri, dan pengawasan semua bagian dari wilayah negara.[17]

Mahan juga menjelaskan lebih jauh tentang unsur-unsur penting yang terdapat dalam elemen luas wilayah, antara lain: panjang pantai, dan sekali lagi menekankan karakter dari pelabuhan.[18] Sedangkan dalam hal jumlah penduduk, Mahan menjelaskan pentingnya jumlah besar manusia yang siap untuk mengawaki kapal perang, kapal dagang, menjadi cadangan angkatan laut, mengawaki industri maritim, dan sektor ekonomi lainnya.[19] Dalam hal karakter nasional, dijelaskan bahwa karakter yang sangat penting adalah yang berorientasi kepada perdagangan di dan lewat laut, yang datang dari berbagai kalangan, seperti pengusaha, pedagang, produser barang-barang dagangan, serta para penghubung untuk pelayanan perdagangan. Juga diperlukan karakter yang jenius dalam menangkap peluang-peluang yang ada di dunia perdagangan di dan lewat laut.[20] Sedangkan untuk elemen yang terakhir, yakni karakter dari pemerintah, Mahan menjelasakan perlunya beberapa unsur, seperti pengarahan yang cerdas dari pemerintah, keputusan yang tegas dan cepat, kebijakan ekonomi yang berorientasi kepada maritim, kesatuan komando dan kendali, kebijakan yang mantap dalam memelihara kekuatan angkatan laut, memelihara kekuatan cadangan untuk angkatan laut, memelihara pangkalan-pangkalan angkatan laut yang memadai, dan membangun kekuatan armada kapal dagang yang kuat.[21]

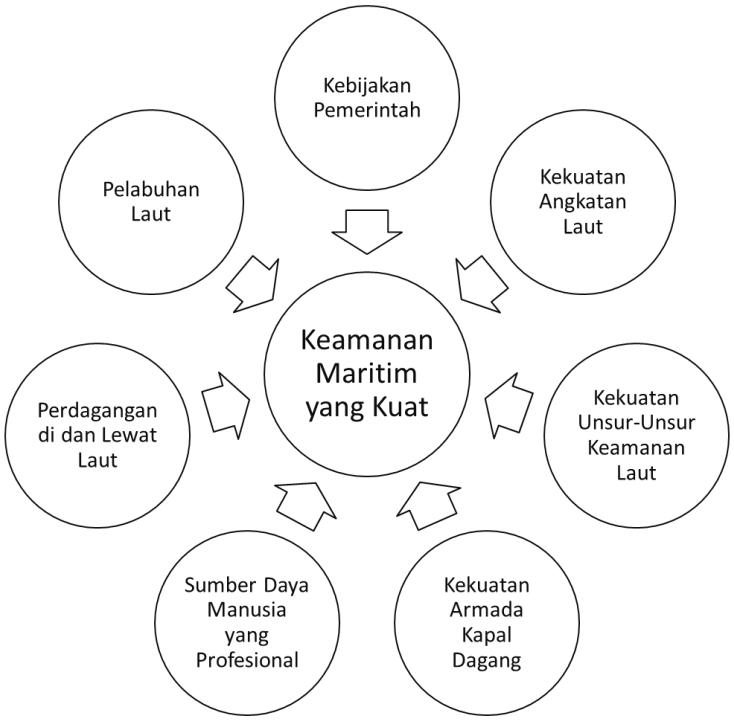
Berdasarkan elemen-elemen yang berpengaruh dalam membangun kekuatan laut, maka sebenarnya Indonesia sudah memiliki sebagian besar prasyarat tersebut. Dengan luasnya wilayah negara, dan luasnya laut yang ada di Indonesia, maka bangsa Indonesia sebenarnya mempunyai kesempatan besar untuk memanfaatkan sumber daya alam yang ada. Dengan posisi negara Indonesia di antara dua benua dan dua samudera besar, maka Indonesia telah menjadi lintasan pelayaran utama dunia. Dengan jumlah penduduknya yang sangat besar, maka Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk menguasai bidang kemaritiman regional maupun global.

[17] *Ibid,* hlm.35-42.
[18] *Ibid,*hlm.42-4.
[19] *Ibid,*hlm.44-9.
[20] *Ibid,*hlm.50-7.
[21] *Ibid,* hlm.58-70.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Namun kita semua menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dari bangsa Indonesia untuk menjadikannya sebagai bangsa yang kuat di laut. Beberapa upaya perlu dilakukan secara terencana dan sistematis. Dalam bagian akhir ini, akan dianalisis faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam membangun keamanan maritim Indonesia yang tangguh. Analisis tersebut didasarkan pada pandangan dari Mahan tersebut, kemudian dihadapkan dengan unsur-unsur keamanan maritim Indonesia serta sasaran yang ingin dicapai dalam membangun keamanan maritim Indonesia yang tangguh. Adapun faktor-faktor yang berpengaruh dalam kita membangun keamanan maritim yang tangguh adalah (lihat Gambar 5): kebijakan pemerintah, kekuatan angkatan laut, kekuatan unsur-unsur keamanan laut, kekuatan armada kapal dagang, sumber daya manusia Indonesia yang profesional, perdagangan di dan lewat laut, dan pelabuhan laut. Untuk membangun keamanan maritim yang tangguh berarti kita perlu membangun atau membenahi unsur-unsur yang berpengaruh tersebut.

Gambar 5. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pembangunan Keamanan Maritim di Indonesia



Sumber: Diolah oleh Penulis

Kebijakan pemerintah menjadi faktor yang sangat penting dalam membangun keamanan maritim yang tangguh. Kebijakan pemerintah perlu dengan sungguh-sungguh merealisasikan visi "Poros Maritim" dari Presiden Jokowi. Adapun visi tersebut sudah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

disampaikan di bagian awal tulisan ini. Yang diperlukan untuk dilakukan oleh Pemerintah RI saat ini adalah menindaklanjuti visi tersebut ke dalam kebijakan yang lebih bersifat operasional, agar para pelakudi bidang kemaritiman, baik pemerintah maupun swasta, mempunyai kerangka kerja yang jelas. Kebijakan yang dibuat pemerintah tersebut benar-benar mencerminkan karakter pemerintah yang secara cerdik menangkap peluang keuntungan ekonomi bagi kesejahteraan rakyat; teguh dalam tekadnya membangun armada kapal dagang serta berbagai pelabuhan laut yang canggih; teguh dalam tekadnya membangun kekuatan angkatan laut yang kuat dan hebat serta kekuatan cadangannya, dan teguh dalam mengendalikan semua komponen atau *stakeholders* yang terlibat agar kesatuan komando dan pengendalian dalam menangani keamanan maritim Indonesia tetap terpelihara.

Angkatan Laut Indonesia menjadi faktor kedua yang memberikan kontribusi yang signifikan terhadap keamanan maritim Indonesia yang kuat. Kemampuan angkatan laut dibangun agar mampu melakukan tiga fungsi sekaligus yakni fungsi militer, fungsi konstabulari, dan fungsi diplomasi. Dalam hal melakukan penegakan kedaulatan di laut, maka angkatan laut harus mampu melakukan empat macam pertempuran, yakni pertempuran atas air, pertempuran bawah air, pertempuran amfibi, dan pertempuran khusus. Kekuatan angkatan laut, yang terdiri dari kapal perang, pesawat terbang, marinir dan pangkalan, dalam menyelenggarakan misinya diintegrasikan kedalam suatu sistem senjata yang utuh yang disebut SSAT (Sistem Senjata Armada Terpadu). Kekuatan tersebut perlu terus ditingkatkan agar dapat mengawasi dan mempertahankan perairan Indonesia yang sangat luas ini. Disamping penambahan kekuatan, maka sejalan dengan perkembangan ancaman masa kini, penempatan atau penggelaran kekuatan dari unsur-unsur angkatan laut perlu dikaji kembali. Diperlukan pembangunan pangkalan angkatan laut yang canggih dan memadai yang disesuaikan dengan pelaksanaan gelar operasi unsur-unsur angkatan laut.

Kekuatan unsur-unsur pemerintah yang mengemban misi penegakan hukum di laut serta menjaga pelestarian lingkungan di lingkungan maritim perlu terus ditingkatkan. Pelanggaran hukum di laut semakin marak, termasuk penangkapan ikan secara ilegal yang dilakukan oleh nelayan-nelayan asing, penyelundupan manusia, senjata, narkotika, serta barang-barang terlarang lainnya. Dengan luasnya wilayah operasi yang harus diawasi,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

maka diperlukan peralatan deteksi atau *surveillance* dengan menggunakan teknologi satelit yang canggih, serta kapal-kapal dengan kemampuan dan kecepatan yang tinggi di wilayah perairan dengan kondisi ombak yang tinggi.

Armada kapal dagang Indonesia harus terus ditingkatkan, baik jumlahnya maupun ukuran kapalnya. Dengan bertambahnya kekuatan armada kapal ini, maka kemampuannya untuk mengangkut orang dan barang, domestik maupun internasional, dapat meningkat secara tajam. Perannya dalam meningkatkan roda perekonomian Indonesia sangatlah besar. Untuk menambah jumlah armada kapal dagang, baik dalam jumlah maupun ukuran kapalnya, maka semua pihak harus mendorong terciptanya situasi yang kondusif bagi investasi di bidang ini, baik dari pihak swasta maupun dari pihak pemerintah. Perlu ada insentif bagi pihak investor, sekaligus kemudahan dalam mendapatkan kapal-kapal baru hasil industri dalam negeri. Dengan makin banyaknya jumlah armada ini, maka kargo internasional yang selama ini didominasi oleh pihak asing secara berangsur-angsur dapat kita rebut. Armada kapal ini juga akan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap tingkat konektivitas antar pulau dan wilayah di Indonesia, yang sangat penting bagi peningkatan kesejahteraan maupun persatuan bangsa.

Sumber daya manusia Indonesia yang handal dan profesional merupakan komponen yang sangat penting bagi pembangunan keamanan maritim yang tangguh. Untuk itu perlu didorong pembentukan berbagai sekolah, universitas, lembaga pelatihan, yang akan menghasilkan tenaga-tenaga profesional yang mempunyai jiwa dan semangat bahari, serta para pengusaha atau pedagang di bidang kemaritiman. Sumber daya manusia yang terdidik dan terlatih tersebut diharapkan dapat menjadi pengusaha atau sebagai tenaga kerja yang siap mengisi organisasi angkatan laut, organisasi kekuatan cadangan angkatan laut, berbagai organisasi keamanan maritim, industri maritim, kapal-kapal dagang, pertambangan lepas pantai, organisasi yang memelihara kelestarian alam laut, serta organisasi yang memelihara instalasi-instalasi lepas pantai. Tenaga kerja Indonesia yang profesional itu dapat juga mengembangkan wilayah kerjanya dengan menjadi awak-awak kapal asing yang jumlahnya makin hari makin bertambah.

Perdagangan di dan lewat laut perlu didorong, dengan jalan meningkatkan volume perdagangannya. Untuk itu diperlukan peningkatan produksi berbagai bahan mentah,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bahan baku, hasil industri maritim yang dapat dihasilkan, dengan membudidayakan segenap potensi ekonomi yang ada di Indonesia. Untuk itu diperlukan berbagai inovasi dan kreativitas agar produksi di sektor ini semakin meningkat, yang didukung oleh pengaturan yang baik dan sehat agar iklim bisnis yang sehat selalu dapat dipelihara. Berbagai bentuk pasar di bidang kemaritiman perlu terus diciptakan dan dibangun agar terjadi mekanisme pasar yang sehat. Peningkatan perdagangan ini selanjutnya akan menigkatkan pendapatan negara, yang selanjutnya akan meningkatkan kemampuan negara dalam membangun kekuatan maritim Indonesia.

Pelabuhan laut memainkan peranan penting, karena menjadi tolok ukur jumlah kapal dan volume kargo yang dapat dimuat dan dibongkar. Kapal-kapal dagang dan kapal-kapal angkatan laut serta aparat keamanan negara memerlukan pelabuhan yang canggih yang dapat memberikan pelayanan yang lengkap bagi kapal-kapal yang singgah maupun yang akan mengisi dan membongkar muatannya. Berbagai pelabuhan laut harus dapat dibangun di banyak wilayah di Indonesia, baik di sepanjang pantai dari pulau-pulau yang menghadap ke laut pedalaman Indonesia, maupun di sepanjang pantai yang menghadap kelaut lepas atau bagian luar dari wilayah perairan Indonesia. Pelabuhan tersebut juga perlu dilengkapi dengan manajemen kepelabuhanan yang profesional serta dilengkapi dengan peralatan bongkar muat yang modern.

Kesimpulan

Dari berbagai analisis yang dilakukan didapatkan beberapa temuan atau kesimpulan. Kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim terdiri dari tiga elemen, yakniterjaganya keutuhan wilayah dan kedaulatan negara, terjaganya sumber daya kemaritiman serta pelayaran komersial domestik dan internasional, serta tercapainya kesejahteraan bangsa Indonesia. Beberapa ancaman di wilayah perairan Indonesia yang perlu menjadi prioritas utama adalah pembajakan di laut, penangkapan ikan secara ilegal, sengketa wilayah antar negara, penyelundupan narkotika, serta penyelundupan manusia. Adapun unsur-unsur yang menjadi lingkup dari keamanan maritim Indonesia adalah kedaulatan negara dan keutuhan wilayah, laut yang bebas dari pelanggaran hukum, keamanan dan keselamatan pelayaran, serta keamanan dan kelestarian sumber daya maritim. Dalam rangka menjawab permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini, yaitu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tentang membangun keamanan maritim Indonesia, maka penulis menyimpulkan bahwa untuk mendapatkan keamanan maritim Indonesia yang kuat, terdapat tujuh faktor penting yang perlu diperhatikan atau dibenahi, yaitu kebijakan pemerintah, kekuatan angkatan laut, kekuatan unsur-unsur keamanan laut, kekuatan armada kapal dagang, sumber daya manusia, perdagangan di dan lewat laut, serta pelabuhan laut.

Daftar Pustaka

Buku

Buzan, Barry. 1983. *People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations.* Sussex: Wheatsheaf Books.

Klein, N. etal. 2010. *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand.* Oxon: Routledge.

Mahan, A. T. 1918. *The Influence of Sea Power upon History,* 1660-1783. 12th Edition. Boston: Little, Brown.

Winner, A. C. 2008. "India as a Maritime Power?", dalam Yoshihara dan J. R. Holmes (Eds). *Asia Looks Seaward: Power and Maritime Security*. Westport: Praeger Security International.

Yarger, H. R. 2008. "The Strategic Appraisal: The Key to Effective Strategy", dalam J. B. Bartholomeus (Ed).*Theory of War and Strategy.* Volume I. US: US Army War College.

Jurnal

C. Bueger. 2015. "What is Maritime Security?". *Marine Policy Journal.* No. 53.

Website

Kemlu RI, "Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", dalam http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers, diunduh pada 19 September 2016.

Kemenko Kemaritiman RI, "Program Kerja Kemenko Kemaritiman RI", dalam http://maritim.go.id/program-kerja, diunduh pada 19 September 2016.

Kemhan RI, "Kebijakan Pertahanan 2016 Diarahkan untuk Mempercepat Implementasi Kebijakan Pertahanan Maritim",dalam https://www.kemhan.go.id/2016/01/20, diunduh pada 19 September 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MEMBANGUN KEKUATAN NASIONAL DENGAN MEWUJUDKAN VISI POROS MARITIM DUNIA

BUILDING NATIONAL POWER BY ACTUALISING THE VISION OF WORLD MARITIME AXIS

Frandi Kuncoro[1]

Universitas Pertahanan Indonesia
(frandikuncoro@gmail.com)

Abstrak – Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi yang besar untuk menggunakan maritim sebagai kekuatan utamanya. Perubahan pemerintahan di Indonesia, telah mengantarkan Joko Widodo sebagai Presiden dan Poros Maritim Dunia menjadi jargon dari perubahan tersebut. Fokus utama pada pemerintahaan saat ini bukan hanya *outward-looking* namun ingin menunjukkan kepada dunia, kekuatan yang dimiliki oleh Indonesia. Poros Maritim bukan hanya sebuah jargon namun merupakan agenda utama dalam perubahan yang ingin ditunjukkan oleh Joko Widodo yang fokus pada kekuatan maritim dan memperkuat diri melalui laut. Tujuan utama Poros Maritim Dunia adalah untuk menciptakan keamanan dan perdamaian serta stabilitas kawasan, tanggungjawab terhadap dunia dan tatanan global melalui penguatan kekuatan laut dan memperkuat kekuatan Indonesia dengan kekuatan maritim. Tantangan yang dihadapi pemerintah untuk mewujudkan visi tersebut akan sangat besar, namun jika pemerintah mampu menjadikan tantangan tersebut sebagai sebuah kesempatan, maka Poros Maritim Dunia akan benar-benar terwujud.

Kata Kunci: poros maritim, agenda utama, kekuatan maritim, kekuatan Indonesia

Abstract *- As an Archipelagic country, Indonesia is really potential to be the big country with maritime as a main power. The changing of administration in Indonesia, has delivered Joko Widodo as a President and World Maritime Axis is becoming the jargon of the changes. The focus is not only on outward-looking but now it is time to show the world the power of Indonesia. It is not just a jargon but it is the main agenda of the changes showed by Joko Widodo to focus on the maritime power and strengthening the country from the sea. The purposes of World Maritime Axis are creating peace and stability in region, responsibility of world and global order from the sea and strengthening the power of Indonesia from maritime power. Challenges will be faced by the government but it could turn to be a chance if the government could manage and handle it very well.*

Keywords: *maritime axis, main agenda, maritime power, power of Indonesia*

[1] Penulis merupakan mahasiswa Universitas Pertahanan yang mengambil jurusan Manajemen Pertahanan. Penulis aktif dan fokus dalam isu-isu yang berkaitan dengan perdamaian, keamanan dan stabilitas kawasan. Penulis juga merupakan Ketua Konferensi Mahasiswa se-Dunia National Model United Nations di Markas Besar PBB New York pada tahun 2012 dan 2014. Aktif berorganisasi dalam organisasi pemuda dan budaya, penulis merupakan finalis Putra Batik Nusantara 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

"Thus, as a maritime country, Indonesia should assert itself as the World Maritime Axis. This position opens opportunities for Indonesia to develop regional and international cooperation for the prosperity of the people".[2]

Pernyataan di atas merupakan penggalan pidato Presiden Joko Widodo (Jokowi) ketika berkunjung ke Myanmar untuk menghadiri Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *East Asia Summit* (EAS) ke-9. Pada pidato tersebut, Presiden Jokowi mengungkapkan bahwa letak Indonesia sangat strategis karena berada diantara dua samudera yaitu Hindia dan Pasifik. Selain itu, Presiden Jokowi menegaskan bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yang menjamin perdamaian dan keamanan perdagangan dunia di kawasan tersebut.

Sebagai kepala negara, Presiden Jokowi mengatakan bahwa Indonesia wajib membangun kekuatan pertahanan maritim, yang betujuan bukan hanya untuk mengamankan kekayaan dan kedaulatan maritim, namun juga bertanggungjawab untuk menjaga keselamatan navigasi dan keamanan maritim.[3] Lebih lanjut, di sela-sela KTT EAS tersebut Presiden Joko Widodo juga mengatakan bahwa Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, memiliki kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa. Selain itu, Presiden Jokowi juga mengatakan bahwa agenda pembangunan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia memiliki lima pilar utama.

Kelima pilar tersebut antara lain, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim, diplomasi maritim yang

[2] R.A. Witular, "Presenting Maritime Doctrine", dalam http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html, , 14 November 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

[3] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerjasama pada bidang kelautan serta Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.[4]

Menurut Presiden Jokowi, kelima pilar tersebut merupakan hal utama dan sangat diperlukan bukan hanya untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, namun juga sebagai bentuk tanggungjawab untuk menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Pengamat politik luar negeri CSIS, Rizal Sukma, membenarkan konsep Poros Maritim karena pertarungan sumber-sumber ekonomi bukan lagi di daratan melainkan di lautan, sehingga konsep Poros Maritim dianggap sebagai langkah tepat pemerintah untuk meningkatkan berbagai sektor termasuk ekonomi dan penguasaan maritim dunia.[5]

Pembahasan

Hukum Internasional yang berlaku saat ini menyampaikan bahwa Indonesia memiliki beberapa batasan wilayah, antara lain batas darat, batas udara, dan batas maritim yang terdiri dari *internal waters, archipelagic waters, archipelagic sea-lanes, territorial sea, contiguous zone,* zona ekonomi eksklusif, landas kontinen dan *district and provincial maritime zones*. Batasan tersebut digunakan untuk melindungi keamanan dan pertahanan Indonesia, serta melindungi seluruh sumber daya alam dan keanekaragaman hayati baik yang hidup maupun yang mati, yang terlindung di dalam kedaulatan, hak untuk berdaulat dan hak hukum yang ada di Indonesia.[6]

Batas udara Indonesia menurut Hukum Internasional adalah segala ruang udara yang berada diatas daratan, wilayah kepulauan hingga wilayah atas laut hingga mencapai luar angkasa. Hingga saat ini belum ada perjanjian internasional yang membahas hingga batas luar angkasa. Luas wilayah udara Indonesia hingga mencapai 5.000.000 km^2.

[4] G. Aryani, "Di EAS, Jokowi Beberkan Lima Pilar Poros Maritim Dunia", lihat, Antara News, http://www.antaranews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia, 13 November 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

[5] A. F. Pratama, "Gagas Poros Maritim Dunia, Jokowi Sadari Masa Depan Ada di Laut", lihat http://www.tribunnews.com/bisnis/2014/07/04/gagas-poros-maritim-dunia-jokowi-sadari-masa-depan-ada-di-laut, 4 Juli 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

[6] H. Djalal, J. H. Ho, & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia*, (London and New York: Routledge, 2012).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Namun permasalahan tersebut akan tetap muncul ketika masalah perbatasan laut dengan negara tetangga tidak terselesaikan.[7]

Batas darat Indonesia pada dasarnya ditentukan oleh Pemerintah Belanda (yang menjajah Indonesia), Pemerintah Inggris (yang menjajah Sarawak, Sabah dan Papua Nugini) serta Portugal (yang menjajah Timor Timur). Meskipun secara resmi persetujuan mengenai wilayah tersebut telah jelas diatas kertas, namun pada kenyataannya hal tersebut sangat sulit untuk ditentukan karena wilayah Indonesia yang meliputi sungai, gunung, hutan dan daerah daratan lain yang tidak rata. Oleh sebab itu, sangat penting bagi Indonesia dan negara-negara tetangga untuk bekerjasama dalam menentukan batas wilayah tersebut.

Indonesia memiliki batas laut yang terdiri dari *internal waters, archipelagic waters, territorial seas, exclusive economic zones* (EEZ), dan *continental shelves.*[8] Seiring dengan berkembangnya waktu, adanya otonomi daerah juga memberikan peran yang lebih besar kepada pemerintah daerah untuk memiliki *maritime zones of the districts and provinces*.

Menurut artikel 50 dari *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, Indonesia memiliki hak untuk menentukan garis dalam laut yang berguna untuk membatasi *internal waters*. Namun hingga saat ini Indonesia belum menentukan batas *internal waters* di dalam wilayah laut kepulauan.

Indonesia *archipelagic waters* adalah wilayah laut yang mengelilingi garis dasar kepulauan, menggabungkan titik-titik pulau terluar dengan terumbu karang seperti yang tertuang di dalam Artikel 47 (1) di UNCLOS 1982. Koordinat untuk garis kepulauan dikeluarkan melalui peraturan Pemerintah No. 38 tahun 2002 dan peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1998. Namun kemudian direvisi melalui Hukum No.37/2008 di bawah aturan Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB). Revisi tersebut dilakukan karena keputusan dari Mahkamah Internasional mengenai Sipadan dan Ligitan yang berubah menjadi wilayah Malaysia serta lepasnya Timor Timur. Di dalam *archipelagic waters*, bukan hanya satu negara yang memiliki hak atas wilayah tersebut, namun negara lain juga memiliki hak untuk memperbaiki kabel dibawah air yang melintasi wilayah laut kepulauan tersebut dan

[7] *Ibid.*

[8] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

juga hak kepada nelayan lokal dari negara lain. Akan tetapi, hal tersebut harus sesuai dengan perjanjian antar negara, seperti perjanjian antara Indonesia dan Malaysia pada Februari 1982, yang berisi perlindungan terhadap nelayan Malaysia untuk mengambil ikan di sekitar kepulauan Anambas di Laut Cina Selatan.

Indonesia telah menentukan tiga wilayah *Archipelagic Sea-Lanes* atau yang disebut dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). ALKI I membentang dari Selat Karimata, Laut Jawa bagian Barat, dan Selat Sunda sebagai navigasi antara Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. ALKI II melewati Selat Maksar dan Selat Lombok sebagai navigasi antara Samudera Pasifik dan Laut Sulawesi ke Samudera Hindia. ALKI III dari Samudera Pasifik melintasi Laut Malaka, Laut Seram, dan Laut Banda, kemudian bercabang ke ALKI III A melewati Laut Sawu, ALKI III B melewati Laut Timor dan ALKI III C melewati Laut Arafura.

Territorial Sea atau wilayah laut juga dimiliki oleh Indonesia yaitu hingga 12 mil dari garis pantai yang mengelilingi kepulauan di Indonesia. Jika jarak air antara Indonesia dengan negara tetangga kurang dari 24 mil, maka batas tersebut ditentukan dengan perjanjian yang telah disepakati oleh Indonesia dengan negara-negara tersebut.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang dimiliki oleh Indonesia dan telah disepakati oleh UNCLOS yaitu sepanjang 200 mil dari garis pantai. Fungsi utama dari ZEE ini adalah hak kedaulatan yang bertujuan untuk mengeksploitasi, menggunakan, mengatur dan mengontrol sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Indonesia hingga saat ini belum dapat menentukan ZEE dengan negara-negara ASEAN, karena beberapa negara ASEAN kurang tertarik dengan permasalahan tersebut dan landas kontinen juga dianggap sebagai ZEE oleh negara-negara tersebut. Akan tetapi Indonesia menolak pernyataan tersebut karena dua hal tersebut sangat berbeda satu dengan lainnya. Batas landas kontinen menggambarkan mengenai dasar laut dan area lapisan tanah yang bertujuan untuk melindungi minyak bumi, gas dan kandungan mineral lainnya. Sedangkan ZEE berguna untuk melindungi nelayan, penelitian tentang laut, perlindungan terhadap lingkungan hingga penentuan garis batas (200 mil). Belum jelasnya penentuan ZEE antara Indonesia dengan negara-negara ASEAN menjadi sebuah kesulitan tersendiri untuk mengatur dan melindungi sumber daya alam yang ada di laut. Selain itu juga banyaknya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kejahatan pencurian ikan di wilayah abu-abu juga turut menambah jumlah permasalahan karena belum ada kepastian akan ZEE tersebut.

Continent Shelf atau Landas Kontinen, Indonesia memiliki hak kedaulatan untuk mengatur dan menggunakan sumber daya alam yang terkandung di dalam landas kontinen, termasuk organisme yang menetap di dalam dasar laut, berbagai macam mineral, minyak, dan gas yang terkandung di dalamnya. Penentuan landas kontinen tersebut harus jelas karena berkaitan dengan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam yang terkandung di dalamnya.

Poros Maritim yang menjadi fokus utama di era pemerintahan Presiden Joko Widodo merupakan sebuah langkah awal yang cukup bagus dan berani mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan dan dikelilingi oleh perairan atau laut. Dalam pidato pertama Presiden Joko Widodo usai dilantik menjadi Presiden ke-7 RI, mengatakan bahwa sebagai bangsa, Indonesia punya martabat dan harga diri yang mampu untuk memberi sumbangan pada peradaban global. "Samudera, laut, selat, dan teluk adalah masa depan peradaban kita dan kita telah lama memunggungi laut, memunggungi samudera, selat dan teluk".[9]

Banyak definisi mengenai poros maritim, Rizal Sukma, Direktur Eksekutif CSIS, memahami poros maritim sebagai tiga unsur, yaitu sebagai visi atau cita-cita, sebagai doktrin, dan sebagai bagian dari agenda pembangunan nasional.[10] Sebagai visi atau cita-cita, poros maritim merupakan sebuah seruan besar untuk kembali ke jati diri bangsa Indonesia atau identitas nasional sebagai negara kepulauan yang diharapkan akan mewujud dalam bentuk Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu (*unity*), sejahtera (*prosperity*), dan berwibawa (*dignity*). Lalu sebagai sebuah doktrin yaitu memberi arahan mengenai tujuan bersama bahwa "Poros Maritim Dunia, Kekuatan di Antara Dua Samudra". Hal ini menekankan pada realitas geografis, geostrategis, dan geoekonomi Indonesia di masa depan yang bergantung pada kekuatan maritim (*maritime power*). Yang terakhir yaitu sebagai bagian dari agenda pembangunan nasional yaitu

[9] L. Rimadi & S. Alvin, "Poros Maritim", dalam http://news.liputan6.com/read/2121536/jokowi-kita-sudah-lama-memunggungi-laut-saatnya-kembali, Oktober 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

[10] Rizal Sukma, "Gagasan Poros Maritim", dalam http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim, 21 Agustus 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi gagasan operasional yang memuat sejumlah agenda konkrit yang ingin diwujudkan, seperti pembangunan tol laut untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, pembangunan pelabuhan, perbaikan transportasi laut, serta keamanan maritim.

Namun, di dalam mewujudkan visi sebagai Poros Maritim tersebut, Indonesia akan menghadapi tantangan, antara lain menjaga persatuan dan integritas nasional, mencegah pencurian ikan (*illegal fishing*), mencegah dan menindak dengan keras aksi penyelundupan dan kejahatan lainnya, penentuan batas darat dan laut dengan jelas, kejahatan lintas negara, hingga perdagangan narkoba.[11]

Teori, Konsep dan Analisis

Tantangan yang akan dihadapi oleh pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi tersebut akan dapat menjadi sebuah kesempatan jika pemerintah mampu untuk menangani dan mengantisipasi setiap permasalahan tersebut. Di dalam manajemen, ada 7S McKinsey Model yaitu *shared values, strategy, styles, skills, structure, system,* dan *staff.*[12] Konsep ini akan digunakan untuk menganalisa serta membantu pemerintah dalam mewujudkan visi Poros Maritim. Elemen-elemen di dalam konsep tersebut antara lain:

1. *Strategy* merupakan sebuah rencana yang dilakukan oleh pemerintah atau organisasi dalam mewujudkan *goal* atau tujuan. Tujuannya adalah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.
2. *Structure* merupakan susunan di dalam sebuah pemerintahan atau organisasi. Di dalam hal ini adalah kementerian maupun departemen yang bertanggungjawab akan keberhasilan poros maritim.
3. *System* merupakan sebuah alur pikir dan dilaksanakan serta menjadi salah satu penentu keberhasilan dari tujuan tersebut. Dalam hal ini adalah alur pengerjaan serta tanggungjawab yang diberikan oleh pemerintah terhadap pihak-pihak yang berwenang, dimulai dari komunikasi hingga koordinasi serta kontrol dari pemimpin

[11] H. Djalal, J. H. Ho, & S. Bateman, *op.cit.*

[12] McKinsey 7S Framework (n.d.), dalam http://www.projectnavigator.com/downloads/mckinsey_approach.pdf, diunduh pada 23 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

sangat dibutuhkan untuk memastikan sistem berjalan sesuai dengan keinginan dari pemerintah atau organisasi.

4. *Skills* merupakan kemampuan atau kompetensi di dalam sebuah pemerintahan atau organisasi. Kemampuan ini dapat berbentuk kemampuan finansial, kemampuan pertahanan maupun kemampuan pemerintah Indonesia, TNI, TNI AL, TNI AU, dan TNI AD di dalam mempersiapkan diri untuk mewujudkan visi tersebut.
5. *Shared Values* merupakan nilai dari sebuah pemerintahan atau organisasi dalam mewujudkan tujuan. Nilai juga dapat berupa sebuah sikap yang menentukan keberhasilan dari sebuah pemerintah atau organisasi tersebut.
6. *Staff* atau pegawai juga merupakan kunci keberhasilan di dalam mewujudkan visi sebuah organisasi atau pemerintah. Elemen ini juga bisa diartikan sebagai kementerian atau departemen yang diberikan wewenang untuk mewujudkan visi tersebut. Dalam hal ini, pemberian wewenang harus sesuai atau terkait dengan kemampuan dan kompetensi dari kementerian tersebut, seperti contoh TNI AL, Kementerian Pertahanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan.
7. *Style* didefinisikan sebagai pemimpin. Di dalam konsep ini, pemimpin memiliki peran yang sangat besar untuk mewujudkan gol atau tujuan dari sebuah pemerintah atau organisasi. Pemimpin memiliki wewenang untuk mengarahkan serta memberikan motivasi kepada bawahan untuk dapat bertindak sesuai dengan keinginan dan tujuan dari pemerintah atau organisasi tersebut. Jika pemimpin mampu memberikan arahan yang jelas terhadap bawahannya serta mampu menjadikan dirinya sebagai contoh, maka tujuan akan lebih mudah dicapai.

Tujuh model McKinsey tersebut merupakan sebuah elemen di dalam manajemen untuk mempermudah dalam mewujudkan tujuan dari organisasi atau pemerintah. Di dalam konsep Poros Maritim, pemerintah Indonesia harus melakukan upaya ekstra untuk mewujudkannya.

Visi poros maritim dapat menjadi sebuah peluang dan tantangan bagi pemerintah Indonesia. Sebagai negara yang memiliki posisi strategis di dalam pelayaran dunia, Indonesia dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selat Lombok, dan Selat Makasar.[13] Sebagai peluang dan tantangan, poros maritim terdiri dari beberapa aspek, antara lain pengembangan sumber daya manusia dan teknologi kelautan, pengembangan sektor ekonomi kelautan, pengelolaan sumber daya laut dan wilayah pesisir yang berkelanjutan, pembangunan sistem pertahanan dan keamanan berbasis geografi negara kepulauan dan pembangunan hukum maritim nasional.[14]

Pembangunan tol laut di seluruh Indonesia, terutama di kawasan Indonesia Timur, yang digagas oleh Presiden Joko Widodo merupakan salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia di dalam mewujudkan visi tersebut. Menurut Kepala Bappenas, gagasan mengenai tol laut yang diusung oleh Presiden Joko Widodo sudah beroperasi, namun pelayanan yang diberikan masih sebatas pelayaran jangka pendek dengan kapal-kapal kecil yang melayani beberapa daerah.[15] Kawasan Indonesia Timur menjadi fokus utama dalam pembangunan tol laut. Hal tersebut disampaikan oleh Presiden Joko Widodo pada saat melakukan *teleconference* dengan Kepala Bappenas di Ambon pada Desember 2014 lalu. "Jalan tol laut sangat dibutuhkan di Indonesia timur, agar barang atau logistik dapat sampai di tempat tujuan tepat waktu. Tahun depan, akan langsung dimulai" kata Jokowi.[16] Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa ada perbedaan yang sangat mencolok antara kawasan Timur dan Barat. Oleh sebab itu pembangunan tol laut di kawasan Timur menjadi prioritas utama pemerintah di masa mendatang, sehingga akan tercipta konektivitas di seluruh wilayah Indonesia.

Selain peluang, ada juga tantangan yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi poros maritim, yaitu kejahatan *illegal fishing.* Berdasarkan data dari *Food and Agricultural Organization* (FAO), kerugian yang dialami Indonesia setiap tahunnya mencapai angka Rp 3 Triliun akibat *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan asing di perairan Indonesia.[17] Belum adanya aturan hukum yang kuat dan tegas membuat

---

[13] B. Limbong, *Poros Maritim*, (Jakarta: PT. Dharma Karsa Utama, 2015).

[14] *Ibid.*

[15] F. Ariyanti, "Tol Laut Jokowi Sudah Beroperasi", dalam http://bisnis.liputan6.com/read/2197409/tol-laut-jokowi-sudah-beroperasi, 26 Maret 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.

[16] O. Sinaga, "Jokowi Garap Jalan Tol Laut di Indonesia Timur", dalam http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/12/09/090627275/2015-jokowi-garap-jalan-tol-laut-di-indonesia-timur, 9 Desember 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

[17] S. Susanto, "Illegal fishing 'causes Rp 3T Loss to State Anually", dalam http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html, 8 Juni 2012, diunduh pada 28 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pencurian ikan tersebut sering terjadi di Indonesia. Hal tersebut menjadi sebuah tantangan bagi Indonesia untuk semakin pro aktif di dalam menangkap kejahatan *illegal fishing* serta peluang untuk menghentikan kerugian negara setiap tahunnya.

Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti, merupakan salah satu yang peduli dan fokus terhadap permasalahan *illegal fishing*. Kebijakan Menteri Susi untuk menenggelamkan kapal asing yang terbukti melakukan *illegal fishing* di perairan Indonesia terbukti "ampuh" dalam mengurangi jumlah kejahatan maritim tersebut. Susi mengklaim bahwa hingga akhir tahun 2014, jumlah angka *illegal fishing* menurun hingga 90%.[18] Beberapa kebijakan yang dikeluarkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan dalam usaha untuk memberantas kejahatan di sektor maritim antara lain, PermenKP No. 56/Permen-KP/2014 tentang penghentian sementara atau moratorium perizinan usaha perikanan tangkap di wilayah pengelolaan perikanan Indonesia, PERMENKP No. 57/PERMEN-KP/2014, serta PERMENKP No. 58/PERMEN-KP/2014 tentang peningkatan disiplin pegawai aparatur sipil negara di lingkungan KKP, terkait pelaksanaan kebijakan moratorium, larangan *transshipment* dan penggunaan nakhoda dan anak buah kapal (ABK) asing. [19]

Upaya-upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia merupakan bentuk nyata dalam perwujudan visi Poros Maritim Dunia. Gagasan atau visi tersebut bukan hanya sebuah pernyataan atau isapan jempol belaka, namun pemerintah telah melakukan aksi nyata dengan melakukan pembangunan di berbagai sektor. Upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah tersebut seharusnya mendapat dukungan dari seluruh rakyat Indonesia agar tujuan pemerintah dapat segera tercapai. Jika pembangunan dan upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah tersebut dapat berjalan sesuai dengan visi pemerintah, maka Indonesia dapat menjadi negara yang kuat dengan kekuatan maritim sebagai titik tumpu. Selain itu, berbagai sektor pemerintah juga akan mengalami peningkatan jika visi tersebut tercapai, seperti sektor ekonomi, politik di level nasional maupun regional, dan sektor pertahanan.

Pada sektor ekonomi, jika visi tersebut tercapai, maka potensi kelautan seperti perikanan, energi dan sumber daya mineral (pertambangan, minyak dan gas, garam laut,

[18] J. Hakam, "KKP: Illegal Fishing Turun Hingga 90%", dalam http://ekuatorial.com/laut-marina/momaf-illegal-fishing-dropped-90-percent-in-indonesia#!/story=post-9935, 6 Januari 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.
[19] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sumber daya energi terbarukan), pelayaran, industri dan jasa maritim, akan menjadi kekuatan utama pemerintah Indonesia sebagai kekayaan yang dimiliki dengan jumlah yang sangat melimpah. Dengan kata lain pemerintah Indonesia akan memiliki kedaulatan penuh atas kekayaan alam yang berada di laut. Kekayaan tersebut dapat diolah dan digunakan untuk kemakmuran rakyat Indonesia seperti yang tercantum di dalam Undang-undang Dasar 1945 Pasal 33 ayat 3, yang berbunyi "Bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat". Visi poros maritim tersebut merupakan salah satu wujud implementasi dari pasal tersebut.

Pada sektor politik, jika Indonesia kuat dalam kedaulatan maritim, maka akan tercipta stabilitas politik, baik di level nasional maupun regional. Kekuatan maritim merupakan salah satu kunci bagi Indonesia untuk memiliki posisi tawar yang bagus di kawasan Asia Tenggara. Sebagai negara kepulauan, posisi Indonesia cukup strategis di dalam pelayaran dunia. Hal inilah yang menjadi kunci utama Indonesia untuk memainkan peran politiknya di kancah regional maupun internasional. Akan tetapi, hal tersebut harus diperkuat dengan kondisi politik dalam negeri yang stabil dan sektor ekonomi yang kuat.

Kekuatan ekonomi dan politik yang meningkat juga akan mempengaruhi sektor pertahanan. Jika terjadi peningkatan ekonomi dan politik sebuah negara, peningkatan sektor pertahanan juga akan tercapai. Peningkatan sektor pertahanan terdiri dari peningkatan jumlah anggaran, modernisasi alutsista, peningkatan jumlah personel dan peningkatan kemampuan personel. Hal ini merupakan dua hal yang saling mempengaruhi antara peningkatan pertumbuhan ekonomi yang berimbas pada peningkatan sektor pertahanan yang mampu mewujudkan visi poros maritim, serta visi poros maritim yang dapat memperkuat sektor pertahanan dan ekonomi sebuah negara. Dengan kata lain, jika visi tersebut tercapai, maka Indonesia akan mampu menjadi negara yang berdikari (berdiri diatas kaki sendiri) seperti ideologi Presiden Soekarno dan sesuai dengan Politik Luar Negeri Indonesia "Bebas Aktif" yang tidak memihak dan bergantung kepada negara lain.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kesimpulan

Poros Maritim bukan hanya menjadi sebuah "jargon" bagi pemerintahan Presiden Joko Widodo namun juga menjadi sebuah visi yang harus dicapai. Indonesia sebagai negara kepulauan yang dikelilingi oleh laut sudah saatnya untuk bangkit dan menjadikan laut sebagai sebuah harapan dan kesempatan baru. Tantangan di dalam membangun dan mewujudkan visi poros maritim akan sangat banyak, namun jika pemerintah mampu untuk melibatkan semua pihak untuk turut berkontribusi, maka peluang tersebut akan sangat besar dan Indonesia mampu menjadi negara yang besar dengan kekuatan maritimnya.

Potensi yang dimiliki oleh Indonesia sangat banyak, seperti sumber daya manusia dan sumber daya alam yang melimpah. Pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya alam yang tepat akan mampu menjadikan Indonesia negara yang besar dan tidak lagi bergantung dengan negara lain. Poros maritim bukan hanya meningkatkan kemampuan TNI AL, namun lebih dari itu, dua matra lainnya yaitu AD dan AU juga harus melakukan peningkatan kemampuan diri agar dapat mencapai visi tersebut.

Konektivitas dan adanya integrasi antar kementerian juga dapat memberikan sumbangsih yang besar bagi perwujudan visi tersebut. Jika Presiden Joko Widodo mampu untuk terus melanjutkan serta memfokuskan diri pada visi tersebut, sembari membenahi sektor-sektor pemerintah yang mampu menunjang percepatan visi tersebut, bukan tidak mungkin bahwa Indonesia benar-benar mampu menjadi negara Poros Maritim Dunia. Oleh sebab itu, hal ini bukan hanya menjadi tugas bagi pemerintah dan TNI, namun juga menjadi tugas bagi seluruh warga negara Indonesia untuk membantu pemerintah dalam mewujudkan tujuan Indonesia sebagai negara 'Poros Maritim Dunia'. Seperti yang disampaikan oleh Presiden Soekarno :

"Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongos-jongos di kapal, bukan. Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawala samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri". [20]

Rekomendasi

Beberapa hal yang harus diperhatikan antara lain sumber daya manusia, anggaran, alutsista dan penyerapan maksimal *Minimum Essential Force* (MEF), serta kemandirian industri pertahanan. Pembangunan sumber daya manusia merupakan salah satu hal yang sangat penting yang harus diwujudkan oleh pemerintah Indonesia. Cara yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah dengan memberikan kesadaran kepada masyarakat akan pentingnya pertahanan serta memberikan wawasan mengenai konsep bela negara. Tujuannya adalah memberikan *awareness* atau kesadaran kepada masyarakat akan pentingnya konsep bela negara. Pembangunan sumber daya manusia juga dapat dilakukan dengan cara memberikan pendidikan dan pengetahuan di bidang teknologi. Di abad ke-21 seperti saat ini, peran manusia tergeser dengan teknologi, segala hal di dunia ini menggunakan *high technology* dalam operasional. Oleh sebab itu, sumber daya manusia dituntut untuk memiliki kemampuan yang tinggi untuk dapat melakukan kontrol atas teknologi tersebut. Oleh sebab itu, pembangunan sumber daya manusia sangat penting dan harus dilakukan.

Anggaran pertahanan juga turut menentukan keberhasilan di dalam mewujudkan visi Poros Maritim. Saat ini anggaran pertahanan Indonesia hanya 0,8% dari total GDP (*Gross Domestic Product*), namun persentase tersebut dapat meningkat jika pertumbuhan ekonomi juga meningkat. Pemerintahan Presiden Joko Widodo juga fokus terhadap peningkatan anggaran pertahanan, hal tersebut diungkapkan oleh Menteri Pertahanan Indonesia Ryamizard Ryacudu setelah memimpin rapat pimpinan (rapim) Kementerian Pertahanan (Kemhan) tahun 2015 di Kantor Kemhan, Jalan Medan Merdeka Barat, Jakarta Pusat, Rabu 17 Desember 2014."Untuk anggaran pertahanan, Pak Jokowi berjanji akan

[20] S. K. Yudha, "Membangun Poros Maritim", dalam http://www.republika.co.id/berita/koran/pareto/14/12/05/ng3iog33-membangun-poros-maritim, 5 Desember 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

meningkatkan dua sampai tiga kali lipat dari anggaran Pemerintah SBY, saya jamin akan naik.".[21]

Peningkatan anggaran juga berkaitan erat dengan alutsista, jika anggaran pertahanan meningkat maka akan mampu meningkatkan jumlah alutsista. Hingga saat ini, Indonesia masih memiliki alutsista lama, namun beberapa alutsista juga telah mengalami modernisasi. Untuk mewujudkan keinginan menjadi negara Poros Maritim Dunia, Indonesia harus banyak memperbarui alutsista untuk membantu patroli laut, darat dan udara dalam menjaga maritim Indonesia. Penyerapan MEF yang belum maksimal juga menjadi kendala bagi Indonesia untuk mewujudkan visi tersebut. MEF atau *Minimum Essential Force* merupakan kemampuan pemerintah Indonesia dalam memenuhi kebutuhan alat pertahanan. Akan tetapi sampai dengan periode 2010-2014, penyerapan tersebut belum maksimal. Hal tersebut menjadi sebuah pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk memaksimalkan penyerapan anggaran MEF agar dapat memenuhi kebutuhan alutsista dan pertahanan guna mewujudkan tujuan pemerintah.

Kemandirian di bidang industri pertahanan juga menjadi hal utama yang harus segera dikembangkan. Indonesia memiliki potensi yang besar dalam mengembangkan industri pertahanan terbukti bahwa Indonesia telah memiliki PT. Pindad, PT.PAL, PT Dirgantara Indonesia, PT LEN dan lain-lain. Perusahaan tersebut merupakan bukti bahwa pemerintah Indonesia telah mampu menjadi negara yang mandiri di dalam industri pertahanan. Akan tetapi kendala yang dihadapi oleh pemerintah adalah kurangnya pembeli dari industri tersebut. Hal tersebut dipicu oleh teknologi yang masih rendah yang digunakan untuk memproduksi alat-alat pertahanan tersebut. Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia harus memberikan dukungan penuh untuk industri pertahanan Indonesia agar Indonesia mampu menjadi bangsa yang mandiri di bidang industri pertahanan. Selain itu, *dual use technology* juga harus dikembangkan oleh industri pertahanan Indonesia untuk membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi. *Dual use technology* merupakan sebuah teknologi yang mampu memproduksi dua barang yaitu alat-alat pertahanan dan juga barang untuk masyarakat sipil. Contohnya, PT Pindad saat ini memproduksi *dual use*

[21] R. A. Simanjuntak, "Peningkatan Anggaran Pertahanan", dalam http://nasional.sindonews.com/read/938548/14/anggaran-pertahanan-naik-tiga-kali-lipat-141880117417, Desember 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

technology yaitu memproduksi senjata untuk militer dan juga alat berat untuk sipil.[22] Hal tersebut merupakan terobosan yang sangat bagus. Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia sudah saatnya untuk menggunakan barang-barang buatan negeri sendiri untuk menjadi negara yang mandiri di bidang pertahanan.

Daftar Pustaka

Buku

Djalal, H., Ho, J. H., & Bateman, S. 2012. *Maritime Challenges and Priorities in Asia.* London and New York: Routledge.

Limbong, B. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: PT. Dharma Karsa Utama.

Website

Aryani, G. "Di EAS, Jokowi Beberkan Lima Pilar Poros Maritim Dunia", lihat, Antara News, http://www.antaranews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia, 13 November 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

Ariyanti, F, "Tol Laut Jokowi Sudah Beroperasi", dalam http://bisnis.liputan6.com/read/2197409/tol-laut-jokowi-sudah-beroperasi, 26 Maret 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.

B. Prasetyo, "Pindad Lirik Produksi Alat Berat Untuk Sipil", dalam http://www.tribunnews.com/bisnis/2015/04/27/pindad-lirik-produksi-alat-berat-untuk-sipil, 27 April 2015, diunduh pada 23 Juli 2015.

Hakam, J, "KKP: Illegal Fishing Turun Hingga 90%", dalam http://ekuatorial.com/laut-marina/momaf-illegal-fishing-dropped-90-percent-in-indonesia#!/story=post-9935, 6 Januari 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.

McKinsey 7S Framework (n.d.), dalam http://www.projectnavigator.com/downloads/mckinsey_approach.pdf, diunduh pada 23 Juli 2015.

Pratama, A. F, "Gagas Poros Maritim Dunia, Jokowi Sadari Masa Depan Ada di Laut", lihat http://www.tribunnews.com/bisnis/2014/07/04/gagas-poros-maritim-dunia-jokowi-sadari-masa-depan-ada-di-laut, 4 Juli 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

Rimadi, L. & S. Alvin, "Poros Maritim", dalam http://news.liputan6.com/read/2121536/jokowi-kita-sudah-lama-memunggungi-laut-saatnya-kembali, October 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

Sinaga, O. (2014, December 9). 2015, Jokowi Garap Jalan Tol Laut di Indonesia Timur. Dipetik July 28, 2015, dari Tempo.co: http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/12/09/090627275/2015-jokowi-garap-jalan-tol-laut-di-indonesia-timur.

Sukma, Rizal, "Gagasan Poros Maritim", dalam http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim, 21 Agustus 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

[22] B. Prasetyo, "Pindad Lirik Produksi Alat Berat Untuk Sipil", dalam http://www.tribunnews.com/bisnis/2015/04/27/pindad-lirik-produksi-alat-berat-untuk-sipil, 27 April 2015, diunduh pada 23 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Susanto, S, "Illegal fishing 'causes Rp 3T Loss to State Anually", dalam http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html, 8 Juni 2012, diunduh pada 28 Juli 2015.

Simanjuntak, R. A, "Peningkatan Anggaran Pertahanan", dalam http://nasional.sindonews.com/read/938548/14/anggaran-pertahanan-naik-tiga-kali-lipat-141880117417 December2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

Witular, R. A., "Presenting Maritime Doctrine", dalam http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html, , 14 November 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

Yudha, S. K, "Membangun Poros Maritim", dalam http://www.republika.co.id/berita/koran/pareto/14/12/05/ng3iog33-membangun-poros-maritim, 5 Desember 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia: Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) dan *Civil Society*

Muhammad Novan Prasetya
Dosen Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Potensi Utama Medan
Email : muhnovanprasetya@gmail.com

ABSTRACK

Indonesia is a country that has marine resources are very abundant, lies in the archipelago consisting of not less than 17.000 islands with 13.466 islands have been named, and thousands of kilometers of coastline. A total of 92 outermost islands as the baseline of the territorial waters of Indonesia toward the open sea has been registered to the United Nations (UN) and the country has a coastline of 95.181 km and is located in a very strategic position between Asia and Australia as well as the Indian Ocean and the Pacific. Indonesia was once known as the State Maritime for marine culture is highly developed in ancient times, such as Bugis also known by sailors tribes that roam to foreign countries, or fleets of Srivijaya and Majapahit mighty. Besides culture Maritime, Indonesia also has a wealth of sea that included most of the world, the character of the topography of the sea Indonesia is very diverse because it is located on the boundary line of the tectonic plates makes it unique compared to other countries, however, over time, with the wealth of the abundant, Maritim identity of this country as comfortable as possible.These days made us aware that Indonesia has lost his pride. Openning song "My grandmother was a sailor" discordant chanting tub. Various problems get bigger maritime accumulate. A fact bitterly sad when the islands of Sipadan and Ligitan chipped from Indonesia, two of the island that has the beauty and biological richness. Not to mention the Ambalat island has abundant reserves of crude oil are still in dispute. Currently Indonesian Maritime Culture as a ship without a captain, if not immediately created awareness Maritime / rebuilt. In this paper, the author tries to present the synergy of the role of the State and Civil Society in rebuilding the Maritime culture have faded or even begin to disappear.

Keywords: Maritime Culture, the State (Government), Civil Society, Synergy.

ABSTRAK

Indonesia adalah negara yang memiliki sumber daya laut yang sangat melimpah, terbentang dalam gugusan kepulauan yang terdiri tidak kurang dari 17.000 pulau dengan 13.466 pulau telah diberi nama, dan ribuan kilometer garis pantai. Sebanyak 92 pulau terluar sebagai garis pangkal wilayah perairan Indonesia ke arah laut lepas telah didaftarkan ke Perserikatan Bangsa Bangsa (UN) dan Negara yang memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km dan terletak pada posisi sangat strategis antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Indonesia pernah dikenal sebagai Negara Maritim karena budaya kelautan yang sangat maju di zaman dahulu, seperti suku Bugis yang dikenal juga dengan suku pelaut yang menjelajah hingga ke mancanegara, atau armada laut Sriwijaya dan Majapahit yang perkasa. Selain kebudayaan Maritim, Indonesia juga memiliki kekayaan laut yang termasuk paling besar di dunia, karakter topografi laut Indonesia yang sangat beragam karena terletak di batasan garis lempeng tektonik menjadikannya unik dibandingkan negara-negara lain, Namun, seiring berjalannya waktu, dengan kekayaan yang melimpah tersebut, identitas Maritim negara ini seperti terlupakan. Dewasa ini semakin menyadarkan kita, bahwa Indonesia semakin kehilangan kebanggaannya. Bait lagu "Nenekku seorang pelaut" bak lantunan yang sumbang. Berbagai permasalahan maritim kian lama kian menumpuk. Menjadi fakta pahit yang menyedihkan ketika pulau sipadan dan ligitan terkelupas dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia, dua pulau yang memiliki keindahan dan kekayaan hayati. Belum lagi pulau ambalat yang mempunyai cadangan minyak mentah yang melimpah masih menjadi sengketa. Saat ini Budaya Maritim Indonesia sama seperti sebuah kapal yang tak bernahkoda, jika kesadaran Maritim tidak segera diciptakan/dibangun kembali. Dalam Tulisan ini, penulis mencoba menyajikan sinergitas peran Negara dan Civil Society dalam membangun kembali kebudayaan Maritim yang telah memudar atau bahkan mulai menghilang.

Kata kunci: Kebudayaan Maritim, Negara (Pemerintah), Civil Society, Sinergi.

I. Menghayati Sejarah Maritim Nusantara

Nusantara pada masa lampau sebelum muncul konsep Indonesia sangat jelas memiliki pengaruh yang sangat dominan di wilayah Asia Tenggara dan bahkan seluruh Wilayah Asia, terutama melalui kekuatan maritim besar di bawah Kerajaan Sriwijaya dan kemudian Majapahit. Wilayah laut Indonesia yang merupakan dua pertiga wilayah Nusantara mengakibatkan yang sejak masa lampau, Nusantara diwarnai dengan berbagai pergumulan kehidupan di laut. Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan Nusantara, bahkan mampu mengarungi samudera luas hingga ke pesisir Madagaskar, Afrika Selatan. Sayangnya, setelah mencapai kejayaan budaya bahari, Indonesia terus mengalami kemunduran, terutama setelah masuknya VOC dan kekuasaan kolonial Belanda ke Indonesia. Perjanjian Giyanti pada tahun 1755 antara Belanda dengan Raja Surakarta dan Yogyakarta mengakibatkan kedua raja tersebut harus menyerahkan perdagangan hasil wilayahnya kepada Belanda.

Sejak itu, terjadi penurunan semangat dan jiwa Maritim bangsa Indonesia, dan pergeseran nilai budaya, dari budaya Maritim ke budaya daratan. Catatan penting sejarah Maritim ini menunjukkan bahwa dibandingkan dengan negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara, Indonesia memiliki keunggulan aspek budaya Maritim bentukan alamiah dari sejak dahulu bahkan sebelum konsep Indonesia lahir. Sebagai negara yang dikelilingi oleh laut hampir semua provinsinya memiliki wilayah perairan, kondisi geografis yang demikian menjadikan Indonesia negara Maritim yang mempunyai daerah perikanan laut tak kurang dari 6,85 juta km2 dan diperkirakan daerah tersebut memiliki kandungan produksi ikan 10juta ton pertahunnya, namun, dengan potensi kelautan yang berlimpah itu masyarakat Indonesia belum dapat memaksimalkan potensi tersebut. Hal ini diakibatkan oleh paradigma pembangunan yang lebih memprioritaskan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masyarakat perkotaan dan pertanian dipedalaman sehingga kurang memperhatikan kehidupan masyarakat di daerah pesisir dan masih sangat kurang proporsinya jika dibandingkan dengan aspek-aspek lainnya seperti bidang pertanian, industri, perhubungan politik dan sebagainya. Hal tersebut mungkin berkaitan dengan pengalaman sebagai bangsa Indonesia yang semenjak memproklamirkan kemerdekaannya lebih banyak di warnai dengan persoalan-persoalan kebaratan daripada persoalan-persoalan kebaharian, inilah yang menyebabkan bangsa Indonesia naluri kebahariaannya semakin tumpul sehingga kurang mampu melihat apalagi bertindak untuk memanfaatkan dunia kebahariaan.

Secara geografis wilayah Indonesia merupakan kawasan kepulauan yang menempatkan laut sebagai jembatan penghubung bukan sebagai pemisah. Dengan demikian, penguasaan terhadap laut merupakan suatu keharusan bagi masyarakat *(civil society)* yang menghuni pulau–pulau yang ada di Indonesia. Kondisi semacam ini, membentuk mereka sebagai manusia yang akrab dengan kehidupan laut. Selain itu, pulau–pulau yang ada di Indonesia letaknya sangat strategis dalam konteks perdagangan laut internasional antara dunia barat dan dunia timur, maka itu dalam tulisan ini, penulis berusaha memberi gambaran sinergitas yang mesti Negara (Pemerintah) ciptakan terhadap pembangunan keMaritiman Indonesia yang nantinya akan memberikan kontribusi terhadap penentuan kebijakan–kebijakan yang bersangkutan dengan masalah–masalah keMaritiman, serta mengembangkan kesadaran kita sebagai masyarakat (*civil society*) akan kekayaan Laut dan keagungan Maritim kita.

II. Indonesia dan Laut

Indonesia sebagai sebuah Negara Kepulauan yang lautnya memiliki peran penting bagi kehidupan bangsa dan negara bahkan sejak zaman lampau, nenek moyang Bangsa Indonesia telah mengarungi laut, berlayar dan berdagang dari satu tempat ke tempat lain menjelajah Nusantara bahkan Mancanegara. Indonesia merupakan Negara Kepulauan terluas di dunia yang terdiri atas lebih dari 17.504 pulau dengan 13.466 pulau telah diberi nama. Sebanyak 92 pulau terluar sebagai garis pangkal wilayah perairan Indonesia ke arah laut lepas telah didaftarkan ke Perserikatan Bangsa Bangsa (UN). Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km dan terletak pada posisi sangat strategis antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Luas daratan mencapai sekitar 2.012.402 km2 dan laut sekitar 5,8 juta km2 (75,7%),

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang terdiri 2.012.392 km2 Perairan Pedalaman, 0,3 juta km2 Laut Teritorial, dan 2,7 juta km2 Zona Ekonomi Ekslusif (ZEE).[1] Sebagai Negara Kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan, sosial-budaya, hukum dan keamanan. Meskipun demikian, selama ini sektor tersebut masih kurang mendapat perhatian serius bila dibandingkan dengan sektor daratan.

Dengan cakupan yang demikian besar dan luas, tentu saja Maritim Indonesia mengandung keanekaragaman alam laut yang potensial, baik hayati dan nonhayati. Sehingga, sudah seharusnya sektor kelautan dijadikan sebagai penunjang perekonomian negara ini. Berdasarkan catatan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), sumbangan sektor perikanan terhadap produk domestik bruto (PDB) memiliki peranan strategis. Terutama dibandingkan sektor lain dalam sektor perikanan maupun PDB nasional. Produk Domestik Bruto (PDB) Perikanan Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB) dari 2011 sampai dengan 2015 selalu mengalami peningkatan. Rata-rata kenaikan sebesar 15,64 persen. Nilai PDB subkategori perikanan dari tahun 2011 sampai dengan 2015 berturut-turut adalah Rp 163,5 triliun, Rp 184,3 triliun, Rp 210,7 triliun, Rp 245,48 triliun, dan Rp 292,13 triliun. Kenaikan yang signifikan dari tahun 2011 sampai dengan 2015 menunjukkan pendapatan barang dan jasa di subkategori perikanan terus mengalami peningkatan. Kontribusi kategori Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan terhadap PDB Nasional pada tahun 2011 sampai dengan 2015 rata-rata sebesar 13,42 persen. Subkategori perikanan memberikan kontribusi terhadap kelompok pertanian pada tahun 2015 sebesar 2,53 persen. Adapun kontribusi rata-ratanya pada periode 2011–2015 sebesar 2,26 persen.

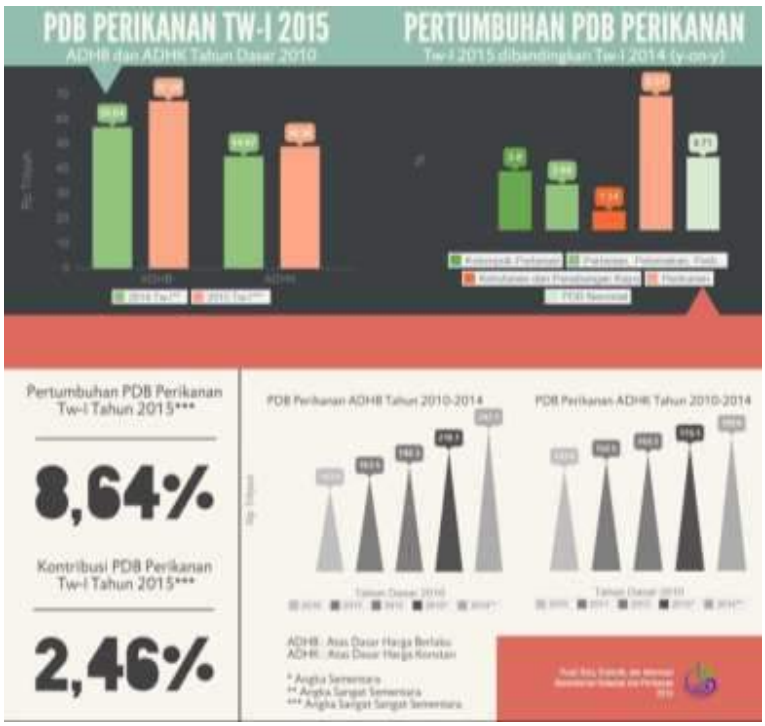
Laju pertumbuhan ekonomi perikanan juga terus meningkat dari tahun ke tahun. Hanya pada tahun 2012, laju pertumbuhan mengalami perlambatan sebesar 6,29 persen. Sementara tahun 2015 mengalami laju pertumbuhan tertinggi, yaitu sebesar 8,37 persen. Laju pertumbuhan subkategori perikanan jauh melampaui laju pertumbuhan kelompok pertanian dan PDB Nasional yang berada di angka 4,02 persen dan 4,79 persen. Laju pertumbuhan subkategori perikanan ada tahun 2015 sebagian besar dipengaruhi oleh pertumbuhan produksi Tuna, Cakalang, Tongkol (TTC) sebesar 6,63 persen, udang budidaya sebesar 9,09 persen, dan produksi rumput laut sebesar 9,73 juta ton. Sumbangan PDB perikanan terhadap negara. Bagaimanapun, catatan-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

catatan ini semakin menguatkan anggapan bahwa sektor maritim sangat potensial dikembangkan sebagai penunjang ekonomi nasional. Dan tentu saja, sektor kelautan tidak hanya menghasilkan produk perikanan.

Untuk Lebih jelasnya Persentase Masing-masing Bidang tersebut terhadap PDB untuk tahun 2001-2005 dapat dilihat pada gambar tabel dibawah ini:

Gambar Tabel 1. Distribusi Persentasi PDB Sektor Kelautan 2010-2015



Sumber: Pusat Data, Statistik, dan Informasi Kementrian Kelautan dan Perikanan (2015)

Dari gambar tabel diatas kita bisa melihat cukup baiknya PDB Kelautan dari tahun ke tahun. Namun, jika tidak ada upaya yang nyata oleh pemerintah untuk meningkatkan nilai presentasi lebih dari 22 persen, jika dibandingkan dengan Negara lain yang memiliki garis pantai yang lebih pendek dari Indonesia maka kita masih kalah jauh dari Negara Negara lain, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Perbandingan Konstribusi Sektor Kelautan terhadap PDB berbagai Negara

No	Negara	Panjang Pantai (Km)	Luas Perairan (Km2)	Kontribusi Bidang Kelautan terhadap PDB	
				Nilai	%
1	Thailand	2.800	420	US$ 212 milyar (2008)	
2	Korea Selatan	2.713	85.838	US$ 14,7 trilyun (1992)	37,00
3	Kanada			US$ 11,1 milyar (2005)	7,72
4	Vietnam	3.260	>1 juta	VND 659.120 milyar (2007)	57,63
6	China	32.000	3 juta	RMB 2.966,2 Milyar (2008)	15,80
7	Amerika	19.800		US$ 138,25 Milyar (Ocean economy, 2004)	1,20
				US$ 11,4 triliyun (Coastal economy, 2007)	83,00

Sumber: data BPS diolah oleh Tridoyo Kusumastanto dkk (2012)

Walaupun Indonesia memiliki potensi kekayaan laut dan pesisir yang besar, namun sayangnya hingga saat ini belum menjadi basis ekonomi bagi pembangunan nasional. Hal ini dapat diindikasikan bahwa masih belum optimalnya kontribusi yang diberikan oleh sektor kelautan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional. Sebagai perbandingan, ekonomi kelautan Amerika mampu menyumbang hingga 83 persen bagi PDB nasionalnya sedangkan Korea Selatan bidang kelautannya sanggup menyumbang 37% dari PDBnya. Indonesia yang luas wilayah lautnya hampir 70% dari total seluruh wilayahnya, hingga kini kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasionalnya masih dibawah 30%. jika dilihat di Negara eropa kontribusi bidang kelautan di negara-negara Eropa sudah cukup besar. Kontribusi PDB Norwegia bahkan ditopang hampir 60 persen dari bidang ekonomi yang berbasis sumberdaya kelautan.Proporsi ini bisa dikatakan besar, jika dilihat luas pantai dan kekayaan laut mereka memang relatif jauh lebih kecil jika dibandingkan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

III. Sinergitas Negara(Pemerintah) dan *Civil Society*

Unsur yang berperan langsung dalam penyelenggaraan pembangunan maritim adalah negara (unsur vertikal) dan *civil society* (unsur horinsontal). Kedua unsur ini merupakan nadi dan tulang punggung pelaksanaan pembangunan menuju negara maritim. Kedua unsur ini memiliki peran dan fungsi yang penting dalam strategi operasional pembangunan dalam payung besar wawasan maritime. Kajian-kajian tetang pembangunan dan pengembangan industri maritim menjadi tumpukan sampah dokumen saja, jika wawasan maritim Indonesia tidak menjadi visi-misi jangka panjang. Wawasan maritim bak semangat pembangunan negara maritim. Untuk itu bidang pendidikan semangat *(spirit)* kemaritiman perlu disiapkan dan menjadi pilar utama bagi kebijakan pendidikan nasional Indonesia.

Selain wawasan maritim, perlu adanya mata rantai operasional wawasan tersebut. Jika wawasan maritim Indonesia sebagai semangat *(spirit)* pembangunan negara maritim, maka kebijakan menjadi kerangka tubuh dan urat nadi dalam pembangunan maritim. Kebijakan mengatur strategi operasional wawasan maritim Indonesia. Negara *(state)* sebagai produsen memiliki peran penting untuk mengeluarkan kebijakan pengelolaan kelautan dan sanksi kelautan. Kebijakan juga menjadi obat yang menghilangkan egoisme sektoral.

Civil society menjadi tulang punggung pembangunan maritim. Inovasi dan orientasi *civil society* dalam pembangunan sangatlah penting untuk mewujudkan pembanguanan dan pengelolaan maritim Indonesia. *Civil Society* dapat didefinisikan sebagai wilayah-wilayah kehidupan sosial yang terorganisasi dan bercirikan antara lain: kesukarelaan (*voluntary*), keswasembadaan (*self-generating*), dan keswadayaan (*self supporting*), kemandirian tinggi berhadapan dengan negara, dan keterikatan dengan norma-norma atau nilai-nilai hukum yang diikuti warganya". *Civil society* adalah masyarakat yang senantiasa melakukan inovasi dan kerjasama satu sama lain untuk mewujudkan keswasembadaan dan keswadayaan melalui kesadaran wawasan maritim. Langkah *civil society* tak akan berjalan mulus tanpa stimulus negara melalui kebijakannynya dalam pembangunan,perlindungan dan pengembangan maritim Indonesia. *Civil society* mencakup kalangan akademisi, nelayan, dan seluruh komponen masyarakat Indonesia. Sebagai penduduk terbesar keempat di dunia (mencapai 238 juta jiwa), Indonesia memiliki potensi besar menciptakan *civil society* yang kuat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ketika kita berbicara tentang *civil society,* maka kita harus berbicara tentang negara. Artinya pembicaraan tentang *civil society* tidak bisa dilepaskan dari pembicaraan tentang negara. Keduanya bagaikan bagian-bagian tubuh yang berbeda letak namun tetap bersinergi. Meskipun antara *civil society* dan Negara memiliki batas-batas sendiri. Namun diantara keduanya tidak perlu dijadikan lawan persaingan di dalam memperebutkan kepentingan/tujuannya masing-masing. Keduanya baik *civil society* maupun negara seharusnya saling bersinergi untuk membangun negara, Indonesia.

Dan salah satu upaya penting yang Negara harus lakukan untuk mengoptimalkan sumber daya kelautan adalah dengan bekerja sama dengan pihak Keamanan diantaranya TNI Angkatan laut, Pihak TNI harus bisa mengawasi setiap pencurian ikan yang dilakukan oleh pihak asing maupun penjualan ikan oleh nelayan sendiri tetapi tidak melalui mekanisme yang telah ditetapkan oleh pemerintah sehingga dapat mengakibatkan kerugian kepada Negara. Salah satu upaya yang dapat dilakukan pemerintah adalah dengan meningkatkan anggaran belanja pihak TNI AL sehingga memiliki dana untuk membeli kapal kapal patroli untuk mengawasi perairan peraian Indonesia dari tangan tangan jahil. Sistem drone juga perlu diadakan untuk mengawasi perairan Indonesia sehingga jika terjadi masalah pemerintah atau pihak terkait dapat mengetahui masalah yang terjadi dan segera mengambil tindakan.

Kelautan Indonesia kedepan diharapkan dapat menjadi arus utama *mainstream* pembangunan nasional dengan memanfaatkan ekosistem perairan lautbeserta segenap sumberdaya yang terkandung di dalamnya secara berkelanjutan (*on a sustainable basis*) untuk kesatuan, kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Keinginantersebut dijabarkan dalam lima tujuan yang harus dicapai, yaitu:

1. Membangun jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia.
2. Meningkatkan dan menguatkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang didukung oleh pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi
3. Menetapkan wilayah NegaraKesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal-hal yang terkait dalam kerangka
4. Membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan, dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5. Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut

Untuk mendukung pembangunan sektor kelautan maka pemerintah juga telah menetapkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Nasional 2005 – 2025 di Bidang Kelautan, yakni sebagai berikut:

1. **Membangkitkan wawasan dan budaya bahari**, antara lain, melalui (a) pendidikan dan penyadaran masyarakat tentang kelautan yang dapat diwujudkan melalui semua jalur, jenis, dan jenjang pendidikan; (b) melestarikan nilai-nilai budaya sertawawasan bahari serta merevitalisasi hukum adat dan kearifan lokal di bidang kelautan; dan (c) melindungi dan mensosialisasikan peninggalan budaya bawah air melalui usaha preservasi, restorasi, dan konservasi.
2. **Meningkatkan dan menguatkan peranan sumber daya manusia di bidang kelautan** yang diwujudkan, antara lain, dengan (a) mendorong jasa pendidikan dan pelatihan yang berkualitas di bidang kelautan untuk bidang-bidang keunggulan yang diimbangi dengan ketersediaan lapangan kerja dan (b) mengembangkan standar kompetensi sumber daya manusia di bidang kelautan. Selain itu, perlu juga dilakukan peningkatan dan penguatan peranan ilmu pengetahuan dan teknologi, riset, dan pengembangan sistem informasi kelautan.
3. **Menetapkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal hal terkait di dalamnya**, termasuk kewajiban-kewajiban yang telah digariskan oleh hukum laut *United Nation Convention on the Law Of Sea* (UNCLOS) 1982. Indonesia telah meratifikasi UNCLOS pada tahun 1986 sehingga mempunyai kewajiban, antara lain, (a) menyelesaikan hak dan kewajiban dalam mengelola sumber daya kelautan berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982; (b) menyelesaikan penataan batas maritim (perairan pedalaman, laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen); (c) menyelesaikan batas landas kontinen di luar 200 mil laut; (d) menyampaikan laporan data nama geografis sumber dayakelautan kepada Perserikatan Bangsa-Bangsa. Di sisi lain, Indonesia juga perlu pengembangan dan penerapan tata kelola dan kelembagaan nasional di bidang kelautan, yang meliputi (a) pembangunan sistem hukum dan tata pemerintahan yang mendukung ke arah terwujudnya Indonesia sebagai Negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kepulauan serta (b) pengembangan sistem koordinasi, perencanaan, monitoring, dan evaluasi.

4. **Melakukan upaya pengamanan wilayah kedaulatan yurisdiksi dan aset Negara Kesatuan Republik Indonesia**, yang meliputi (a) peningkatan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di wilayah perbatasan; (b) pengembangan system *monitoring, control, and surveillance* (MCS) sebagai instrumen pengamanan sumber daya, lingkungan, dan wilayah kelautan; (c) pengoptimalan pelaksanaan pengamanan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terdepan; dan (d) peningkatan koordinasi keamanan dan penanganan pelanggaran di laut.
5. **Mengembangkan industri kelautan secara sinergi, optimal, dan berkelanjutan** yang meliputi (a) perhubungan laut; (b) industri maritim; (c) perikanan; (d) wisata bahari; (e) energi dan sumber daya mineral; (f) bangunan laut; dan (g) jasa kelautan.
6. **Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut** dilakukan melalui (a) pengembangan sistem mitigasi bencana; (b) pengembangan *early warning system*; (c) pengembangan perencanaan nasional tanggap darurat tumpahan minyak di laut; (d) pengembangan sistem pengendalian hama laut, introduksi spesies asing, dan organisme laut yang menempel pada dinding kapal; serta (e) pengendalian dampak sisa-sisa bangunan dan aktivitas di laut.
7. **Meningkatkan kesejahteraan keluarga miskin di kawasan pesisir** dilakukan dengan mengembangkan kegiatan ekonomi produktif skala kecil yang mampu memberikan lapangan kerja lebih luas kepada keluarga miskin.

Akankah Indonesia jadi Negara Maritim atau penulis maksud apakah Indonesia bisa kembali menjadi Negara Maritim? Ditinjau dari enam pokok dalam pembentukan kekuatan laut menurut pandangan Alferd Thayer Mahan (1860-1940) Indonesia memiliki letak geografis yang potensial diantara Benua Asia dan Austarlia serta Samudra Pasifik dan Samudra Hidia; bentuk bumi kepulauan yang mendorong manusia berorientasi ke laut, luas wilayah laut hingga lebih dari 6 juta km²; dan penduduk sebesar 238 juta jiwa. Melihat potensi ini Indonesia memiliki *kans* besar untuk menjadi negara maritim yang besar di kancah ASEAN Community 2016. Luas lautan dan SDM Indonesia duduk diperingkat pertama di kawasan ASEAN. Potensi ini ada, namun bak harta yang terpendam, harta atau potensi ini perlu digali dengan penanaman spirit wawasan

KEMENTERIAN AGAMA
REPUBLIK INDONESIA

Maritim. Lembaga-lembaga pemerintahan memiliki peran penting dalam mendorong bangsanya menuju ke arah kekuasaan di laut. Sinergitas antara *civil society* dan negara, untuk mewujudkan untuk membangun Indonesia Negara Maritim.

IV. Kesimpulan

"Indonesia bukan pulau-pulau dikelilingi laut. Tetapi, laut yang ditaburi pulau-pulau"
(**A.B lapian**)

"Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali
Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga
Bangsa pelaut armada militer
Bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi
Irama gelombang lautan itu sendiri"
(**Ir. Soekarno, 1953**)

Dari dua prasa dan tulisan ini penulis berharap, bersama kita dapat melihat potensi dan realita kemaritiman Indonesia, mengajak bahkan memaksa kita segera berbenah untuk membangun kembali jejak sejarah yang terhapus. Wawasan maritime dalam hal ini *civil society*, dan Negara menjadi elemen penting pembangunan Negara Maritim. Kedua elemen ini memiliki peran yang mungkin terlihat berbeda namun saling berkaitan bak analogi sistem tubuh. Elemen *pertama* dalam pembangunan maritim adalah Negara. Suatu tubuh membutuhkan kerangka dan urat tubuh dan urat nadi untuk berdiri tegak, yang terwujudkan dalam kebijakan maritim. Elemen *kedua*, *Civil Society* menjadi tulang punggung pembangunan Maritim. Namun, untuk menyatukan kedua elemen tersebut kita butuh "pengikat" (titik temu) antara Negara dan *civil society*, yaitu wawasan Maritim. Wawasan Maritim (doktrin Maritim) bak semangat *(spirit)* pembangunan Negara Maritim yang sebenarnya harus ditanamkan sejak dini dan bahkan penulis merasa itu harus di masukkan dalam Kurikulum sejak Sekolah Dasar (SD), karena sebenarnya agak terasa "sedikit lucu" bila sebuah Negara yang memproklamirkan dirinya adalah Negara Maritim atau Kepulauan tapi rakyatnya (SDMnya) tidak mempunyai pendidikan Kemaritiman sejak dini setidaknya ini yang di rasakan penulis saat masih di bangku sekolah (SD-SMA) bahkan hingga saat ini . Tanpa adanya wawasan maritim Negara dan *civil society* tidak akan membentuk Indonesia sebagai Negara Maritim. Aktivasi wawasan Maritim sejak dini yang harus dimulai dari sekarang sebagai pengikat antara Negara dan *civil society*, menjadi elemen yang sangat penting agar kita semua sampai ke anak-cucu kita sadar betapa agungnya sejarah ke-Maritiman Negara kita dulu untuk pembangunan Negara Maritim Indonesia kini dan selamanya.

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Sondakh, B. K., 2010. *Sejarah Maritim Indonesia: Meretas Sejarah Menegakkan Martabat Indonesia*, Institute for Maritim Studies. http://indomaritiminstitute.org/wpcontent/uploads/2010/10/Sejarah-Maritim-Indonesia.pdf di akses pada tanggal 3 Desember

https://id.wikipedia.org/wiki/GarisPantaiIndonesia.di akses pada tanggal 3 Januari 2017

Mutiara Ilma Islami. 2014. Merajut Kembali Negara Maritim Indonesia melalui Aktivasi Tiga Elemen (Negara, *Civil Society*, dan Wawasan Maritim).

Anonim. 2014. *Indonesia Raksasa Maritim: Masih Tertidur Lelap*. http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8386/Indonesia.Raksasa.Maritim:.Masih.Tertidur.Lelap. di akses pada tanggal 4 Desember

Nono.2014. *Nono Sampono nyatakan urgensi paying undang-undang kemaritiman*. http://metrobali.com/2014/08/27/nono-sampono-nyatakan-urgensi-payung-undang-undang-kemaritiman/. di akses pada tanggal 4 Desember

Tridoyo Kusumastanto dkk.2012. *Kebijakan EKonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*.Dewan Kelautan Indonesia.

Tridoyo Kusumastanto. 2012.*Pemberdayaan Sumberdaya Kelautan, Perikanan Dan Perhubungan Laut dalam Abad XXI.*http://www.lfip.org/english/pdf/bali-seminar/pemberdayaan%20sumber%20daya%20kelautan%20%20tridiyo%20kusumastanto.pdf. di akses pada tanggal 8 Desember

Alferd Thayer Mahan, The Influence of Sea Power Upon History, hal.1660-1783 .1660-1783 (Dover Military History, Weapons, Armor)

BPS.2014. *Pendapatan Domestik Bruto*. http://www.bps.go.id/ tab_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id_subyek=11&notab=1.di akses pada tanggal 8 Desember

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MEMBANGUN KETAHANAN ENERGI PENDUKUNG PERTAHANAN MARITIM MELALUI PEMANFAATAN MIKROALGA SEBAGAI BIODIESEL BAGI MASYARAKAT PESISIR

THE DEVELOPING ENERGY SECURITY OF SUPPORTING MARITIME DEFENSE THROUGH THE UTILIZATION MICROALGAE AS BIODIESEL FOR COASTAL COMMUNITIES

Khusnul Khotimah

Program Studi Keamanan Energi, Universitas Pertahanan Indonesia
(khusnul486@gmail.com)

Abstrak – Sumber daya kelautan sebagai sumber daya energi menjadi salah satu sarana pembangunan kekuatan maritim dan pemersatu pertahanan wilayah bagi Indonesia. Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dengan luas wilayah sebagian besarnya perairan, serta posisi silang yang strategis menjadi sumber fundamental bagi pengembangan energi yang berkelanjutan melalui pemanfaatan mikroalga sebagai tumbuhan laut yang potensial sebagai bahan bakar biodiesel, campuran solar bagi masyarakat pesisir Indonesia. Metode penelitian pada kajian artikel ini menggunakan konsep studi literatur dan observasi penelitian penulis sebelumnya, yang akan menghasilkan analisis dari tujuan energi sebagai pendukung pertahanan maritim yang mencakup: (1) pemahaman dengan baik tata pengelolaan dan pengembangan sumber daya energi kelautan melalui penggunaan biodiesel sebagai energi terbarukan dari tumbuhan laut mikroalga; (2) terciptanya kesadaran dan kerjasama yang efektif antara masyarakat pesisir, pemerintah serta industri akan kebesaran sejarah bangsa Indonesia berasal dari penguasaan lautan sebagai sumber pertahanan dalam membangun ketahanan energi pendukung pertahanan maritim.

Kata Kunci : kekuatan maritim, ketahanan energi, mikroalga

Abstract – *Marine resources as energy resources become one means the construction of maritime power and unifying the region's defense for Indonesia. The geographical condition of Indonesia as an archipelagic country with the vast majority of territorial waters, as well as a strategic cross position, becomes a fundamental source for sustainable energy development through the utilization of microalgae as potential marine plants as biodiesel fuel, a diesel mix for Indonesian coastal communities. The research method of this study uses the concept of literature study and observation of previous authors' research, which will result in an analysis of energy objectives as supporting maritime defense that includes: (1) a good understanding of the management and development of marine energy resources through the use of biodiesel as renewable energy marine microalgae; (2) the creation of effective awareness and cooperation between coastal communities, government and industry will be the greatness of Indonesian history derived from the control of the oceans as a source of defense in building energy security to support maritime defense.*

Keywords: *maritime power, energy security, microalgae*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga wilayah lautnya. Namun hingga saat ini, paradigma pembangunan di Indonesia masih berfokus pada daratan sebagai pertahanan. Akibatnya terjadi ketimpangan nyata pada pembangunan antara daratan dan lautan, termasuk belum mampunya Indonesia memanfaatkan potensi sumber daya laut tersebut secara maksimal. Oleh karenanya, diperlukan konsep dan strategi untuk membangun Indonesia menjadi sebuah negara maritim yang tangguh dan berdaulat.

Pertahanan kemaritiman Indonesia melalui kepulauannya, kekayaan maritimnya dan kepentingan maritim yang diusung pada periode pemerintahan Joko Widodo, yaitu *Global Maritime Fulcrum (GMF)* akan menjadi tantangan nyata bagi pemerintah sendiri maupun masyarakat dalam pengelolaan, penguatan maupun penjagaan infrastruktur energi melalui pemanfaatan sumber daya sektor maritim[1].

Konsep negara maritim ini juga tidak lepas dari kekuatan pertahanan. Jika pertahanan kuat, kedaulatan negara pun akan terlindungi dari ancaman luar. TNI Angkatan Laut (AL) merupakan salah satu alat negara yang memiliki tugas terkait dengan pengamanan wilayah laut sesuai amanat undang-undang.[2]

Kondisi geografis Indonesia sebagai negara maritim, yang memiliki luas wilayah lautan mencapai 7,9 juta km^2 yang terdiri dari 3,1 juta km^2 perairan teritorial, 2,1 juta km^2 perairan laut 12 mil dan 2,7 juta km^2 perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia. Keadaan wilayah ini yang menjadikan lebih dari 40 juta masyarakat Indonesia bermukim didaerah pesisir dan mayoritas dari mereka bekerja sebagai nelayan[3] sehingga penggunaan bahan bakar sebagai pemenuhan kebutuhan energi menjadi prioritas penting untuk keberlangsungan hidupnya dalam menunjang perekonomian.

Kebutuhan bahan bakar untuk menggerakan mesin motor sangat dibutuhkan dalam mobilitas perahu. Mulai dari berangkat menuju laut, saat dilaut maupun ketika kembali lagi menuju daratan. Meskipun demikian, faktor kelangkaan bahan bakar yang disebabkan oleh sulitnya akses ke pesisir dan meningkatnya harga bahan bakar minyak, menjadikan nelayan sulit untuk memenuhi kebutuhannya. Selama ini, biaya BBM merupakan 60% dari total ongkos produksi nelayan. Kenaikan harga BBM akan membuat biaya untuk bahan bakar mencapai 80% dari total biaya produksi[4].

Selain itu, wilayah pesisir dan lautan Indonesia terkenal dengan kekayaan dan

[1] Noivong Thassarany,"Moving Beyond "Hub-and-Spokes" System: US – ASEAN Non-Traditional Security and Multilateral Cooperation", (Portugal: Third Global International Studies Conference, 2011), hlm. 3.

[2] Marsetio, *Sea Power Indonesia* (Jakarta: UNHAN, 2014), hlm. 3.

[3] Pramono, Djoko, *Budaya Bahari,*(Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005), hlm. 29.

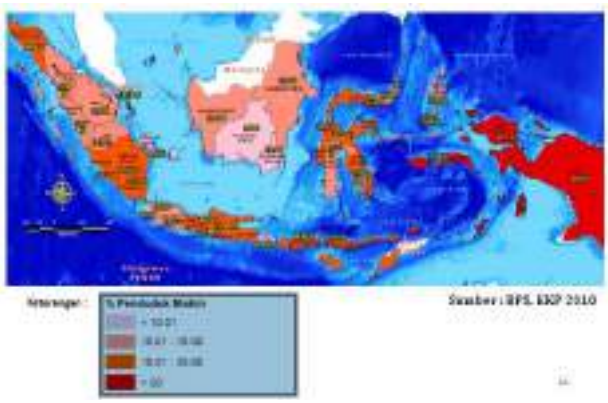
[4] ESDM, *Analysis Policy for Mining and Minerals: Perikanan, Subsidi Harga BBM Bagi Nelayan.* (Jakarta: ESDM, 2008), http://www.tekmira.esdm.go.id, diakses pada 3 Februari 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keanekaragaman sumber daya alamnya, baik sumber daya keanekaragaman hayati *(biodiversity)* laut terbesar di dunia karena memiliki ekosistem pesisir yang khas seperti hutan mangrove, terumbu karang *(coral reefs)*, dan padang lamun *(sea grass beds)* maupun sumber daya yang non hayati (minyak bumi dan gas serta mineral atau bahan tambang lainnya[5]. Akan tetapi, sebagian besar sumber daya ini belum dimanfaatkan secara ekonomis dan optimal sehingga masyarakat pesisir juga masih hidup dalam kemiskinan.

Pemanfaatan sumber daya laut bertujuan untuk mencukupi kebutuhan dan meningkatkan kesejahteraan manusia. Peluang pengembangansumber daya ini belum sepenuhnya didayagunakan, terutama karena kendala kurangnya pengetahuan, baik yang dasar maupun terapannya. Dalam kaitan ini, nelayan sebagai sumber daya manusia yang langsung bergelut dalam eksploitasi perikanan laut perlu mendapat perhatian yang proposional. Kenyataan bahwa nelayan di Indonesia masih berpendidikan rendah, menempatkan mereka dalam kondisi kemiskinan (Gambar 1).

Gambar 1. Peta Kemiskinan Masyarakat Pesisir



Sumber: Bappenas, Pembangunan Kelautan dalam RPJMN 2015-2019 (Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014), hlm. 14.

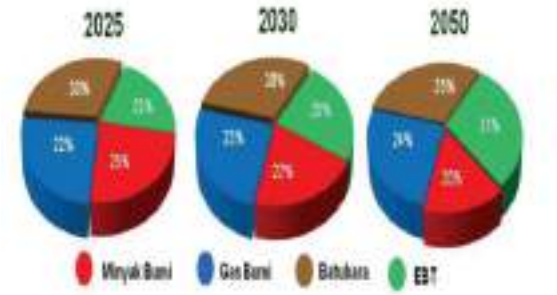
Dalam situasi demikian, rumah tangga nelayan akan senantiasa berhadapan dengan tiga persoalan yang sangat krusial dalam kehidupan mereka, yaitu: (1) perjuangan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari; (2) terkendalanya pemenuhan kebutuhan pendidikan anak-anaknya, dan (3) terbatasnya akses mereka terhadap jaminan kesehatan. Dengan peningkatan pemanfaatan sumber daya hayati laut sebagai sumber energi, diharapkan kehidupan masyarakat pesisir ikut terangkat pula, melalui terbukanya bidang usaha dan lapangan kerja dalam pemenuhan kebutuhan energi maupun kebutuhan lainnya[6].

[5] K. Kartawinata dan S. Soemodihardjo, Komunitas Hayati di Wiiayah Pesisir Indonesia. (Jakarta: Oseanologi Indonesia. 1977), hlm. 25.

[6] Bappenas, Pembangunan Kelautan dalam RPJMN 2015-2019, (Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014), hlm. 14

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2. Bauran Energi dalam Kebijakan Energi Nasional



Sumber: Dewan Energi Nasional (DEN), *Ketahanan Energi Indonesia,* (Jakarta: Sekjen DEN, 2015), hlm. 9

Pemerintah telah mencanangkan dukungan pencapaian target bauran EBT dalam kebutuhan energi nasional (Gambar 2) dimana penggunaan EBT mencapai 25% dan pada 2050 EBT mencapai 31%[7] pada 2030.

Oleh karena itu, melalui kajian ini akan dianalisis strategi membangun pemahaman tata pengelolaan dan pengembangan sumber daya energi kelautan dari tanaman laut mikroalga menjadi biodiesel. Selain itu, terciptanya peningkatan infrastruktur pendukung pengembangan sumber daya kelautan melalui kerjasama yang efektif antara masyarakat pesisir, pemerintah sebagai perencana dan pelaksana kebijakan, TNI AL sebagai kekuatan pertahanan maritim serta masyarakat pesisir dan industri terkait secara bergotong royong dalam sinergitas antar komponen bangsa.

Pembahasan

Ketahanan Energi

Pemerintah mengeluarkan regulasi melalui Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional (KEN). Regulasi ini memiliki visi misi untuk pengembangan ketahanan energi yang didasarkan pada prinsip keadilan, berkelanjutan dan berwawasan lingkungan agar terciptanya konsep kemandirian dan ketahanan energi nasional (gambar 3). KEN menjadi pedoman dan arah pengelolaan energi nasional untuk mendukung pembangunan nasional yang berkelanjutan[8].

Gambar 3. Konsep Ketahanan Energi



Sumber: Dewan Energi Nasional (DEN), *Ketahanan Energi Indonesia,* (Jakarta: Sekjen DEN, 2015), hlm. 11.

Dewan Energi Nasional (DEN) dalam Kebijakan Energi Nasional (KEN) mendefinisikan ketahanan energi sebagai suatu kondisi terjaminnya ketersediaan energi, akses masyarakat terhadap energi pada harga yang terjangkau dalam jangka panjang dengan tetap memperhatikan perlindungan terhadap lingkungan

[7] Dewan Energi Nasional (DEN), *Ketahanan Energi Indonesia.* (Jakarta: Sekjen DEN, 2015), hlm. 9.

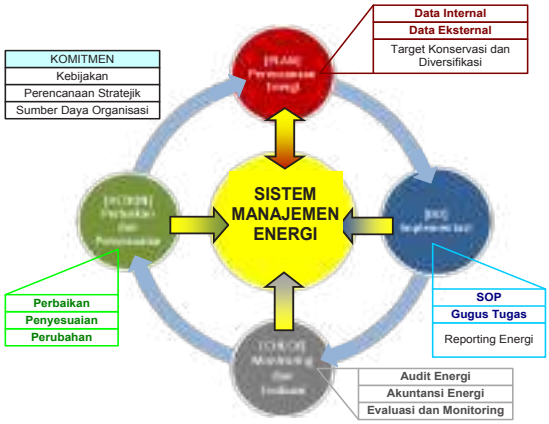
[8] Peraturan Pemerintah RI, PP NO 79 Tentang Kebijakan Energi Nasional, (Jakarta: Sekertariat Negara, 2015), hlm. 3.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hidup[9].

Dalam mewujudkan ketahanan energi, perlu adanya manajemen energi terorganisasi melalui prinsip-prinsip manajemen energi (Gambar 4).

Gambar 4. Konservasi Energi dalam Sistem Manajemen Energi



Sumber: PT. Energy Management Indonesia (Persero), Pengantar Manajemen Energi, (Jakarta: Kementerian Perindustrian, 2011), hlm.7.

Tahapan manajemen energi sebagai berikut[10]:

1. Perencanaan Energi (*Plan*), meliputi:
   a. Pemilihan atau penetapan target tujuan manajemen energi
   b. Penentuan strategi untuk rencana tujuan :
      1. identifikasi situasi kebutuhan penggunaan energi
      2. Dana yang diperlukan
      3. Teknologi yang diperlukan
      4. Organisasi yang diperlukan
2. Implementasi (*Do*) meliputi:
   a. Penyusunan Program yang terdiri atas:
      1. Target program yang akan dilaksanakan
      2. Strategi yang ingin digunakan
      3. Struktur organisasi dan personel yang diperlukan
   b. Pelaksanaan Program, terdiri dari:
      1. Meningkatkan kesadaran optimalisasi pemanfaatan sumber energi secara efektif dan efisien antara pemerintah (Kementerian ESDM, Kelautan, Kemaritiman, industri pengembang dan masyarakat pesisir)
      2. Melakukan pelatihan pengembangan program oleh masyarakat pesisir yang secara langsung akan turut berperan dalam pelaksanaan program.
      3. Melakukan uji coba pelaksanaan program yang sudah ditetapkan
      4. Melakukan pengarahan, pengawasan dan monitoring uji coba berkerjasama dengan instansi terkait.
      5. Menyiapkan peralatan dan teknologi pendukung

[9] Dewan Energi Nasional (DEN), *op.cit*, hlm. 11.
[10] Marpaung, Parlindungan, Persiapan Proses Audit Energi, (Jakarta: Himpunan Ahli Konservasi Energi, 2014), hlm 12.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Monitoring dan Evaluasi *(Check)*, meliputi kegiatan:
    a. pengelolaan energi yang efektif dan efisien.
    b. Menumbuhkan jiwa wirausaha pengembangan Energi Baru Terbarukan (EBT) dari potensi sumber daya laut.
4. Perbaikan dan Penyesuaian (*Action*), terdiri atas:
    a. *Grade* prioritas dari hasil monitoring dan perlakuan.
    b. Fokus monitoring dan analisis implementasi pemenuhan kebutuhan energi yang tercukupi.

Ketahanan energi merupakan salah satu bagian ketahanan nasional (gambar 5).

Gambar 5. Energi dalam Ketahanan Nasional



Sumber: Dewan Energi Nasional (DEN), *Ketahanan Energi Indonesia, (*Jakarta*:* Sekjen DEN, 2015), hlm. 98.

Peranan energi menjadi sangat krusial karena perannya yang sangat penting dalam roda politik dan pemerintahan, perekonomian, kehidupan sosial, serta pertahanan dan keamanan suatu negara, termasuk kekuatan pertahanan maritim[11] sehingga dengan terwujudnya ketahanan energi, maka akan menunjang kekuatan pertahanan maritim.

Pertahanan Maritim

Posisi geografis Indonesia yang terletak pada posisi silang dunia antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta di antara benua Asia dan Australia, secara alamiah menjadikan wilayah perairan Indonesia sebagai salah satu jalur utama perdagangan dunia sebagai *Sea Lanes of Trade* (SLOT) dan *Sea Lanes of Comunication* (SLOC). Dengan konstelasi dan kondisi geografis yang memiliki sumber kekayaan alam berlimpah, di satu sisi memberi manfaat bagi kesejahteraan bangsa, namun di sisi lain mengandung kerawanan hadirnya kepentingan negara lain yang dapat mengganggu kedaulatan, keutuhan, keamanan dan keselamatan bangsa. Potensi kerawanan tersebut tentu saja harus diantisipasi dan disikapi dengan membangun pertahanan negara yang mampu menghadapi berbagai bentuk ancaman pada masa damai maupun masa perang[12].

Pertahanan maritim merupakan pertahanan dalam pengusaaan terhadap laut. Dalam pertahanannya, Indonesia masih menjadi negara kelautan bukan kemaritiman. Negara maritim

[11] Dewan Energi Nasional (DEN), *op.cit*, hlm. 98.
[12] Marsetio, *op.cit*, hlm. 25.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

adalah negara yang mempunyai sifat memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya, sedangkan negara kelautan lebih menunjukkan kondisi fisiknya, yaitu negara yang berhubungan, dekat dengan atau terdiri dari laut[13].

Strategi membangun pertahanan maritim antara lain[14]: (a) Terwujudnya mental, perilaku dan kesadaran maritim bangsa Indonesia untuk kembali terjun pada kehidupan yang bervisi maritim dengan membangun jaringan komunikasi di dalam masyarakat Indonesia baik internal maupun eksternal, melalui pendekatan sosial budaya dari para pelaksana; (b) Terwujudnya kebijakan pemerintah yang berorientasi maritim dengan menyamakan cara pandang seluruh lembaga terkait bahwa negara Indonesia adalah negara kepulauan, dimana laut sebagai ruang hidup dan ruang juang masyarakat yang hidup di negara kepulauan melalui pembentukan jaringan kerja budaya, politik, dan ekonomi dalam rangka mendukung proses pembangunan ekonomi maritim; (c) Terwujudnya kelembagaan yang terintegrasi dengan membuat suatu sistem birokrasi kemaritiman satu atap, dan penataan manajemen kelautan guna mengoptimalkan kegiatan perekonomian di bidang maritim dan aksi-aksi yang signifikan dari kementerian atau lembaga yang bergerak di bidang kelautan untuk membangkitkan budaya maritim; (d) Terwujudnya pelaksanaan dan pengaplikasian sistem keamanan laut nasional yang optimal melalui peran dan tugas TNI AL dalam mendukung pembangunan maritim untuk sistem pertahanan yang solid dengan membangun armada maritim yang kuat guna mengendalikan situasi di laut nusantara yang dapat berfungsi sebagai pertahanan lapis dalam guna mengamankan dan mempertahankan keutuhan wilayah negara; (e) pengelolaan transportasi laut; (f) membangun industri berbasis kelautan.

Sudah seharusnya Indonesia saat ini memfokuskan sebagai negara maritim, bukan negara kelautan, yang mampu sepenuhnya memanfaatkan potensi laut secara maksimal, mempunyai jiwa dan pemikiran yang pandai untuk memanfaatkan laut secara keseluruhan dan tidak hanya memanfaatkan fisiknya saja sehingga meminimalisir ketimpangan pembangunan di sektor laut dan membangun paradigma pembangunan pertahanan maritim yang optimal melalui penguasaan yang efektif dan "sea power" yang unggul. Keadaan tersebut juga harus diperkuat kemampuan mempertahankan diri dari segenap ancaman baik dari dalam maupun dari luar melalui kemampuan maritime security yang dibangun melalui ketahanan energi, termasuk optimalisasi sumber daya kelautan[15].

[13] A. Kadar, *Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*, (Jakarta: Pusat Kajian Keamanan Nasonal Universitas Bhayangkara Jakarta. 2015), hlm. 426.

[14] Marsetio, *op.cit*, hlm. 40.

[15] Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century Cass Series: Naval Policy and History* (London: *Third Edition Routledge for IISS Adelphi Books*), hlm. 115.

PERPUSTAKAAN UNSOED
REPUBLIK INDONESIA

Potensi Mikroalga

Potensi sumber daya energi di laut Indonesia yang cukup besar seperti tumbuhan laut Mikroalga yang dikonversi menjadi biodiesel perlu dimanfaatkan secara efisien untuk dapat meningkatkan devisa dari sektor kelautan sebagai solusi membangun ketahanan energi dalam memperkuat pertahanan maritim dari permasalahan meningkatnya harga bahan bakar minyak (BBM) yang menjadikan hasil tangkapan ikan dan pendapatan nelayan Indonesia menurun belakangan ini.

Potensi mikroalga di perairan laut Indonesia dapat diamati dari potensi lahan budidaya mikroalga yang tersebar di 26 propinsi di Indonesia. Potensi mikroalga di Indonesia mencakup areal seluas 26.700 ha dengan potensi produksi sebesar 462.400 ton/ tahun[16]. Budidaya alga sudah sejak lama dilakukan oleh masyarakat pesisir di daerah pantai seperti Bali, PP. Seribu, Riau, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara dan Maluku. Perkembangan budidaya tersebut mengalami pasang surut akibat masalah pemasaran yang turun naik tidak menentu.[17]

Secara tradisional alga telah dimanfaatkan oleh masyarakat pesisir terutama sebagai bahan pangan, seperti untuk lalapan, sayur, acar, manisan, kue, selain juga dimanfaatkan sebagai obat[18]. Pemanfaatan untuk industri dan sebagai komoditas ekspor berkembang pesat pada beberapa dasawarsa terakhir ini. Pemanfaatan alga untuk industri terutama oleh kandungan senyawa kimia didalamnya, khususnya karagenan, agar, dan algin. Karagenan merupakan bahan kimia yang dapat diperoleh dari berbagai jenis alga merah.

Besarnya potensi pemanfaatan alga, juga seharusnya dimanfaatkan dalam pengembangan ketahanan energi, khususnya mikroalga sebagai bahan baku pembuatan biodiesel pengganti solar. Oleh karenanya, budidaya mikroalga dalam tahap kultivasi perlu dilakukan melalui masyarakat pesisir. Budidaya mikroalga ini dapat berkembang di area pesisir Indonesia seperti Pantai Pangandaran, Kepulauan Seribu, Bali, Pulau Samaringa, Pulau Telang, dan Teluk Lampung maupun daerah lainnya.

Gotong royong dalam pembudayaan mikroalga oleh masyarakat sekitar diharapkan akan membantu perekonomian masyarakat pesisir untuk menjadi sentra bahan baku produksi biodiesel yang terintegrasi sehingga nantinya akan diikuti oleh daerah lain di berbagai wilayah di Indonesia sehingga akan memberi dampak sosial yang positif bagi kekuatan pertahanan maritim. Masyarakat pesisir dapat menjadi pelaksana teknis sebagai produsen pengembangan bahan baku pada tahapan kultivasi mikroalga juga pengguna produk jadi biodiesel tersebut, yang didukung

[16] R. Dahuri, J. Rais; S.P. Ginting dan M.J. Sitepu, *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu,* (Jakarta: Pradnya Paramita. 1996), hlm. 305.

[17] *Ibid*., hlm. 308

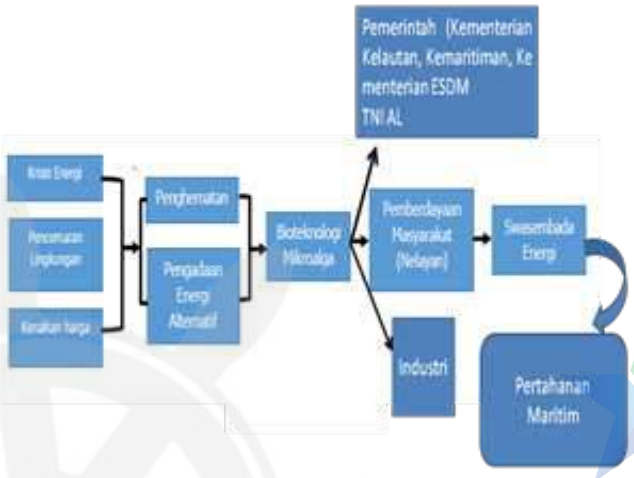
[18] A. Nontji, Laut Nusantara, (Jakarta: PT. Jambatan. 1987).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan pelatihan dari pemerintah (Kementerian ESDM, kelautanm kemaritiman) dan lembaga penelitian serta akademisi terkait Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) dan Badan Pengkajian Pengembangan Teknologi (BPPT).

Adapun peranan swasta dalam roda perekonomian maritim akan berjalan melalui investasi terhadap pemanfaatan mikrolaga dengan pengembangan teknologi dan infrastruktur untuk pengoptimalan pemanfaatan sumber daya kelautan tersebut sehingga menunjang peningkatan pendapatan daerah dan menggerakkan sektor-sektor lainnya seperti sektor perumahan, transportasi, komersial, UMKM dan lainnya. Dengan adanya bantuan regulasi yang pro terhadap energi hijau ini dari pemerintah, maka masyarakat pesisir Indonesia akan mandiri energi dalam penggunaan biodiesel sebagai bahan bakar utama bagi kebutuhan transportasi nelayan.

Gambar 6. Roadmap Pemanfaatan Mikroalga Pendukung Kekuatan Maritim

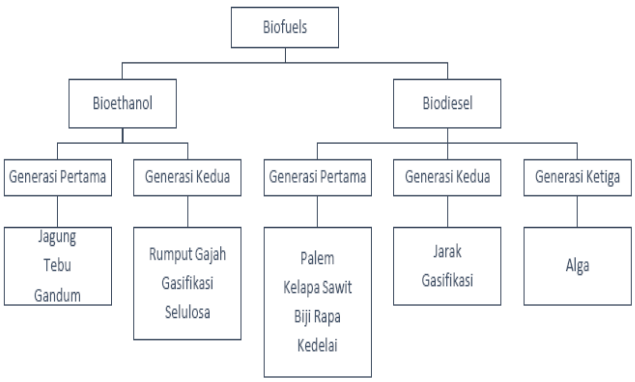


Dengan demikian, pembangunan energi mendukung pertahanan maritim tercipta melalui visualisasi hubungan pemerintah, swasta dan masyarakat dalam memanfaatkan mikroalga sebagai biodiesel dengan kerjasama gotong royong dalam pemanfaatan sumber daya tumbuhan laut (Gambar 6).

Mikroalga adalah tumbuhan mikroskopik yang menggunakan karbondioksida sebagai sumber karbon dan salah satu organisme yang dapat tumbuh pada rentang kondisi yang luas di permukaan bumi.

Alga merupakan tumbuhan laut yang memiliki ukuran mikro dan makro. Jenis tumbuhan ini menjadi sumber energi potensial sebagai biofuel generasi 3 (gambar 7) yang tidak mengganggu stabilitas pangan.

Gambar 7. Klasifikasi Biofuel berdasarkan bahan bakunya.



Sumber: Amy Ardhyaksa, *Perancangan Produk Reaktor Mikroalga Penghasil Biofuel Untuk Kawasan Pesisir, Jurnal Tingkat Sarjana Senirupa dan Desain*, No.1, 2012, hlm. 2.

Tumbuhan jenis ini biasanya ditemukan pada tempat-tempat yang lembab atau benda-benda yang sering

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terkena air dan banyak hidup pada lingkungan berair di permukaan bumi.[19] Sebagaimana pada tabel 1 bahwa sebagian besar tumbuhan penghasil biodiesel adalah jenis tumbuhan pangan. Hal tersebut dinilai kurang baik karena dikhawatirkan permintaan pasar akan biodiesel tersebut akan berkompetisi dengan permintaan pasar untuk tanaman pangan. Oleh karena itu, mikroalga menjadi solusi yang tepat untuk digunakan sebagai bahan baku pembuatan biodiesel, karena tidak akan mengganggu produksi tumbuhan pangan[20].

Tabel 1. Perbandingan Ekonomis Potensi Beberapa Bahan Baku Biodiesel

Tanaman	Kandung-an Minyak (L/ha)	Kebutu-han luas lahan (M ha)	Produktivi-tas biodiesel (kg/ha.th)
Jagung	172	1540	152
Kelapa	2689	99	2315
Kelapa Sawit	5366	45	4747
Mikroalga lipid rendah	58700	5	52927
Mikroalga lipid sedang	97800	3	86515
Mikroalga lipid tinggi	136900	2	121104

Sumber: Y. Chisty, *Biodiesel from microalgae*, (USA: Biotechnology Advances. 2007), hlm. 303.

Mikroalga yang banyak ditemukan berasal dari kelas *Bacillariophyceae* (Diatom), *Chrysophyceae* (alga cokelat keemasan), *Chlorophyceae* (alga hijau), dan kelas *Cyanophyceae* (alga biru hijau). Berdasarkan spesiesnya di perairan Indonesia, ada berbagai macam bentuk dan ukuran mikroalga serta kandungan lipid yang dihasilkannya[21] (tabel 2).

Tabel 2. Kandungan Lipid Beberapa Spesies Mikroalga

Spesies mikroalga	Kandung-an lipid (% biomassa)	Spesies mikroalga	Kandung-an lipid (%biomass a)
Chlorella emersonii	25-63	Nanochloris sp.	20-56
Chlorella minotissima	57	Nanochloro psis sp	12-53
Chlorella sp.	10-48	Schizochytr um sp.	50-77
*Chlorella vulgaris	5-58	Skelotonem a costatum	13-51
Dunaleilla salina	6-25	Pavtova salina	30
Dunaleilla primolicta	23	Pyrrosia Leavis	69
Dunaleilla sp.	17-67	Zitzschia sp.	45-47

Sumber: Kawaroe et.al, *Mikroalga Potensi dan Pemanfaatannya untuk Produksi Bio Bahan Bakar,* (Bogor: IPB Press, 2010), hlm. 15.

Penyebaran habitat mikroalga biasanya di air tawar (*limpoplankton*) dan air laut (*haloplankton*), sedangkan sebaran berdasarkan distribusi vertikal di perairan meliputi plankton yang hidup di zona *euphotik* (*ephiplankton*), hidup di zona *disphotik* (*mesoplankton*), hidup di zona *aphotik* (*bathyplankton*) dan yang hidup di dasar perairan atau bentik (*hypoplankton*).

Faktor Pertumbuhan Mikroalga

Faktor yang mempengaruhi kehidupan mikroalga adalah sebagai berikut[22]:

A. Intensitas cahaya

Cahaya merupakan faktor yang penting dalam pertumbuhan mikroalga karena dibutuhkan dalam proses fotosintesis.

[19] Y. Chisty, *op.cit,* hlm. 303.

[20] Kawaroe et.al, *Mikroalga Potensi dan Pemanfaatannya untuk Produksi Bio Bahan Bakar,* (Bogor: IPB Press, 2010), hlm. 15.

[21] *Ibid.*, hlm. 15

[22] *Ibid.*, hlm. 23.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Intensitas cahaya sering dikenal dengan satuan MicroEinsteins/m2s atau setara dengan satu mol photons, micromol/m^2s, Lux dan W/m^2. Intensitas cahaya yang diperlukan juga tergantung pada volume kultivasi dan densitas dari mikroalga. Semakin tinggi densitas dan volume kultivasi semakin tinggi pula intensitas cahaya yang diperlukan. Selain intensitas cahaya, foto periode (lama cahaya terpapar) juga memegang peranan penting sebagai pendukung pertumbuhan mikroalga.

B. Suhu

Suhu optimal untuk pertumbuhan mikroalga antara 24-30°C namun berbeda-beda tergantung jenis mikrolaga, lokasi dan komposisi media yang digunakan. Namun sebagianbesar mikroalga dapat mentoleransi suhu antara 16-35°C. Temperatur dibawah 16°C dapat memperlambat pertumbuhan mikroalga sedangkan suhu 35°C dapat menyebabkan kematian pada beberapa jenis mikroalga.

C. Nutrien

Unsur hara yang dibutuhkan mikroalga dalam pertumbuhannya dibagi menjadi mikronutrien dan makronutrien. Makronutrien terdiri dari C, H, N, P, K, S, Mg dan Ca. Sedangkan mikronutrien terdiri dari Fe, Cu, Mn, Zn, Co, Mo, Bo, Vn dan Si. Mikronutrien berfungsi untuk meningkatkan pertumbuhan sel dan metabolisme. Diantara nutrien tesebut, N dan P sering disebut faktor pembatas pertumbuhan mikroalga.

D. Derajat Keasaman (pH)

Sebagian besar mikroalga tumbuh pada pH normal antara 6 hingga 8. Namun beberapa mikroalga jenis Cyanobacteria seperti Spirullina plantesis hanya dapat tumbuh pada kondisi alkali/basa sedangkan Chlorella dapat hdiup pada kondisi pH antara 7-8.[23]

E. Salinitas

Salinitas merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap organisme dalam mempertahankan tekanan osmotik yang baik antara protoplasma organisme dengan air sebagai lingkungan hidupnya. Alga laut mempunyai toleransi besar terhadap perubahan salinitas. Salinitas optimal untuk pertumbuhan mikroalga yaitu 20-24%.

Masa Pertumbuhan Mikroalga

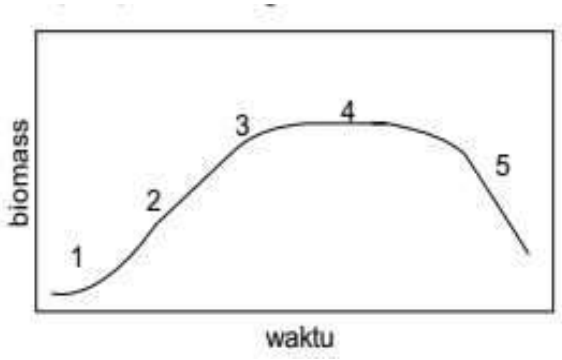
Masa pertumbuhan mikroalga dapat berdasarkan biomass, maupun jumlah sel dalam mediumnya. Fase pertumbuhan mikroalga terbagi dalam lima fase yaitu fase lag, fase eksponensial, penurunan fase log, fase stasioner, dan fase kematian[24] (gambar 8).

[23] Hadiyanto dan Maulana Azim, *Mikroalga Sumber Pangan dan Energi Masa Depan,* (Semarang: UPT Undip Press, 2012), hlm. 56.

[24] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 8. Grafik Pertumbuhan Mikroalga



Sumber: Hadiyanto dan Maulana Azim, *Mikroalga Sumber Pangan dan Energi Masa Depan,* (Semarang: UPT Undip Press. 2012), hlm. 56.

a) Fase Lag

Fase lag merupakan fase adaptasi dalam medium baru. Dalam tahap ini mikroalga membutuhkan waktu untuk menyesuaikan diri karena lingkungan inokulum (bibit) cenderung berbeda dari lingkungan sebelumnya.

b) Fase Eksponensial (Fase log)

Fase eksponensial merupakan fase dimana mikroalga mengalami pertumbuhan yang cepat, pembelahan sel dan aktivitas metabolik terjadi secara konstan sehingga dapat dilakukan pemanenan biomassa untuk mendapatkan hasil yang maksimal.

c) Penuruan Fase Log

Pada fase ini mikroalga sudah mencapai tahap populasi maksimum sehingga kebutuhan nutrisi pada medium berkurang. Banyaknya biomassa akan menghalangi cahaya masuk kedalam medium, serta akumulasi oksigen yang berasal dari proses fotosintesis akan mempengaruhi keasaman sel. Hal ini menyebabkan penurunan fase log.

d) Fase Stasioner

Pada fase ini mikroalga tidak lagi mengalami pertumbuhan, kecepatan pertumbuhan (growth rate) menjadi nol. Perubahan kondisi lingkungan, kekurangan nutrien dan akumulasi racun akibat metabolisme mikroalga menyebabkan mulai terjadinya kematian.

e) Fase Kematian

Pada fase ini nutrien habis, cadangan makanan semakin menipis, dan penumpukan racun semakin meningkat, serta sel mengalami lisis (pecah) sehingga mikroalga akan mengalami kematian dan mengendap dibawah medium.

Fotosintesis Mikroalga

Mikroalga merupakan organisme uniseluler yang tidak mempunyai akar, batang dan daun sejati namun dapat berfotosintesis seperti tumbuhan tingkat tinggi. Mikroalga mempunyai klorofil yang berfungsi sebagai penangkap cahaya. Didalam klorofil terdapat kloroplas yang berfungsi menyerap cahaya kemudian cahaya tersebut digunakan untuk mengkonversi molekul sederhana CO_2 dan H_2O menjadi karbohidrat dengan melepaskan O_2. Ketika melakukan fotosintesis mikroalga memerlukan intensitas cahaya, nutrisi dan suhu yang cukup[25]. Reaksi fotosisntesis mikroalga adalah sebagai berikut (Gambar 9):

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDO

[25] *Ibid.,* hlm. 57

Gambar 9. Reaksi Fotosintesis Mikroalga

$6H_2O + 6CO_2 + \text{cahaya} \rightarrow C_6H_{12}O_6 + 6O_2$

Air Karbon dioksida glukosa Oksigen

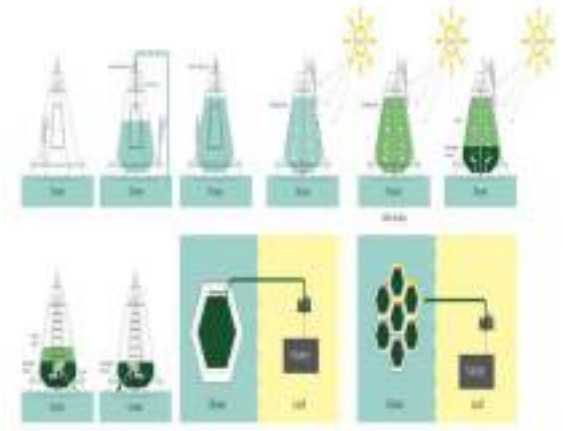
Sumber: Hadiyanto dan Maulana Azim, *Mikroalga Sumber Pangan dan Energi Masa Depan*, (Semarang: UPT Undip Press. 2012), hlm. 57.

Teknologi Reaktor Mikroalga untuk Kawasan Pesisir

Dalam perancangan produk ini, ada beberapa aspek yang perlu dikaji untuk mendesain fotobioreaktor yang sesuai dengan kajian biokimia dan mikrobiologi serta aspek *human centered design*. Aspek-aspek tersebut antara lain[26]; (1) Target pengguna; (2) Tempat peletakkan produk di lokasi; (3) Kapasitas bahan baku yang dapat ditampung; (4) Hasil yang didapatkan; (5) Ergonomi produk; (6) Konsep interaktif; (7) Skenario produk

Kawasan pesisir yang telah dijadikan bahan pengembangan mikroalga yaitu kawasan Pantai Timur dan Pantai Barat Pangandaran, Jawa Barat, yang memiliki aktivitas di kawasan pantai khususnya area yang umum digunakan nelayan[27].

Gambar 10. Alur Operasional Produk



Sumber: Amy Ardhyaksa, *Perancangan Produk Reaktor Mikroalga Penghasil Biofuel Untuk Kawasan Pesisir, Jurnal Tingkat Sarjana Senirupa dan Desain*, No.1, 2012, hlm. 7.

Konsep produk yang dihasilkan (Gambar 10) berupa produk kultur buatan mikroalga laut dengan tipe fotobioreaktor untuk memaksimalkan kultivasi dan *harvesting* hasil panen (berupa biomassa) yang nantinya dipakai untuk menghasilkan biodiesel. Produk ini dirancang dengan mempertimbangkan aktivitas nelayan yang menjadi target utama penggunanya. Pertimbangan tersebut dapat dilihat dari skenario operasional produk yang didesain agar penggunaannya disesuaikan dengan kebiasaan nelayan ketika memakai peralatan sehari-harinya[28].

Pemilihan desain ditentukan berdasarkan kesesuaian aspek engineering, pengoperasian produk oleh pengguna, dan output yang akan dicapai. Beberapa komponen utama pada produk seperti : tabung utama, peyangga, pelampung, komponen distributor, tangga, dan area akses

[26] Amy Ardhyaksa, *Perancangan Produk Reaktor Mikroalga Penghasil Biofuel Untuk Kawasan Pesisir, Jurnal Tingkat Sarjana Senirupa dan Desain*, No.1, 2012, hlm. 3.

[27] *Ibid.*, hlm. 7

[28] *Ibid.*, hlm. 6.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jalan. Untuk komponen tabung utama, material transparan menjadi opsi utama. Tujuannya agar cahaya dapat masuk ke dalam reaktor untuk nantinya digunakan mikroalga dalam proses fotosintesis.

Material yang dipilih adalah High Density Polyethylene (HDPE). HDPE memiliki kelebihan dibandingkan material lainnya seperti PVC dan Low Density Polyethylene (LDPE). Selain tahan lama, biaya pembuatannya pun tergolong murah. Perhitungan ini berdasarkan perbandingan pemakaian selama 20 tahun. Pelampung menggunakan bahan karet yang umum digunakan pada perahu karet. Pada bagian akses jalan menggunakan material fiber. Penggunaan fiber juga diterapkan pada komponen Support (penghubung antara komponen akses jalan dengan pelampung). Material fiber dirasa cukup kuat dan tahan lama. Pemakaian fiber banyak dijumpai pada pembuatan kapal nelayan. Selain mudah dibentuk, material ini mudah didapat dan harganya relatif murah sehingga ketika ada bagian produk yang mengalami kerusakan, pengguna dapat memperbaiki/ membuat ulang komponen tersebut. Untuk bagian pipa distributor dan input bahan baku, digunakan pipa PVC dengan memasangkan katup pengatur debit air. Pompa air pada bagian belakang digunakan untuk mengisi kembali reaktor dengan air laut pasca panen. Tangga belakang terbuat dari alumunium dan digunakan ketika pengguna mengoperasikan katup air di bagian atas dan pengontrol suhu[29].

[29] *Ibid.,* hlm. 5

Studi ergonomi dan antropometri dilakukan untuk mengetahui kesesuaian produk dengan aspek fisiologi manusia sebagai penggunanya. Beberapa skenario operasional yang diidentifikasi pada produk yakni aktivitas membuka keran air, membuka pintu utama, berjalan pada sisi produk, dan menaiki tangga. Studi ergonomi dan antropometri ini disesuaikan dengan prediksi aktivitas pengguna dari awal hingga akhir pengoperasian produk[30].

Biodiesel dari mikroalga sudah memenuhi standar ASTM sehingga dapat digunakan sebagai campuran bahan bakar untuk memenuhi kebutuhan bahan bakar di Indonesia[31] (Tabel 3).

Tabel 3. Karakteristik Biodiesel dari Mikroalga dan Tanaman

Parameter	Biodiesel mikroalga	Disel petroleum	Standar ASTM
Densitas (kg/l)	0.864	0.838	0.86-0.90
Viskositas (mm^2/s, cSt pada 40^oC)	5.2	1.9-4.1	3.5-5.0
Titik didih (^oC)	115	75	Min 100
Titik beku (^oC)	-12	-50 sampai 10	-
Nilai asam (mg KOH/g)	0.374	Max 0.5	Max 0.5
Nilai pembakaran (MJ/kg)	41	40-45	-
H/C ratio	1.81	1.81	-

Sumber: Gouveia, Luisa, Microalgae as a Feedstock for Biofuels. (Spinger brief in microbiology. 2011), hlm 12

[30] *Ibid.*

[31] Luisa Gouveia, *Microalgae as a Feedstock for Biofuels*, (Heidelberg: Spinger brief in microbiology. 2011), hlm. 12.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mikroalga dapat dijadikan alternatif pengembangan sumber energi terbarukan untuk mencapai ketahanan energi dan sangat potensial untuk dijadikan bahan baku biodiesel) bila dibandingkan dengan tumbuhan dan material berkayu lain, mikroalga memiliki kelebihan, seperti: (1) mengandung minyak (lipid) triglliserida sebagai komponen utama konversi biodiesel hingga 70%; (2) efisiensi fotosintesis yang tinggi; (3) menghasilkan biomassa yang lebih banyak, pertumbuhan lebih cepat; (4) tidak berkompetisi dengan produksi pangan dan memperkecil kompetisi penggunaan lahan, serta produktivitas yang tinggi; (5) dapat menggunakan air hasil daur ulang sehingga menghemat sumber daya air (*water recycling*); (6) mengurangi emisi gas rumah kaca (co_2 *recycling*); (7) dapat mempergunakan limbah tertentu sebagai sumber nutrisi (Nitrogen (N), Posfor (P)); (8) mempunyai komponen sampingan selain lipid (protein, dan pigmen yang memiliki nilai ekonomi tinggi); (9) dapat mengubah co_2 menjadi biomassa melalui proses fotosintesis, dapat bertahan di dalam salinitas tinggi; (10) sesuai dengan iklim di indonesia[32].

Produksi Biodiesel

Department of Energy (DOE), *Environmental Protection Agency* (EPA) dan *American Society of Testing Material* (ASTM) mendefinisikan biodiesel sebagai bahan bakar alternatif yang mengandung trigliserida (*fatty acid*), berasal dari minyak tumbuhan, lemak binatang atau minyak bekas melalui esterifikasi dengan alkohol. Biodiesel dapat digunakan tanpa modifikasi ulang mesin diesel. Biodiesel juga dapat ditulis dengan B100, yang menunjukkan bahwa biodiesel tersebut murni 100 % monoalkil ester. Biodiesel campuran ditandai dengan "BXX", yang mana "XX" menyatakan persentase komposisi biodiesel yang terdapat dalam campuran. B20 berarti terdapat biodiesel 20% dan minyak solar 80%[33].

Dalam pembuatan biodiesel beberapa variabel penting perlu dicermati, seperti jumlah mol alkohol (metanol/ etanol), konsentrasi katalis (KOH/NaOH), suhu reaksi, dan waktu reaksi. Jumlah metanol optimum adalah 20%, dengan konsentrasi NaOH 1%, suhu reaksi 60°C dengan waktu reaksi 90 menit dengan kadar ester dalam biodiesel sebesar 98%. Dalam pembuatan biodiesel biasanya minyak terlebih dahulu ditingkatkan kualitasnya (*refining*) dengan cara degumming dan netralisasi. Degumming dilakukan dengan cara menambahkan asam phosfat, sementara netralisasi dilakukan dengan menambahkan basa NaOH. Minyak hasil netralisasi selanjutnya ditransesterifikasi dengan metanol atau etanol sebagai pereaksi (Gambar 11)[34].

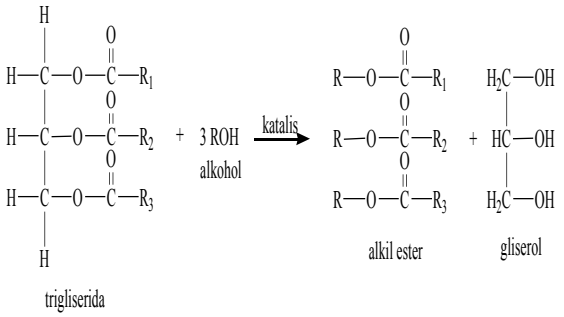
[32] *Ibid.*, hlm. 14.

[33] Y. Chisty, *op. cit*, hlm. 294.

[34] *Ibid.*, hlm. 300.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 11. Reaksi pembentukan senyawa alkil ester (biodiesel)



Sumber: Junaidi, Ahmad Budi, Kajian Produksi Biodiesel dan Bioetanol Berbasis Mikroalga Secara Simultan (Banjarbaru: FMIPA UNLAM, 2012), hal 6

Peraturan pengujian biodiesel berdasarkan peraturan dirjen migas No. 002/P/DM/MIGAS/1979 tanggal 25 mei 1979 tentang spesifikasi bahan bakar minyak dan gas dan standar pengujian SNI (Standar Nasional Indonesia)[35] bahwa:

1. Angka Setana

Untuk bahan bakar motor diesel digunakan acuan Angka Setana, yaitu dengan bahan referensi normal cetane ($C_{16}H_{34}$) yang tidak memiliki keterlambatan menyala dan aromat *methyl naphtalene* ($C_{10}H_7CH_3$) yang keterlambatannya besar sekali. Angka Setana dari biodiesel minimal 51 sedangkan standar dari solar sebesar 48, berarti angka Setana biodiesel 1,05 lebih rendah daripada solar. Tetapi angka Setana dari biodiesel yang dihasilkan masih termasuk dalam kisaran standar biodiesel yaitu minimal 51. Apabila dilihat dari angka Setana biodiesel yaitu 51 maka dapat digolongkan sebagai bahan bakar mesin diesel jalan cepat (mesin diesel jalan cepat pada angka cetane 40 sampai 70). Makin tinggi angka setananya maka makin rendah titik penyalaannya.

2. *Kinematic Viscosity*

Standar *Kinematik viscosity* dari biodiesel adalah sebesar 2,3 cSt sampai 6 cSt. Jika harga viskositas terlalu tinggi maka akan besar kerugian gesekan di dalam pipa, kerja pompa akan berat, penyaringannya sulit dan kemungkinan kotoran ikut terendap besar, serta sulit mengabutkan bahan bakar. Sebaliknya jika viskositas terlalu rendah berakibat pelumasan yang tipis, jika dibiarkan terus menerus akan mengakibatkan keausan.

3. Spesific Gravity

Specific gravity dari biodiesel masih masuk dalam kisaran solar yaitu antara 0,82 sampai 0,95. Dari pengujian spesific gravity pada 60°F ini juga dapat ditentukan °API.

4. Nilai Kalor

Standar minimal kalori yang dihasilkan oleh biodiesel adalah 17,65 Btu/lb.

Keuntungan penggunaan biodiesel antara lain: (a) biodiesel mempunyai karakteristik yang hampir sama dengan minyak diesel, sehingga dapat langsung dipakai pada motor diesel tanpa melakukan modifikasi yang signifikan dengan resiko kerusakan yang sangat kecil; (b) biodiesel memberikan efek pelumasan yang lebih baik daripada minyak diesel konvensional. Bahkan satu persen penambahan biodiesel dapat meningkatkan pelumasan hampir 30 persen; (c) biodiesel dapat diperbarui

[35] Ahmad Budi Junaidi, *Kajian Produksi Biodiesel dan Bioetanol Berbasis Mikroalga Secara Simultan*, (Banjarbaru: FMIPA UNLAM, 2012), hlm. 6.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan siklus karbonnya yang tertutup tidak menyebabkan pemanasan global.Analisa siklus kehidupan memperlihatkan bahwa emisi CO_2 secara keseluruhan berkurang sebesar 78% dibandingkan dengan mesin diesel yang menggunakan bahan bakar petroleum[36].

Sebagai bahan bakar, biodiesel harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh SNI (tabel 4).

Tabel 4. persyaratan kualitas biodiesel menurut SNI-04-7182-2006

Parameter dan satuannya	Batas nilai	Metode uji
Massa jenis pada 40°C, kg/m³	850-890	ASTM D 1298
Viskositas kinematik pada 40°C, mm²/s (cSt)	2,3-6,0	ASTM D 445
Angka setana	Min. 51	ASTM D 613
Titik nyala (mangkok tertutup, °C	Min. 100	ASTM D 93
Titik kabut, °C	Maks. 18	ASTM D 2500
Korosi bilah tembaga (3jam, 50°C)	Maks. No. 3	ASTM D 130
Residu karbon, % berat :		
- dalam contoh asli	Maks. 0,05	ASTM D 4530
- dalam 10% ampas distilasi	Maks. 0,03	
Air dan sedimen, %-volume	Maks. 0,05	ASTM D 2709
Temperatur distilasi 90%, °C	Maks. 360	ASTM D 1160
Abu tersulfatkan, %-berat	Maks. 0,02	ASTM D 874
Belerang, ppm-b (mg/kg)	Maks. 100	ASTM D 5453
Fosfor, ppm-b (mg/kg)	Maks. 10	AOCS Ca 12-55
Angka asam, mg-KOH/g	Maks. 0,8	AOCS Cd 3-63
Gliserol-bebas, %-berat	Maks. 0,02	AOCS Ca 14-56
Gliserol total, %-berat	Maks. 0,24	AOCS Ca 14-56
Kadar ester alkil, %-berat	Min. 96,5	Dihitung
Angka iodium, g-I_2/(100 g)	Maks. 115	AOCS Cd 1-25
Uji Halphen	Negatif	AOCS Cb 1-25

Sumber: Ahmad Budi Junaidi, *Kajian Produksi Biodiesel dan Bioetanol Berbasis Mikroalga Secara Simultan*, (Banjarbaru: FMIPA UNLAM, 2012), hlm. 11.

[36] *Ibid.,* hlm. 8.

Kesimpulan

Energi sebagai pendukung kekuatan pertahanan maritim yang mencakup: (1) pemahaman dengan baik tata pengelolaan dan pengembangan sumber daya energi kelautan melalui penggunaan biodiesel sebagai energi terbarukan dari tumbuhan laut mikroalga; (2) memiliki kemampuan dan kesadaran untuk menciptakan dan meningkatan infrastruktur pendukung pengembangan sumber daya kelautan melalui kerjasama yang efektif antara masyarakat pesisir, pemerintah serta industri secara bergotong royong.

Saran

Hal-hal yang perlu diperhatikan: (a) Perlu adanya kerjasama yang efektif antar kementerian terkait mendukung pertahanan maritim; (b) Perlunya prinsip energi pendukung pertahanan secara berkelanjutan bahwa biomassa mikroalga adalah tanaman yang sangat potensial sebagai bahan baku biofuel. Mikroalga tidak mengganggu stabilitas ekonomi pangan dan dapat mendukung dalam pengembangannya sebagai bahan baku biofuel pada berbagai wilayah, tidak seperti bahan baku biofuel lainnya seperti kedelai, bunga matahari, minyak jarak dan minyak sawit yang hanya bisa dikembangkan pada wilayah tertentu saja dan dalam waktu yang cukup lama dengan wilayah pertumbuhan yang luas.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Bappenas. 2014. *Pembangunan Kelautan dalam RPJMN 2015-2019*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional.

Chisty, Y. 2007. *Biodiesel from microalgae*. USA: Biotechnology Advances.

Dahuri, R.; J. rais; S. P. Ginting dan M.J. Sitepu. 1996. *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*. Jakarta: Pradnya Paramita.

Dewan Energi Nasional (DEN). 2015. *Ketahanan Energi Indonesia*. Jakarta: Sekjen DEN.

Geoffrey Till. 2008. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century.* (Cass Series: Naval Policy and History). London: Third Edition Routledge for IISS Adelphi Books .

Gouveia, Luisa. 2011. *Microalgae as a Feedstock for Biofuels.* Heidelberg: Spinger brief in microbiology.

Junaidi, Ahmad Budi. 2012. *Kajian Produksi Biodiesel dan Bioetanol Berbasis Mikroalga Secara Simultan*. Banjarbaru: FMIPA UNLAM.

Kadar, A. 2015. *Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. Jakarta: Pusat Kajian Keamanan Nasonal Universitas Bhayangkara Jakarta.

Kartawinata, K. dan S. Soemodihardjo. 1977. *Komunitas Hayati di Wiiayah Pesisir Indonesia*. Jakarta: Oseanologi Indonesia.

Kawaroe et.al. 2010. *Mikroalga Potensi dan Pemanfaatannya untuk Produksi Bio Bahan Bakar*. Bogor: IPB Press.

Marsetio. 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta: UNHAN.

Nontji, A. 1987. *Laut Nusantara*. Jakarta: PT. Jambatan.

Pramono, Djoko. 2005. *Budaya Bahari*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama

PT. Energy Management Indonesia (Persero). 2011. *Pengantar Manajemen Energi.* Jakarta: Kementerian Perindustrian.

Jurnal

Amy, Ardhyaksa. 2012. *Perancangan Produk Reaktor Mikroalga Penghasil Biofuel Untuk Kawasan Pesisir*. *Jurnal Tingkat Sarjana Senirupa dan Desain*. No.1

Perundang-undangan

Pemerintah Republik Indonesia. 2014. PP Nomor 79 Tahun 2014 Tentang Kebijakan Energi Nasional. Jakarta: Sekretariat Negara RI

Website

ESDM. 2008. *Analysis Policy for Mining and Minerals: Perikanan, Subsidi Harga BBM Bagi Nelayan.* Jakarta: ESDM, http://www.tekmira.esdm.go.id, diakses pada 3 Februari 2018

Departemen Kelautan dan Perikanan Indonesia. 2011. *Profil dan Potensi Laut Indonesia*. Jakarta: Kementerian Kelautan, http://pusatkelautandanperikanan.wordpress.com, diakses pada 20 Januari 2018

Prosiding

Noivong, Thassarany. 2011. *Moving Beyond Hub-and-Spokes System: US – ASEAN Non-Traditional Security and Multilateral Cooperation*. Portugal: Third Global International Studies Conference.

Susilowati, R, dan Amini, S. 2009. "Optimalisasi media kultivasi *Botryococcus braunii mikroalga* dalam salinitas yang berbeda". Yogyakarta: Prosiding Seminar Perikanan Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sejarah dan Budaya:
Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya
Journal homepage: journal2.um.ac.id/index.php/sejarah-dan-budaya
Research Article

MERAJUT RELASI MENGGENGGAM TRADISI: MASYARAKAT NUSA UTARA DALAM DIPLOMASI MARITIM INDONESIA-FILIPINA (1955–1974)

Syafaat Rahman Musyaqqat[a]
syafaatrahman04@gmail.com

[a]Universitas Indonesia, Indonesia.

ARTICLE INFO

Received: 31 October 2019
Revised: 30 December 2019
Accepted: 30 December 2019
Published: 31 December 2019

Permalink/DOI

10.17977/um020v13i22019p127

Copyright © 2019, *Sejarah dan Budaya*. All right reserved

Print ISSN: 1979-9993
Online ISSN: 2503-1147

ABSTRACT

Maritime diplomacy between Indonesia and the Philippines began to develop when the two countries had just gained independence and were confronted with the problem of cross-border activities in the people of North Nusa Tenggara. On the one hand, the mobility of the people of North Nusa to Balut Island and Sarangani (Philippines) is commonplace and even has become their tradition. On the other hand, population mobility is an act that can at times lead to politically tense relations for both countries. This article aims to explore maritime diplomacy between Indonesia and the Philippines from 1955 to 1974. Using historical methods, the study's findings show that there is a tendency in the Indonesia-Philippines relationship to understand the maritime traditions of the Sangihe-Talaud community as border communities. This tendency is evident in several policies agreed by the two countries. One of them is the Border Cross Agreement in 1956.

KEYWORDS
Maritime Diplomacy, Indonesia, Philippines, North Nusa Community

ABSTRAK

Diplomasi maritim antara Indonesia dan Filipina mulai terbangun ketika kedua negara baru saja memperoleh kemerdekaannya dan dihadapkan pada persoalan aktivitas lintas batas (border-cross) masyarakat Nusa Utara. Di satu sisi, mobilitas masyarakat Nusa Utara ke Pulau Balut dan Sarangani (Filipina) merupakan hal yang lumrah bahkan telah menjadi tradisi mereka. Di lain sisi, mobilitas penduduk merupakan tindakan yang sewaktu-waktu dapat menggiring relasi yang menegangkan secara politik bagi kedua negara. Artikel ini bertujuan menelusuri diplomasi maritim antara Indonesia dan Filipina sejak tahun 1955 hingga 1974. Dengan menggunakan metode sejarah, temuan studi menunjukkan bahwa terdapat kecenderungan dalam relasi Indonesia-Filipina untuk saling memahami tradisi bahari masyarakat Sangihe-Talaud sebagai masyarakat perbatasan. Kecenderungan tersebut nampak pada beberapa kebijakan yang disepakati oleh kedua negara. Salah satu diantaranya ialah Border Crosss Agreement pada 1956.

KATA KUNCI
Diplomasi Maritim, Indonesia, Filipina, Masyarakat Nusa Utara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Tujuh belas tahun silam atau tepatnya pada tahun 2002, barangkali menjadi tahun yang menggemparkan bagi negara dan masyarakat Indonesia. Betapa tidak, Pulau Sipadan dan Ligitan, yang dipersengketakan sejak tahun 1967 antara Indonesia dan Malaysia, dinyatakan secara resmi oleh Mahkamah Internasional sebagai pulau-pulau milik negeri jiran, Malaysia. Tentu saja, peristiwa ini seakan menjadi tamparan bagi pemerintah yang bisa dikatakan telah menelantarkan—meminjam istilah Zuhdi (2014), "pulau-pulau terdepan" baik dari segi sosial maupun ekonomi pada masa pemerintahan sebelumnya. Ibarat *snowball*, kejadian ini memberi ultimatum kepada pemerintah akan nasib pulau-pulau terdepan lainnya. Alhasil, pasca kejadian tersebut, Pulau Miangas yang berada di sisi timur dari dua pulau yang baru saja diakuisisi itu dan merupakan satu pulau di wilayah paling utara Indonesia menjadi ramai diperbincangkan ketika itu. Kekhawatiran publik terhadap pulau ini dapat dipahami, sebab seperti telah diketahui pulau itu berbatasan laut dengan wilayah Filipina di sebelah utara. Meskipun pihak pemerintah telah menjamin kepemilikan soal pulau itu, setidaknya isu tersebut gencar diberitakan di surat kabar sejak tahun 2003 hingga 2010 (Ulaen, Wulandari, & Tangkilisan, 2011: 11-14).

Gambaran di atas setidaknya telah menjadi catatan kelam dan akan terus dicatat dalam sejarah Indonesia. Sebagai negara yang terdiri dari belasan ribu pulau, Indonesia tidak hanya memiliki perbatasan darat langsung dengan negara lain, tapi juga perbatasan laut. Bahkan, wilayah perbatasan laut Indonesia dengan negara lain lebih dominan dibandingkan wilayah perbatasan darat. Sampai saat ini, tercatat ada 10 negara yang berbatasan laut dengan negara Indonesia. Kondisi ini tentu tidak hanya memiliki keuntungan bagi negara, tetapi juga sewaktu-waktu dapat menjadi anacaman bagi negara. Hakikat laut yang luas dan sulitnya untuk melakukan pengawasan secara ketat mendorong munculnya beragam masalah perbatasan laut yang dapat mengancam keutuhan dan kedaulatan negara kapan saja, seperti halnya masuknya imigran ilegal, *illegal fishing*, transaksi dan perdagangan narkoba, *human trafficking*, aksi terorisme, pembajakan kapal, dan kejahatan-kejahatan internasional lainnya.

Karena sifatnya yang rentan terhadap masalah dan bertalian dengan kedaulatan negara, perbatasan laut bisa dikatakan menjadi pokok perhatian bagi setiap negara manapun yang memiliki wilayah perbatasan laut dengan negara lain. Lebih jauh lagi, wilayah perbatasan laut bukanlah sekedar lautan luas yang hampa. Tentu saja disana juga terdapat masyarakat yang bermukim di daerah sekitar perbatasan laut atau yang akrab disebut masyarakat perbatasan. Bertalian dengan itu, salah satu masyarakat perbatasan yang ada di Indonesia ialah masyarakat Sangihe-Talaud (selanjutnya disebut masyarakat Nusa Utara). Masyarakat Nusa Utara merupakan penghuni gugusan kepulauan yang berada disebelah utara dari Pulau Sulawesi dan berbatasan dengan negara Filipina di sebelah utara. Sejak abad ke-15, Laut Sulawesi (kawasan dimana Nusa Utara berada), Laut Sulu, dan Laut Maluku telah terhubung dengan dunia luar yakni jaringan perniagaan Laut Cina Selatan dan kawasan niaga Kotabatu, Mindanao, dan Teluk Butuan (wilayah Filipina sekarang) pada abad ke-16 (Ulaen, 2016: 165). Bahkan sejak abad ke-11 dan 12, kata Hall (2011: 33-34), kawasan perdagangan Laut Sulu telah berkembang akibat penetrasi pelaut dan pedagang Cina dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebelah utara yang melintasi kawasan tersebut untuk memenuhi kebutuhan pasar terhadap permintaan rempah-rempah.

Dari keadaan tersebut, dapat dikatakan bahwa telah terjalin aktivitas niaga masyarakat yang bermukim di kawasan tersebut sejak beberapa ratus tahun sebelumnya. Akan tetapi, seiring masuknya pengaruh barat di kawasan ini, VOC dan dilanjutkan oleh Belanda di Indonesia dan Spanyol di Filipina, kemudian mengubah keadaan niaga yang telah terbentuk sebelumnya. Kondisi ini semakin rumit ketika negara-bangsa Indonesia dan Filipina terbentuk. Sebab pada faktanya, dalam konteks negara modern, aktivitas niaga yang terbangun sejak ratusan tahun sebelumnya itu dianggap sebagai aktivitas lintas batas yang dianggap ilegal jika tanpa melalui prosedur normal ataupun sesuai kesepakatan-kesepakatan yang terjalin antara kedua negara. Menariknya, persoalan batas maritim antar kedua negara baru disepakati pada 2014, yaitu dalam forum *Joint Permanent Working Group on Maritime and Ocean Concerns between the Republic of Indonesia and the Republic of the Philippines* (JPWG-MOC). Kesepakatan dari forum tersebut memuat batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang mencakup 5 segmen, yakni (1) Perairan sekitar laut Sulawesi bagian tengah; (2) Perairan sekitar laut Sulawesi bagian timur; (3) Perairan diantara Pulau Marore (RI) dan Pulau Balut (Filipina); (4) Perairan di utara Miangas dan (5) Perairan di Samudra Pasifik menjelang perairan Palau (Patmasari, Artanto, & Rimayanti, 2016). Jelas wilayah Nusa Utara termasuk dalam segmen-segmen tersebut.

Sehubungan dengan hal itu, pokok permasalahan yang dibahas dalam artikel ini ialah bagaimana diplomasi maritim yang ditempuh antara Indonesia dan Filipina terhadap masyarakat Nusa Utara sebagai masyarakat perbatasan di kedua wilayah negara tersebut. Agar kajian lebih berfokus dan terarah, temporal dalam tulisan ini meliputi tahun 1955, dimana satu perjanjian awal disepakati bersama oleh kedua negara, hingga tahun 1974. Pertimbangan pemilihan rentang waktu ini berdasarkan kedudukannya sebagai dasar bagi kebijakan Indonesia-Filipina menyangkut masyarakat Nusa Utara yang sampai hari ini masih dapat ditemukan.

Pentingnya kajian ini untuk diketengahkan, berdasarkan pertimbangan penulis bahwa perbatasan laut merupakan hal yang penting untuk diketahui secara luas dan jika dilihat dari berbagai dimensi, wilayah perbatasan tidak hanya semata persoalan kedaulatan negara, tapi juga merupakan beranda negara yang selalu memperlihatkan kekompleksitasannya. Di samping itu, terkhusus pada masyarakat perbatasan, menarik untuk diketahui sejauh mana campur tangan masing-masing negara dan kebijakannya terhadap masyarakat perbatasan. Tidak hanya itu, hal penting lainnya bahwa perbatasan yang jika dilihat dari perspektif sosial-budaya, menurut (Tirtosudarmo, 2005), cenderung memiliki makna baru sebagai konstruksi sosial dan kultural yang tidak lagi terikat pada batasan teritorial.

Akhir-akhir ini, studi mengenai masyarakat perbatasan di Indonesia semakin mendapat perhatian. Beberapa diantaranya yang dapat disebut disini, misalnya kajian Fariastuti (2005). Studinya mengetengahkan persoalan tingkah laku pemenuhan ekonomi masyarakat perbatasan di Kalimantan Barat dan Serawak. Begitupun dengan studi Husain (2017) yang mengkaji tentang sejarah dan aktivitas masyarakat Pulau Sebatik yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbatasan laut dengan Malaysia. Disamping itu, studi Husain juga mengungkapkan upaya dan kebijakan pemerintah terhadap perbatasan laut di wilayah tersebut (Husain, 2017: 178). Dalam konteks kajian masyarakat Nusa Utara (Sangihe dan Talaud), karya Ulaen (2016) patut untuk penulis sebutkan disini. Ia mengulas masyarakat Nusa Utara secara terperinci dengan pendekatan *etnohistory*. Di samping itu, kajian antropologi dari Pristiwanto (2016) juga mendeskripsikan dinamika dan aktivitas masyarakat Sangihe-Talaud beberapa tahun belakangan. Baik karya Ulaen maupun Pristiwanto, keduanya belum mengulas secara lebih jauh dan mendetail bagaimana kebijakan yang ditempuh oleh pemerintah Indonesia dan Filipina terhadap masyarakat Sangihe-Talaud.

Karya lain ialah "Dua Nama Satu Juragan" yang dikaji oleh Ulaen, dkk. (2011). Meskipun dengan spasial yang sama dari dua karya yang disebut terakhir, tulisannya lebih banyak berfokus pada Pulau Miangas dan posisinya yang secara geografis berada paling dekat dengan wilayah bagian selatan Mindanao (Filipina). Oleh karena itu, berdasarkan studi bibliografis belum terdapat suatu tulisan komprehensif mengenai diplomasi maritim antara Indonesia dan Filipina, utamanya yang berkaitan dengan masyarakat Sangihe dan Talaud. Mengisi dan melengkapi kajian-kajian mengenai masyarakat Sangihe dan Talaud yang telah ada sebelumnya merupakan tujuan dari tulisan ini.

METODE

Metode yang digunakan dalam penulisan artikel ini ialah metode sejarah. Metode ini terdiri dari beberapa tahapan yaitu, heuristik (pengumpulan sumber), kritik (verifikasi sumber), interpretasi (penafsiran), dan historiografi (penulisan sejarah). Metode sejarah diperlukan sebagai proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lalu, sehingga data-data yang diperoleh dapat menjadi sebuah rekonstruksi masa lampau yang imajinatif (Gottchalk, 1985: 32). Sebagai langkah awal, tahap heuristik dilakukan oleh penulis dengan cara menghimpun sumber-sumber baik yang sifatnya primer maupun sekunder. Sumber-sumber primer berupa *Lembaran Negara* diperoleh oleh penulis di Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta. Adapun sumber sezaman seperti koran, penulis mengunjungi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia yang terletak di Jalan Salemba, Jakarta. Selain itu, website *delpher.nl* juga dimanfaatkan oleh penulis untuk menemukan koran sezaman. Sumber-sumber sekunder yang digunakan dalam tulisan ini berupa buku dan artikel-artikel yang berkaitan dengan topik penelitian. Selanjutnya, kritik eksternal dan internal terhadap sumber. Dimana sumber-sumber yang telah dikumpulkan kemudian dilakukan pengujian untuk mengetahui tingkat kredibilitas dan keotentikan sumber tersebut. Kemudian, tahap interpretasi dengan menetapkan makna berdasarkan data-data yang telah diverifikasi sebelumnya. Adapun bagian terakhir dari metode ini yakni historiografi, berupa penyajian berdasarkan hasil sintesis yang dituangkan dalam bentuk suatu kisah sejarah (Daliman, 2012: 29).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Geografis Nusa Utara

Seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, masyarakat Nusa Utara (Sangihe-Talaud) merupakan penghuni gugusan kepulauan yang berada di bagian utara Pulau Sulawesi dan berbatasan laut dengan Filipina. Menarik untuk dipaparkan disini, bahwa istilah "Nusa Utara" pertama kali digunakan oleh Robertus Partbrudge, seorang gubernur VOC di wilayah Hindia Timur, dalam laporan perjalanannya ketika berkunjung ke wilayah ini pada 1667. Laporan perjalanan itu kemudian diedit oleh P.A Leupe dengan judul *het journal van Padtbrugge's reis naar Noord-Celebes en de Noordereilanden* (Ulaen, 2016: 28-29). Jadi, kata "Nusa Utara" merujuk kepada *Noordereilanden.*

Istilah *Noorder-Eilanden* dalam tulisan tersebut digunakan untuk menyebut gugusan kepulauan di bagian utara dari Pulau Sulawesi atau wilayah yang sekarang terbagi menjadi tiga kabupaten yakni, Kabupaten Kepulauan Sangihe, Kabupaten Kepulauan Talaud, dan Kabupaten Kepulauan Sitaro. Selain istilah tersebut, Nusa Utara disebut juga memiliki nama lain seperti *Uda Makatraya, Shao Shan,* dan *Sanghir Talao.* Sebagaimana disebutkan oleh Ulaen (2016: 36) bahwa setelah pemerintahan kolonial semakin matang dengan tertatanya wilayah teritorial, terutama dalam bentuk Keresidenan Manado. Maka istilah Nusa Utara perlahan tidak lagi digunakan dan diganti menjadi *Sangi-en Talaud-eilanden.*

Secara geografis, Nusa Utara memiliki luas wilayah sekitar 44.000 km^2. Keseluruhan wilayah ini terdiri dari luas daratan sebesar 2.263,95 km^2, sedangkan selebihnya berupa laut lepas yaitu 41.736,5 km^2. Dari kondisi ini, nampak bahwa sejatinya Indonesia adalah negara bahari atau negara laut (*archipelago state*). Suatu konsep atau gagasan yang masih saja sering disalahkaprakan hari ini. Menurut Adrian B. Lapian, Sejarawan Maritim Indonesia, arti dari *archipelagic state* bukanlah berarti negara kepulauan, melainkan negara laut atau negara bahari. Sebagaimana definisi dari *archipelago* itu sendiri yang berasal dari bahasa yunani, yakni *arkhi*, berarti utama dan dan *pelagos* berarti laut. Yang jika disatukan bermakna "laut yang utama". Sehingga makna *archipel* bukanlah pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut, melainkan laut yang ditaburi oleh sekumpulan pulau-pulau (Hamid, 2013: 2)

Adapun unsur-unsur dari luas daratan itu terdiri dari beberapa pulau-pulau besar dan kecil. Diantaranya ialah Pulau Sangihe Besar luasnya ± 700 km^2, Pulau Karakelang dengan luas sebesar 976,55 km^2. Dan beberapa pulau lain seperti Pulau Tagulandang dan beberapa pulau kecil di sekitarnya dengan luasnya yaitu 115,94 km^2, Pulau Siau dan pulau-pulau kecil di sekitarnya yakni 160 km^2, Pulau Kabaruan luasnya 115,61 km^2 dan Pulau Salibabu 98,07 km^2 (Ulaen, 2016: 17). R.W. van Bammelen, seorang ahli geologi, pernah memberikan penjelasan formasi struktur geologis dari gugusan kepulauan ini. Dimana disebut terbagi menjadi 2 bagian, yaitu 1) Gugusan Pulau-Pulau Biaro-Tagulandang-Siau-Sangihe-Besar-Kawio-Sarangani (pulau di sebelah selatan Mindanao) dalam rangkaian jajaran busur vulkanik yang terbentang dari daratan Minahasa hingga Mindanao; 2) Gugusan Pulau-pulau Talaud yaitu sebagai bagian dari formasi struktur geologis Pulau Ternate dan Halmahera (Ulaen, 2016: 17–19).

Dengan keadaan demikian, keberadaan berbagai macam pulau turut mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap sebutan "daratan utama". Bagi penduduk di pulau-pulau kecil misalnya, menyebut Pulau Sangihe Besar dan Pulau Karakelang sebagai daratan utama. Akan tetapi, jika ditempatkan dalam konteks yang lebih luas, terdapat perbedaan menngenai daratan utama ini. Untuk penduduk yang mendiami pulau-pulau bagian utara dari Nusa Utara, biasanya menyebut daratan Mindanao sebagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

daratan utamanya. Sedangkan bagi penduduk yang bermukim di pulau-pulau selatan dari Nusa Utara menganggap daratan Halmahera maupun Sulawesi bagian utara sebagai daratan utamanya.

Topografi dari gugusan kepulauan ini merupakan daerah pegunungan dengan puncaknya rata-rata >1000 Mdpl. Diantaranya Gunung Api di Tagulandang dengan ketinggiannya 1.784 Mdpl; Puncak Karangetang di Pulau Siau, tingginya 1.784 Mdpl; Puncak Awu di Pulau Sangihe Besar, 1.320 Mdpl. Di kawasan gugusan kepulauan ini, terutama di daerah Kabupaten Kepulauan Sangihe, jika dilihat dari struktur geologi dan tektoniknya merupakan wilayah yang sangat aktif. Sehingga, di beberapa lokasi dapat ditemukan gunung bawah api laut dan aktivitas hidrotermal. Gunung bawah api laut salah satu diantaranya berada di Pulau Kawio yang tumbuh pada kedalaman 5.400 meter dan mempunyai ketinggian sekitar 1.860 meter di bawah permukaan laut (Setiawan, Supriyadi, Noor, Fadli, & Murdimanto, 2016). Selain itu ciri topografis yang mencolok dari gugusan kepulauan ini adalah berupa pesisir pantai yang terjal, terdapat pula pantai dan karang yang landai. Mengenai kondisi perairan di wilayah Nusa Utara, sebagaimana dikemukakan oleh Alex J. Ulaen, sangat dipengaruhi oleh pusaran arus dan gelombang yang terjadi di Samudera Pasifik dan Laut Sulawesi (Ulaen, 2016: 6). Sampai tahun1974, daerah Nusa Utara yang secara adminstratif bernama Kabupaten Daerah Tingkat II Sangir-Talaud terdiri dari 16 kecamatan dan 211 desa (Sigarlaki, Manus, Rompas, Watuseke, & Mottoh, 1982; 160)

Masyarakat Nusa Utara dan Tradisi Bahari

Orang Sangihe dan Talaud adalah masyarakat yang menghuni wilayah Nusa Utara. Kedua kelompok etnis ini menjadi bagian ratusan kelompok etnis yang terdapat di Asia Tenggara. Berdasarkan sensus penduduk tahun 2000, tercatat orang Sangihe-Talaud yang bermukim di wilayah Kepulauan Sangihe dan Talaud sebanyak 261.473 orang. Di wilayah Gorontalo dan Provinsi Sulawesi Utara, terdapat sekitar 476.648 orang Sangihe-Talaud yang bermukim disana. Sebagai dampak dari keberadaannya yang dekat dengan Filipina, tercatat kurang lebih 7.483 orang Sangihe-Talaud yang bermukim di wilayah Republik Filipina, penyebarannya pun beragam. Ada yang tinggal di Provinsi South Cotabato, Davao del Sur, Sulu, Tawi-Tawi, Zamboanga, Cotabato City, Davao Oriental, Samal Island di Provinsi Davao, Davao City. Walaupun demikian, jumlah terbanyak dari mereka yang menetap di wilayah Filipina berada di Pulau Balut dan Sarangani (Ulaen, 2016: 6)

Agama kristen Katholik merupakan agama yang mulanya dikenal oleh masyarakat Sangihe-Talaud setelah Fernao Magelhaes membaptis Raja Siau Pasuma Don Jeronimo pada 1563 (Heuken, 2008: 44). Selain itu, Islam juga mulai memperlihatkan pengaruhnya ketika itu. Menurut Taulu (1977), sebelum Belanda tiba di bagian Utara Pulau Sulawesi, daerah-daerah seperti Bolaang Mongondow, Gorontalo, Manado, Sangir Talaud hingga Minahasa menjadi wilayah yang sebagian penduduknya pemeluk agama Islam (Syahid, Gerung, & Tumundo, 2016). Kendati demikian, penyebaran agama-agama tersebut meredup setelah raja-raja pribumi menandatangani kontrak dengan VOC pada 1677. Dimana VOC dan kemudian pemerintah kolonial Hindia Belanda hanya memberikan ruang bagi kristen Protestan tumbuh lebih leluasa di kalangan masyarakat Sangihe-Talaud. Pengaruh pemerintah kolonial Hindia Belanda di masa lalu yang cukup "perhatian" terhadap daerah *Noord Celebes* jika dibandingkan wilayah lain di Sulawesi tercermin dalam hal kepercayaan yang dianut masyarakat Sulawesi Utara umumnya dan masyarakat Nusa Utara khususnya. Dimana pada tahun 1970-an, jumlah penduduk

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Sangihe-Talaud yang tercatat sebagai pemeluk agama Protestan sebagai agama yang dominan sebanyak 193.612 jiwa. Sementara pemeluk agama Katolik sebanyak 3.900 jiwa dan agama Islam sebanyak 32.500 jiwa (Sigarlaki dkk., 1982: 161-200)

Pada dasarnya, orang Sangihe-Talaud berprofesi sebagai nelayan dan pelaut. Akan tetapi terdapat pula perbedaan, umpamanya masyarakat Sangihe-Talaud yang bermigrasi ke daerah pesisir Sulawesi Utara dan beberapa kota kecil di wilayah Indonesia bagian timur, kaum prianya bekerja sebagai nelayan, pelaut, tukang kayu, membuat perahu, dan buruh tani di perkebunan kelapa. Sedangkan kaum wanita banyak yang mencari nafkah dengan bekerja sebagai pramuniaga di toko-toko milik masyarakat etnis Tionghoa. Di wilayah Mindanao selatan, pekerjaan buruh tani di perkebunan dan nelayan banyak digeluti oleh orang Sangihe-Talaud yang bermukim disana.

Masyarakat Nusa Utara yang melakukan aktivitas bercocok tanam dilakukan dengan mengikuti dua musim tanam yang dalam sistem kalendar-lunar disebut *bulangu kaemba* dan *bulangu wola geghuwa*, atau yang dalam peninggalan Masehi berada pada bulan April-Mei dan Agustus-September. Tanaman utama yang dihasilkan oleh masyarakat Nusa Utara adalah padi dan kacang-kacangan. Selain itu keladi dan ubi jalar juga dihasilkan oleh masyarakat meskipun tidak sebanyak hasil dari panen padi dan kacang. Sebab keladi dan ubi jalar hanyalah tanaman sampingan yang biasanya dilakukan setelah padi dipanen atau di sela-sela menanam padi. Sampai pada tahun 1970-an, produksi utama masyarakat Nusa Utara khususnya dan Sulawesi Utara khususnya ialah kopra. Bahkan komoditas ini menurut Harvey (1984: 37), menjadi sumber penghasilan utama bagi 70 % penduduk Sulawesi pada awal tahun 1950-an.

Selain bercocok tanam, seperti yang telah disebutkan sebelumnya, orang Sangihe dan Talaud juga bekerja sebagai nelayan. Kegiatan menangkap ikan tentu saja sudah lama ditekuni oleh mereka. Alat tangkap yang mereka gunakan ialah tombak, parang, dan alat perangkap berupa anyaman keranjang. Alat perangkap ini memiliki berbagai macam ukuran dan nama yang berbeda seperti *igi, somba, tumpina,* dan *pahato.* Alat tangkap lain yakni pukat, muroami, dan kail. Biasanya, para nelayan menangkap ikan di laut lepas dengan menggunakan perahu bercadik atau yang disebut *londe*. pekerjaan lain yang digeluti oleh masyarakt Nusa Utara ialah memproduksi garam dan pembuatan sagu.

Seiring perkembangan waktu, kegiatan ekonomi masyarakat Nusa Utara seperti yang disebut oleh Ulaen (2016: 184-185), mengalami pergeseran dari ekonomi subsisten ke ekonomi pasar. Gejala ini mulai nampak terutama pada tahun 1960- hingga 1970-an, dimana masyarakat mulai kembali menanam cengkeh. Akibatnya areal ladang padi mengalami penyusutan, hal ini kemudian berdampak pada hasil padi yang dihasilkannya yang semakin berkurang dan tidak lagi dapat memenuhi kebutuhan pangan penduduk setempat. Kondisi ini semakin didukung dengan adanya "depot logistik" yang mendistribusi penjualan beras pada era pemerintahan Orde Baru. Keberadaan depot ini secara tidak langsung menambah ketergantungan penduduk terhadap pasokan beras yang berasal dari luar daerah.

Secara garis besar, menurut Bawole (1977), terdapat 2 kelompok bahasa daerah yang dipergunakan oleh masyarakat Nusa Utara. *Pertama,* bahasa Sangihe dengan 10 dialek, diantaranya dialek Manganitu, dialek Tahuna, dialek Kendahe, dialek Tabukan Utara, dialek Tabukan Tengah, dialek Tabukan Selatan, dialek Tamako, dialek Siau Barat, dialek Siau Timur, dan dialek Tagulandang. *Kedua,* bahasa Talaud dengan 6 dialek diantaranya dialek Salibabu, dialek Kabaruan, dialek Karakelang, dialek Essang, dialek Nanusa, dan dialek Miangas. Dari beragam dialek tersebut, dialek Manganitu (bahasa Sangihe) dan dialek Tirawatta variasi Salibabu (bahasa Talaud) digunakan sebagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

bahasa pengantar sejak awal pekabaran injil (abad ke-19). Akan tetapi sejak diperkenalkannya bahasa Melayu, kemudian bahasa Indonesia digunakan sebagai bahasa pengantar baik di sekolah maupun di instansi pemerintah, bahasa daerah semakin berkurang digunakan oleh masyarakat Nusa Utara (Ulaen, 2016: 8-9).

Menarik untuk dilihat bagaimana penyebutan orang Sangihe dan Talaud baik yang digunakan oleh etnis lain maupun penyebutan di kalangan mereka sendiri. Di daerah pesisir Sulawesi Utara, orang Sangihe dan Talaud disebut dengan orang Sangir (yang sekaligus mencakup orang Talaud). Di daratan Filipina, orang Sangihe dan Talaud dikenal dengan beberapa sebutan seperti Sangir, Sangil, Marore, dan Indonesia. Dalam konteks yang lebih kecil atau identifikasi diri antar sesama masyarakat Nusa Utara akan tampak lebih beragam. Sebab mereka biasanya menyebut dirinya sesuai dengan asal pulaunya, bahkan terkadang dengan nama desanya.

Salah satu ciri yang cukup representatif menggambarkan budaya maritim masyarakat Nusa Utara ialah motto hidup. Sebagaimana yang terdapat masyarakat Talaud. Semboyan tersebut yaitu *somahe kei kehage* yang berarti "gelombang adalah tantangan kehidupan" (Zuhdi, 2014: 189). Tidak hanya itu, menurut Lapian yang mengkaji tentang "Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX" menyebutkan bahwa masyarakat Sangihe-Talaud sangat maju akan kebudayaan baharinya. Seperti misalnya masyarakatnya mengenal tidak kurang dari 19 jenis perahu seperti dorehe, sope, konteng, giope, pamo, bolotu, dan lain-lain. Bahkan untuk penyebutan kata "laut" dalam masyarakat Sangihe dikenal dua istilah, yaitu "laude" yang berarti laut secara keseluruhan dan "sasi" merujuk pada air laut yang terbatas di permukaan saja (Lapian, 2009: 60-61).

Budaya bahari sebagai bagian dari kehidupan masyarakat Sangihe -Talaud juga tercermin dalam salah satu tarian yang dikenal di daerah Nusa Utara, yakni tari nelayan. Tari ini merupakan tarian yang menggambarkan kehidupan para nelayan (Sigarlaki dkk., 1982: 196). Tradisi *Tulude* juga merupakan satu bentuk tradisi bahari masyarakat Sangihe-Talaud yang telah dipraktekkan sebelum masuknya agama samawi (Kristen dan Islam) di wilayah Nusa Utara. Tradisi ini biasanya dilakukan dengan mendorong atau menghanyutkan sebuah perahu ke laut sebagai sebuah bentuk rasa syukur sekaligus simbol menjauhkan masyarakat dari segala sesuatu yang buruk. Penelitian mutakhir Ekawati (2017: 391-393) menyebutkan bahwa tradisi tersebut tidak hanya sekedar warisan leluhur. Melainkan juga kearifan lokal dan sebagai bentuk ketahanan budaya masyarakat Sangihe-Talaud di tengah arus globalisasi dunia.

Kebijakan Maritim Indonesia – Filipina Terhadap Masyarakat Nusa Utara

Seperti yang telah dipaparkan di atas, bahwa keadaan geografis dan posisi yang terletak dalam jaringan niaga Laut Maluku sejak abad ke-15 telah memungkinkan masyarakat Nusa Utara tumbuh dan berkembang dengan kebudayaan baharinya. Nyatanya, refleksi budaya bahari masyarakat Sangihe tidak hanya dalam bentuk beranekaragamnya jenis perahu yang ada di wilayah tersebut ataupun istilah-istilah navigasi dan perkapalan yang cukup mendetail (Lapian, 2009: 61), tetapi juga tercermin dalam hal kebiasaan masyarakat untuk berlayar ke pulau-pulau yang ada disekitarnya. Tentu saja, kebiasaan ini dilakukan dengan beragam tujuan bergantung pada kepentingan masyarakat yang akan bepergian ke pulau sekitarnya. Umumnya tujuan masyarakat Sangihe ialah untuk berdagang, memenuhi kebutuhan sehari-hari, berziarah, ataupun sekedar bertamasya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebelum terbentuknya kedua negara atau di masa kolonial, baik pihak Belanda yang berkuasa di Hindia Belanda maupun pihak Amerika Serikat yang menduduki Filipina cenderung tidak mempermasalahkan aktivitas lintas batas masyarakat Sangihe di daerah perbatasan masing-masing koloni. Begitupun pada masa sebelumnya, ketika pembagian daerah antara Filipina yang ditetapkan sebagai wilayah Spanyol dan Kepulauan Maluku sebagai wilayah Portugis dalam perjanjian Zaragossa 1529. Perjanjian itu tidak menyatakan secara jelas terkait batas wilayah kedua daerah kekuasaan tersebut (Lapian, 1984: 34)

Pasca kemerdekaan, dalam hal perbatasan wilayah, sampai sebelum diundangkannya Deklarasi Djuanda pada 1957 Indonesia masih menganut *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* Tahun 1939. Dimana batas wilayah laut Indonesia mencakup tiga mil dari bibir pantai. Kondisi ini menyebabkan banyaknya kantong laut yang memungkinkan kapal-kapal asing melintasinya. Namun setelah Deklarasi Djuanda ditetapkan sebagai undang-undang pada 13 Desember 1957, batas laut Indonesia berubah dari semula 3 mil menjadi 12 mil dari garis partai. Sekalipun kemudian menuai pro dan kontra dari negara-negara asing yang berkepentingan (Djaenuderadjat, 2009).

Seiring berdirinya kedua negara berdaulat, kegiatan lintas batas masyarakat Nusa Utara dianggap sebagai aktivitas ilegal. Seperti disebutkan dalam suatu sumber, bahwa pada 22 Juli 1950, dengan menggunakan 6 buah kapal layar, sebanyak 110 orang warga negara Indonesia yang kebanyakan masyarakat Sangihe-Talaud berlayar meninggalkan Pulau Miangas menuju daratan Mindanao bagian selatan (Filipina). Kedatangan mereka ke negara jiran tersebut dianggap telah melanggar. Dari jumlah keseluruhan pelintas batas tersebut, 70 orang berhasil diamankan oleh pihak otoritas setempat, dimana 7 diantaranya ialah perempuan. Adapun selebihnya berhasil meloloskan diri. Dalam penjelasannya kepada pihak otoritas Mindanao setempat, bahwa maksud kedatangan mereka untuk mencari pekerjaan dan membeli barang-barang kebutuhan hidup. Di samping itu, mereka juga mengaku telah mendapat izin dari kepala daerahnya. Akan tetapi, para pelintas batas ini tetap saja telah dianggap memasuki wilayah Filipina secara ilegal. Oleh karena itu, sebagai tindak lanjut, para pelintas yang berhasil diamankan segera diproses untuk selanjutnya dideportasi ke wilayahnya masing-masing (*De Vrije Pers*, 24 Juli 1950). Satu contoh kasus tersebut agaknya dapat dipahami. Sebagaimana diketahui, bahwa meskipun hubungan diplomatik antara Indonesia dan Filipina secara resmi telah terjalin sejak 1949, akan tetapi pada kenyataannya kedua pihak, baik Indonesia maupun Filipina, belum menyepakati suatu perjanjian khusus mengenai persoalan lintas batas masyarakat Sangihe-Talaud yang telah berlangsung sejak ratusan tahun sebelumnya ataupun sebaliknya masyarakat Filipina yang memasuki wilayah Indonesia.

Aktivitas lintas batas melalui wilayah perairan perbatasan Indonesia – Filipina tidak hanya didukung oleh budaya bahari masyarakat Sangihe-Talaud, melainkan juga dipengaruhi oleh konstelasi politik dalam negeri pada masa itu. Seperti diketahui umum, sepanjang tahun 1950-an hingga pertengahan 1960-an, Indonesia secara umum dan Sulawesi khususnya diwarnai oleh berbagai gerakan sebagai manifestasi kekecewaan masyarakat di daerah-daerah terhadap harapan dan kebijakan yang telah diterapkan oleh pemerintah pusat pada masa itu. Gerakan Darul Islam yang dipelopori oleh Abdul Qahar Muzakkar dan PRRI/Permesta merupakan bagian diantaranya (lihat misalnya, Anhar Gonggong, 1990; Barbara Sillars Harvey, 1984). Gejolak politik yang berkembang tersebut tentu saja menimbulkan rasa kekhawatiran dan mendorong masyarakat untuk melakukan pengungsian ke tempat yang dianggap lebih aman, tidak terkecuali

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masyarakat Sangihe-Talaud ketika itu. Sebagaimana terungkap dalam warta koran *Java Bode* pada tanggal 9 Desember 1954, bahwa ketika kondisi politik Indonesia dalam keadaan buruk utamanya gerakan Darul Islam di Sulawesi Selatan, masyarakat Sangihe-Talaud saat itu diinstruksikan oleh pemerintah setempat untuk tidak memasuki wilayah Filipina hingga persoalan perbatasan tercapai antara kedua negara.

Memburuknya kondisi keamanan dalam negeri, mendorong pemerintah untuk segera mencari solusi terhadap dampak yang ditimbulkan dari gerakan-gerakan tersebut. Termasuk solusi bagi masyarakat Nusa Utara yang sebelumnya dilarang untuk menyeberang ke wilayah Filipina. Sehingga pada Januari 1955, pihak pemerintah Indonesia menginisiasi pertemuan bilateral dengan Filipina untuk membahas masalah masyarakat perbatasan tersebut. Pertemuan kedua pihak negara berlangsung di Manila, dimana pihak delegasi pemerintah Indonesia dipimpin oleh Tjokroadisumarto. Selain itu, Amu, selaku penanggung jawab daerah Sangihe-Talaud ketika itu, juga turut menjadi bagian delegasi tersebut.

Dari hasil pertemuan itu, menurut suatu sumber disebutkan bahwa kedua negara sepakat untuk memberikan kelonggaran terhadap masyarakat Sangihe-Talaud. Kelonggaran yang dimaksud disini ialah bagi masyarakat Sangihe-Talaud diperbolehkan memasuki wilayah Filipina tanpa perlu mengajukan izin khusus terlebih dahulu ke layanan imigrasi pusat ketika itu (*Het Nieuwsblad Sumatra*, 29 Januari 1955). Jadi berdasarkan hasil keputusan dari pertemuan tersebut, bisa dikatakan bahwa upaya awal sekaligus kebijakan maritim pertama yang tercapai antara negara Indonesia dan Filipina menyangkut masyarakat Nusa Utara (Sangihe-Talaud) yaitu pertemuan yang berlangsung pada tahun 1955 itu dan bukannya tahun 1956 seperti yang disebutkan dalam kajian Ulaen (2016: 180). Dengan demikian, instruksi pemerintah untuk melarang masyarakat Sangihe-Talaud melakukan lintas batas menuju daratan Filipina yang dikeluarkan setahun sebelum keputusan tersebut dianggap tidak berlaku lagi. Dari sini, dapat pula dilihat secara jelas bahwa keputusan itu merupakan sikap saling pengertian di antara kedua negara tersebut.

Dalam perkembangannya kemudian, hasil pertemuan itu juga menjadi dasar bagi kesepakatan-kesepakatan selanjutnya bagi kedua negara. Untuk mempertegas ketetapan yang telah terjalin sebelumnya (pertemuan 1955), maka diadakanlah pertemuan berikutnya antar kedua negara yang bertempat di Jakarta pada 4 Juli 1956. Pertemuan itu dihadiri oleh Soekardjo Wirjopranoto mewakili pihak pemerintah Indonesia dan Jose Fuentebella sebagai wakil dari pemerintah Filipina. Pada intinya, hasil dari keputusan tersebut ialah menyetujui keberadaan warga (warga Indonesia dan warga Filipina) yang berada di kedua wilayah negara itu, terutama mereka yang telah bermukim lama setidaknya hingga 1 Januari 1946. Di Samping itu, terkait aktivitas lintas batas masyarakat Nusa Utara, dalam pasal VI dan VII dari persetujuan tersebut disebutkan bahwa masyarakat yang tinggal di daerah perbatasan kedua negara (diantaranya masyarakat Sangihe-Talaud) mendapat kebebasan untuk masuk dan bepergian baik untuk keperluan niaga, mengunjungi keluarga, maupun bertamasya ke daerah yang telah ditetapkan sebagai "daerah perbatasan". Daerah Filipina yang ditetapkan sebagai daerah perbatasan ialah Pulau Balut, Pulau Sarangani, Pulau Simanual, dan Pulau Manuk Manka. Sedangkan daerah Indonesia yaitu Kepulauan Talaud Sangir, Kepulauan Miangas, Kepulauan Kawio, dan Pulau Nunukan (*Lembaran Negara* No. 167 tahun 1957).

Sejauh kesepakatan kedua negara mengenai mobilitas masyarakat Nusa Utara, bukan berarti mereka dibebaskan begitu saja untuk keluar dan masuk melintasi daerah perbatasan. Sebab dalam persetujuan itu, hanya mereka yang memiliki "Kartu Lalu Lintas

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Perbatasan" yang diperkenankan untuk aktivitas lintas batas. Selain itu, jumlah hari bagi masyarakat daerah perbatasan yang berkunjung ke daerah perbatasan lainnya juga tetap dibatasi, yaitu selama 59 hari sejak kedatangan mereka. Walaupun demikian, lewat persetujuan ini setidaknya kedua negara tetap memperlihatkan sikap saling pengertian dengan tetap memperkenankan berlangsungnya aktivitas masyarakat Sangihe-Talaud yang telah menjadi tradisi sejak ratusan tahun yang lalu.

Sesuai dengan persetujuan pada 1956, bahwa di masing-masing wilayah kedua negara akan dibangun pos penjagaan dari petugas pabean, maka pada 14 September 1965 pemerintah Indonesia dan Filipina kemudian meratifikasi pedoman pelaksanaan keimigrasian atau disebut juga *Joint Directives and Guidelines and The Implementation of Immigration agreement between the Republic of Indonesia and the Republic of The Philippines.* Dalam pedoman itu ditetapkan beberapa pelabuhan sebagai pintu keluar-masuk (*check point*) bagi masyarakat yang akan mengungjungi daerah-daerah perbatasan. Di Indonesia, pelabuhan di Pulau Marore, Pulau Miangas, dan Tarakan ditentukan sebagai *check point.* Sedangkan pintu keluar-masuk di wilayah Filipina yaitu Batuganding di Pulau Balut, Tibanban di Provinsi Davao Oriental, dan Bongao di Pulau Tawi-tawi (Ulaen, 2016: 180-181).

Seiring terbentuknya *Association of South East Asia Nations* (disingkat ASEAN) pada 1967 sebagai wadah kerjasama antar negara-negara Asia Tenggara di bidang ekonomi, sosial dan budaya, maka turut berdampak pula terhadap hubungan diplomatik Indonesia dan Filipina dalam beberapa aspek. Terutama terkait kerjasama kedua negara dalam bidang ekonomi. Sembilan tahun sebelum dibentuknya ASEAN, negara Filipina sempat menawarkan kerjasama kepada Indonesia di bidang ekonomi, khususnya dalam mengelola potensi kekayaan laut yang ada di wilayah Nusa Utara, namun tawaran tersebut belum ditanggapi secara positif oleh pihak pemerintah Indonesia (Sigarlaki, Manus, Rompas, Watuseke & Mottoh, 1982: 174). Pada 1969 atau 2 setelah terbentuknya ASEAN, Indonesia dan Filipina mulai menjajaki kerjasama yang lebih serius dalam bidang ekonomi, yang dikenal sebagai "Perjanjian Dasar Kerjasama Ekonomi dan Teknik". Berdasarkan isi perjanjian tersebut, kedua negara sepakat membentuk komisi bersama yang telah bersidang pertama kali pada 1971. Salah satu hasil keputusan dari sidang pertama yang dilaksanakan oleh komisi bersama tersebut, selain kerjasama dalam pengelolaan kehutanan di Indonesia, yakni menyangkut kegiatan perdagangan di perbatasan kedua negara. Seperti yang disebutkan dalam sumber, bahwa perdagangan di daerah perbatasan dilakukan dengan "tanpa prosedur normal". Dengan kata lain, pengawasan terhadap kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh masyarakat perbatasan belum diterapkan secara ketat. Kondisi ini lebih didorong dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat perbatasan, termasuk masyarakat Sangihe-Talaud, yang belum sepenuhnya dapat disuplai oleh negara masing-masing (*Kompas*, 6 Agustus 1974).

Perubahan-perubahan objektif dalam bidang ekonomi yang semakin terlihat diantara kedua negara, mendorong peninjauan kembali atas perjanjian dasar yang telah diperbaharui pada 1971 itu. Dorongan peninjauan kembali ini berangkat dari anggapan bahwa Indonesia ketika itu mulai dapat menjamin suplai barang-barang kebutuhan pokok kepada masyarakat Sangihe-Talaud sebagai masyarakat perbatasan, yang sebelumnya beberapa kebutuhan hidup hanya dapat diperoleh di wilayah Filipina. Anggapan itu tidaklah mengherankan, sebab semenjak awal dekade 1970-an Indonesia tidak lagi hanya mengekspor hasil pertanian maupun hasil pertambangan, tetapi juga mulai mengekpor hasil-hasil industri dalam negeri, seperti radio transistor, sepatu, batik,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sarung, rokok, *hairwigs*, dan minyak nabati. Pemasaran hasil industri itu mencakup mulai dari negara-negara di Asia Tenggara, Korea, Jepang, Timur Tengah, Amerika, dan bahkan Afrika (*Kompas*, 4 Agustus 1971).

Di sisi lain, kebijakan-kebijakan yang disepakati oleh kedua negara menyangkut masyarakat perbatasan (masyarakat Nusa Utara) seperti yang telah disebutkan sebelumnya sangat memberikan kemudahan dan kebebasan bagi masyarakat perbatasan. Akan tetapi "kebebasan" itu justru kadangkala disalahgunakan oleh masyarakat bersangkutan. Tidak jarang penduduk Sangihe-Talaud membeli alkohol dan barang pecah belah di wilayah Filipina dan kemudian diperjualbelikan di luar daerah-daerah perbatasan yang telah disepakati kedua negara dalam perjanjian-perjanjian yang ada sebelumnya. Hal inilah yang kemudian menjadi salah satu pertimbangan dalam peninjauan kembali kesepakatan dalam bidang ekonomi, termasuk aturan perdagangan di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina. Sampai pada tahap ini, jika merujuk pada pengelompokan wilayah perbatasan dalam konteks historis yang dibuat oleh Martinez (1964). Maka wilayah Nusa Utara sebagai daerah perbatasan dapat digolongkan sebagai *interdependent borderland*. Artinya, bahwa penduduk daerah perbatasan dan kedua negara menunjukkan hubungan internasional yang relatif stabil dan terlibat dalam kegiatan perekonomian yang saling menguntungkan. Meskipun dalam taraf tertentu, terdapat pihak yang diuntungkan dan yang dirugikan, seperti halnya kasus yang telah disebutkan (Tirtosudarmo, 2005: 4).

Melalui inisiatif dari komite bersama yang telah dibentuk sebelumnya, akhirnya sidang yang kedua dari komite kembali diupayakan oleh kedua negara. Pertemuan itu berlangsung di Jakarta sejak tanggal 5-8 Agustus 1974. Troadio Quiazon, selaku Menteri Perdagangan Filipina, menjadi ketua delegasi Filipina saat itu. Sementara delegasi Indonesia dipimpin oleh oleh Radius Prawiro yang ketika itu menjabat sebagai Menteri Perdagangan Indonesia. Acara pembukaan pertemuan tersebut juga turut dihadiri pula oleh Menteri Luar Negeri Indonesia saat itu, Adam Malik. Pada tanggal 8 Agustus 1974 bertempat di Gedung Bank Indonesia, jalan Kebon Sirih, Jakarta, hasil keputusan dari pertemuan yang berlangsung selama 4 hari itu kemudian diratifikasi oleh kedua delegasi yang diwakili oleh ketua delegasi masing-masing. Hasil pertemuan berupa aturan perdagangan lintas-batas atau yang dikenal dengan *Agreement on Border Trade* kemudian dituangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia nomor 11 tahun 1975 (*Kompas*, 9 Agustus 1974; Ulaen, 2016: 181-182). Dengan demikian, sejak 1955 hingga 1974 telah terjalin kesepakatan antara Indonesia-Filipina menyangkut masyarakat Sangihe-Talaud sebagai masyarakat perbatasan, baik berupa aktivitas lintas batas hingga peraturan perdagangan lintas-batas.

Terlepas dari aktivitas lintas batas masyarakat Nusa Utara yang telah mentradisi tersebut, hendaknya dilihat pula dalam konteks kebijakan politik luar negeri Indonesia dan kedekatan personal antara pemimpin kedua negara pada saat itu. Seperti diketahui umum, kondisi politik dunia pasca perang dunia ke II terbagi menjadi dua blok, yakni blok barat dan timur. Sebagai kebijakan politik luar negeri saat itu yang umum dikenal sebagai politik bebas-aktif, pemerintah memutuskan untuk tidak memihak pada salah satu blok tersebut. Kebijakan politik luar negeri itu dimaksudkan agar Indonesia dapat membangun dan memelihara perdamaian dunia. Selain juga, dengan kebijakan tersebut diharapkan dapat membangun hubungan persahabatan setiap negara dan bangsa berdasarkan sikap saling menghargai dan menghormati (Kartodirdjo, Poesponegoro, & Notosusanto, 1977: 327-328)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mengenai kedekatan Presiden Soekarno dan Presiden Filipina ketika itu, Diosdado Macapagal (1961-1965), juga penting disebutkan disini. Menurut Prasetyo (2017: 155-157), bahwa hubungan kedua pemimpin negara sangat erat. Hal ini disebabkan oleh adanya kesamaan pemikiran dan ideologi, dimana kedua tokoh ini sangat menentang keras praktik imperialisme dan kolonialisme. Di samping itu, kedua pemimpin juga cenderung tidak ingin condong terhadap dua blok yang sedang memanas ketika itu. Bahkan disebutkan pula Diosdado Macapagal juga kerapkali menyanjung Presiden Soekarno dalam berbagai pidatonya. Tentu saja kedekatan-kedekatan ini turut mendukung terjalinnya hubungan bilateral yang kondusif saat itu. Apa yang ingin ditekankan disini bahwa sikap "kedewasaan" yang nampak dalam kebijakan Indonesia dan Filipina terhadap masyarakat Nusa Utara terutama aktivitas lintas batasnya tidak hanya disebabkan oleh faktor tradisi yang telah lama berlangsung di kalangan masyarakat Nusa Utara, melainkan juga didukung oleh kebijakan politik luar negeri Indonesia dan kedekatan personal antara kedua pemimpin negara tersebut.

KESIMPULAN

Dalam salah satu tulisannya, Heather Sutherland menyebut geografis adalah nasib. Faktor inilah yang kemudian memungkinkan wilayah *Noordereilanden* (Kepulauan Sangihe dan Talaud) menjadi bagian dari jaringan niaga Laut Sulu—salah satu jaringan perdagangan di Asia Tenggara yang dikemukakan oleh Hall (2011), setidaknya sejak abad akhir abad ke-14 dan permulaan abad ke 15. Tidak hanya itu, kondisi geografis pada akhirnya mendorong masyarakat Sangihe-Talaud berkembang dengan kekayaan budaya bahari, terutama aktivitas pelayarannya. Masuknya bangsa barat, Belanda di Nusantara dan Spanyol di Filipina, mengubah keadaan tersebut hingga kemudian terbentuknya negara-bangsa Indonesia dan Filipina dan sebagai konsekuensi logisnya masyarakat Sangihe-Talaud "terdapuk" menjadi masyarakat perbatasan sampai hari ini. Berdirinya Negara Kesatuan Republik Indonesia (1945) dan Republik Filipina (1946) telah mendorong kedua pihak untuk bersama-sama mencari solusi terutama aktivitas lintas batas masyarakat Sangihe-Talaud yang dalam konteks modern (negara-bangsa) dianggap dapat menimbulkan ancaman bagi kedaulatan negara. Berdasarkan fakta historis, kedua negara telah menunjukkan sikap kedewasaan dan kebesarannya sebagai suatu bangsa yang dapat memahami masing-masing dirinya secara kritis di masa lalu. Dalam hal ini aktivitas lintas batas masyarakat Sangihe-Talaud dan masyarakat Mindanao yang telah berlangsung ratusan tahun yang tidak serta merta dihentikan seiring berdirinya kedua negara. Justru dalam perkembangannya, Indonesia dan Filipina cenderung menghargai "keberadaan aktivitas" tersebut. Seperti yang terlihat pada hasil keputusan pertemuan kedua negara pada Januari 1955. Kebijakan terhadap masyarakat Nusa Utara ini kemudian berlanjut hingga sampai pada tahap peraturan perdagangan masyarakat perbatasan yang diratifikasi sejak 1974. Kecenderungan sikap menghargai ini juga perlu dilihat dalam konteks kebijakan politik luar negeri pada waktu itu dan kedekatan personal antara kedua pemimpin negara tersebut, utamanya antra Soekarno dan Macapagal. Harmonisnya hubungan Indonesia dan Filipina sampai hari ini, bisa saja dikatakan berakar dari diplomasi maritim yang terbangun sejak 1956 ini dengan melihat fakta-fakta sejarah yang ada.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR RUJUKAN

Buku dan Jurnal

Daliman. 2012. *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Djaenuderadjat, E. 2009. *Sejarah Wilayah Perbatasan Batam-Singapura 1824-2009: Satu Selat Dua Nahkoda*. Depok: Gramata Publishing.

Ekawati, E. 2017. Tulude: Antara Modernitas Dan Tradisi Masyarakat Pulau Marore. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, *19*(3), 385–396.

Fariastuti. 2005. *Patterns of Cross-border Relations between West Kalimantan and Sarawak*. Dipresentasikan pada 4th International Symposium of the Journal Antropologi Indonesia, Depok. FISIP Universitas Indonesia

Gottchalk, L. 1985. *Mengerti Sejarah* (N. Notosusanto, Penerj.). Jakarta: Yayasan Penerbit Univeritas Indonesia.

Hall, K. R. 2011. *A History of Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development, 100–1500*. United States: Rowman & Littlefield Publishers.

Hamid, A. R. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Harvey, B. S. 1984. *Permesta: Pemberontakan Setengah Hati*. Jakarta: Grafiti Press.

Heuken, A. 2008. Catholic Converts in Moluccas, Minahasa, and Sangihe-Talaud, 1512-1680. Dalam J. S. Aritonang & K. Steenbrink (Ed.), *A History of Christianity in Indonesia* (hlm. 23–72). Boston: Brill.

Husain, B. S. 2017. Memandang Perbatasan Laut Sebatik Kajian tentang Masyarakat di Wilayah Perbatasan Indonesia-Malaysia di Kabupaten Nunukan Kalimantan Utara. *Jurnal Sejarah Abad*, *1*(2), 176–187.

Kartodirdjo, S., Poesponegoro, M. D., & Notosusanto, N. 1977. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid VI*. Jakarta: Balai Pustaka.

Lapian, A. B. 1984. Perebutan Samudera: Laut Samudera pada Abad XVI dan XVII. *Prisma*, (11).

Lapian, A. B. 2009. *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Patmasari, T., Artanto, E., & Rimayanti, A. (2016, Oktober 5). *Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia dengan Negara Tetangga*. Dipresentasikan pada Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI, Bogor.

Prasetyo, S. A. 2017. *Dunia dalam Genggaman Bung Karno*. Tangerang Selatan: Imania.

Pristiwanto. 2016. Dinamika Pisang (Filipina-Sangihe) di Perbatasan Indonesia-Filipina. *Jurnal Antropologi Indonesia*, *36*(1), 40–52.

Setiawan, A., Supriyadi, F., Noor, G. E., Fadli, M., & Murdimanto, A. (2016). *Profil Kelautan dan Perikanan Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud Provinsi Sulawesi Utara*. Jakarta: Puslitbang Sumberdaya Laut dan Pesisir Badan Litbang Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan RI.

Sigarlaki, A., Manus, T., Rompas, A. E., Watuseke, F. S., & Mottoh, M. F. 1982. *Sejarah Daerah Sulawesi Utara*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Syahid, A., Gerung, A., & Tumundo, D. 2016. *Kampung Tidore di Pulau Sangihe dan Pulau Lembeh: Dinamika Antar Wilayah dan Agama pada Abad ke-17 dan 18*. Dipresentasikan pada Seminar Nasional Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah, Jakarta.

Taulu, C. H. 1977. *Sejarah Minahasa*. Manado.

Tirtosudarmo, R. 2005. Wilayah Perbatasan dan Tantangan Indonesia Abad 21: Sebuah Pengantar. Dalam R. Tirtosudarmo & J. Haba (Ed.), *Dari Entikong sampai*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nunukan: Dinamika Daerah Perbatasan Kalimantan-Malaysia Timur (Sarawak dan Sabah) (hlm. 1–14). Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
Ulaen, A. J. 2016. *Nusa Utara: Dari Lintasan Niaga ke Daerah Perbatasan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
Ulaen, A. J., Wulandari, T., & Tangkilisan, Y. B. 2011. *Sejarah Wilayah Perbatasan Miangas-Filipina 1928-2010: Dua Nama Satu Juragan.* Jakarta: Direktorat Jendral Sejarah dan Purbakala Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
Zuhdi, S. 2014. *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Arsip dan Dokumen

Lembaran Negara No. 167 Tahun 1957

Surat Kabar

De Vrije Pers, 24 Juli 1950
Het Nieuwsblad Sumatra, 29 Januari 1955
Java Bode, 9 November 1954
Kompas, 4 Agustus 1971
Kompas, 6 Agustus 1974
Kompas, 9 Agustus 1974

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI NEGARA POROS MARITIM DUNIA.

Oleh:

Arman Tjoneng

Abstract

Indonesia, a country that has given abundant natural resources with strategic geographical position and supported by the geostrategic, geopolitical, geoekonomi and geososial culture as the largest archipelago in the world. Indonesia maritime glories of the past to make the government plans to make Indonesia as the Axis Maritime World. This has become a priority of the government Jokowi-JK.

With all the challenges, related to the implementation of the vision of Indonesia as Axis Maritime world, so many things need to be corrected and must be repaired as well as various strategic steps to be taken by the government in particular is associated mindset (mind-set) of Indonesia, reform the legal system and the enforcement of maritime sovereignty in Indonesia.

In order to realize the vision of Indonesia as a maritime axis, the active participation of all parties, especially the government and the all community are needed to restore the glory of Indonesia in the field of maritime with the slogan "JALASVEVA JAYAMAHE"

Keywords: Maritime, souverignty, law system.

PENDAHULUAN

Sebagai sebuah negara, Indonesia merupakan idaman bagi semua orang. Dikaruniakan berbagai potensi dan Sumber Daya Alam (SDA) yang melimpah yang sudah seharusnya menjadi sebuah kekuatan dan amunisi untuk mencapai tujuan negara sebagaiman yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945. Berdasarkan catatan terkahir, jumlah pulau di Indonesia sekitar 17.500 pulau dengan garis pantai 81.000 KM ditambah letak posisi Indonesia diantara 2 Samudera dan Benua menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di Dunia (*The Largest Archipelagic in the wolrd).* Wilayah perairan indonesia yang sangat luas tersebut dibentuk menjadi *Sea Lines of Communication* (SLoC) dan tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). SLoC berlaku untuk perairan Selat Malaka, ALKI 1 meliputi Selat Sunda, ALKI 2 meliputi Selat Lombok dan Makassar, dan ALKI 3 meliputi Selat Ombai Wetar. Kelima selat yang dibentuk menjadi SLoC dan ALKI tersebut merupakan daerah yang menjadi jalur utama pelayaran kapal-kapal dagang dan sipil dunia.[1]

Mencermati konstelasi geografi lndonesia sedemikian rupa, bangsa lndonesia menyadari bahwa laut merupakan media pemersatu dan sebagai media penghubung antar pulau dan bahkan penghubung antar negara negara di

[1] Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, *Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development*, Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, 2011, hlm. 33.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dunia sehigga sudah sepatutnya seluruh aspek kehidupan dan penyelenggaraan negara perlu mempertimbangkan geostrategik, geopolitik, geoekonomi serta geososial budaya sebagai negara kepulauan. Pola pikir, pola sikap dan pola tindak bangsa harus didasari oleh kesadaran ruang maritim tempat kita berada, sehingga sejatinya visi maritim menjadi tuntutan dan kebutuhan bagi bangsa lndonesia.

Kenyataan di lapangan, bangsa ini terus mengalami berbagai macam problematika setelah lebih dari 70 tahun merdeka. Cita-cita pendiri bangsa (*the founding fathers*) untuk mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur sejahtera serta di ridhoi oleh Allah SWT belum terwujud. Jumlah penduduk miskin yang masih sangat tinggi serta jumlah pengangguran yang tinggi juga bukti konkret dari belum terwujudnya cita-cita luhur tersebut. Hal ini diperburuk dengan kondisi akhlak, moral dan etos kerja sebagian besar birokrasi pemerintah, elit politik, aparat penegak hukum serta masyarakat umumnya.

Konsep maritime mengerucut ke permukaan seiring dengan pernyataan Presiden Joko Widodo dalam kampanye pemilihan Presiden beberapa tahun silam. Beliau mengemukakan bahwa Indonesia sudah seharusnya menjadi poros maritime dunia dan menjadikan Indonesia sebagai negara maritime terkuat di dunia. Pernyataan ini sekilas bukan merupakan pernyataan baru karena sebenarnya konsep negara maritime ini sudah lama didengungkan oleh para pendiri negara ini bahkan melihat budaya dan tradisi masyarakat asli Indonesia dengan slogan " nenek moyangku orang pelaut" maka konsep maritime itu sendiri sudah mengakar di Indonesia. Tercatat pada zaman kerajaan Sriwijaya than 860 Masehi, Indonesia yang saat itu dikenal dengan nama Nusantara sangat berdaulat di bidang kelautan/kemaritiman berkat armada laut yang kuat dan perdagangan laut yang besar di Nuantara.

Tetapi, dengan pernyataan Presiden Joko Widodo tersebut, membangkitkan kembali kenangan manis Indonesia yang sangat Berjaya di sector kelautan yang realita sekarang ini justru menjadi tamu di negara sendiri. Sebagaimana yang disampaikan oleh Presiden Soekarno, dalam salah satu pidatonya, Indonesia akan menjadi bangsa yang kuat jika mempunyai kemampuan perairan atau kelautan yang kuat, poros maritim juga mempunyai tujuan yang sama. Indonesia akan dibentuk menjadi sebuah negara maritim yang menjadi pusat aktivitas kelautan dunia.

Sebagai konsekuensi dari posisi lndonesia yang sangat strategis tersebut adalah perairan lndonesia menjadi sangat penting bagi masyarakat dunia pengguna laut, hal tersebut memberi arti bahwa manakala bangsa lndonesia mampu memanfaatkan peluang dan tantangan maka akan dapat meningkatkan kesejahteraan bangsa lndonesia namun demikian perlu diwaspadai pula manakala bangsa lndonesia tidak mampu mengantisipasi dan mengelola kendala dan kerawanan yang timbul maka akan berdampak terhadap keamanan dan bahkan kedaulatan.

POROS MARITIM

Sebagaimana telah disinggung diatas bahwa perairan Indonesia pada posisi silang dunia dan sejak dulu telah digunakan sebagai jalur pelayaran dan perdaganggan internasional. Frekuensi kapal asing yang

KONGRES AKADEMI NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melintasi wilayah laut yurisdiksi nasional lndonesia juga semakin meningkat seiring bergesernya pusat kegiatan ekonomi dunia dari Atlantik ke Pasifik. Sekitar 70 % angkutan barang dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya melalui perairan lndonesia. Oleh karena itu secara geografis sesungguhnya Tuhan telah menganugerahkan kepada Bangsa lndonesia suatu posisi yang sangat strategis sebagai poros atau sumbu jalur pelayaran dan perdagangan dunia. Namun demikian posisi strategis tersebut meskipun telah dimanfaatkan oleh pengguna laut, tidak serta merta lndonesia dapat memperoleh manfaat sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat, apabila tidak didukung oleh kemampuan memanfaatkan peluang yang ada.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian "Maritim" berkenaan dengan lautdan berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Sedangkan "Poros" berarti sumbu, pusat, ujung tombak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim adalah Indonesia yang menjadi pusat berbagai hal yang berkenaan dengan laut.

Berdasarkan doktrin Angkatan Laut yang diterbitkan tahun 2001, kata maritim diartikan berkenaan dengan laut atau berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan. Pengertian yang lebih luas, selain menyangkut sumber-sumber daya intern laut juga menyangkut faktor ekstern laut yaitu pelayaran, perdagangan, lingkungan pantai dan pelabuhan serta faktor strategis lainnya' Kata maritim mengandung arti integrasi/gabungan, dan menunjukkan suatu lingkungan kelautan serta bukan menunjukkan institusi. Mengalir dari uraian di atas, bangsa lndonesia patut bersyukur karena secara geografis Tuhan telah memposisikan kepulauan lndonesia pada poros maritim dunia. [2]

Untuk mewujudkan visi sebagai poros maritime dunia, Presiden Joko Widodo menetapkan lima pilar utama yang diagendakan dalam pembangunan, yaitu:

1) Membangun kembali budaya maritime Indonesia;
2) Menjaga dan mengelola sumber daya laut;
3) Memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritime;
4) Melaksanakan diplomasi maritime;
5) Membangun kekuatan pertahanan maritime. [3]

LANGKAH STRATEGIS PEMERINTAH YANG HARUS DILAKUKAN UNTUK MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM

Dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, maka ada bebarapa hal yang harus segera dibenahi oleh seluruh elemen terkait, yaitu:

a. POLA PIKIR (*MIND SET*) SELURUH PIHAK TERKAIT

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim, maka hal mendasar yang

[2] Laksamana TNI {Purn} Agus Suhartono, *INDONESIA POROS MARITIM DUNIA*" TOPIK BAHASAN "KEDAULATAN MARITIM INDONESIA" Presentasi dalam Seminar dan Lokakarya Kelautan Nasional, Bandung: Universitas Padjadjaran, 9-10 Juni 2015.

[3] Etty R. Agoes, *Diplomasi Maritim dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (Unclos) 1982*, Presentasi dalam Seminar dan Lokakarya Kelautan Nasional, Universitas Padjadjaran Bandung, 9-10 Juni 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

harus dimiliki oleh segenap elemen yang ada adalah pola pikir yang seragam akan Poros Maritime Indonesia. Mewujudkan poros maritime tidaklah menjadi tugas yang ringan karena hal ini merupakan sebuah tugas yang sangat berat. Tidaklah mungkin hal ini dapat diwujudkan sepenuhnya dalam kurun waktu yang singkat dan tidak sepenuh hati. Pemerintah Jokowi-JK harus menjadikan visi ini sebagai suatu tema besar dan direalisasikan dengan sebaik-baiknya bukan hanya sekedar slogan kampanye dan pencitraan saja. Selain itu juga, harus disadari bahwa pemerintah Jokowi-JK hanya meletakkan kembali pilar-pilar dasar untuk mewujudkan kejayaan bangsa Indonesia masa lampau di bidang maritime. Oleh karena itu, visi ini harus menjadi sebuah hal yang terus dibangun dan terus dilakukan oleh pemerintah baik oleh pemerintah sekarang maupun pemerintah yang akan datang. Apabila visi ini hanya konsen dilakukan dalam pemerintahan sekarang dan tidak menjadi prioritas bagi pemerintahan yang akan datang, maka bias dipastikan visi untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim hanya sebuah slogan dan angin segar saja. Visi ini harus menjadi "visi Indonesia" bukan hanya menjadi visi pemerintah Jokowi-JK.

Oleh karena itu, agar menjadi Visi Indonesia, maka janganlah membebankan permasalahan ini hanya kepada satu instansi saja karena tidaklah mungkin satu instansi dapat mewujudkan visi besar ini tetapi harus ada koordinasi dan lintas sektoral yang baik. Tetapi yang harus diingat pula bahwa jangan sampai karena alasan lintas sektoral, maka terjadi tumpang tindih kewenangan yang bukannya memberikan nilai positif justru melemahkan langkah mewujudkan visi ini.

Oleh karena perwujudan visi ini harus melibatkan segenap elemen terkait, maka peran masyarakat sebagai sebuah elemen sangat diperlukan khususnya terkait dengan budaya hukum yang ada. Semakin baik budaya hukum masyarakat Indonesia dalam bidang kemaritiman, maka semakin besar pula peluang kita untuk mewujudkan visi ini. Mengingat perwujudan visi ini memerlukan waktu yang tidak singkat, maka peranan dan kepedulian generasi muda sekarang sangatlah diharapkan agar kejayaan bangsa Indonesia di masa lalu dapat dinikmati kembali oleh generasi muda. Generasi muda harus memiliki sifat *sense of ownership*[4]. Jangan sampai kekurang kepedulian bahkan kekurangpahaman masyarakat Indonesia akan kemaritiman justru menjadi sebuah problematika tersendiri bagi pemerintah dalam menegakkan hukum maritime. Bias jadi pemerintah dengan segala konsep dan programnya akan berbenturan dengan masyarakat yang tidak mengerti akan dunia maritime. Hal ini perlu penanganan serius dan sistematis dari pemerintah mengingat masyarakat pesisir yang mungkin lebih mementingkan bagaimana caranya untuk dapat bertahan hidup ketimbang memikirkan mewujudkan visi tresebut. Untuk mewujudkan kejayaan

[4] Hikmahanto Juwana, *Mewujudkan Visi Poros Maritim dalam Perspektif Hukum*, Media Indonesia, Rabu, 15 Oktober 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia sebagai negara maritime, maka kenyataan nasib pahit para nelayan dan masyarakat pesisir serta potret buram dunia perikanan di Indonesia harus segera diakhiri. Tentu saja bukan program ala "Robin Hood" yang sangat beraroma politis.

Sumber daya pesisir dan laut sudah selayaknya dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, bukan sekedar hak bagi para pemegang capital. Maka yang diperlukan saat ini adalah mental serta sikap yang lurus yang harus dimiliki oleh seluruh komponen di sector maritime.

Selain itu juga, yang harus diluruskan pola pikir kita adalah bahwa mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim adalah visi bersama sehingga jangan sampai focus dan perhatian pemerintah hanya tertuju kepada kota-kota besar yang ada di Indonesia. Hal ini akan membuat kesenjangan antara kota-kota besar dengan kota-kota lainnya yang ada di Indonesia. Padahal kalau direnungi dengan seksama, kota-kota lainya di Indonesia akan sangat memberikan konstribusi yang baik buat mewujudkan visi ini sehingga seharusnya prioritas dan perhatian pemerintah dapat merata dan dapat terbagi dengan adil.

b. PEMBENAHAN SISTEM HUKUM

Berbicara tentang system hukum terkait mewujudkan Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia tidak saja berbicara tentang Undang-undang dan perjanjian internasional yang ada tetapi juga terkait dengan mental aparat penegak hukumnya serta budaya masyarakat yang ada sehingga segala upaya dilakukan agar semua hal tersebut dapat dimaksimalkan. Harus jujur kita akui bahwa terdapat kotradiksi terkait peraturan perundang-undangan yang ada. Secara *de facto* masih banyak hal-hal yang belum diatur dalam peraturan perundang-undangan negara kita. Peraturan terkait maritime Indonesia masih minim jika dibandingkan dengan negara-negara maritime lainnya. Hal ini haruslah menjadi sebuah perhatian kita semua terutama para wakil rakyat. Tetapi disisi lain, walaupun masih banyak kekosongan hukum terkait kemaritiman di Indonesia, justru yang menjadi sesuatu yang harus dikritisi juga adalah tumpang tindihnya peraturan yang ada terkait kewenangan dan tugas di wilayah kemaritiman. Terjadinya benturan dan tumpang tindih peraturan perundang-undangan disebabkan setiap instansi pemerintah mengedepankan kepentingan sektornya sehingga peraturan perundang-undangan mencerminkan ego sektoral dari instansi. Hal ini menjadi sebuah sebuah paradok dimana ketidaklengakapan peraturan yang ada semakin memberikan efek negative dengan adanya berbagai aturan yang tumpang tindih. Akibatnya ialah masyarakat yang terkena peraturan perundang-undangan yang merasakan konsekuensinya. Situasi tersebut kerap disuarakan sebagai tidak adanya kepastian hukum. Oleh karena itu, setelah peraturan perundang-undangan yang berbenturan diidentifikasi, perlu dilakukan amendemen ataupun perubahan. Kelengkapan aturan mengenai kemaritiman dapat mencontoh kepada negara Inggris yang sangat lengkap aturan tentang kemaritiman walaupun tidak semua bias kita adopsi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

karena perbedaan geografis dan kultur yang ada tetapi minimal yang mirip dengan kondisi Indonesia bias dijadikan referensi dalam membuat aturan dimaksud. Berdasarkan data yang ada, ada ± 30 peraturan perundang-undangan yang ada terkait pengaturan maritime di Indonesia, tetapi dari sekian banyak peraturan tersebut, sangat minim yang merujuk kepada perjanjian internasional. Seharusnya, berbagai aturan tersebut tetap mengacu kepada perjanjian internasioanl yang sudah diratifikasi agar implementasi di lapangan tidak berbenturan antara perturan perundang-undangan dan perjanjian internasional.[5]

Berbicara tentang penegakan hukum di wilayah maritime, pemerintahan Jokowi-JK telah memberikan harapan bagi masyarakat Indonesia dengan sikap tegas dalam memberantas illegal fishing dengan cara membakar dan menenggelamkan perahu-perahu negara asing yang mengambil ikan secara illegal. Walaupun pro kontra mewarnai tindakan tegas dari tindakan membakar dan menenggelamkan perahu-perahu negara asing yang mengambil ikan secara illegal, tetapi tindakan ini menunjukan bahwa Indonesia akan mempertahankan kedaulatannya dengan cara apapun dan bagaimanapun. Data statistika menunjukan bahwa terjadi pengurangan jumlah *illegal fishing* setelah pemberlakuan kebijakan pembakaran dan penenggelaman perahu asing ini. Tetapi tidak boleh besar kepala karena mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim tidak cukup dengan hanya mengeksekusi perahu asing.

c. PENEGAKAN KEDAULATAN MARITIM DI INDONESIA

Salah satu komponen yang sangat penting dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah penegakan kedaulatan maritime di Indonesia. Hal ini menjadi sebuah keharusan dan sebuah keniscayaan mengingat luas wilayah Indonesia sebagian besar terdiri dari perairan. Ancaman dan tantangan keamanan terbesar yang ada di wilayah Asia Tenggara saat ini adalah memanasnya konflik laut China Selatan yang melibatkan beberapa negara seperti Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam dan lainnya. Hal ini patut diwaspadai bersama karena wilayah Laut China Selatan merupakan salah satu jalur laut tersibuk di dunia. Selain digunakan oleh sejumlah besar negara di dalam wilayah, jalur tersebut juga digunakan oleh negara di luar wilayah. Oleh karena itu, Indonesia mempunyai peranan penting dalam membangun kestabilan dan keamanan regional guna memelihara keseimbangan di antara negara-negara berkepentingan yang dikendalikan oleh kekuatan dari luar wilayah.

Untuk mengantisipasi kejadian serupa, maka hal yang harus dilakukan terkait penegakan kedaulatan mariitim adalah:

1) Penentuan dan pertegasan batas zona-zona maritim Indonesia.

lndonesia memiliki kedaulatan penuh di wilayah NKRI yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial beserta

[5] Etty R. Agoes, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya termasuk seluruh sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Di wilayah daratan sampai dengan batas garis air rendah (*low water line*) atau garis pangkal (*base line*), termasuk teluk dan muara sungai yang dibatasi garis pangkal {perairan pedalaman) merupakan wilayah negara yang mempunyai kedaulatan mutlak. Sedangkan wilayah laut yang meliputi laut territorial dan perairan kepulauan merupakan wilayah negara dengan kedaulatan yang dibatasi sebagaimana diatur dalam UNCLOS L982, wilayah laut tersebut mengakomodasikan berbagai kepentingan internasional seperti lintas damai, lintas transit maupun lintas alur laut kepulauan.

lndonesia juga memiliki hak hak lain, yurisdiksi dan kewajiban sebagaimana diatur dalam peraturan perundangan dan hukum internasional di wilayah perairan yurisdiksi nasional yang terdiri atas zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen seperti perikanan, pertambangan, pelestarian lingkungan laut dan penanggulangan berbagai kejahatan di laut. Oleh karena itu penegakan kedaulatan dan hukum di laut diselenggarakan sesuai ketentuan hukum laut internasional, dan dilakukan oleh otoritas yang mewakili negara pantai yang merupakan bagian dari wilayah kedaulatan negara. Sedangkan di luar wilayah perairan yurisdiksi nasional, lndonesia memiliki hak dan kewajiban untuk menjaga, melindungi kepentingan nasional di dan atau lewat laut berdasarkan peraturan perundangan dan hukum internasional.

Adanya perbedaan antara perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial pada dasarnya ditentukan oleh hak dan kewajiban negara kepulauan dan juga hak dan kewajiban yang dimiliki oleh negara lain di perairan tersebut yaitu hak pelayaran dan penerbangan serta pemanfaatan perairan kepulauan dan laut teritorial. Kedaulatan yang dimiliki oleh negara kepulauan dapat dilaksanakan dengan memperhatikan beberapa hak yang dapat dinikmati oleh Negara lain seperti memberikan dan mengakomodasikan hak pelayaran melalui perairan kepulauan, kewajiban untuk menghormati perjanjian yang telah ada dengan negara lain sebelum pemberlakuan konvensi hukum laut, mengakui hak perikanan tradisional dan sebagainya.

Hal ini sangatlah penting di perhatikan kerana berdasarkan pengalaman di lapangan, perseteruan dan konfilk terkait kedaulatan maritime disebabkan “tidak adanya keseriusan pemerintah dalam menegaskan wilayah NKRI khususnya di bidang maritime”.

2) Sistem Pendeteksian Yang Baik Dan Alut Sista Penindak Dengan Kemampuan Memadai.

Dalam menjaga kedaulatan maritime NKRI yang begitu luas, maka sangat diperlukan alat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pendeteksian yang akurat untuk dapat melihat pergerakan dan memantau hal-hal yang dapat mengancam dan mengganggu kedaulatan maritime. Tentunya alat pendeteksian tersebut harus dapat mengimbangi kemampuan dan kecanggihan dari system persenjataan negara-negara lain. Selain alat pendeteksian yang baik, maka juga haru didukung oleh alut sista dengan kemampuan yang mumpuni. Alut sista merupakan gambaran kekuatan dari angkatan bersenjata suatu negara. Semakin lengkap dan semakin baik system aluis sista suatu negara maka dapat dikatakan kekuatan negara tersebut juga baik. Sudah menjadi rahasia public bahwa system alut sista di negara kita jauh ketinggalan dibandingkan dengan negara-negara tetangga seperti Singapura dan Malaysia. Padahal bila dilihat dari SDA dan segala potensi yang ada, maka Indonesia jauh di atas negara-negara tersebut, tetapi justru negara-negara dimaksud mempunyai prioritas utama daam hal menjaga kedaulatan maritime negaranya masing-masing walaupun luas wilayah lautnya jauh di bawah Indonesia. Hal ini harus segera diperbaiki mengingat semakin hari kondisi di lapangan khususnya di sekitar perairan Selat Malaka dan Laut China Selatan semakin memanas. Indonesia harus mengantisipasi segala kemungkinan terburuk dari memanasnya kondisi yang ada.

3) Koordinasi yang baik dan tersistematis.

Dalam mewujudkan kedaulatan maritime, maka sangat diperlukan adanya koordinasi yang baik dari segala elemen yang terkait. Tumpang tindih kewenangan hingga tarik menarik kepentingan yang selama ini selalu terjadi di lapangan harus segera dikoreksi dan dibenahi mengingat hal tersebut dapat melemahkan posisi Indonesia. Peraturan perundang-undangan telah banyak memberikan kewenangan kepada berbagai instansi dalam menegakan hukum di laut (*multy agency single task)* sehingga dapat dikatakan sebagai sebuah pemborosan. Diharapkan adanya sebuah lembaga *(single agency multy task)* yang dapat mengkoordinasikan segala hal terkait kedaulatan di wilayah perairan yang dapat memberikan nilai positif bagi penegakan kedaulatan maritime.

KESIMPULAN

Berdasarkan pemaparan di atas, secara teoritis, sudah sewajarnya Indonesia menjadi poros maritime dunia karena ditunjang dengan kondisi geografis dan budaya leluhur bangsa Indonesia yang sejak lama dikenal sebagai Nusantara, yaitu bangsa yang sangat ahli dalam bidang maritime. Tetapi, yang menjadi catatan kita semua bahwa banyak hal yang harus dibenahi oleh pemerintah pada khususnya dan masyarakat pada umumnya agar kejayaan Indonesia sebagai penguasa maritime bias diperoleh kembali dengan memnafaat segala potensi dan kemampuan yang ada. Sudah menjadi tugas kita semua

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk mengembalikan kembali kejayaan Indonesia di bidang maritime dengan slogan "JALASVEVA JAYAMAHE"

Agar cita-cita untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritime dunia bias terwujud, maka sangat diperlukan peran aktif dari segala elemen bangsa yaitu :

a. Pemerintah :
   Sebagai pemegang mandate dari seluruh bangsa Indonesia, Pemerintah harus segera membenahi system hukum yang ada terkait pelaksaanan poros maritime agar tidak lagi terjadi tumpang tindih aturan sehingga tidak terjadi "chaos" dalam implementasi aturan-aturan tersebut. Koordinasi antar instansi juga harus diperjelas sehingga tidak terjadi *over lap* kewenangan.
   Pemerintah harus tegas dalam hal menjaga kedaulatan NKRI khususnta dalam wilayah maritime terhadap upaya-upaya yang tidak terpuji dari negara-negara lain yang mencoba mengklaim wilayah perairan Indonesia.
b. Masyarakat :
   Harus pro aktif dalam mendukung segala program pemerintah dengan selalu melaksanakannya dengan penuh rasa tanggung jawab dan tidak justru menjadi "penghalang"

Tidaklah sulit bagi Indonesia untuk mewujudkan visi mulia sebagai Poros Maritim Dunia. Tetapi seringkali implementasi di lapangan berbeda dengan konsep dan teori yang ada sehingga sering terjadi gap antara keharusan dan kenyataan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Artikel Ilmiah

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia. . *Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development*, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, Jakarta, 2011.

Laksamana TNI {Purn} Agus Suhartono, *INDONESIA POROS MARITIM DUNIA*" TOPIK BAHASAN "KEDAULATAN MARITIM INDONESIA" Presentasi dalam Seminar dan Lokakarya Kelautan Nasional, Universitas Padjadjaran Bandung, 9-10 Juni 2015.

Etty R. Agoes, *Diplomasi Maritim dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (Unclos) 1982*, Presentasi dalam Seminar dan Lokakarya Kelautan Nasional, Universitas Padjadjaran Bandung, 9-10 Juni 2015.

Hikmahanto Juwana, *Mewujudkan Visi Poros Maritim dalam Perspektif Hukum*, Media Indonesia, Rabu, 15 Oktober 2015.

Peraturan Perundng-undangan

The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

Lain-lain

Kamus Besar Bahasa Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

MODEL INTEGRASI EKONOMI MARITIM DAN PARIWISATA DI DAERAH GUNA PENINGKATAN EKONOMI INDONESIA TIMUR

I Nyoman Sudapet, Agus Sukoco, Ikhsan Setiawan
Universitas Narotama Surabaya
Email: ikhsan.setiawan@narotama.ac.id

Abstract

Maritime economic growth and increasing tourism economy Marine Highway program are supported. BPS data (2016) states the number of foreign tourists visiting Indonesia during January-April 2016 reached 3.52 million visits, up 7.51 percent compared with the number of foreign tourists in the same period in 2015, which totaled 3.27 million visits. Additionally related maritime economy, the data agency said the number of goods transported in domestic shipping April 2016 reached 20.8 million tons, up 1.98 percent compared to the previous month and rose 16.50 percent over the same month in 2015. Growth in Indonesia east must be used optimally by the Government to develop a model of economic integration Maritime and Tourism. This study aims at modeling, mapping and economic feasibility of the Maritime Economic Integration and Tourism in the area in order to improve the economy of Eastern Indonesia, with the manufacture of a Geographic Information System that supports the economic development. The study was conducted in the years 2017-2018, Year The first is modeling, mapping and analysis of the feasibility of Economic Integration Model Maritime and tourism in the area in order to improve the economy of eastern Indonesia. result in Research published in the Seminar / International Proceedings, International Journal Scopus indexed and submitted to the Ministry of Justice and Human Rights to obtain IPR Copyright on the application of Geographic Information Systems Integration development of Maritime Economy and Tourism in Eastern Indonesia.

Keywords: Economic Integration, Tourism Economics, Economics Maritime

Abstrak

*Pertumbuhan ekonomi maritim dan ekonomi pariwisata semakin meningkat didukung program Tol Laut. Data BPS (2016) menyatakan jumlah kunjungan wisman ke Indonesia selama Januari-April 2016 mencapai 3,52 juta kunjungan atau naik 7,51 persen dibandingkan dengan jumlah kunjungan wisman pada periode yang sama tahun 2015, yang tercatat sebanyak 3,27 juta kunjungan. Selain itu terkait ekonomi maritim, data BPS menyatakan jumlah barang yang diangkut pelayaran dalam negeri April 2016 mencapai 20,8 juta ton atau naik 1,98 persen dibandingkan bulan sebelumnya dan naik 16,50 persen dibandingkan bulan yang sama tahun 2015. Pertumbuhan ekonomi di Indonesia Timur harus dimanfaatkan secara optimal oleh Pemerintah dengan mengembangkan Model Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata. Penelitian ini bertujuan melakukan pemodelan, pemetaan dan kelayakan ekonomis Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah guna peningkatan ekonomi Indonesia Timur, disertai pembuatan Sistem Informasi Geografis yang mendukung pengembangan ekonomi tersebut. Penelitian dilakukan dalam tahun 2017-2018, **Tahun Pertama** adalah pemodelan, pemetaan dan analisis kelayakan Model Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah guna peningkatan ekonomi Indonesia Timur. **Hasil penelitian** dipublikasikan dalam Seminar/Proceeding Internasional, Jurnal Internasional terindex Scopus, serta diajukan*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

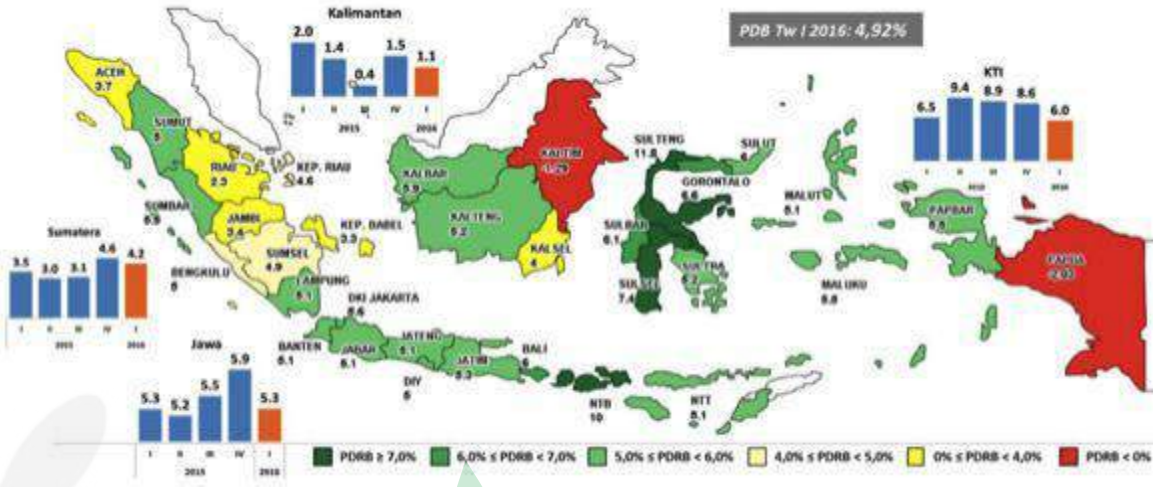
Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

ke Kementerian Hukum dan HAM untuk mendapatkan HKI Hak Cipta atas aplikasi Sistem Informasi Geografis pengembangan Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di Indonesia Timur.

Keywords: Integrasi Ekonomi, Ekonomi Pariwisata, Ekonomi Maritim

A. Latar Belakang

Data BPS (2016) menyatakan jumlah kunjungan wisman ke Indonesia selama Januari-April 2016 mencapai 3,52 juta kunjungan atau naik 7,51 persen dibandingkan dengan jumlah kunjungan wisman pada periode yang sama tahun 2015, yang tercatat sebanyak 3,27 juta kunjungan. Selain itu terkait ekonomi maritim, data BPS menyatakan jumlah barang yang diangkut pelayaran dalam negeri April 2016 mencapai 20,8 juta ton atau naik 1,98 persen dibandingkan bulan sebelumnya dan naik 16,50 persen dibandingkan bulan yang sama tahun 2015 (*BPS, 2016*). Akselerasi penyerapan belanja pemerintah terutama terkait pembangunan infrastruktur akan mendorong perbaikan investasi dan usaha konstruksi. Pemulihan ekonomi negara tujuan ekspor utama juga diprakirakan akan mendorong ekspor luar negeri serta kinerja Industri Pengolahan (*BI, 2016*). Pertumbuhan ekonomi yang stabil, politik-keamanan yang relatif terkendali, sumber daya alam yang kaya dan iklim investasi yang kuat telah meningkatkan jumlah penduduk kelas menengah di Indonesia. Peningkatan penduduk kelas menengah membawa gelombang belanja konsumen dalam bentuk pemilikan/investasi properti, kebutuhan jasa/konsultasi keuangan serta pendidikan (Rastogi, et al, 2013)

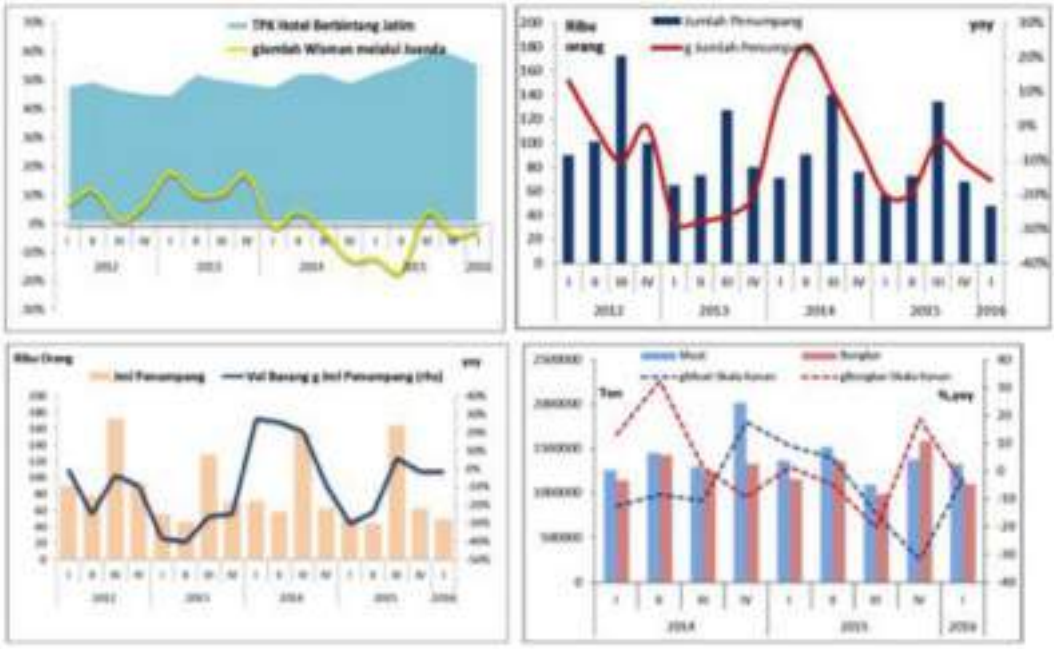


Gambar 1. Pertumbuhan Ekonomi Daerah (Triwulan I tahun 2016)
Sumber : BI, 2016

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

Pertumbuhan ekonomi di Indonesia Timur terkait Ekonomi Maritim dan Ekonomi Pariwisata, didominasi wilayah Jawa Timur dan Bali. Ekonomi pariwisata di Jawa Timur tergambarkan melalui tingkat penghunian kamar (TPK) hotel berbintang di Jawa Timur pada triwulan I 2016 mencapai 56,07% lebih tinggi dibandingkan periode yang sama pada tahun sebelumnya yaitu 53,09%. Pertumbuhan kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia melalui Bandara Juanda mencapai 6,66% dengan wisatawan terutama berasal dari Malaysia (23,04%) dan Singapura (10,53%). Ekonomi maritim di Jawa Timur, tergambarkan pada arus barang yang keluar dari Tanjung Perak mengalami pertumbuhan dari periode yang sama di tahun 2015, dari -31,83% menipis penurunannya menjadi -2,65%.



Gambar 2. Pertumbuhan Ekonomi Pariwisata (Hotel & Wisman) dan Maritim (Pelabuhan Tanjung Perak) di Jawa Timur

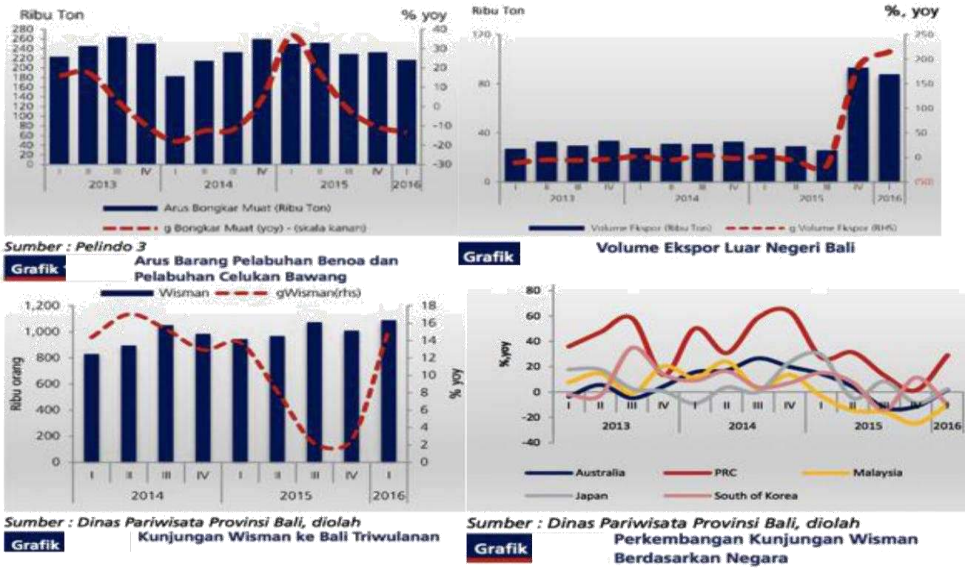
Sumber : BI, 2016

Ekonomi Pariwisata di Bali, mengalami peningkatan didorong oleh adanya event hari raya dan liburan sepanjang triwulan I 2016. Perayaan imlek mendorong peningkatan jumlah wisman asal Tiongkok ke Bali sejalan dengan peningkatan direct flight dan chartered flight dari dan ke Bali dari beberapa kota di Tiongkok. Hari raya keagamaan lain seperti Paskah, Nyepi, Galungan dan Kuningan juga ikut turut mendorong peningkatan kinerja ekspor jasa. Beberapa kegiatan Meeting, Incentive, Convention dan Exhibition (MICE) khususnya yang dilakukan oleh korporasi asing, juga mendorong peningkatan ekspor jasa. Peningkatan tersebut, seiring dengan mulai membaiknya pertumbuhan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

ekonomi beberapa negara tujuan ekspor Provinsi Bali, seperti kawasan Eropa dan Asia (China, Jepang dan ASEAN, serta Amerika Serikat). Ekonomi Maritim di Bali tergambarkan melalui peningkatan pertumbuhan volume ekspor Provinsi Bali terutama didorong oleh peningkatan kinerja volume ekspor untuk komoditas perikanan, komoditas produk olahan kayu, dan komoditas furniture yang memiliki share terhadap total ekspor Provinsi Bali masing-masing sebesar 26,6%; 9,32%; dan 6,87%. Pertumbuhan kinerja ekspor komoditas perhiasan dan pakaian jadi (share 15,75% dan 18,33%) pertumbuhan volume ekspornya masih cenderung tertahan. Negara tujuan ekspor Provinsi Bali, masih didominasi oleh Amerika Serikat, Australia, Jepang, Singapura, dan Hongkong, dengan share masing-masing sebesar 24,5%, 9,3%, 8,53%, dan 4,9% (BI, 2016).



Gambar 3. Pertumbuhan Ekonomi Pariwisata (Hotel & Wisman) dan Maritim (Pelabuhan Benoa-Celukan Bawang) di Bali

Pertumbuhan ekonomi Maritim dan Pariwisata di Indonesia Timur, khususnya di Provinsi Jawa Timur dan di Provinsi Bali harus dimanfaatkan secara optimal guna tercapainya kemakmuran daerah, dengan mengembangkan Model Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata.

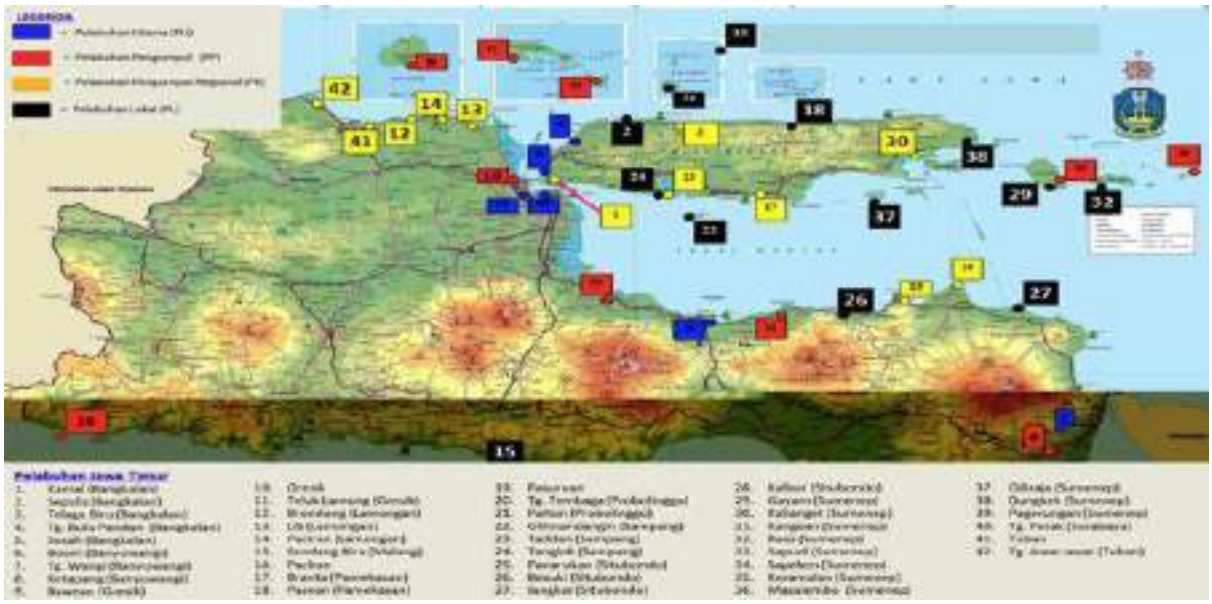
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

B. Tinjauan Pustaka

Pendapatan Daerah merupakan seluruh penerimaan yang berasal dari daerah itu sendiri maupun alokasi dari Pemerintah Pusat sebagai hak pemerintah daerah yang tidak perlu dibayar kembali oleh daerah. Sejak tahun 2008 hingga tahun 2013, pendapatan daerah mengalami pertumbuhan sebesar 75,3% dari Rp. 365,1 Trilliun (tahun 2008) menjadi Rp. 640,2 Triliiun (tahun 2013). Namun pendapatan APBD tahun anggaran 2013 yang berasal dari non pajak dan retribusi masih sangat rendah (kurang dari 10%), sehingga peningkatan kualitas pengelolaan kekayaan daerah mutlak ditingkatkan (Kemenkeu, 2013).

Kadin menyatakan proyeksi nilai kelautan Indonesia mencapai 171 miliar dollar AS atau setara dengan Rp. 2.046 triliun (Kurs Rp.12.000 per Dollar AS) yang meliputi: Perikanan Rp. 380 Triliun; Wilayah Pesisir Rp. 670 Triliun; Bioketnologi Rp. 480 Triliun; Wisata Bahari Rp. 24 Triliun; Minyak Bumi Rp. 252 Triliun; serta Transportasi Laut Rp. 240 Triliun (*Kadin, 2015*). Poros Maritim Dunia (PMD) yang bisa terwujud apabila ada Kebijakan dan Program pendukung yang Tepat, Efektif dan Kompetitif. TOL LAUT mendukung INDONESIA POROS MARITIM DUNIA 2045. Tol Laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia. (*Bappenas, 2015*)



Gambar 4. Pelabuhan Umum di Jawa Timur
Sumber: Bappeprov Jatim, 2015

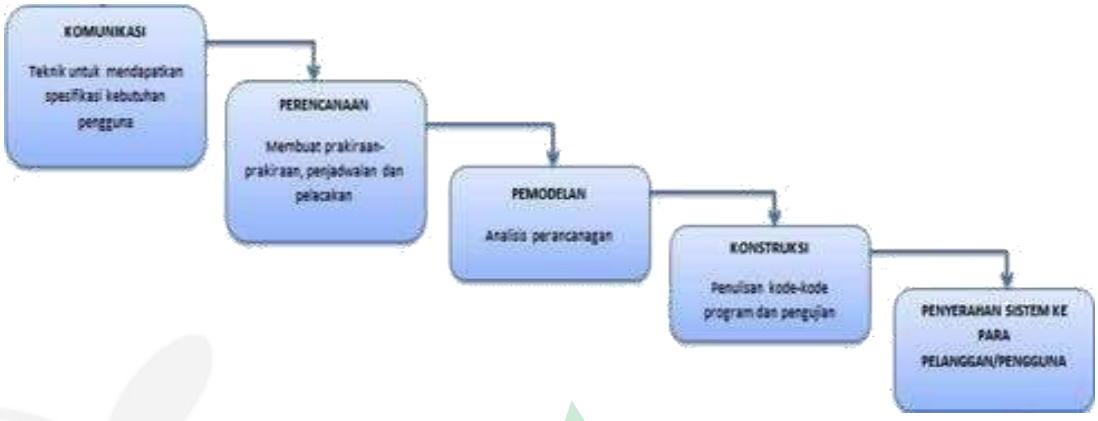
Sistem Informasi Geografis (*Geographic Information System* / GIS) adalah sistem informasi khusus yang mengelola data yang memiliki informasi spasial (bereferensi keruangan). Atau dalam arti yang lebih sempit, adalah sistem komputer yang memiliki kemampuan untuk membangun, menyimpan, mengelola dan menampilkan informasi berefrensi geografis, misalnya data yang diidentifikasi menurut lokasinya, dalam sebuah database. Secara umum pengertian Sistem Informasi Geografis adalah Suatu komponen yang terdiri dari perangkat keras, perangkat lunak, data geografis dan sumberdaya manusia yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

bekerja bersama secara efektif untuk memasukan, menyimpan, memperbaiki, memperbaharui, mengelola, memanipulasi, mengintegrasikan, menganalisa dan menampilkan data dalam suatu informasi berbasis geografis (Prahasta, Eddy, 2003 dalam Masudara, Jenry J, 2015). Menurut Pressman (Pressman, 2010 dalam Masudara, Jenry J, 2015), model *waterfall* adalah model klasik yang bersifat sistematis, berurutan dalam membangun *software*. Nama model ini sebenarnya adalah "*Linear Sequential Model*". Model ini sering disebut dengan "*classic life cycle*" atau model *waterfall*. Berikut adalah penjelasan dari tahap-tahap yang dilakukan dalam model *Waterfall* :

a) Komunikasi; Langkah ini merupakan analisa terhadap kebutuhan sistem. Pengumpulan data dalam tahap ini bisa malakukan sebuah penelitian, wawancara atau studi literatur.
b) Perencanaan; Tahapan ini akan menghasilkan jadwal atau rencana yang akan dilakukan dalam penelitian.
c) Pemodelan; Proses desain akan menerjemahkan syarat kebutuhan ke sebuah perancangan perangkat lunak yang dapat diperkirakan sebelum dibuat *coding*.
d) Konstruksi; Konstruksi merupakan tahapan pembuatan kode atau *Coding*. *Coding* merupakan penerjemahan *design* atau pemodelan dalam bahasa yang bisa dikenali oleh komputer. Setelah pengkodean selesai maka akan dilakukan *testing* terhadap sistem yang telah dibuat. Tujuan *testing* adalah menemukan kesalahan-kesalahan terhadap sistem tersebut dan kemudian bisa diperbaiki.
e) Penyerahan sistem ke para pelanggan/pengguna; Tahapan ini bisa dikatakan final dalam pembuatan sebuah sistem. Setelah melakukan analisa, design dan pengkodean maka sistem yang sudah jadi akan digunakan oleh *user*.



Gambar 5. Tahapan Pengembangan dengan metodologi *waterfall* (Roger S. Pressman)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

STUDI PENDAHULUAN TELAH DILAKSANAKAN & HASIL SUDAH DICAPAI, SERTA KETERKAITANNYA DENGAN USULAN PENELITIAN.

Tahun	Kegiatan Penelitian	Luaran	Indikator Capaian
Penelitian Terdahulu (2016)	Studi Kelayakan Investasi dan Promosi Wisata Maritim di Bali	Seminar Regional	Tersedianya Laporan Studi Kelayakan Investasi dan Promosi Wisata Maritim di Bali, dipublikasikan pada Seminar Regional
Tahun I (2017)	Pengembangan INTEGRASI Ekonomi Maritim dan Ekonomi Pariwisata di daerah	Proceeding, Seminar Internasional dan Jurnal Terindex Scopus	Tersedianya Laporan Analisis INTEGRASI Ekonomi Maritim dan Ekonomi Pariwisata di daerah, untuk kemudian dipublikasikan pada Seminar Internasional (Proceeding) dan Jurnal Internasional terindex Scopus
Tahun II (2018)	Sistem Informasi Geografis INTEGRASI Ekonomi Maritim dan Ekonomi Pariwisata di daerah	HKI (Hak Cipta)	Tersedianya HKI Model Aplikasi Sistem Informasi Geografis INTEGRASI Ekonomi Maritim dan Ekonomi Pariwisata di daerah, Seminar Internasional (Proceeding) dan Jurnal Internasional terindex Scopus

C. Tujuan Dan Penelitian

Tujuan penelitian, meliputi:

1. Melakukan pemetaan, perencanaan dan analisis kelayakan pengembangan Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah
2. Melakukan pengembangan aplikasi Sistem Informasi Geografis pengembangan Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah

Manfaat penelitian, meliputi:

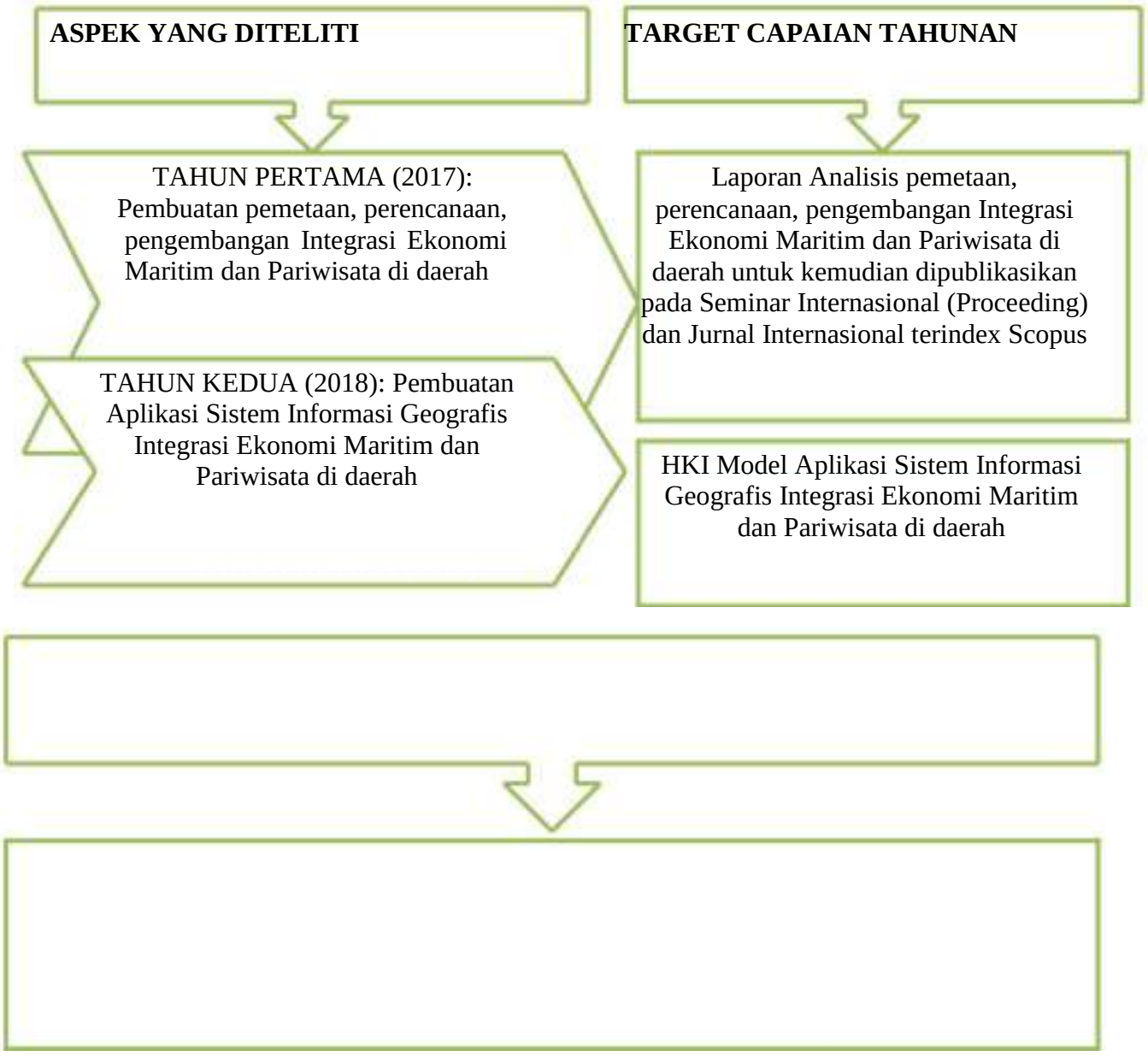
1. Bagi pemerintah daerah, pengembangan Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah, akan sangat bermanfaat sebagai kajian akademik untuk percepatan peningkatan investasi di daerah
2. Bagi pemerintah daerah, Aplikasi Sistem Informasi Geografis Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di Provinsi Jawa Timur dan Provinsi Bali, akan sangat bermanfaat bagi pemerintah daerah berupa produk Online yang dapat digunakan oleh guna mempercepat peningkatan investasi di daerah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

D. Metode Penelitian

Gambar 6. Metode Penelitian



PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

HASIL YANG DICAPAI DARI KEGIATAN PENELITIAN HIBAH PPT:

1. Laporan Analisis pemetaan, perencanaan, pengembangan Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah
2. Seminar Internasional (Proceeding) dan Jurnal Internasional terindex Scopus
3. HKI Aplikasi Sistem Informasi Geografis Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah

Tahun PERTAMA (2017) Membuat Analisis Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah, dengan melakukan pemetaan, identifikasi dan analisis pengembangan. Target capaian penelitian pada tahun pertama (2017) adalah Publikasi Ilmiah Internasional dan Pemakalah dalam Pertemuan Ilmiah Internasional berupa Proceeding, Seminar Internasional dan Jurnal terindex Scopus.

E. Hasil Dan Luaran Yang Dicapai

(1) PRESENTER dan PUBLIKASI BEREPUTASI (SCOPUS INDEXED)

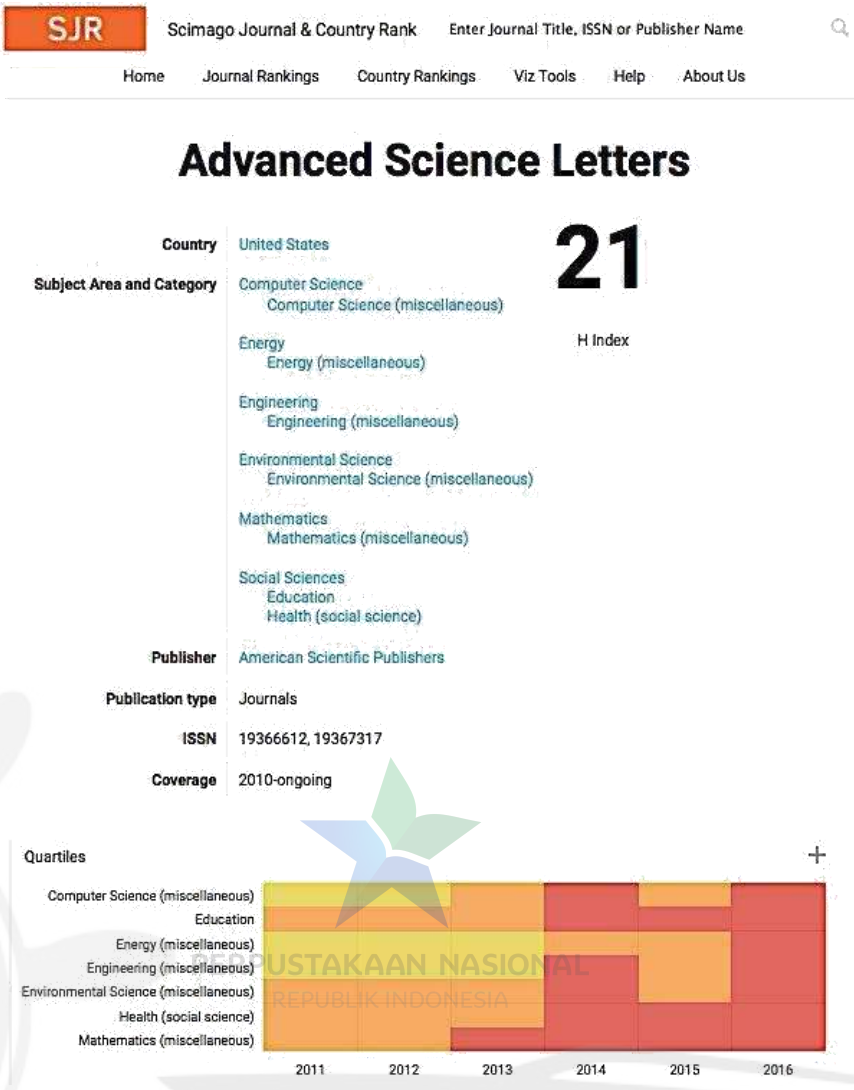
- International Conference ISKA17 di Johor, Malaysia
  (INTERNATIONAL CONFERENCE ON ENGINEERING APPLICATION, PHYSICS AND SCIENCES – ICEAPS)
- Publikasi di JOURNAL Internasional Bereputasi Indexed Scopus:
  ADVANCED SCIENCE LETTERS
- Pelaksanaan tanggal 26-27 July 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

\

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)





PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

RESEARCH ARTICLE XXXXXXXXXXXXXXXXX

Copyright © 2017 American Scientific Publishers
All rights reserved
Printed in the United States of America

Advanced Science Letters
Vol. XXXXXXXXX

AMERICAN SCIENTIFIC PUBLISHERS

Development SME's Center Scheme Public-Private Partnership for Accelerating Improvement Of Regional Tourism Economic

I Nyoman Sudapet[1], M. Ikhsan Setiawan[1], Agus Sukoco[1], Joko Suyono[1], Wahyu Mulyo Utomo[2]
[1]Narotama University, Surabaya, 60117, Indonesia
[3]UTHM, 86400 Parit Raja, Johor, Malaysia
email: ikhsan.setiawan@narotama.ac.id

Infrastructure budget reached Rp 290 trillion in APBN (State Budget-Changes) 2015 was an opportunity for investors and government. It would trigger an increase in regional centers of digital SMEs. Indonesia Stock Exchange in 2014 recorded a market capitalization (market cap) for the property sector, real estate, and construction of buildings to reach Rp 360 trillion (BEI, 2014). Bank Indonesia survey showed a significant increase in the selling price of strata title units in Greater Jakarta and Banten segments of office, retail, condominiums and industrial land, as well as increased commercial property rental rates and hotel rates 3, 4 and 5 (BI, 2014). Regional autonomy through Law No. 22/1999 and 34/2004 made provincial and cities governments creative increase local revenue. APBD (local budget) in 2013 the area of financial deficit reached Rp 54.217 trillion (Ministry of Home Affairs, 2013). The development of regional centers of digital SMEs can be either collaboration between the central government, local government, state, enterprises, and private.

Keywords: regional center, digital SMEs, market capitalization, regional economic

(2) PRESENTER dan PUBLIKASI INTERNASIONAL (GOOGLE SCHOOLAR INDEXED)

α) International Conference 14TH ADRI INTERNATIONAL CONFERECEN and CALL FOR PAPERS di Bali, Indonesia

β) Publikasi di PROCEEDINGS Indexed Google Schoolar

χ) Pelaksanaan tanggal 11-12 Agustus 2017

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

AIRPORT AND TOURISM, INCREASING REGIONAL ECONOMIC IN INDONESIA

I Nyoman Sudapet[1], Agus Sukoco[1], M Ikhsan Setiawan[1]
[1]Narotama University, Surabaya, Indonesia

ABSTRACT

BPS (2015), Tourism becomes an important sector in Indonesian economy, not only as a source of foreign exchange earning but also to enlarge job opportunity and release income inequality. The richness of charming nature such as the beautiful nature, treasure of heritage, cultural uniquenes from the different ethnics, and a kind of atraction, festival, and cultural performance, becomes a great tourism potential for Indonesia. Tourism development programs should be increased by expanding and utilizing potency of national tourism to become an economic activity that can be expected to increase people's welfare. In addition,tourism can also introduce Indonesia to other countries, so that they are attracted to visit Indonesia. As we know number of travellers, both foreigners and domestic tourists continuously increase every year. This increase should be anticipated by the increase of hotels and other accommodation rooms, so it will meet demand and supply side of accommodation rooms. To give a good services related to accommodation facilities, it needs a good planning in developing/increasing of hotels and other accommodation rooms, improving services quality and number of qualified accommodation workers, especially professional workers in hotels and other tourism facilities along with the increase of tourists staying in accommodation facilities. Gu and Macdonald (2009), public infrastructure provides the geographic concentration of economic resources and wider and deeper markets for output and employment, affects the markets and resources of the finished product, helps to determine the spatial patterns of development and provides an extensive network of individual users at low prices, public infrastructure is generally seen as a foundation on which to build the economy

Keywords: Airport, Tourism, travellers, economic

F. Kesimpulan

(1) Pada tahun pertama (2017) pengembangan Integrasi Ekonomi Maritim dan Pariwisata di daerah telah dilakukan pemetaan, identifikasi-evaluasi kendala-kendala yang dihadapi, peluang dan strategi serta formulasi yang dapat dikembangkan.

(2) Berdasarkan analisis kelayakan tersebut, telah dihasilkan produk ilmiah meliputi:

a. Pemakalah dalam temu ilmiah internasional
b. Publikasi ilmiah internasional
c. Proses Hak kekayaan intelektual HKI berupa PATEN Hak Cipta
d. Proses Buku Ajar ISBN
e. Tingkat kesiapan teknologi TKT, LEVEL 5

DEFINISI/STATUS:

Kelengkapan dan Analisis Data pada Lingkungan Simulasi / Kegiatan Litbang

INDIKATOR:

[1] Kehandalan data telah meningkat signifikan.
[2] Data telah cukup dan memenuhi syarat untuk analisis lanjutan.
[3] Analisis awal dengan data yang lengkap telah dilakukan
[4] Data diintegrasikan untuk analisis pengambilan kesimpulan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam
Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online)

[5] Laporan Kemajuan (analisis pendahuluan telah dihasilkan) dan rancangan output telah disusun.

G. Saran

Perlunya penambahan durasi lebih lama untuk penyelesaian PATEN Hak Cipta, disebabkan melibatkan lintas Kementerian, tidak hanya Kementerian RISTEKDIKTI tetapi juga Dirjen HAKI Kementerian KUMHAM

Daftar Pustaka

Aschauer, David A. 1989. *Back of the G-7 pack: Public Investment and Productivity Growth in the Group of Seven*. Working Paper Series. Macroeconomic Issues 89-13, Federal Reserve Bank of Chicago.

Atmaja, IBR Surya. 2001. *Peranan Investasi Swasta, Investasi Sektor Publik dan Pertumbuhan Penduduk Terhadap Pertumbuhan GDP di Indonesia*. Jurnal Ekonomi dan Bisnis Indonesia, Vol 15, No.2.

Badan Koordinasi Penanaman Modal. 2016. *Realisasi Penanaman Modal PMDN-PMA Q4-2015*. Jakarta: bkpm.go.id.

Bappeda Jatim. 2015. *Transportasi Prasarana Perhubungan Jawa Timur*. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Jawa Timur.

Badan Pusat Statistik. 2016. *Indikator Ekonomi Maret 2016*. Buletin Statistik Bulanan. BPS. ISSN 0126-2319.

Bank Dunia & IFC. 2012. *Doing Business di Indonesia: Membandingkan Kebijakan Usaha di 20 Kota dan 183 Perekonomian*. Washington DC USA: The World Bank.

Bank Dunia & IFC. 2013. *Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises*. Washington DC USA: The World Bank.

Bank Indonesia. 2016. *Laporan Nusantara*, Kajian Ekonomi dan Keuangan Regional Bank Indonesia, vol.11, no.2, ISSN 2527-435X.

Bank Indonesia. 2016. *Laporan Triwulan I-2016 Provinsi Jawa Timur*. Kajian Ekonomi dan Keuangan Regional Bank Indonesia. Kantor Perwakilan BI Provinsi Jawa Timur.

Bursa Efek Indonesia. 2014. *IDX Statistics 2013*, BEI Research Divisions, idx.co.id.

Bursa Efek Indonesia. 2014. *Performance Summary PT Pembangunan Jaya Ancol Tbk*. idx.co.id Dirjen Keuangan Daerah Kemendagri, 2010, *Neraca APBD 2010*, Jakarta: Kementerian Dalam Negeri RI.

Dirjen Keuangan Daerah Kemendagri. 2013. *Postur APBD Tahun Anggaran 2013*. Jakarta: Kementerian Dalam Negeri RI.

Gulo, W. 2003. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT Gramedia Widiasarana.

Indonesia Marzuki. 2002. *Metodologi Riset*. Yogyakarta: BPFE-UII.

Masudara, Jenry J, dkk. 2015. *Sistem Informasi Geografis Perumahan di kota Manado Berbasis Web*, e-journal Teknik Informatika, vol.6, no.1, ISSN 2301-8364.

Moleong, Lexy J. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja.

Rosdakarya PP no.6 tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.

Rastogi, Tamboto, et.al. 2013. *Asia's Next Big Opportunity: Indonesia's Rising Middle-Class and Affluent Consumers*. The Boston Consulting Group, bcg.com.

Tiffin R. 1999. *Practical Techniques for Effective Project Investment Appraisal*. Hawksmere PLC Todaro, M.P. 1997. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Ghalia. Jakarta: UU no.22 Tahun 1999 & UU no.34 tahun 2004 tentang *Otonomi Daerah.*

Yin, R.K. 2009. *Case Study Research. Design and Methods*, 4. Ed, Thousand Oaks, California.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

MODEL PENGEMBANGAN STRATEGI PEMBANGUNAN NEGARA MARITIM MELALUI *ELEMEN AKTIVASI* DAN PENGEMBANGAN TEKNOLOGI MARITIM UNTUK MENINGKATKAN DAYA SAING KEMARITIMAN DAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT MARITIM DALAM ASEAN ECONOMIC COMMUNITY 2016

Chandra Kartika[1]
Fakultas Ekonomi, Universitas Wijaya Putra Surabaya
[1]chandrakartika@uwp.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan sebagian besar masalah yang ada di kemaritiman di Indonesia. Penulis ingin melihat fenomena yang terjadi secara aktual dan secara pengamatan dan pengukuran di luar semakin banyak nilai-nilai yang turun pada kemaritiman, ini disebabkan beberapa faktor salah satunya karena turunnya kejayaan negara Indonesia sebagai negara maritim serta melihat permasalahan yang sering muncul dikarenakan bergesernya orientasi pasar maritim agro menuju orientasi pasar agro saja. Dari pengeseran tersebut yang dapat melemahkan dalam perlindungan, pengembangan maritim serta pembangunan. Maka dari permasalahan tersebut merupakan urgensi reorientasi negara maritim Indonesia menjadi tawaran yang mendesak. Penelitian ini mencoba untuk mengetahui dimensi keterkaitan dengan desain reoriantasi yang mengaktivasi seluruh elemen yang dapat meningkatkan pembangunan maritim Indonesia. yaitu Country , Civil Sosiety, Knowledge and ability dan melalui teknologi kemaritiman. Dimensi yang membentuk elemen tersebut dapat menghasilkan sinergitas tata kelola yang dapat meningkatkan pembangunan maritim dan merupakan dasar reorientasi kedepan.

Elemen Pembentukan pengetahuan dan kemampuan meritim merupakan bagian dari peningkatan wawasan maritim yang menjadi dasar reorientasi. ***Tahun pertama*** *untuk mengetahui keterkaitan permasalahan dengan mengkomper situasi yang ada di Maritim Jatim, sehingga dapat meningkatkan suatu kualitas kemaritiman tersebut dengan cara pembentukan suatu karakter masyarakat untuk merasakan suatu pengembangan sistem informasi yang berhubungan dengan maritime, edukasi kepada masyarakat tentang strategi maritime serta mengumpulkan data primer dan sekunder melalui observasi, survey, kuisioner.* ***Tahun Kedua*** *untuk memberikan analisa suatu penyempurnaan konsep dimensi yang berkaitan dengan strategi pembangunan Negara Maritim, dengan memberikan pelatihan dan ketrampilan mayarakat serta pemilik perikanan, untuk meningkatkan pelayanan yang berhubungan dengan keterkaitan strategi maritim, pembentukan model strategi kemaritiman serta memberikan penyempurnaan strategi .*

Metode Pelaksanaan *yang diterapkan adalah dengan menggunakan ukuran sampel pada penelitian ini sebanyak 100 responden yang diambil dari masyarakat bahari yang pernah datang di Obyek tersebut dari 1 tempat ke tempat penelitian yang lain serta sudah ditentukan dalam penelitian yaitu di Bahari Jatim. Penelitian ini menggunakan analisis kuantitatif melalui pendekatan-pendekatan metoda analisis explanatory atau penelitian penjelas, dengan menggunakan AMOUS dari suatu temuan diharapkan untuk ditemukan hasil yang positif dan dapat menggambarkan tingkat pengembangan maritime yang lebih luas dan kepastian agar dapat membantu*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memperbaiki tingkat pembangunan negara Indonesia melalui elemen Aktivasi dan teknologi maritim.

Keyword : Country, Civil Society, Knowledge And Ability, Teknologi Maritim

1.1 Latar Belakang

Benua Maritim Indonesia adalah hasil perjuangan bangsa Indonesia melawan segala pihak yang tidak mau melihat bangsa Indonesia yang merdeka dan bersatu di Kepulauan Nusantara yang merupakan satu keutuhan geografis. Ketika rakyat Indonesia, terutama para pemudanya, melancarkan gerakan kemerdekaan bangsa Indonesia yang dimulai dengan menyatakan Sumpah Pemuda pada tahun 1928, banyak pihak yang mengatakan bahwa kebangsaan Indonesia adalah satu illusi belaka.(Sutijono, 1995 : 125) mengatakan mereka tidak hanya terdapat kaum politik kolonialis yang tidak sudi melihat Indonesia merdeka, tetapi juga pakar ilmu sosial yang melihat persoalannya dari segi ilmiah. Malahan ada pula orang Indonesia yang terpengaruh oleh sikap dan pandangan kolonial itu dan turut berpikir serta berbicara seperti pihak penjajah. Memang Indonesia adalah satu kenyataan dan diteguhkan oleh ridho Illahi dalam wujud kehidupan bangsa merdeka yang pada tahun 1945 telah berlangsung 50 tahun.

Fenomenal yang terjadi semua menolak dari segala kesangsian, baik yang bersifat ilmiah maupun politik, bahwa Indonesia hanya mungkin ada karena dan kalau dijajah. Dalam 50 tahun bangsa Indonesia berhasil mengatasi segala usaha pihak lain yang hendak merontohkan Indonesia, dari luar maupun dari dalam. Bangsa Indonesia pun berhasil memperoleh pengakuan eksistensinya dari semua bangsa di dunia, termasuk dari bekas penjajahnya. Selain itu bangsa Indonesia berhasil memperoleh pengakuan bahwa wilayah Republik Indonesia yang meliputi Kepulauan Nusantara merupakan satu kesatuan geografi. Dunia internasional mengakui eksistensi satu Benua Maritim Indonesia (Suharsono, 1998)

(Prasetyo, 2011) mengatakan bahwa bangsa Indonesia sepenuhnya pula sadar bahwa bangsa Indonesia terdiri dari sekian banyak suku dan golongan, masing-masing dengan kebudayaannya sendiri. Demikian pula adanya kemungkinan bahwa rakyatnya melihat perairan yang ada antara pulau-pulau bukan sebagai penghubung melainkan sebagai pemisah pulau satu dengan yang lain. Sebab itu bangsa Indonesia mengambil sebagai semboyan nasionalnya Bhinneka Tunggal Eka atau Kesatuan dalam Perbedaan. Timbul pula kesadaran bahwa dapat timbul kerawanan nasional kalau tidak ada pendekatan secara tepat. Pihak lain yang tidak mau melihat bangsa

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Indonesia maju pasti akan memanfaatkan kerawanan demikian. Maka untuk menjamin agar kesatuan Indonesia selalu terpelihara, bangsa Indonesia melahirkan Wawasan Nusantara. Pandangan itu adalah satu konsepsi geopolitik dan geostrategi yang menyatakan bahwa Kepulauan Nusantara yang meliputi seluruh wilayah daratan, lautan dan ruang angkasa di atasnya beserta seluruh penduduknya adalah satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan-keamanan. Agar bangsa Indonesia mencapai tujuan perjuangannya, yaitu terwujudnya masyarakat yang maju, adil dan makmur berdasarkan Pancasila, Wawasan Nusantara harus diaktualisasikan dan tidak tinggal sebagai semboyan atau potensi belaka. Untuk memperoleh aktualisasi Wawasan Nusantara ada tiga kendala utama, yaitu :

Letak kepulauan Nusantara sepanjang khatulistiwa amat menguntungkan untuk penempatan satelit yang memungkinkan komunikasi yang makin canggih dengan memanfaatkan ruang angkasa yang terbentang di atas wilayah Nusantara. Dan perlu ada pengambilan dari kebudayaan asing yang dapat memperkembangkan atau memperkaya kebudayaan Indonesia. Dalam kenyataan masih belum cukup berkembang kebudayaan nasional Indonesia. Kesatuan dalam pertahanan-keamanan secara relatif lebih terwujud ketimbang faktor lainnya, hal mana dibuktikan oleh keberhasilan bangsa Indonesia mengatasi semua persoalan hankamnya sejak tahun 1945 hingga sekarang. Akan tetapi dilihat dari kondisi geografi Indonesia belum pula ada pertahanan-keamanan yang sesuai dengan tuntutan Benua Maritim Indonesia. Titik berat hankam masih pada daratan belaka dan itupun baru pada aspek territorial. Kemampuan di lautan dan di udara masih sangat terbatas. Itu berakibat kurang baik, ketika ABRI kurang mampu mencegah masuknya pihak asing yang mengambil kekayaan laut Indonesia secara tidak sah. Memang membangun kekuatan hankam yang seimbang untuk daratan, lautan dan udara tidak murah. Sebab itu perlu lebih dulu ada kemajuan besar dalam pembangunan ekonomi nasional. Itu tidak mungkin tercapai secara optimal kalau kendala di atas masih belum dapat diatasi. Melihat kondisi dan sifat rakyat Indonesia masa kini nampaknya usaha untuk mengatasi kendala itu harus terutama bersumber pada pemerintah dan dunia swasta. Dan mendorong pihak swasta untuk melakukan hal serupa melalui radio dan televisi swasta. Di samping itu pemerintah harus memperhatikan penyelenggaraan pendidikan umum yang bermutu, terutama di luar Jawa, agar semuanya dapat menjalankan desentralisasi dengan efektif dan bermanfaat. Pendidikan itu juga membuka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pandangan rakyat terhadap faktor perairan Indonesia yang demikian luasnya (Groeneveldt. W.P. 2009)

Pemerintah juga harus mendorong dan memberikan peluang timbulnya usaha swasta yang bersangkutan dengan laut. Mengingat kondisi Kawasan Indonesia Timur, maka perlu diberikan prioritas kepada perkembangan itu di wilayah tersebut. Apalagi di wilayah tersebut luas laut dan kekayaan yang terkandung di dalamnya cukup besar. Usaha di perairan, khususnya di lautan, beraneka ragam bentuknya. Banyak negara di dunia telah menjadi kaya dan maju karena faktor kelautan. Malahan semua imperium yang pernah menguasai dunia mendasarkan kekuasaannya atas kekuatannya di laut. Itu dimulai oleh Spanyol yang pada abad ke 17 dapat mengatakan bahwa di wilayah kekuasaannya matahari tidak pernah terbenam. Kemudian digantikan oleh Inggeris yang bahkan mempunyai semboyan : Rule Brittania, Rule the Waves ! Setelah Inggeris mundur pada tahun 1940-an, maka digantikan oleh AS yang juga merupakan kekuatan maritim besar. Usaha di lautan menjadikan bangsa-bangsa itu pedagang besar yang memiliki armada angkutan yang besar pula. Demikian pula armada perikanan mereka besar dan turut menambah kekayaan bansganya. Malahan bangsa yang sebenarnya di daratan tidak terlalu besar artinya, seperti Belanda dan Norwegia, telah menjadi kaya dan cukup berkuasa karena mempunyai usaha yang luas di laut. (Guan, John. 1997)

1.2.Rumusan Masalah

Bagaimanakah pengaruh potensi dan realita kemaritiman indonesia dapat meningkat dengan menggunakan model pengembangan strategi pembangunan negara maritim melalui pembentukan aktivasi elemen (*Country*, *Civil Society*, *Knowledge And Ability)*, serta pengembangan teknologi maritim untuk meningkatkan daya saing dan kejahteraan masyarakat maritim dalam *Asean Economic Community* 2016

1.3.Tujuan Masalah

Tujuan penelitian ini untuk mendorong bangsanya menuju kearah kemaritiman serta mewujudkan indonesia menjadi negara maritim dan meningkatkan potensi dan realita kemaritiman untuk pembangunan maritim melalui pengembangan strategi dan pengembangan teknologi maritim untuk meningkatkan daya saing dan kesejahteraan dalam *Asean Economic Community* 2016 serta memiliki dampak pada perekonomian dalam waktu dekat

1.4. Manfaat Penelitian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam penelitian yang akan dilakukan untuk membantu orientasi pada produk yang memiliki dampak perubahan ekonomi melalui elemen strategi dan pengembangan teknologi yang dapat membantu pembangunan negara maritim, dikarenakan selama ini semakin menurun nilai pendapatan negara di bidang kemaritiman maka dari itu urgensi penelitian yang akan peneliti lakukan akan membantu dampak peningkatan nilai pendapatan negara melalui elemen strategi dan pengembangan teknologi, dan memberikan output yang bermanfaat bagi pemerintah tentang pengembangan dan pembangunan negara maritime.

2.TINJAUAN PUSTAKA

2.1.Teori *Country* (Negara)

Negara adalah sebuah organisasi atau badan tertinggi yang memiliki kewenangan untuk mengatur perihal yang berhubungan dengan kepentingan masyarakat luas serta memiliki kewajiban untuk mensejahterakan, melindungi dan mencerdaskan kehidupan bangsa. Pengertian negara dapat ditinjau dari empat sudut yaitu: Miriam Budiharjo (2010) menyatakan bahwa Negara dapat dipandang sebagai asosiasi manusia yang hidup dan bekerjasama untuk mengejar beberapa tujuan bersama. Dapat dikatakan bahwa tujuan akhir setiap negara adalah menciptaka kebahagiaan bagi rakyatnya. Sedangkan tujuan Negara Indonesia adalah yang tertulis dalam pembukaan UUD 1945 alinea ke empat. Kompetensi seringkali dimaknai secara beragam. Perbedaan pemaknaan ini seringkali disebabkan oleh adanya perbedaan sudut pandang dari pihak-pihak yang mencoba memberikan definisinya. Sekalipun demikian, dari keberagaman tersebut masih terdapat beberapa kesamaan.

Kesamaan tersebut pada umumnya pada penekakan bahwa kompetensi merupakan karakteristik-karakteristik yang mendasari individu untuk mencapai kinerja superior. Kompetensi juga merupakan pengetahuan, ketrampilan, dan kemampuan yang berhubungan dengan pekerjaan. Dalam kaitannya dengan organisasi, sudah menjadi kewajiban bagi manajemen untuk memahami kompetensi yang dibutuhkan dalam penyelesaian pekerjaan. Melalui pemahaman ini, organisasi dapat merancang program pengembangan yang tepat untuk memenuhi kompetensi jika SDM yang ada belum memiliki kompetensi yang dibutuhkan. Istilah *civil society* dipakai pertama kali di Eropa pada abad ke-18. Berasal dari bahasa latin *societas civilis,* yang diartikan sebagai *state* dan *political society*(Kutut Suwondo). *civil society = civil government* (Locke). *Civil society = e'tat civl.* Hegel adalah pemikir pertama yang membedakan antara negara dengan *civil*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

society (*burgerliche gesellshafts* sebagai domain privat dan *deer staat* sebagai domain publik). Pemikiran Hegel lahir sebagai analisanya terhadap masyarakat Eropa Modern paska revolusi industri yang menghasilkan perubahan masyarakat dimana ada pembagian wilayah politik dan wilayah ekonomi. *Civil society* = masyarakat kelas = organisasi material masyarakat. Civil society hanyalah sebuah tahapan sejarah yang muncul akibat industrialisasi. Relasi *civil society* dan negara dikontrol sepenuhnya oleh bagaimana relasi produksi, distribusi dan hukum ekonomi. Negara dapat menjadi instrumen bagi kelas yang memiliki modal. Artinya negara tidak bersifat universal, netral dan superior. *Civil society* dideskripsikan sebagai sebuah tatanan masyarakat yang hidup tidak tergantung pada negara, dapat mengorganisasikan kebutuhan hidupnya sendiri dan hanya terikat dengan aturan-aturan lokal. *Civil society* hanya menjadi entitas *pressure group,* tidak berusaha untuk mencari, mempertahankan dan merebut kekuasaan

Sofo (1999: 123) menyatakan: ”*A competency is composed of skill, knowledge, and attitude, but in particular the consistent application of those skill, knowledge, and attitude to the standard of performance required in employment”*. Kemudian Schermerhorn (1994: 113) memberikan definisi kompetensi dalam bentuk lain yaitu: “*…the central issue concerning the aptitude and abilities of people at work. Aptitude represents a person’s capability to learn something. Ability reflects a person’s existing capacity to perform the various tasks needed for a given job and includes both relevant knowledge and skills”*.Sejalan dengan hal tersebut, Robbins (2001: 37) menyebut kompetensi sebagai “*ability*, yaitu kapasitas seseorang individu untuk mengerjakan berbagai tugas dalam suatu pekerjaan”. Selanjutnya, Robbins (2001: 38) menjelaskan bahwa: “Kemampuan individu dibentuk dari dua perangkat faktor, yaitu faktor kemampuan intelektual dan faktor kemampuan fisik. Kemampuan intelektual adalah kemampuan yang diperlukan untuk melakukan kegiatan mental sedangkan kemampuan fisik adalah kemampuan yang diperlukan untuk melakukan tugas-tugas yang menuntut stamina, kecekatan, kekuatan, dan keterampilan”.

Adapun menurut Hooghiemstra (1994: 27): “*A competency is defined as an underlying characteristic of an individual which is causally related to effective or superior performance in a job*.”. Sedangkan menurut Spencer and Spencer (1993: 9): “*A competency is an underlying characteristic of an individual that is causally related to criterion-referenced effective and/or superior performance in a job or situation*.”. Selanjutnya Spencer and Spencer menjelaskan sebagai berikut: *Underlying*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

characteristic means the competency is fairly deep and enduring part of a person's personality and can predict behaviour in a wide variety of situations and job tasks. Causally related means that a competency causes or predicts behaviour and performance. Criterion-referenced means that the competency actually predicts who does something well and poorly as measured on a specific criterion or standard.

Pada bagian lain bukunya Spencer and Spencer (1993: 15) mengatakan bahwa kompetensi dapat dibagi menjadi dua kategori sebagai berikut: *Threshold Competencies These are the essential characteristics (usually knowledge or basic skills, such as the ability to read)that everyone in a job needs to be minimally effective but that do not distinguish superior from average performers. A threshold competency for a salesperson is knowledge of the product or ability to fill out invoices. Differentiating Competencies These factors distinguish superior from average performers. For example, achievement orientation expressed in a person's setting goals higher than those required by the organization is a competency that differentiates superior from average sales person.*

2.2.Karakteristik Kompetensi

Berdasarkan uraian pada bagian sebelumnya, Spencer and Spencer (1993: 9-11), menjelaskan mengenai lima jenis karakteristik kompetensi sebagai berikut:

1. *Motives: The things a person consistenly thunks about or wants that cause action. Motives "drive, direct, and select" behaviour toward certain actions or goals and away from others.*
2. *Traits: Physical characteristics and consistent responses to situations or information.*
3. *Self-concept: A person's attitudes, values, or self-image.*
4. *Knowledge: Information a person has in specific content areas.*
5. *Skill: The ability to perform a certain physcal or mental task.*

Kemudian Hooghiemstra (1994: 28) menyatakan bahwa kompetensi dapat terdiri dari beberapa hal sebagai berikut:

1. *Motive: the underlying need or thought pattern that drives, directs, and selects and individual's behaviour; eg the need for achievement.*
2. *Trait: a general disposition to behave or respond in a certain way; for instance with self-confidence, self-control, stress resistance or 'hardiness'.*
3. *Self-concept: (attitudes or values) measured by respondent tests that ask people what they value, what they think they do or are interested in doing.*

4. *Content knowledge: of facts or procedures, either technical (how to trouble-shoot a defective computer) or interpersonal (techniques for effective feedback), as measured by respondent tests. Most findings show that content knowledge by itself rarely distinguishes superior from average performers.*
5. *Cognitive and behavioural skills: either covert (eg deductive or inductive reasoning)or observable (eg active listening skills).*

Sikap juga dapat dipandang sebagai suatu reaksi suka atau tidak suka terhadap sesuatu atau seseorang, yang kelihatan dari perilaku atau perasaan. Walgito (2001: 109) mengatakan; "sikap merupakan organisasi pendapat, keyakinan seseorang mengenai objek atau situasi yang relatif benar, yang disertai adanya perasaan tertentu, dan memberikan dasar kepada orang tersebut untuk membuat respon atau berperilaku dalam cara tertentu yang dipilihnya". Selanjutnya Walgito menyatakan bahwa "perilaku seseorang akan diwarnai atau dilatarbelakangi oleh sikap yang ada pada orang yang bersangkutan.

2.3.Teknologi Maritim

Kata teknologi berasal dari bahasa Yunani, *technologia*, *techne*yang berarti 'keahlian' dan *logia* yang berarti 'pengetahuan'. Dalam pengertian yang sempit, teknologi mengacu pada objek benda yang dipergunakan untuk kemudahan aktivitas manusia, seperti mesin, perkakas, atau perangkat keras. Dalam pengertian yang lebih luas, teknologi dapat meliputi pengertian sistem, organisasi, juga teknik. Akan tetapi, seiring dengan perkembangan dan kemajuan zaman, pengertian teknologi menjadi semakin meluas, sehingga saat ini teknologi merupakan sebuah konsep yang berkaitan dengan jenis penggunaan dan pengetahuan tentang alat dan keahlian, dan bagaimana ia dapat memberi pengaruh pada kemampuan manusia untuk mengendalikan dan mengubah sesuatu yang ada di sekitarnya.(O'Brien (2007, p6) Jadi teknologi adalah semacam perpanjangan tangan manusia untuk dapat memanfaatkan alam dan sesuatu yang ada di sekelilingnya secara lebih maksimal.

2.4.Daya Saing Maritim

Daya saing menurut Michael Porter (1990) adalah produktivitas yang didefinisikan sebagai output yang dihasilkan oleh tenaga kerja. Teori ini menyatakan bahwa suatu Negara memperoleh keunggulan daya saing jika perusahaan yang ada di Negara tersebut kompetitif. Faktor Daya Saing Menurut Michael Porter (1990), pada dasarnya ada 4 (empat) faktor yang mempengaruhi daya saing suatu negara, yaitu: Daya Saing Porter menekankan inovasi pengusaha dengan meningkatkan kualitas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

produk untuk bersaing baik domestik maupun Internasional untuk meningkatkan ekonomi bangsa sehingga bisa bersaing dengan negara lain .

Strategi, Struktur, dan Tingkat Persaingan Perusahaan Strategi, Struktur, dan Tingkat Persaingan Perusahaan, yaitu bagaimana unit-unit usaha di dalam suatu negara terbentuk, diorganisasikan, dan dikelola, serta bagaimana tingkat persaingan dalam negerinya. Sumber Daya di suatu Negara, Sumber Daya di suatu Negara, yaitu bagaimana ketersediaan sumber daya di suatu negara, yakni sumber daya manusia, bahan baku, pengetahuan, modal, dan infrastruktur. Ketersediaan tersebut menjadi penentu perkembangan industri di suatu negara. Ketika terjadi kelangkaan pada salah satu jenis faktor tersebut maka investasi industri di suatu negara menjadi investasi yang mahal.

3.METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian tentang pengembangan strategi elemen aktivasi selama ini masih belum banyak dilakukan khususnya oleh pemerintahan pusat. Variabel-variabel dan uji yang dilakukan para peneliti independen sebelumnya biasanya menggunakan ukuran-ukuran yang berbeda. Sebagian bukti menunjukkan bahwa berbagai variabel yang diajukan oleh peneliti akan mempengaruhi tingkat pembangunan maritim dalam pembentukan kedaulatan negara Indonesia. Namun, beberapa hasil penelitian lainnya menunjukkan hasil yang bertolak belakang. Dari penelitian yang sudah ada, masih sulit disimpulkan mengenai antara kedua variabel dalam tema penelitian ini. Sehingga dibutuhkan suatu kajian yang akan melakukan sintesa dari hasil-hasil penelitian sebelumnya.

3.1.Populasi dan Sampel

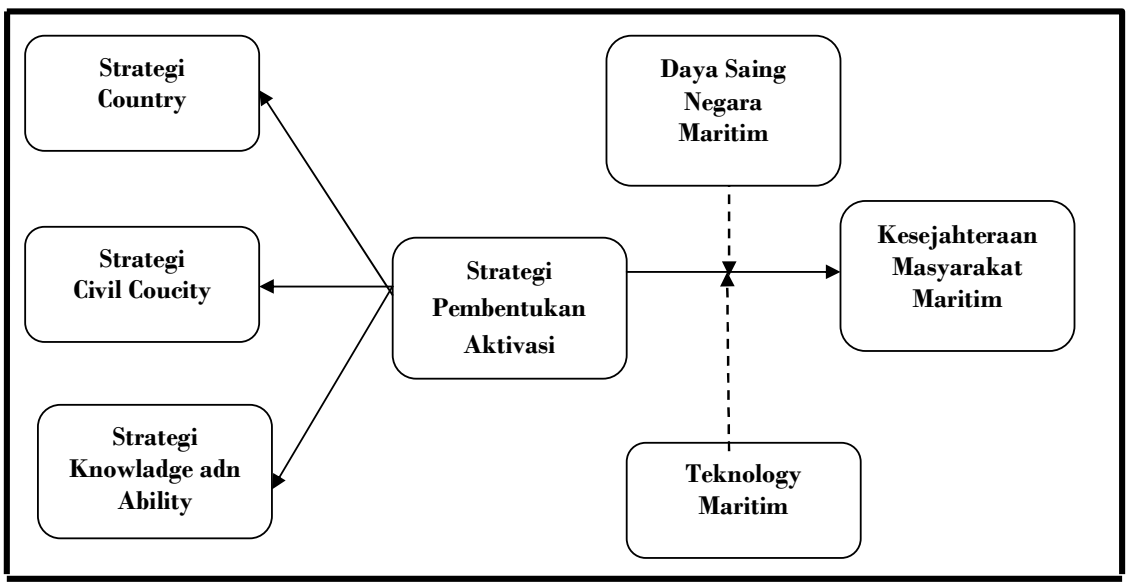
Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh seluruh pemilik usaha perikanan kelautan, dimana berdasarkan BPS Surabaya Dalam Angka, untuk Tahun 2015 yang berhubungan dengan kelautan dan kemaritiman adalah sebanyak 20.000 ribu orang. Metode penentuan sampel penelitian menggunakan *porposive sample* karena pertimbangan dana, tenaga dan waktu (Arikunto, 2006:140). Dengan demikian Responden yang menjadi sampel penelitian ini adalah 100 responden dari masing-masing daerah yang memiliki wewenang dalam kemaritiman dan yang dituju peneliti, yang sudah ditentukan koutanya.

3.2.Model Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yaitu penelitian yang menitik beratkan pada pengajaran hipotesis data yang digunakan harus dapat diukur

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan menghasilkan kesimpulan yang dapat digeneralisasikan (Sugiyono 2004:22). Penelitian ini juga menggunakan model penelitian *comperative* dan *causal comperative* . model penelitian *comperative* karena ingin mengetahui adanya perbedaan perlakuan untuk masing-masing variabel pada obyek penelitian (Arikunto, 2006: 36). model penelitian *causal comperative* karena ingin mengetahui hubungan sebab akibat dari variabel bebas terhadap variabel terikat (Arikunto, 2006:36). Secara Kerangka Konseptual Model Penelitian dapat dibuat sebagai berikut :



Gambar 2 : Kerangka Konseptual Penelitian

3.3.Hipotesis Penelitian

Ada pengaruh potensi dan realita kemaritiman indonesia dapat meningkat dengan menggunakan strategi pembentukan elemen (*Country*, *Civil Society, Knowledge And Ability*), teknologi maritim untuk pembangunan maritim dalam menghadapi *Asean Economic Community* 2016

4. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif yaitu penelitian yang menitik beratkan pada pengajaran hipotesis data yang digunakan harus dapat diukur dan menghasilkan kesimpulan yang dapat digeneralisasikan (Sugiyono 2004:22). Penelitian ini bersifat kausal (hubungan sebab akibat) dari rumusan masalah dan kemudian ditarik suatu hipotesa dan teori-teori, langkah selanjutnya adalah membuat model analisis mengidentifikasikan variabel keterkaitan atau *intervening*, membuat membuat definisi operasional, mengumpulkan data (baik primer maupun

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sekunder) berdasarkan populasi dan sampel serta melakukan analisis data pada lokasi kemaritiman.

4.1.Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini akan dilakukan pengambilan sampel di tempat dimana para pemilik perikanan dan kelautan yang setiap hari berhubungan kemaritiman yang sudah tersebar di Jawa Timur dan lokasi sudah ditentukan berdasarkan kouta yang dipilih peneliti yaitu di lamongan, Tuban, Bojonegoro, Gresik, Jember, Banyuwangi, Probolinggo, Madura, Surabaya.

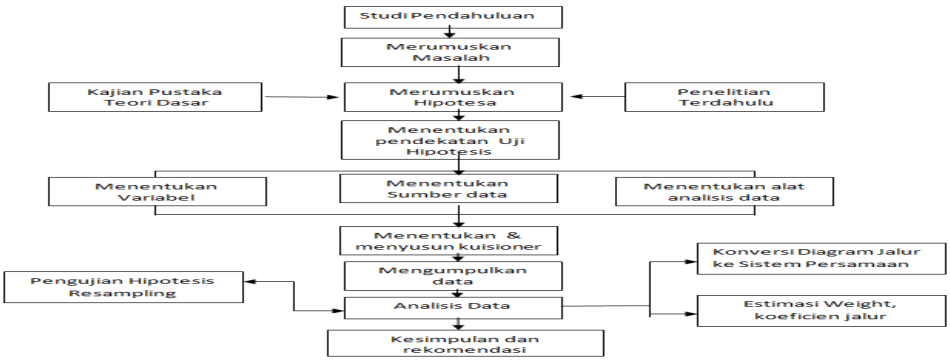
4.2.Perioda Penelitian

Penelitian ini akan meneliti hasil penelitian berkaitan dengan turunnya nilai kemaritiman di negara indonesia dan khususnya di Jawa timur, penelitian ini untuk tahun periode 2016-2017. Periode ini dianggap *representif,* karena pemberlakukan pengungkapan pertanggungjawaban tingkat pembangunan negara maritim dengan mengunakan strategi elemen aktivasi (*Country*, *Civil Society*, *Knowladge and Ability*) serta Teknologi Maritim dalam meningkatkan pembangunan negara indonesia, secara empiris mulai akhir tahun 2015 mulai turunnya negara maritim yang kuat, sehingga menjadi logis dan memadai untuk dilakukan perkembangan hasil penelitian.

4.3.Rancangan Penelitian

Penelitian ini bersifat uji perbedaan dan kausal (hubungan sebab akibat) dari rumusan masalah dan kemudian ditarik suatu hipotesa dan teori-teori, langkah selanjutnya adalah membuat strategi analisis keterkaitan dengan mengidentifikasikan variabel, membuat membuat definisi operasional, mengumpulkan data (baik primer maupun sekunder) berdasarkan populasi dan sampel serta melakukan analisis, pengukuran dari rekapitulasi mempunyai jenjang terendah dengan *skala likerts* yang mempunyai nilai terendah dengan skor 1 (satu) hingga jenjang tertinggi dengan skor 5(lima) Menurut Sugiyono (2004), sebagai berikut : SS : Sangat Setuju skor 5; S **:** Setuju skor 4; R : Ragu-ragu skor 3; TS : Tidak Setuju skor 2 dan STS : Sangat Tidak Setuju skor 1. Dari hasil analisis data akan bisa ditarik suatu kesimpulan dan kemudian dibuat suatu rekomendasi/saran dari hasil penelitian. Secara sistematis dapat dibuat bagan gambar rancangan penelitian sebagai berikut :

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Rancangan Penelitian

4.4.Teknik Pengumpulan Data Penelitian

Dalam penelitian ini data dikumpulkan dengan menggunakan beberapa metode yang penggunaanya akan disesuaiakan dengan jenis sifat data yang diperlukan. : Sugiyono (2004:90). Metode-metode tersebut adalah sebagai berikut

4.4.1. *Library Research* (Studi Pustaka)

yaitu pelaksanaan penelitian kepustakkan untuk mendapatkan pengetahuan praktis maupun teoritis dari berbagai buku ilmiah (referensi), majalah, brosur dan laporan penelitian ilmiah yang ada relevansinya dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini.

4.4.2.*Field Research* (Studi Lapangan)

yaitu penelitian lapangan dengan tujuan untuk memperoleh data primer yang diharapkan dapat dipakai dalam memecahkan dan menganalisa permasalahan permasalahan dalam penelitian. Adapun macam-macam *field research* yang dipakai dalam penelitian ini adalah : *Observasi*, merupakan pengamatan dan pencatatan sistematis terhadap fenomena yang diselidiki, Dokumentasi yaitu mengumpulkan data dengan mengadakan pencaharian atau buku-buku laporan tentang hal-hal variabel yang akan dicari datanya. Kuisioner yaitu metode pengumpulan data yang dilakukan untuk mengumpulkan data dengan cara membagi daftar pertanyaan kepada responden agar responden tersebut memberikan jawabannya.

Kuisioner dalam penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu:

1. Kuisioner yang bertujuan untuk mengetahui karakteristik responden yang terdiri dari : Jenis Kelamin Usia, Pekerjaan, Pendidikan, Penghasilan.
2. Kuisioner yang bertujuan untuk mengetahui evaluasi pembangunan negara maritim melalui pembentukan strategi elemen aktivasi (*Country, Civil*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Society, Knowladge and Ability) serta Teknologi Maritim dalam meningkatkan pembangunan negara indonesia

4.5.Tahapan – Tahapan Analisa Data

Penelitian ini menggunakan teknik yang digunakan dalam bidang ilmu ekonomi dan juga dalam penelitian-penelitian lain. Proses analisa merupakan usaha untuk menentukan jawaban atas rumusan masalah yang ada untuk membuktikan mengenai kebenaran dari hipotesis yang dibuat. Tahap penelitiannya sebagai berikut :

1.Pertama peneliti melakukan observasi dan *survey* tempat yang akan diteliti dengan melihat permasalahan yang ada di Objek penelitian

2.Peneliti melakukan interview pada pihak terkait dengan kemaritiman di daerah masing-masing yang telah ditunjuk peneliti

3.Peneliti membuat kuisioner untuk disebarkan ke responden yang sudah ditentukan untuk memastikan kondisi permasalahannya

4.Peneliti mengumpulkan data primer dan sekunder untuk melengkapi data penelitian.

5.Peneliti menyiapkan penyusunan rencana indikator penelitian secara operasional yang akan diberikan ke responden kemaritiman

6.Peneliti menyiapkan pembentukan model yang akan diberikan kepada responden kemaritiman dengan menggumpulkan jawaban dari respoden yang telah di berikan ke peneliti lalu di olah dengan menggunakan Software SEM Versi 21.00 sehingga dapat mengetahui hasil dari penelitian tersebut.

7.Setelah menguji coba model berbasis teknologi maka akan dilakukan analisa lagi dengan menggunakan metode *ex post facto*.

5. PEMBAHASAN

Dalam pembangunan negara maritim pastilah dibutuhkan strategi untuk membantu dalam pembentukan elemen yang dapat menumbuhkan tingkat pertumbuhan dan kesejahteraan bangsa indonesia, mengingat sejarah dalam membangkitkan kesadaran negara maritim Sir Walter Raleigh adalah penulis, penyair orang istana *(countier)* dan penjelajajah berkebangsaan inggris, ia berperan merintis jalan bagi kolonisasi Britania Raya di Amerika Utara pada abad ke 16. Sir walter mengatakan bahwa Supermasi atas lautan adalah dasar kekuasaan. Ditengah menghadapi persaingan laut Spanyol, portugal dan belanda, ia menyatakan " Barang siapa yang menguasai lautan akan menguasai perdagangan, kekayaan dunia, dan akhirnya akan menguasai dunia itu sendiri" (Anshory & Arbaningsih, 2008) . Peryataan Sir Walter Releigh tersebut dapat memberikan pandangan akan pentingnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kekuasaan maritim bagi inggris. Seseorang Laksamana Laut AS dan Guru Besar sejarah maritim (Alferd Thayer Mahan 1860-1940) dan strategi di Naval War Collage, New Port, As menyatakan ada enam pokok dalam pembentukan kekuatan di lautan (Anshority & Arbaningsih, 2008), bahwa mengatakan pertama letak geografis negara yang bersangkutan, potensial yang berorientasi pada lautan, Kedua, bentuk muka bumi , sifat tanah yang menjadi tempat tinggal mendorong manusia ke laut, misalkan Jepang yang memiliki pantai, laut merupakan perbatasan dan kekuasaan nasional ditentukan oleh pengetahuan dan kemampuan dan memperluas batasan tersebut.

Ketiga luas wilayah kemaritiman, Keempat Penduduknya atau masyarakat, penduduk suatu negara yang suka berdagang menjadikan bangsa yang memerlukan daerah jajahan, Kelima lembaga-lembaga pemerintahan yang dapat mendorong bangsanya menuju kearah kekuasaan dilautan. Keenam peningkatan pada wawasan kemaritiman. Laut menjadi benang merah yang menyatukan bangsa indonesia dengan demikian kelangsungan hidup bangsa indonesia dipengaruhi tergantung dan ditentukan oleh kesadaran serta kebijakan pemanfaatan kelautan dalam rangka integrasi tanah air dan angkasa. Dalam tataran strategik operasional, budaya bahari bangsa indonesia masih memprihatinkan. Apalagi bila kita sependapat bahwa budaya adalah semua hasil olah pikir, sikap dan perilaku masyarakat yang diyakini dan dikembangkan bersama untuk mengatasi permasalahan yang mereka hadapi, mengembangkan kehidupan yang lebih layak dan dapat beradaptasi terhadap situasi lingkungan hidup. Budaya maritim bangsa indonesia belum tumbuh kembali, baik ditataran masyarakat *(Civil Society),* maupun juga pada tataran pembuat kebijaksanaan. Hal ini menjadi alasan mengapa Indonesia belum mampu memanfaatkan pengetahuan dan kompetensi tentang kelautan yang sangat baik sebagai sumber kesejahteraannya. Urgensi lautan bagi indoesia menjadi permasalahan maritim diindonesia menjadi dua hal yang chaos. Dari sinilah jiwa maritim akan kembali kuat dengan menggunakan strategi pembentukan elemen- elemen untuk meniungkatkan tingkat kesejahteraan setiap warga negara Indonesia, menjadi sangat mendesak sekali saat ini,untuk memperbaiki Indonesia sebagai negara maritim yang makmur dan sehat. Dioktrin maritim ini dapat dilakukan melalui pendidikan maritim disetiap jenjang sekolah formal dan informal, serta pembangunan kesadaran maritim bagi masyarakat ,praktisi dan Akademis. (Lapian, Adrian B. 2008) kita perlu mengembangkan kesadaran maritim di negara Indonesia ini. Pengertian wawasan sebagai paduan dari pengetahuan dan kompetensi yang dimiliki oleh masyarakat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sehingga dapat memahami wawasan maritim Indonesia yang bersumber dari pancasila dan berdasarkan UUD”1945 adalah cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai wilayah laut nasional dan lingkungannya dalam memanfaatkan , mengelola, melestarikan dan melindungi serta mengamankannya , mencakup, perwujudan wilayah laut nasional sebagai negara wilayah NKRIO yang berdaulat, perwujudan wilayah laut nasional yang aman, perwujudan wilayah laut nasional yang dapat dimanfaatkan dan dikelola secara efektif, efisien, dan berkelanjutan untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa Indonesia dari generasi, perwujudan wilayah laut nasional yang didukung dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan.

Unsur yang berperan langsung dalam penyelenggaraan pembangunan maritim adalah negara atau *country* merupakan unsur vertical dan *civil society* merupakan unsur horizontal dan *knowledge* serta *ability* merupakan augmented produknya sehingga dari ketiga unsure tersebut merupakan nadi dan tulang punggung dari pelaksanaan pembangunan menuju negara maritim. Dan ketiga unsure tersebut merupakan peran dan fungsi yang penting dalam strategi operasional dalam pembangunan dalam paying besar wawasan maritim. Selain kajian tentang pembangunan dan pembangunan industry maritime menjadi tumpukan sampah dokumen saja, jika wawasan maritime Indonesia tidak menjadi visi misi jangka panjang. Wawasan maritime bak semangat dalam pembangunan negara maritim.

Untuk itu bidang pendidikan merupakan kekuatan dan semangat bagi kemaritiman maka dari itu perlu disiapkan dan menjadi pilar utama bagi kebijakan pendidikan nasional Indonesia. Selain wawasan maritime yang meliputi dari pengetahuan dan kompetensi perlu ditingkatkan karena merupakan mata rantai operasional dari wawasan tersebut. Jika wawasan maritime Indonesia mempunyai semangat untuk pembangunan negara maritim, maka kebijakan menjadi kerangka tubuh dan urat nadi dalam pembangunan maritim. Kebijakan mengatur civil society dan negara memiliki batas-batas sendiri-sendiri. Namun diatara keduanya tidak perlu dijadikan lawan persaingan didalam merebutkan kepentingan atau tujuannya masing-masing. Keduannya baik *civil society* maupun *country* serta *knowledge and Ability* seharusnya saling bersinergi untuk membangun negara maritime Indonesia. Akankah negara Indonesia menjadi negara maritim ? ditinjau dari enam pokok dalam pembentukan kekuatan laut. Menurut Alferd Thayer Mahan, 1860-1940 bahwa Indonesia memiliki letak geografis yang potensial diantara Benua Asia Dan Afrika serta Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, bentuk bumi kepulauan yang mendorong

manusia berorientasi ke lautan , luas wilayah lautan hingga lebih dari 6 juta km2, dan penduduk 285 juta jiwa. Melihat potensi tersebut negara Indonesia memiliki kans besar untuk menjadi negara maritim yang besar di kancah ASEAN Community atau Asean Economy Community 2016.

Luas lautan dan Sumber daya manusia negara Indonesia duduk diperingkat pertama di kawasan ASEAN . Potensi ini ada namun bak harta yang terpendam, jika harta ini tidak digali dengan penanaman spirit wawasan maritime. Lembaga-lembaga pemerintahan yang memiliki peran penting dalam mendorong bangsanya menuju kea rah kekuatan dan kekuasaan di laut . Sinergitas antara Country, Civil Society, Knowladge and Ability dalam mewujudkan Indonesia negara maritim. Dan pengembangan teknologi yang canggih sehingga dapat membantu dan mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat maritim. (Sulistiyono, Singgih Tri. 2009)

6.KESIMPULAN

Dalam pembangunan negara maritime Indonesia. Secara empiris bahwa kita harus segera berbena untuk mengukir jejak sejarah yang sudah lama terhapus. Pebentukan elemen melalui strategi yang dipilh meliputi *Country, Civil Society, Knowladge and Ability* dapat menjadi elemen penting dalam pembangunan negara maritime dalam mengahadapi *Asean Economu Community 2016* sehingga daya saing negara maritim dapat terwujud dengan baik, apalagi didukung oleh pengembangan teknologi yang akurasi sehingga dapat menentukan arah dan tujuan kesejahteran masyarakat maritim. Ketiga elemen ini memiliki peran yang berbeda dan saling keterkaitan bak analogi sistem tubuh pada manusia. Elemen pertama dalam pembangunan maritim adalah *country* atau negara.

Suatu tubuh membutuhkan kerangka dan urat nadi untuk berdiri tegak yang terejawantahkan dalam kebijakan maritim. Elemen Kedua *Civil Society* menjadi tulang punggung dalam pembangunan maritim. Elemen ketiga ini sebagai pelengkap maupun pengikat antara titik temu negara/ *country* dan *civil society*, yaitu wawasan berbentuk *Knowlade and Ability.* Elemen ketiga ini sebagai doktrin maritime dan sebagai semangat untuk pembangunan negara maritim. Tanpa adanya wawasan maritime negara dan *civil society serta knowledge and ability* tidak akan membentuk strategi operasional untuk pembangunan ngara maritim dalam menghadapi AEC (Asean Economic Community) 2016. Dan tanpa dukungan teknologi yang akurasi tidak akan meningkatkan daya saing dan kesejahteraan masyarakat maritim.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Anshory & Arbaningsih, 2008. *Kemaritiman Indonesia.*http://sayidiman.suryohadiprojo.com/. Diakses pada tanggal 8 Mei 2013 pukul 02.00 wita

Anonim. 2011. *Kendala Pengelolaan Kelautan.*Http://wahyuan.wordpress.com Diakses pada tanggal 8 Mei 2013 pukul 02.00 wita

Ahmadin. 2006. *Tana Doang Dalam Catatan Sejarah Maritim Pelautkah Orang Selayar*. Yogyakarta: Ombak.

Dahuri, Rokhmin dan Jacob Rais. 1996. *Pengelolaan Sumberdaya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu.* Jakarta: PT. Pradnya Paramita

Guan, John. 1997. *Keahlian Pelaut dan Ilmu Pelayaran.* Bandung : Tarsit

Groeneveldt. W.P. 2009. *Nusantara Dalam Catatan Tionghoa*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Lapian, Adrian B. 2008. *Pelayaran Dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 Dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Tim Pengajar WSBM Universitas Hasanuddin. 2012. *Himpunan Materi Kuliah Wawasan Sosial Budaya Maritim.* Unit Pelaksana Teknis Mata Kuliah Umum, Universitas Hasanuddin, Makassar.

Nasution, Arif-dkk. 2005. *Isu-isu kelautan dari kemiskinan hingga bajak laut.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.Tim Penyusun.1998. *Buku Pintar Seri Senior*.

Bahan rujukan dari internet:

Darwin. 2009. *Dunia Akui Bahari Indonesia*. (www.google.com) diakses 16 September 2009.

Hari, Harmin. 2009. *Benarkah Indonesia Negara Bahari?*. (www.google.com) diakses 16 September 2009.

Sabrie, Hakim Benardie. 2008. *Bengkulu dalam Sejarah Maritim*. (www.google.com) diakses 16 September 2009.

Sulistiyono, Singgih Tri. 2009. *AL dan Pembangunan Maritim Indonesia*. (www.google.com) diakses 16 September 2009.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL STRATEGI KEBIJAKSANAAN POROS MARITIM PEMBANGUNAN GLOBAL HUB BANDAR KAYANGAN KABUPATEN LOMBOK UTARA

Joko Susilo Raharjo[1], Ermaya Suradinata[2], Sampara Lukman[3], Lalu Wildan[4]
[1,2,3,4]*Institut Pemerintahan Dalam Negeri (IPDN)*
Email: joko68susilo@gmail.com

Abstrak

Dalam menuju Poros Maritim Dunia dan memanfaatkan potensi ALKI II sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia dapat dimaksimalkan dengan melakukan pembangunan berbasis kemaritiman. Indonesia menuju poros maritim dunia yang dapat diwujudkan melalui rencana pembangunan pelabuhan global Hub Internasional di Bandar Kayangan Lombok Utara Provinsi Nusa Tenggara Barat. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan pengembangan model baru, dengan menggunakan desain penelitian kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis implementasi kebijaksanaan publik model Grindle (1980) dan dilanjutkan dengan analisis strategi ASOCA. Kebijaksanaan pembangunan global Hub Bandar Kayangan belum maksimal. Oleh karena itu diperlukan strategi untuk pemecahan masalah dalam pengambilan keputusan. Dari hasil analisis implementasi kebijaksanaan publik berdasarkan temuan empirik analisis strategi ASOCA maka, diperoleh konsep baru strategi model 7 P JSRW, yaitu: Peran pemerintah (proses Pendelegasian), Peraturan zonasi, Peran media dalam membuat opini public, Pemanfaatan tenaga kerja lokal, Peran perguruan tinggi dalam mencetak tenaga ahli, Pelaku bisnis (menarik investor), dan Pemberlakuan hukum yang adil.

Kata Kunci: Model, Strategi Kebijakan, Poros Maritim, Global Hub.

Abstract

In heading towards the World Maritime Axis and utilizing the potential of ALKI II as the Indonesian Archipelago Sea Channel, it can be maximized by conducting maritime-based development. Indonesia is heading towards the world's maritime axis which can be realized through the plan to develop an International Port global hub in Bandar Kayangan, North Lombok, West Nusa Tenggara Province. This study aims to find the development of new models, using qualitative research designs with descriptive research type. The analysis used in this study is an analysis of the implementation of Grindle's (1980) model of public policy and continued with the analysis of the ASOCA strategy. The Bandar Kayangan Hub global development policy has not been maximized. Therefore we need a strategy for solving problems in decision making. From the results of the analysis of the implementation of public policy based on empirical findings of ASOCA strategy analysis, a new concept of JSRW 7P model is obtained, namely: The role of government (Delegation process), Zoning regulations, The role of the media in making public opinion, Utilization of local workforce, The role of universities in printing experts, business actors (attracting investors), and the application of fair law.

Keywords*: Model, Policy Strategy, Maritime Axis, Global Hub.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

A. PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki tiga perempat wilayahnya dalam bentuk laut dengan kekayaan sumber daya alam yang melimpah dan jasa lingkungan (jasa lingkungan) yang sangat besar, ekonomi kelautan merupakan keunggulan komparatif. yang dapat diubah menjadi keunggulan kompetitif dan sumber pertumbuhan ekonomi baru bagi Indonesia. Arah kebijakan di sektor pelabuhan menekankan pada pengaturan manajemen pelabuhan yang baik dengan mengacu pada pembangunan daerah dan peningkatan ekonomi. Hal ini juga dipikirkan oleh Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat pada khususnya, sebagai salah satu upaya pemerintah daerah dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan.

Provinsi Nusa Tenggara Barat harus dapat membaca peluang ini dengan baik, karena memiliki lokasi yang sangat strategis yang terletak langsung di perairan laut di barat dan timur, yang memiliki potensi kekayaan laut yang besar di dalamnya yang dapat menjadi sumber pendapatan untuk populasi dari sektor perikanan, wisata bahari dan juga posisi strategisnya di ALKI II dalam jalur pelayaran dan perdagangan nasional dan internasional. Untuk alasan ini, Provinsi Nusa Tenggara Barat sangat tergantung pada transportasi laut, pengoperasian pelabuhan secara efektif adalah cita-cita Provinsi Nusa Tenggara Barat, dalam rangka mewujudkan visi pembangunan di bidang pelabuhan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Melihat potensi ini, Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat kemudian mengembangkan Global Port Hub Global Development Plan yang akan dibangun di Kabupaten Lombok Utara. Pengembangan Pelabuhan Global kota pelabuhan surga juga dapat memiliki efek positif lainnya, yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di provinsi Nusa Tenggara Barat dan penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) akan meningkat secara signifikan jika Pelabuhan Bandar Kayangan dibangun, karena pemerintah akan mendapatkan pemasukan dan kegiatan dari pelabuhan, selain itu, pelabuhan akan membuat perekonomian di sekitar kawasan menjadi terentang. Pertumbuhan ekonomi dan peningkatan PAD akan membuat pemerintah provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki lebih banyak dana untuk membiayai pemerintah dan menyediakan dana untuk kesejahteraan penduduk seperti kesehatan, pendidikan, dan lainnya.

Melihat dari uraian di atas, rencana pengembangan pelabuhan ini adalah rencana pengembangan pelabuhan terbesar di Indonesia yang akan memberikan dampak positif juga bagi Negara Indonesia nantinya. Potensi besar ini harus dimanfaatkan oleh pemerintah untuk

REPUBLIK INDONESIA

meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan dapat digunakan untuk rencana induk pelabuhan Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 13 tahun 2017 tentang (RTRWP) Pengembangan Hub Global Bandar Kayangan yang akan dapat meningkatkan kegiatan industri perdagangan, sinergi antara perencanaan, pemanfaatan dan kontrol spasial potensi daerah berbasis lingkungan belum berjalan, harus segera dilaksanakan untuk meningkatkan pendapatan negara dan daerah. Desain global hub ban surga akan seperti kota modern Dubai di Indonesia yang dapat merapat kapal sepanjang 500 meter dengan kedalaman hingga 35 meter dengan kehadiran kilang minyak di kota surga akan mampu menyedot 200 hingga 300 ribu pekerja. Masalah lain adalah, mempertimbangkan penggunaan potensi di bidang kelautan sekarang menjadi prioritas utama dan harus bersinergi dengan bidang lain dalam pembangunan nasional. Karena besarnya jumlah sumber daya laut yang harus dimanfaatkan Indonesia secara optimal dan berkelanjutan. Namun, pada kenyataannya di lapangan, pembangunan kelautan Indonesia juga belum dilakukan secara terintegrasi, di mana ia masih bersifat sektoral, naratif, dan terfragmentasi, yang sering mengakibatkan tumpang tindih dalam implementasi dan pengelolaannya. Hal ini dapat diamati dengan tidak adanya grand design untuk pengembangan sektor maritim Indonesia yang disepakati oleh semua pemangku kepentingan yang terlibat. Oleh karena itu, untuk mengoptimalkan sumber daya laut yang mereka miliki dalam rangka mempercepat pembangunan nasional sehingga Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur terwujud, diperlukan Kebijakan Kelautan yang kuat dan tepat.

Banyak peneliti melakukan penelitian terutama dalam judul strategi kebijaksanaan (Yusuf, dkk., 2005; Suherman & Daud, 2008; Supriatna, dkk., 2018; Jati, 2012; Suryadi, 2019), tetapi penelitian akan dilakukan oleh para peneliti, di khususnya, Analisis Kebijakan Kapak Maritim dalam Rencana Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan belum dilakukan oleh peneliti lain. Di atas adalah dasar bagi para peneliti melakukan penelitian dengan alasan pertama belum ada dilakukan oleh peneliti lain, terutama penelitian model strategi kebijaksanaan poros maritim pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Kabupaten Lombok Utara

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan desain penelitian kualitatif dengan metode deskriptif (Auer-bach & Silverstein, 2003; Creswell, 2013; Wolcott, 2009; Denzin & Lincoln, 2005). Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi observasi, wawancara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mendalam, dan studi dokumentasi. Analisis data dilakukan dengan model Milles dan Hubberman (1994) yang terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan serta verifikasi.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Model Strategi Kebijaksanaan (ASOCA)

Model merupakan usaha menyederhanakan kompleksitas realitas yang diteliti agar mudah dimengerti dan menjadi petunjuk dalam pengambilan kebijakan. Proses pembangunan model dalam penelitian ini mempertimbangkan kondisi dan situasi lokasi penelitian yang sangat dipengaruhi oleh berbagai hal seperti yang tergambarkan pada pembahasan sebelumnya. Proses penyusunan model dalam artikel ini diperoleh dari olahan data penelitian yang didasari pada hasil pengolahan data dengan menggunakan klasifikasi unsur-unsur analisis strategi ASOCA.

Analisis strategi ASOCA dilakukan, dengan melihat dua dimensi utama yaitu; Analisis lingkungan internal dengan faktor yang mempengaruhi adalah; (1) faktor kekuatan (strength), (2) faktor kemampuan (ability), (3) faktor kecerdasan (agility). Dan analisis dimensi lingkungan eksternal, dengan faktor yang mempengaruhi adalah; (1) faktor peluang (Opportunities), (2) faktor budaya (Culture). Konsep baru yang diperoleh untuk mendapatkan model baru dari pembahasan Pengolahan isu strategis yang dihasilkan dari ASOCA menjadi 6 (enam) strategi, dapat diurut berdasarkan bobot melalui kecerdasan dalam rangka mengembangkan sektor dan komoditi unggulan sesuai dengan kondisi budaya masyarakat setempat, kecerdasan untuk mengembangkan budaya saling berkoordinasi dan berkomunikasi secara terpadu dan harmonis, dan kecerdasan untuk meningkatkan budaya kerja aparatur pelaksana kebijaksanaan. Berdasarkan analisis tersebut dapat dijadikan sebagai konsep baru dalam penelitian ini.

Berdasarkan pembobotan tersebut diatas dapat diurutkan sebagai berikut:

a. Artinya, dengan strategi dan langkah-langkah dalam kebijaksanaan perencanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan dalam upaya untuk mempercepat proses pembangunan, dengan penggabungan faktor kekuatan dengan memanfaatkan faktor peluang, terlihat bahwa strategi pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam mengatasi keterlambatan pembangunan daerah adalah tepat. Dari analisis SO, menunjukan bahwa peranan kekuatan Bappeda dalam menyusun perencanaan pembangunan untuk memanfaatkan peluang yang ada. Dengan berperannya semua aktor, memiliki kesempatan yang sama dalam melakukan sinkronisasi dokumen perencanaan,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kelembagaan dan potensi unggulan, untuk mendukung berlangsungnya pembangunan memperhatikan kondisi Ekonomi, Sosial-Budaya, Politik dan geografis di nusa tengara barat

b. Artinya dengan strategi dan langkah-langkah untuk kebijaksanaan perencanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan dibutuhkan penggabungan antara faktor kemampuan dengan memanfaatkan faktor puluang. Dengan penggabungan faktor kemampuan dengan memanfaatkan faktor peluang (AbO). Membuat peraturan zonasi yang memuat ketentuan kegiatan dan penggunaan lahan, ketentuan intensias pemanfaatan ruang, ketentukan tata masa bangunan, ketentuan prasarana dan sarana minimum, ketentuan tambahan, ketentuan khusus, standar teknis,Membuat rencana induk kawasan pelabuhan (detail masterplan) Membuat rencana detail engineering design (DED) penjelas pelaksanaan keteknisan kawasan, sebagai bahan dalam penyusunan awal studi kelayakan (feasibility study) Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan, untuk menilai apakah rencana kawasan industri tersebut layak dan memberikan keuntungan yang mamadai dari segi finansial, Membuat studi AMDAL (analisis mengenai dampak lingkungan sehingga tercipta efektivitas perencanaan pembangunan di Nusa Tenggara Barat.

c. Dengan penggabungan faktor kecerdasan dengan memanfaatkan faktor peluang (AgO). Menciptakan peluang-peluang investasi yang prospektif dan meningkatkan promosi investasi guna memperkenalkan, memberikan pemahaman umum, menanamkan citra (image), serta membujuk dan menarik investor untuk menanamkan modalnya di Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan, meningkatkan kesiapan pemerintah Kabupaten Lombok Utara dan Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam hal penataan ruang, penyediaan peluang investasi, pengalokasian anggaran, maupun kesiapna-kesiapan pendukung lainnya Strategi menyusun keterpaduan perencanaan dan penganggaran, mengelola opini masyarakat, dan pengawasan kepada aparatur pelaksana kebijaksanaan diperlukan kecerdasan dalam pemanfaatan insentif regulasi, Strategi menyusun keterpaduan perencanaan dan penganggaran, mengelola opini masyarakat, dan pengawasan kepada aparatur pelaksana kebijaksanaan diperlukan kecerdasan dalam pemanfaatan insentif infrastruktur transportasi berupa Alur Laut Kawasan Indonesia (ALKI) II dan Program Poros Maritim Dunia. pelaksana kebijaksanaan diperlukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kecerdasan dalam pengelolaan peluang peningkatan kesejahteraan ekonomi. Prioritas strategi kebijaksanaan dalam perencanaan pembangunan Global Hub Bandar kayangan.

d. Dengan penggabungan faktor kekuatan dengan memanfaatkan faktor budaya (SC). Pemanfaatan tenaga kerja setempat atau menempatkan masyarakat setempat sebagai bagian integral dari keberadaan kegiatan Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan, memberi dukungan penuh kepada masyarakat dengan memberikan modal dalam mendorong usaha-usaha kecil dan menengah dan industri rumahan, Kekuatan untuk mengembangkan sektor dan komoditi unggulan sesuai dengan kondisi budaya masyarakat lokal, mengembangkan budaya saling berkoordinasi dan berkomunikasi secara terpadu dan harmonis. melalaui koordinasi dan komunikasi yang partisipatif untuk menjaga kearifan lokal yang dimiliki sebagai kekuatan dalam mengimplementasikan kebijaksanaan dalam perencanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Nusa Tenggara Barat.
e. Dengan penggabungan faktor kemampuan dengan memanfaatkan faktor budaya (AbC). Membangun kerjasama antara Dinas dalam hal ini Balai Pendidikan dan Latihan dengan dunia industri khususnya industri yang ada di Lokasi pembangunan Global Hub Bandar Kayangan,upaya ini ditujukan untuk mengidentifikasi kompetensi yang diperlukan dunia industri, Membangun kewirausahaan dan semangat berwirausaha, dengan memberikan kesempatan untuk bekerja sama dengan industri sekitar Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan,mampu mempengaruhi dinamika lingkungan ekonomi, sosial dan politik dalam rangka mengembangkan sektor dan komoditi unggulan sesuai dinamika lingkungan ekonomi, sosial dan politik untuk, mengembangkan budaya saling berkoordinasi dan berkomunikasi secara terpadu dan harmonis dengan kondisi budaya masyarakat setempat, yang dijabarkan dalam program dan kegiatan untuk mendukung lingkungan ekonomi, sosial dan politik berbasis kearifan lokal.
f. Dengan penggabungan faktor kecerdasan dengan memanfaatkan faktor budaya (AgC), Bersama-sama dengan dunia industri menyelenggarakan pelatihan yang bersifat teknis maupun non teknis seperti peningkatan kecakapan hidup (life skill), Mengusahakan peningkatan kemampuan dan kualitas kerja penduduk melalui pengembangan pendidikan formal dalam berbagai tingkatan atau melalui program-program latihan keterampilan yang secara spesifik diarahkan kepada kebutuhan tenga kerja trampil bagi industri

REPUBLIK INDONESIA

tertentu yang ada Global Hub Bandar Kayangan, masyarakat yang berada di sektor juga dibimbing sehingga akan selalu seimbang dan selaras dengan setiap perubahan teknologi agro yang berkembang di Lokasi Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan memaksimalkan Kapabilitas aparatur pemerintah daerah dalam mengelola opini masyarakat yang berkaitan dengan sumber daya alam kemaritiman, sehingga dapat menjaga stabilitas internal pemerintah daerah dalam melaksanakan implementasi kebijaksanaan perencanaan pembangunan daerah melalui investasi bidang kemaritiman.

Modifikasi model di atas memiliki hubungan yang sangat erat dan mendukung proses kebijaksanan, di mana dimensi standar dan tujuan serta dimensi sumber daya menjadi input pada strategi implementasi kebijaksanaan sebagai informasi yang digunakan untuk mengkaitkan dengan desain pola komunikasi. Dimensi komunikasi antar organisasi, serta sebagai petunjuk arah dalam membentuk karakter dimensi desain organisasai implementator. Hubungan strategi implementasi dengan kondisi sosial, ekonomi dan politik serta ada tambahan indikator wilayah (geografik). Hal ini menunjukan pemahaman fenomena perubahan yang terjadi di lokus implementasi.

Uraian tersebut memperlihatkan strategi yang dianggap cocok untuk menjadi dasar dari implementasi pembangunan Global Hub Bandar Kayangan adalah opportuinites dan agility, yaitu menggunakan kecerdasan untuk memanfaatkan peluang yang ada. Peluang ALKI II menjadi dasar terhadap diperlukannya perubahan untuk dapat memaksimalkan potensi tersebut, ditunjang dengan adanya kebutuhan terhadap moda transportasi efektif yang mampu mendistribusikan berbagai komoditi unggulan ke berbagai daerah di Indonesia maupun mancanegara.

Peluang tersebut diharapkan mampu meningkatkan kondisi ekonomi yang ada di Provinsi Nusa Tenggara Barat, baik dalam konteks perdagangan, distribusi barang unggulan seperti pertanian , barang tambang, maupun pariwisata. Kondisi kemampuan (strength) yang ada tidak mampu menjawab peluang yang dimiliki oleh Provinsi Nusa Tenggara Barat. Oleh sebab itu, agility diperlukan untuk menjawab tantangan tersebut dengan dalam membangun lokasi Global Hub Bandar Kayangan sebagai destinasi yang dianggap menjanjikan sebagai moda transportasi utama dalam kegiatan ekonomi.

Namun pada implementasinya, diperlukan strategi agility lain untuk dapat memaksimalkan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan yang masih mengalami berbagai

REPUBLIK INDONESIA

hambatan. Berdasarkan hasil analisis ASOCA, peneliti membuat sebuah model Tujuh P (JSRW), yang didalamnya menjelaskan strategi dengan melakukan berbagai kebijaksanaan inkremental yang terkait dalam proses pembangunan Global Hub Bandar Kayangan.

2. Model Strategi Kebijaksanaan 7P (JSRW)

Kebijaksanaan P pertama ialah, Peran Pemerintah pusat dalam pendelegasian kewenangan (delegation or institutional pluralism), yaitu pelimpahan wewenang untuk tugas tertentu kepada organisasi yang berada di luar struktur birokrasi reguler yang dikontrol secara tidak langsung oleh Pemerintah Pusat. Pendelegasian wewenang ini biasanya diatur dengan ketentuan perundang-undangan. Pihak yang menerima wewenang mempunyai keleluasaan (discretion) dalam penyelenggaraan pendelegasian tersebut, walaupun wewenang terakhir tetap pada pihak pemberi wewenang (sovereign authority). Dalam Pembangunan Global Hub dan industri Pemerintah Kabupaten Lombok Utara bekerja sama dengan pihak Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat melakukan upaya mengajukan permohonan surat pemerintah pusat, agar pemerintah provinsi diberikan kewenangan membebaskan status ahli fungsi kawasan yang akan dipakai selama kawasan tersebut digunakan untuk infrastruktur pembangunan. Hal tersebut perlu dilakukan segera agar langkahlangkah selanjutnya dapat berjalan tahapan pelaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Setelah status kawasan beralih fungsi menjadi kawasan industri.

P kedua, peraturan zonasi. Peraturan zonasi berfungsi sebagai instrumen pengendalian pemanfaatan ruang dan Rencana Rinci Kawasan Strategis pembangunan Global Hub Bandar Kayangan dan Kawasan Industri Terpadu Bandar Kayangan sebagai panduan teknis untuk pengembangan tampak pemanfaatan lahan karena mencakup penggunaan lahan, intensitas pembangunan, tata massa bangunan, prasarana minimum dan standar perencanaan. Hadirnya pembangunan Global Hub Bandar Kayangan diharapkan agar dapat menunjang kebutuhan hidup dan kepentingan masyarakat di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat yang rencananya akan dibangun bisa menjawab masalah-masalah tersebut dengan melihat peluang yang ada karena letak posisinya yang sangat strategis terletak pada jalur ALKI II dan jalur perdagangan.

P ketiga, terkait Peran Media dalam hubungan dengan masyarakat melalui strategi pembangunan opini publik. Opini publik merupakan sebuah ekspresi dari semua anggota kelompok yang memberikan perhatian atau tanggapan terhadap sebuah isu melalui beragam cara,

REPUBLIK INDONESIA

dan dapat diiakukan dengan menghantarkan sugesti melalui penggunaan bahasa yang di dorong dengan faktor ekonomi sebagai faktor utama, Hal tersebut dapat dilakukan dengan berbagai sosialisasi maupun komunikasi melalui media baik cetak maupun elektronik akan pentingnya pembangunan Global Hub Bandar Kayangan terutama secara ekonomi yang dapat meningkatkan mutu hidup dan kesejahteraan masyarakat sekitarnya. Melalui pembentukan opini publik, diharapkan masyarakat dapat mendukung penuh proses implementasi pembangunan Global Hub Bandar Kayangan, Strategi pembentukan opini publik diharapkan juga dapat mendorong political will dari berbagai lapisan atau tingkatan institusi. Terciptanya political will akan memudahkan relasi, koordinasi, dan feed beck bagi proses kebijaksanaan Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Hal tersebut karena dapat beriringan dengan pembentukan pola transaksi yang sinergis antar institusi.

Kondisi tersebut sejalan dengan model Smith bahwa institusi pengimplementasi berperan penting dalam proses kebijaksanaan terutama bagi Pemerintah pusat, Provinsi, maupun Daerah, sehingga political will akan mampu menjadi dasar terbentuknya komunikasi yang solid atau kuat dan sinergis antar institusi. Komunikasi yang solid dan sinergis tersebut utamanya Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat bersama-sama dengan Pemerintah Kabupaten Lombok Utara dalam melaksanakan rencana pembangunan Global Hub Bandar Kayangan tersebut demi mencapai tujuan yang diinginkan. Lebih jauh, hal tersebut akan memberikan pengaruh penting terhadap proses implementasi kebijaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan berjalan optimal.

P keempat, Pekerja terutama pada pemanfaatan tenaga kerja setempat atau penempatkan masyarakat setempat sebagai bagian integral dari keberadaan kegiatan Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan dan Industri Terpadu. Kegiatan tersebut memberikan dukung penuh kepada masyarakat dengan memberikan modal dalam mendorong usaha-usaha kecil dan menengah dan industri rumahan. Dukungan tersebut seperti membangunn kerjasama antar Dinas dalam hal ini Balai Pendidikan dan Latihan dengan dunia industri khsususnya industri yang ada sekitar lokasi pembangunan dan masyarakat Nusa Tenggara Barat khususnya, adanya pelatihan tersebut mempermudah dan meningkatkan kapasitas kompetensi yang diperlukan dunia industri. Tidak hanya demikian, perlu juga membangun suasana kewirausahaan dan semangat berwirausaha, dengan memberikan kesempatan untuk bekerjasama dengan Industri Terpadu pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Bentuk kerjasama tersebut seperti bersama-sama dengan dunia

REPUBLIK INDONESIA

industri menyelenggarakan pelatihan yang bersifat teknis maupun non teknis seperti peningkatan kecakapan hidup (life skill). Seiring dengan hal tersebut, adapun upaya peningkatan kemampuan dan kualitas kerja penduduk melalui pengembangan pendidikan formal dalam berbagai tingkatan atau melalui program-program latihan keterampilan. Program latihan tersebut secara spesifik terutama diarahkan kepada kebutuhan tenaga kerja terampil bagi industri yang ada di Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Pada program pelatihan tersebut juga meliputi bagaimana masyarakat yang berada di sektor agraris juga dapat dibimbing sehingga, akan selalu seimbang dan selaras dengan setiap perubahan teknologi agro yang berkembang di sekitar lokasi Industri Terpadu Bandar Kayangan. Strategi tersebut tersebut akan memengaruhi dalam konteks model Smith yang telah dipaparkan sebelumnya terutama pada faktor lingkungan. Ketika faktor lingkungan mencapai posisi optimal yaitu masyarakat mendukung penuh proses kebijaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan, dan memiliki keterampilan dan kemampuan dalam memenuhi kebijaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan, akan secara langsung berpengaruh pada niat dan tujuan awal dari kebijaksanaan ideal yang ingin dicapai. Berdasarkan kendala lain yang dibadapi pada pembangunan Global Hub Bandar Kayangan terutama dalam hal SDM yang kurang memadai. Kurang memadainya SDM yang ada, maka diperlukan peningkatan maupun penyerapan SDM dari berbagai keahlian yang sesuai sebagai strategi.

P yang kelima: Perguruan Tinggi. Hal tersebut salah satunya dapat dilakukan dengan melakukan kerjasama dengan berbagai universitas terkait proses pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Kerjasama tersebut dapat membantu dalam proses kajian-kajian, maupun hingga pada proses pengembangan dan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Selain melakukan kerjasama dengan universitas, perlu juga melakukan rekrutmen terhadap ahli-ahli yang dianggap dapat membantu proses pembangunan Global Hub Bandar Kayangan baik pada teknis maupun substansial. Selain itu, membuat rencana induk (detail-masterplan) kawasan Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan menjadi strategi.

P keenam. Pelaku Bisnis Menarik Investor Rencana tersebut termasuk melingkupi detail engineering desaian (DED) penjelas pelaksanaan teknis kawasan, sebagai bahan dalam penyusunan awal studi kelayakan (*feasibility study*). Feasibility study dapat dilaksanakan seperti melakukan studi AMDAL (analisis mengenai dampak lingkungan). Sementara itu, detail-masterplan juga harus memiliki unsur sebagai dasar dari upaya untuk meyakinkan adanya peluang peluang investasi maupun prospektif dan meningkatkan promosi investasi guna

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memperkenalkan, memberikan pemahaman umum, menanamkan citra (image), serta membujuk dan menarik minat investor untuk menanamkan modalnya di Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan dan Industri Terpadu. Selain itu, perlu adanya pembelajaran atau adaptasi kebijaksanaan yang sejenis dari daerahdaerah lain, terutama untuk memberikan sudut pandang yang lebih luas terhadap penerapan atau kebijaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Bekerjasama dengan pihak swasta dalam kebijaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Sejalan dengan model Smith di mana pola transaksi dan tekanan tidak hanya berjalan pada antar institusi maupun masyarakat, tetapi dengan adanya dorongan pihak swasta maupun investor akan memberikan dampak ke berbagai elemen impelementasi pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Terkait dengan kerjasama dengan swasta, sejalan dengan Considine dan Giguere, (2008:1) tentang di mana 'Kemitraan' atau partnership adalah penggabungan sebuah fitur standar kebijakan dan pengambilan keputusan pada dalam berbagai tingkatan. Sebagai contoh misalnya pada aspek dunia industrilisasi, bukanlah hal yang tidak biasa saat kabinet mendiskusikan terlebih dahulu dalam mengeluarkan program terbaru untuk didengarkan kepada pemimpin politik untuk meningkatkan kemungkinan dari keterlibatan sebuah jaringan dari area basis kerjasama dalam proses implementasi. Seperti halnya pada tingkat Pemerintahan lokal, hal tersebut berkaitan juga dalam aspek ekonomi atau pengembangan sosial (seperti Pegawai Negeri Sipil, ataupun keanggotaan kamar perdagangan atau dari perwakilan *Non Government Organization* (NGO) lebih mungkin daripada tidak bertemu satu sama lain untuk membahas masalahmasalah lokal pada pertemuan kemitraan-kemitraan diberdayakan secara lokal.

Considine dan Giguere lebih lanjut, menjelaskan tujuan utama dari kemitraan adalah untuk mengambil pendekatan yang terintegrasi pada isu-isu spesifik, atau untuk memperhitungkan berbagai dimensi masalah tertentu. Hal tersebut untuk memberikan saran dan mempromosikan solusi yang memungkinkan menjadi hasil terbaik secara keseluruhan. Solusi tersebut mungkin memiliki implikasi untuk pelaksanaan program publik lainnya, dan proyek-proyek sektor swasta atau sukarela, yang mungkin dapat merekomendasikan, mengalihkan, menunda atau reorientasi kegiatan. Hal tersebut menjelaskan bahwa kemitraan perlu dibangun dalam pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Kemitraan dapat menjadi dorongan pihak swasta yang akan memberikan dampak seperti, pembangunan infrastruktur, peningkatan investasi, penyerapan tenaga kerja termasuk juga meningkatkan kompetisi yang sehat pada

REPUBLIK INDONESIA

perdagangan dalam negeri maupun luar negeri. Sinergitas tersebut perlu dibangun dengan adanya keyakinan bahwa pembangunan Global Hub Bandar Kayangan memiliki nilai ekonomi yang tinggi dengan adanya jalur perdagangan internasional, pemanfaatan sumber daya alam, maupun sektor pariwisata, dan secara langsung akan berdampak pada pembangunan ekonomi daerah dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

P ketujuh pemberlakuan hukum yang adil,dimana ketegasan dalam menjalaankaan proses pembangunan Global Hub Bandar Kayangan mengacu kepada peraturan Perundang-undangan, Pancasila Sila Kelima Keadilan Sosial Bagi seluruh Masyarakat Indonesia dan dibuat aturan yang mengikat untuk ditaati bersama antar pemerintah pelaku usaha masyarakat yang berhubungan dengan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Lombok Utara Provinsi Nusa Tenggara Barat. Penekanan pada proses perancangan kebijaksanaan tujuh P dilihat dari sisi yang sejalan dengan Considine dan Giguere, (2008:3-4) di mana menunjukkan pada sikap menahan diri dari menggunakan beberapa program dalam keadaan tertentu. Sebagai contoh, logis jika kemitraan mengusulkan pengurangan sejauh mana layanan ketenagakerjaan menghubungkan kategori tertentu dari pencari kerja untuk lowongan pekerjaan berketerampilan rendah, hal tersebut menunjukkan bahwa sekaligus mempromosikan investasi dalam segi pendidikan lebih lanjut mereka sebagai gantinya. Hal tersebut akan menghasilkan respon yang optimal untuk situasi saat di mana rencana investasi diharapkan membawa pekerjaan dengan relatif baik gaji dan prospek karir, yang kategori pekerja yang bersangkutan akan cocok diberikan pelatihan lebih lanjut. Dengan tidak adanya jenis peningkatan skill, pekerja mungkin perlu menarik dari tempat lain, terutama dalam kasus pasar tenaga kerja yang ketat. Sementara itu lowongan pekerjaan berketerampilan rendah tersedia dalam proses mungkin merupakan kesempatan yang berguna untuk memasukkan kelompok sulit dijangkau lainnya ke pasar tenaga kerja.

Berbagai strategi Tujuh P (JSRW) tersebut diharapkan dapat dilaksanakan dan diimplementasikan dengan memperlihatkan urgensi terhadap proses Kebijaksanaan Poros Maritim pembangunan Global Hub Bandar Kayangan, sehingga proses pembangunan dapat berjalan secara optimal dengan adanya hubungan yang sinergis antara instititusi dalam mencapai kebijaksanaan ideal yang diharapkan dengan mengoptimalkan realita yang ada akan mencapapai posisi ideal yang diharapakan. Keterangan (JSRW)

J: *Joint* (bekerja sama dalam menyelesaikan problem Bandar kayangan) dalam konsep wawancara mendalam antara peneliti dan perancang rencana pembangunan Global Hub Bandar

REPUBLIK INDONESIA

Kayangan bahwasanya masyarakat yang terkena dampak dari pembangunan tersebut tanahnya tetap akan menjadi miliknya walaupun sudah dibayar oleh inisiator Global Hub, ini merupakan konsep baru yang betul betul demi kesejahteraan masyarakat dan inilah yang benar menurut peneliti jadi sampai anak cucu masih dapat menikmati dampak dari pembangunan ini. (P 6)

S: *Serious* (serius dalam penangananya baik pemerintah tingkat pusat maupun daerah) karena untuk mengembalikan kejayaan bangsa Indonesia harus memiliki pelabuhan internasional yang sangat tepat adalah Bandar Kayangan Lombok Utara jadi harus sinergi, proses perizinan tidak berbelit-belit berikan kewenangan gubernur karena gubernur adalah kepanjangan dari pemerintah pusat (P 1 dan P2).

R: *Remarkable* (menuju kemajuan yang luar biasa) hasil karya yang hebat perencanaan pembangunan pelabuhan internasional Global Hub Bandar Kayangan adalah rencana yang luar biasa karena dengan akan terlaksananya pembangunan tersebut merupakan suatu kebanggaan yang akan membuktikan bahwasanya Indonesia terutama Provinsi Nusa Tenggara Barat khususnya Kabupaten Lomok Utara dapat memiliki pelabuhan Internasional yang akan disinggahi kapal kapal besar yang melalui ALKI II, penyerapan tenaga kerja yang banyak sehingga dapat mengurangi pengangguran serta kita tidak tergantung dengan Negara tetangga dalam proses eksport dan import dalam memasarkan hasil hasil pruduksi lokal asli bangsa Indonesia baik sektor perdagangan, hasil bumi, maupun pruduk pruduk lokal lainnya (P3 dan P5).

W: *Waterfront* (tepi laut, bagian kota yang berbatasan dengan air, daerah pelabuhan) waterfront activites kegiatan kegiatan di pelabuhan yang akan menjadikan kota baru dalam proses kegiatan perdagangan, perindustrian, penataan pemukiman, galangan kapal, Masyarakat yang berada di sektar juga dibimbing sehingga akan selalu seimbang dan selaras dengan setiap perubahan teknologi agro yang berkembang di Lokasi Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan. Bersama-sama dengan dunia industri menyelenggarakan pelatihan yang bersifat teknis maupun non teknis seperti peningkatan kecakapan hidup (life skill). Mengusahakan peningkatan kemampuan dan kualitas kerja penduduk melalui pengembangan pendidikan formal dalam berbagai tingkatan atau melalui program-program latihan keterampilan yang secara spesifik diarahkan kepada kebutuhan tenga kerja trampil bagi industri tertentu yang ada Global Hub Bandar Kayangan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Masyarakat yang berada di sektar juga dibimbing sehingga akan selalu seimbang dan selaras dengan setiap perubahan teknologi agro yang berkembang di Lokasi Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan perkapalan di Bandar Kayangan Provinsi Nusa Tenggara Barat Kabupaten Lombok Utara dalam pemanfaatan Geostrategis memanfaatkan peluang menuju Negara Maritim yang terkemuka di dunia (P 4 dan P7).

Temuan peneliti terkait analisis kebijaksanaan poros maritim dalam Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Provinsi Nusa Tenggara Barat, setelah dikaji menggunkan teori Grindle harus ditambah model temuan 7P (JSRW) sehingga akan terwujud proses pembangunan tersebut, dan dengan terbangunnya Global Hub Bandar Kayangan akan menjadi kunci pembuka dalam menuju Poros Maritim Dunia seperti yang dicita-citakan bangsa Indonesia.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang peneliti lakukan, menghasilkan sebuah model yang dapat mencapai tujuan dari proses kebijaksanaan pembangunan Pelabuhan Global Hub Bandar Kayangan, antara lain adalah sebagai berikut:

1. Pembebasan lahan kawasan hutan lindung, lahan pertanian dan hunian nelayan merupakan langkah awal untuk memasuki tahap selanjutnya seperti, melakukan berbagai pengkajian dan langkah dalam pelaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan.
2. Konsep zonasi yang telah di buat oleh inisiator Bandar kayangan untuk menunjang secara teknis maupun konsep Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan yang akan dibangun terutama pemaksimalan kegunaan jalur ALKI II dapat segera diwujudkan tahap awal.
3. Membangun opini publik dengan berbagai sosialisasi dan komunikasi kepada masyarakat, sebagai upaya dalam meningkatkan pemahaman dan dukungan dari masyarakat itu sendiri, termasuk juga dapat mendorong *political will* dari berbagai lapisan institusi Pemerintah. Strategi tersebut juga dapat memberikan penguatan pada aspek birokrasi maupun koordinasi dengan para stakeholder dan organisasi Pemerintah yang bersinggungan (dari tingkat Kabupaten, Provinsi sampai dengan tingkat pusat) dalam proses kebijaksanaan pembangunan Global Hub Bandar Kayangan terutama untuk mengurus seperti perizinan lokasi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. Pemanfaatan maupun pengembangan tenaga kerja masyarakat setempat diharapkan akan memberikan dukungan penuh kepada pemerintah dalam membantu proses pembangunan Global Hub Bandar Kayangan.
5. Membentuk pola kerjasama dengan universitas dan rekrutmen terhadap ahli-ahli yang dianggap dapat membantu proses pembangunan Global Hub Bandar Kayangan baik pada teknis maupun substansial. Strategi tersebut dapat digunakan sebagai upaya untuk meningkatkan SDM yang kurang memadai.
6. Perencanaan yang sudah dilakukan inisiator Global Hub Bandar Kayangan membuat rencana induk (detail masterplan) kawasan Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan rencana tersebut termasuk melingkupi detail engineering desain (DED) penjelas pelaksanaan teknis kawasan, sebagai bahan dalam penyusunan awal studi kelayakan (*feasibility study*). Feasibility study dapat dilaksanakan seperti melakukan studi AMDAL (analisis mengenai dampak lingkungan). *Detail-masterplan* juga dapat digunakan sebagai dasar dari upaya untuk meyakinkan adanya peluang-peluang. Peluang tersebut seperti, menanamkan citra (image), serta membujuk dan menarik minat investor untuk menanamkan modalnya di Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan.
7. Melakukan kerjasama dengan pihak swasta yang sudah berjalan dengan Inisiator Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan dalam kebijaksanaan pembangunan, agar dapat menciptakan peluang investasi yang prospektif dan meningkatkan promosi investasi pembangunan pelabuhan dengan tujuan untuk menggaet sumber daya. Dorongan tersebut dapat memberikan dampak seperti, pembangunan infrastruktur, pendanaan, peningkatan investasi, penyerapan tenaga kerja termasuk juga meningkatkan kompetisi.
8. Menerapkan temuan peneliti model 7P (JSRW) dalam proses percepatan menuju poros maritim dunia dalam Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan.
9. Memberikan penambahan anggaran kepada Kementrian Maritim agar lebih fokus dalam kebijaksanaan menuju Poros Maritim Dunia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Auerbach, C. Y. S., & Silverstain, L. B. (2003). *Qualitative Data*. New York: New York University Press.

Creswell, J. W. (1994). *Research Design: Qualitative dan Quantitative Approach*. California: Sage Publications.

Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2011). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Sage Publications.

Government Regulation Number 13 of 2017 concerning the Bandar Kayangan Hub Global Development (RTRWP).

Jati, R. (2012). *Model Pengelolaan Wilayah Kepesisiran Secara Terpadu Untuk Pengembangan Sistem Pendukung Keputusan Perencanaan Pembangunan Kota Pesisir Berkelanjutan (Kasus Di Kota Semarang dan Kota Cilacap)* (Doctoral dissertation, Universitas Gadjah Mada).

Regional Regulation of the Province of West Nusa Tenggara No. 3 of 2010 concerning the West Nusa Tenggara Provincial Spatial Plan (RTRWP).

Suherman, A., & Dault, A. (2009). Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengambengan Jembrana Bali. *Jurnal Saintek Perikanan*, *4*(2), 24-32.

Supriatna, P., Jumiati, I. E., & Waseh, H. (2018). *Analisis Dampak Sosial Ekonomi Kebijakan Pembangunan Pelabuhan PT. Cemindo Gemilang Terhadap Kehidupan Masyarakat Desa Darmasari Kecamatan Bayah Kabupaten Lebakbanten* (Doctoral dissertation, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa).

Suryadi. (2019). *Implementasi Kebijaksanaan Pembangunan Daerah Berbasis Kepulauan di Dukung Poros Maritim di Provinsi Maluku* (Doctoral dissertation, IPDN).

Wolcott, H. F. (2009). *Writing up Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Yusuf, H., Moedikdjo, K., Saeni, M. S., & Nasution, L. I. (2005). Dampak pembangunan pelabuhan perikanan terhadap penyerapan tenaga kerja dan pendapatan masyarakat (studi kasus di Pelabuhan Perikanan Lempasing Bandar Lampung). *Buletin Ekonomi Perikanan*, *6*(1), 57-64.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Padjadjaran Journal of International Relations (PADJIR)
e-ISSN: 2684-8082 Vol. I No.1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

Momentum Diplomasi Maritim Indonesia: Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2019-2024

Cecep Hermawan
Program Studi Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran, Indonesia;
email: cecep15001@gmail.com
Hasan Sidik
Departemen Studi Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran, Indonesia;
Email: hasan.sidik@unpad.ac.id

Dikirim: 10 April 2019 | Direvisi: 10 Mei 2019 | Diterima: 25 Mei 2019 | Dipublikasikan: 31 Mei 2019

Keywords
diplomatic momentum, Indonesia's national action plan, marine plastic debris, maritime diplomacy

ABSTRACT
The purpose of this article are explaining the National Action Plan against Marine Plastic Debris 2018-2025 as the diplomatic momentum for Indonesia to to succeed in its maritime diplomacy. Researchers used the theory of maritime diplomacy proposed by Christian le Miere. In analyzing existing maritime diplomacy, researchers used the momentum diplomatic theory from G.R. Berridge in researching diplomatic strategies used in transforming national policies into diplomatic strategies. In this study, researchers used qualitative research with discourse analysis as the technique for data analysis to analyze the establishment of existing momentum. From this study, it's found that the National Action Plan Against Marine Plastic Debtis is Indonesia's Diplomatic Momentum. Proven by the elevation of the issues, as well supported by Indonesia's leadership in ASEAN, East Asia Summit, and Our Ocean Conference, as well as the establishment of Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund showing the success of National Action Plan as Indonesia's Maritime Diplomacy Momentum.

Kata Kunci
diplomasi maritim, momentum diplomatik, rencana aksi nasional Indonesia, sampah plastik di laut

ABSTRAK
Tujuan dari artikel ini adalah untuk menjelaskan bagaimana Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 dapat menjadi sebuah momentum diplomatik bagi Indonesia dalam mewujudkan visi diplomasi maritimnya. Peneliti menggunakan teori Diplomasi Maritim yang dikemukakan Christian le Miere. Dalam menganalisis diplomasi maritim yang ada, peneliti menggunakan teori momentum diplomatik dari G.R. Berridge untuk menganalisis proses perubahan kebijakan nasional menjadi strategi diplomasi. Dalam artikel ini, penulis menggunakan metode kualitatif dengan teknik analisis data berupa analisis wacana untuk menganalisis pembentukan momentum yang ada. Artikel ini menemukan bahwa Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 merupakan momentum diplomatik Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan peningkatan urgensi dari isu sampah plastik, dan didukung dengan posisi kepemimpinan Indonesia di tingkat ASEAN, *East Asia Summit* dan *Our Ocean Conference*, serta terbentuknya *Indonesia-Oceans Multi-Donor Trust Fund* menunjukkan keberhasilan penggunaan Rencana Aksi sebagai momentum diplomatik dari diplomasi maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki lima pilar utama dalam pelaksanaan implementasi narasi kebijakan Poros Maritim Global (PMG), yang *pertama* adalah negara Indonesia harus menyadari dan melihat bahwa dirinya sebagai identitas kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan bagaimana kita mengelola samudera. Yang *kedua* adalah komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Yang *ketiga* adalah komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim. Yang *keempat* adalah berdiplomasi dengan cara seperti mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama dalam bidang kelautan. Dan yang terakhir adalah Indonesia seharusnya berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim (Presiden RI, 2015).

Pada 2018, fokus kebijakan diplomasi maritim Indonesia berada pada tiga sektor utama, yakni (1) perlindungan ekosistem dan sumber daya hayati laut; (2) pengembangan infrastruktur laut untuk memperkuat navigasi maritim di Indonesia, dan (3) penanganan kejahatan di laut dan penguatan domain-domain keamanan di laut (Presiden RI, 2015). Salah satu isu penting saat ini adalah perlindungan ekosistem laut dengan fokus masalah utama adalah penanganan sampah plastik di laut (*plastic marine debris*).

Masalah sampah plastik di laut Indonesia, saat ini, menjadi fokus dunia internasional. Berdasarkan data yang dihimpun oleh Bank Dunia (*World Bank*) pada April 2018, Indonesia merupakan negara penyumbang sampah plastik kedua terbesar di dunia setelah Tiongkok dengan produksi sampah tak terorganisir sebanyak 3.22 juta ton/tahun dengan jumlah sampah yang terbuang langsung laut adalah sebanyak 0.48-1.29 juta metrik ton/tahunnya (World Bank, 2017). Sampah laut yang berasal dari Indonesia dan Tiongkok ini, tidak hanya memberikan masalah terhadap ekosistem laut Indonesia, namun juga terhadap ekosistem laut dari negara-negara yang ada di Asia Timur maupun Selatan mengingat arus laut yang banyak mengakumulasikan sampah di wilayah perairan Samudera Hindia dan Pasifik.

Hal ini menjadi tantangan bagi Indonesia. Sehingga pada 2017, Indonesia merumuskan Rencana Aksi Nasional Penanggulangan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 yang dikampanyekan Indonesia melalui Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman terutama di konferensi internasional yang membahas isu-isu lingkungan laut seperti halnya *Our Ocean Conference* di Malta, pada Oktober 2017, *UNEP Annual Meeting*, serta *Indian Ocean Rim Asscociation* di mana Indonesia menjadi tuan rumah dalam pertemuan tahunan IORA di tahun 2017 lalu (Kemlu RI, 2017). Dalam pidato yang diberikan oleh H.E. Arief Havaz Oegroseno, Deputi 1 Bidang Kedaulatan Maritim Kementerian Koordinator Maritim Indonesia (2014-2018) di Malta, fokus utama Indonesia saat ini adalah penguatan komitmen Indonesia untuk ikut serta dalam penanganan sampah di laut internasional sebagai negara kedua terbesar yang menghasilkan sampah di laut setelah Tiongkok. Dengan mengalokasikan dana sebesar USD 1 milyar pertahun untuk membiayai proyek pengurangan sampah plastik global yang berasal dari Indonesia (Langenheim, 2017). Di kesempatan lain, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman berbicara mengenai langkah-langkah implementasi dari visi poros maritim global sebagai salah satu cara bagi Indonesia dalam menjadi *norms entreupreneur* dalam bidang pemberantasan polusi laut, baik dari lingkup regional maupun global.

Pada level nasional, pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut merupakan komitmen nasional Indonesia yang merupakan bagian dari Diplomasi Maritim Indonesia yang dikodifikasi melalui Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Hal ini sejalan dengan Pasal 235

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

UNCLOS 1982, yang menyatakan negara-negara bertanggung jawab atas pemenuhan kewajiban internasional mereka terkait perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Pada level regional, isu maritim mulai sudah sering dibicarakan mengingat eskalasi politik kawasan di wilayah Laut Tiongkok Selatan (LTS). Namun, berbeda dengan *Agreement on Transboundary Haze Pollutions*, masalah penanganan sampah plastik di laut sendiri masih belum mendapat perhatian yang signifikan dari level pertemuan tingkat tinggi (*ASEAN Summit*) sehingga penanganan sampah plastik di wilayah ASEAN, saat ini, lebih banyak diselenggarakan oleh mitra ASEAN, seperti halnya Amerika Serikat yang melaksanakan ekspedisi sampah plastik di laut ASEAN melalui yayasan USAID, serta program-program Kerajaan Denmark dan Kerajaan Norwegia yang bekerjasama dengan Bank Dunia dalam melakukan survei mengenai sampah plastik di laut Asia Tenggara (Perrson, 2018).

Berdasarkan paparan di atas, penulis mengambil suatu rumusan masalah, yaitu "Bagaimana momentum diplomasi maritim Indonesia melalui "Rencana Aksi Penanganan Sampah di Laut tahun 2018-2025" dalam kerangka *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)?"

KERANGKA KONSEPTUAL

Momentum Diplomatik

Momentum diplomatik merupakan sebuah momen di mana sebuah negara setuju untuk ikut serta atau tidak ikut dalam sebuah kegiatan diplomatik, atau saat sebuah negara menunjukkan sebuah kebijakan luar negeri atas jawabannya dalam keikutsertaan atau ketidakikutsertaannya pada sebuah kegiatan diplomatik di level internasional yang dapat berupa perjanjian internasional (umumnya) atau komitmen internasional lainnya (Berridge, 2010:55-6). Momentum diplomatik, secara praktik, dapat didefinisikan sebagai tindakan dan/atau kebijakan nasional dari sebuah negara yang ditujukan kepada luar negeri.

Dalam menjelaskan sebuah momentum sendiri, harus dipahami bahwa sebuah momentum merupakan sebuah fenomena yang singkat dan sulit untuk dipertahankan. Dikarenakan posisi dari momentum itu sendiri yang merupakan bagian dari sebuah kejadian diplomatik yang lebih besar. Momentum diplomatik dapat merupakan bagian dari setujunya sebuah negara atas sebuah perjanjian dan konvensi internasional atau sebaliknya. Namun seringkali sebuah negara gagal mempertahankan momentum yang mereka miliki dan menjadikan keuntungan yang seharusnya mereka miliki, tidak dapat mereka pertahankan di waktu yang lama. Ada tiga faktor utama yang menyebabkan sebuah momentum itu hilang dari sebuah negara, yaitu: (1) saat pejabat negara yang ikut serta atau yang bertanggungjawab akan momentum diplomatik dalam sebuah perjanjian internasional atau dalam kebijakan luar negeri mengundurkan diri dari proses tersebut, sehingga adanya penghentian sementara dari komitmen sebuah negara dalam hal tersebut; (2) negara merasa bahwa sebuah perjanjian internasional dirasa tidak lagi menguntungkan bagi negaranya, atau di saat kebijakan luar negeri mereka dirasa tidak lagi merepresentasikan kepentingan nasional. Seperti yang sering kali dilakukan oleh pemerintah Indonesia setiap tahunnya dalam menentukan fokus kebijakan luar negeri Indonesia; (3) kompleksitas efek dari momentum tersebut yang dirasa akan memberikan terlalu banyak risiko bagi kepentingan nasional (Berridge, 2010:56-7).

Namun, dalam memahami momentum diplomatik, harus dipahami bahwa beberapa negara memutuskan untuk tidak ikut serta dalam perjanjian internasional dan memutuskan untuk memulai momentumnya sendiri atas beberapa alasan. *Pertama* adalah untuk meminimalisasi adanya kebuntuan dari negosiasi dikarenakan berbenturan dengan kepentingan nasional. *Kedua* adalah untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengurangi risiko yang mungkin ditimbulkan oleh sebuah perjanjian internasional. *Ketiga*, karena negara ingin membangun pencapaian-pencapaian yang signifikan terlebih dahulu sebelum memutuskan untuk masuk ke dalam sistem internasional yang ada. Sehingga, sebuah negara yang mungkin dipersalahkan dalam sebuah perjanjian internasional, dapat memberikan bukti komitmen sebagai reparasi atas kesalahannya. Ketiga alasan ini dianggap akan menunjukkan nilai diplomatik yang lebih baik dan mungkin akan berujung pada komitmen internasional yang bersifat legal, yakni penandatangan dan ratifikasi atas sebuah konvensi/ perjanjian internasional (Berridge, 2010:58-9). Dalam teori momentum diplomatik, terdapat empat komponen utama yang menentukan bagaimana sebuah momentum diplomatik dapat diperthankan, yakni: (1) tenggat waktu; (2) metafora pergerakan; (3) publisitas, dan (4) eskalasi tingkat pembicaraan.

METODE RISET

Artikel ini merupakan luaran riset skripsi yang mempergunakan metode kualitatif. Objek kaji artikel ini adalah Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2019-2014. Kegiatan ini dalam pandangan penulis menjadi momentum diplomasi maritim bagi pemerintah Indonesia. Penulis mengumpulkan data primer maupun sekunder dengan cara studi literatur, wawancara dan juga observasi.

MOMENTUM DIPLOMASI MARITIM INDONESIA

Tenggat Waktu Momentum Diplomasi Indonesia

Dalam melihat tenggat waktu artifisial, maka yang dimaksud adalah signifikansi dari sebuah tenggat waktu secara internal, dan dampaknya terhadap implementasi dan penguatan momentum diplomatik dari dalam negeri. Sehingga, tidak akan berbicara mengenai bagaimana dampak diplomatik dari tenggat waktu ini. Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut memiliki tenggat waktu legal yang tertulis pada Peraturan Presiden Nomor 83 tahun 2018 yakni dari tahun 2018-2025 dengan target pengurangan 30% sampah plastik secara keseluruhan, dan 70% target pengurangan sampah plastik di laut. Target ini sendiri menunjukkan tiga hal yang signifikan dalam implementasi kebijakan dalam basis formal. Ketiga hal tersebut adalah sebagai panduan, citra yang dilihat negara lain, dan bahasa diplomatik.

Pertama, berkaitan dengan penggunaan batas waktu sebagai cara pemerintah untuk tetap berada pada tujuan utamanya untuk menangani sampah plastik di laut dengan lebih fokus. Pemerintah Indonesia, dalam naskah Rencana Aksi Nasional sendiri menggunakan perincian program tahunan yang bersifat terperinci, dengan memberikan targetan tahunan kepada setiap kementerian/ lembaga negara dalam memenuhi targetnya. Maka, dengan demikian, dalam hal momentum diplomatik, tenggat waktu dalam Rencana Aksi Nasional, dapat dikatakan sebagai panduan pergerakan dari praktik Rencana Aksi Nasional.

Kedua, berkaitan dengan cara negara lain memandang target ini sebagai sebuah target ambisius dari sebuah negara kedua terbesar penyumbang sampah plastik di laut secara global. Saat ini Indonesia sudah mendapatkan berbagai pujian, baik oleh media, maupun dalam berbagai meja negosiasi, mulai dari tingkat SOM hingga pertemuan kepala negara. Hal ini dikarenakan target dan tenggat waktu yang diusung yang cenderung ambisius, sehingga memberikan Indonesia sebuah citra baru di dunia internasional. Hal ini dibuktikan dengan tiga hal: (1) pujian dari negara-negara yang hadir dalam *Our Ocean Conference 2018;* (2) berjalannya kelompok kerja atas masalah sampah plastik di tingkat ASEAN, dan; (3) munculnya deklarasi pemimpin EAS terhadap maslah sampah plastik.

Serta *ketiga*, berkaitan dengan bahasa diplomatik yang menunjukkan komitmen dari sebuah negara untuk memperkuat narasi keseriusan Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut. Hal ini sendiri tidak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

terlalu mencolok, namun sangat kentara jika pidato para pejabat tinggi negara saat membahas sampah plastik di perbandingkan satu sama lain. Ada dua hal yang selalu disebut dalam beberapa pernyataan yang diberikan pemerintah Indonesia yang tertangkap dalam artikel ini, yakni: (1) Rencana Aksi Nasional dengan menekankan pada tenggat waktu 2025 dan target 70% pengurangan sampah plastik di laut, dan; (2) tiga produk Perpres mengenai sampah plastik di laut yang sudah diungkap pada bab sebelumnya. Hal ini menunjukkan adanya penggunaan tenggat waktu sebagai bahasa diplomatik yang memperkuat narasi dari diplomasi maritim Indonesia.

Tenggat Waktu Praktik Diplomasi Maritim Indonesia

Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut bukan hanya merupakan sekedar narasi kebijakan untuk memperkuat bagaimana Indonesia terlihat di depan negara-negara mitranya, namun juga menunjukkan adanya kolaborasi-kolaborasi yang menjadi sebuah cara dalam proses implementasi dari rencana aksi nasional. Ada empat hal utama yang mengindikasikan bahwa Rencana Aksi Nasional memiliki elemen-elemen yang dibutuhkan untuk disebut memiliki tenggat waktu praktikal. Yaitu, cepatnya proses perencanaan rencana aksi, munculnya negara donor sebelum program diluncurkan, kelahiran konsorsium pendanaan, dan faktor bentuk rencana aksi.

Pertama, adalah berkaitan dengan adanya perubahan yang signifikan dari proses perencanaan kebijakan yang berjalan dengan cepat, sejak tahun 2013-2017. Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut baru mulai direncanakan di tahun 2013 oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan sebagai sebuah gagasan semata, realisasi dari gagasan ini adalah saat pembentukan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman pada Oktober 2018. Dengan Deputi IV yang masih menjabat hingga saat ini menjadi motor utama penggerak dalam proses perencanaan. Proses perencanaan ini berlangsung cepat, dan rampung di tahun 2016, dan direncanakan untuk mulai dilakukan di tahun 2017. Secara praktik, rencana aksi ini telah mulai di inisiasi di tahun 2017, sekalipun secara legal baru mulai disahkan oleh Presiden melalui Peraturan Presiden No. 83 tahun 2018 tentang Penanganan Sampah Plastik di Laut. Dengan proses perencanaan yang cepat, maka dapat terlihat bahwa tenggat waktu juga dapat dilihat secara praktikal.

Kedua, adalah berkaitan dengan adanya dukungan dari negara-negara donor dalam melakukan proses percepatan implementasi rencana aksi dengan adanya *Indonesia Marine Debris Hotspot Survey* yang diselenggarakan di akhir tahun 2017 dan di publikasikan pada April 2018. Dukungan dimulai saat pemerintah Denmark memberikan dana hibah sebesar USD11,8 juta terhadap pemerintah Indonesia di tahun 2017 dengan melakukan kolaborasi penanganan pengelolaan dana dengan Bank Dunia. Pembiayaan program dari Rencana Aksi Nasional awalnya sebesar USD1 milyar yang berasal dari APBN Negara selama tahun 2018-2025. Dengan adanya dana tambahan ini, otomatis, pemerintah Indonesia akan mampu menyelesaikan Rencana Aksi Nasional dengan lebih cepat. Program pertama yang diselenggarakan adalah *Indonesia Marine Debris Hotspot Survey* yang melajukan identifikasi terhadap titik-titik yang menjadi sumber sampah plastik di laut Indonesia. Rencana Aksi Nasional, yang awalnya merencanakan survei pada tahun 2019, akhirnya mampu untuk mempercepat proses ini, bahkan sebelum Rencana Aksi Nasional disahkan oleh Presiden.

Ketiga, kolaborasi Indonesia dalam *Problue Fund* dan *Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund* di tahun 2018 dan di implementasikan mulai tahun 2019 yang memperkuat dorongan Indonesia dalam menyelesaikan rencana aksi sesuai pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

waktunya. Bank Dunia meluncurkan *Problue Fund* pada Oktober 2018 dengan Indonesia sebagai salah satu negara target strategis. Sementara itu, Indonesia juga memiliki *Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund* yang saat ini didukung oleh Norwegia yang menyumbangkan dana USD35 juta pada *Problue Fund* dan *Indonesia-Oceans Multi-Donor Trust Fund*. Hal ini merupakan bukti keberhasilan diplomasi maritim Indonesia, sekaligus faktor yang menunjukkan tenggat waktu praktikal dari rencana aksi, yakni adanya sebuah percepatan rencana aksi dengan berbagai donor yang dimiliki.

Serta yang *keempat*, faktor bentuk legal dari rencana aksi yang merupakan garis waktu pelaksanaan tahunan dari rencana aksi yang memberikan pemerintah Indonesia sebuah kepastian mengenai apa yang harus dikerjakan dan siapa yang harus bertanggung jawab, serta target apa yang perlu dicapai pada basis tahunan dari tahun 2018 hingga tahun 2025. Keempat hal ini menunjukkan satu hal yang sama, yakni adanya keberlanjutan dari Rencana Aksi Nasional, yang merupakan sebuah tanda baik bahwa momentum diplomatik yang Indonesia dapatkan melalui Rencana Aksi Nasional, dapat terus Indonesia pertahankan.

Metafora Kolaborasi dalam Rencana Aksi Nasional

Kolaborasi yang terjadi dalam Rencana Aksi Nasional saat ini merupakan metafora kolaborasi di mana pemerintah Indonesia berusaha untuk mencari mitra sebanyak mungkin dengan cara melibatkan Rencana Aksi Nasional dalam setiap perbincangan dan negosiasi di berbagai tingkat negosiasi, mulai dari konsolidasi kepala daerah hingga konsolidasi pemimpin negara-negara dunia dalam isu preservasi lingkungan laut. Ada empat hal yang menunjukkan adanya metafora kolaborasi dalam momentum diplomatik yang dicapai Indonesia melalui Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut ini.

Pertama, adanya dukungan pemerintah daerah dalam melakukan tindakan implementasi yang masif di tingkat daerah yang memperkuat narasi metafora pergerakan dari Rencana Aksi Nasional. Hal ini ditunjukkan dari aksi pemerintah Kota Balikpapan, Kota Banjarmasin, Kota Bogor dan Kota Bandung, serta kota-kota lainnya yang akan segera menyusul. Dalam *public hearing* yang diselenggarakan oleh *Alliance Zero Waste Indonesia* yang menghadirkan Walikota Bogor, Wali Kota Balikpapan, dan juga Direktur Penanganan Sampah KLHK, Novrizal Tahar, saat ini, kabupaten/ kota di Indonesia sedang dalam proses pengurangan sampah plastik untuk mendukung rencana aksi nasional. Dengan adanya dukungan dari pemerintahan sendiri, maka diharapkan bahwa rencana aksi nasional dapat lebih cepat untuk diselesaikan.

Kolaborasi dengan pemerintah kabupaten/ kota dianggap penting dalam implementasi Rencana Aksi Nasional, karena berdasarkan statistik, 80% dari sampah plastik di laut merupakan sampah yang berasal dari darat. Kota Bogor telah menerapkan aturan larangan penggunaan kantong plastik pada perusahaan-perusahaan retail, dan himbauan pada produsen untuk mengurangi penggunaan plastik, atau mengganti bahan plastik yang digunakan. Pemerintah Kota Balikpapan di tahun 2018 menerapkan aturan yang sama, mengikuti Kota Banjarmasin yang sudah melakukan kebijakan serupa di tahun 2015. Pemerintah Indonesia, melalui KLHK menganggap kolaborasi ini penting untuk meningkatkan efektivitas dari program rencana aksi, sehingga tidak hanya aktor nasional saja yang terlibat, namun juga aktor lokal. Pada *public hearing* yang sama, seorang anggota sekretariat Uni Eropa juga hadir yang mengatakan hal yang serupa mengenai masalah ini, bahwa kolaborasi di berbagai tingkatan penting dalam melancarkan sebuah rencana aksi nasional. Dengan demikian akan lebih banyak pula mitra yang akan ikut serta dalam implementasi rencana aksi. Hal ini memberikan sebuah simpulan, bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

kolaborasi yang kuat di dalam negeri, juga mampu memperkuat momentum diplomatik yang dimiliki oleh sebuah negara, karena pandangan dari negara yang menjadi target diplomasi maritim Indonesia juga akan menguat terhadap Indonesia, sehingga momentum diplomatik akan tetap dipegang oleh Indonesia.

Kedua, konsolidasi internasional dalam rangka pencarian negara donor yang relevan dengan tujuan dari Rencana Aksi Nasional. Ada tiga donor utama yang telah terlibat sejak proses perencanaan Rencana Aksi Nasional di tahun 2013, yaitu: Denmark, Norwegia, dan Bank Dunia dalam kerangka *Indonesia Oceans, Marine Debris and Ocean Resources Multi-Donor Trust Fund*. *Keempat*, konsolidasi di level regional melalui ASEAN dan EAS. Konsolidasi di level ASEAN dilakukan melalui pembentukan *Working Groups on Marine Plastic Debris*, sementara EAS saat ini memang sedang memfokuskan diri pada penanganan masalah sampah plastik di laut yang sudah semakin signifikan dampaknya.

Ketiga, konsolidasi di level global melalui *Ocean Global Leadership Forum* (OGLF) untuk pembicaraan dengan berbagai aktor negara, dan *Our Ocean Conference* untuk konsolidasi yang bersifat *multi-stakeholders.* Di dalam OGLF sendiri, yang dibicarakan adalah komitmen global, Indonesia merupakan negara yang menginisiasikan forum ini, dengan menggunakan momentum *Our Ocean Conference 2018* sebagai tempat yang efektif dalam mengumpulkan negara-negara yang hirau akan masalah kelautan. Dengan peranan dari OGLF sebagai penyatu komitmen di level pejabat tinggi, maka hadi pula *Our Ocean Conference* yang tidak hanya menghadirkan sektor publik, namun juga sektor privat, di mana Indonesia, sebagai negara tuan rumah di tahun 2018, mendorong lebih banyak diskusi dengan berbagai macam aktor, termasuk NGO dan juga sektor privat. Salah satu pertemuan *multi-stakeholder* tersebut adalah pertemuan antara pemerintah Indonesia, Bank Dunia, pemerintah Tiongkok, pemerintah India, Danone Indonesia dan Unilever Indonesia yang hasilnya adalah mendorong kolaborasi antara sektor publik dan privat lintas batas negara dalam implementasi rencana aksi nasional Indonesia dan juga rencana-rencana penanganan sampah plastik lain yang dimiliki oleh negara-negara yang memiliki masalah sebagai penyumbang sampah plastik terbesar, ataupun penerima sampah plastik.

Publisitas Penyokong Rencana Aksi Nasional

Rencana Aksi Nasional pertama kali dipublikasikan oleh Duta Besar Arief Havaz Oegroseno yang sebelumnya menjabat sebagai Deputi 1 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Ada beberapa hal yang digarisbawahi oleh beliau dalam pidatonya di Malta, yaitu: (1) target Indonesia dalam mengurangi 70% sampah plastik di laut di tahun 2025; (2) Indonesia bekerja sama dengan Bank Dunia untuk melakukan koordinasi rencana aksi, menimbang ukuran dari rencana aksi nasional milik Indonesia, yang memang bertarget untuk menjaring mitra global sebanyak mungkin; (3) permintaan pemerintah Indonesia akan negara-negara yang mau untuk memberikan donor berupa dana hibah sebagai upaya melindungi laut, yang menurut UNCLOS merupakan kekayaan bersama; (4) mengundang negara-negara di dunia, yang peduli akan sampah plastik di laut untuk bergabung bersama Indonesia, membentuk *Alliance for Marine Plastic Solutions* (AMPS). Aliansi ini sendiri akan menjadi sebuah sarana bagi pemerintah Indonesia dalam melaksanakan koordinasi multi-level dalam penanganan sampah plastik di laut, mulai dari level pemerintah lokal, nasional, regional dan internasional dalam membentuk jaringan antara sektor publik, privat, dan individu serta organisasi swadaya masyarakat dan organisasi non-pemerintah untuk turut serta dalam preservasi lingkungan laut Indonesia dan global; (5) konsolidasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

global untuk negara-negara kepulauan untuk bergabung melindungi laut bersama.

Pernyataan Indonesia dalam OOC 2017 ini sontak mengundang banyak perhatian media internasional yang memberitakan komitmen Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut. Berbagai pemberitaan semakin memperbesar narasi yang sudah diberikan oleh pemerintah Indonesia dalam OOC 2017 Malta dalam usaha penanganan sampah plastik di laut. Media seperti halnya *The Guardian, Times, Straits Times, The Economist, The Diplomat*, dan beberapa media organisasi non-pemerintah seperti halnya *The Conversation, Greenpeace,* dan media organisasi internasional seperti halnya *World Economic Forum, UNEP,* dan *COP* menyatakan bahwa tindakan ini adalah tindakan komitmen terbesar dalam OOC. Salah satu negara donor terbesar dalam OOC sekalipun, hanya mampu memberikan dana komitmen sebesar USD50 juta pertahun. Sementara Indonesia, dengan target ambisiusnya telah mampu untuk memberikan komitmen dalam penyelesaian sampah plastik di laut selama delapan tahun dengan dana sebesar USD 1 milyar. Sebuah komitmen yang juga dianggap berlebihan oleh beberapa media. Namun, semakin banyak media memberitakan komitmen yang dianggap 'berlebihan' ini, maka semakin masif pula publisitas yang dapat didapatkan oleh Indonesia, tanpa harus berulang kali menyuarakan komitmen agar didengar oleh negara donor dan negara mitra strategis. Dengan adanya publikasi yang terus-menerus ini, Indonesia bahkan telah mendapatkan negara donor, sekitar satu bulan setelah komitmen ini diumumkan, yakni pada tanggal 27 November 2017, pemerintah Denmark merupakan negara pertama yang menjadi negara donor Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut, yang dilanjutkan oleh Norwegia pada awal tahun 2018.

Yang menyebabkan mengapa pemberitaan media amat berpengaruh terhadap publisitas Rencana Aksi Nasional adalah beberapa pemberitaan yang menggunakan bahasa-bahasa yang berlebihan dalam menggambarkan tindakan komitmen Indonesia. *Jakarta Globe* menggunakan pernyataan UNEP[i] yang mengatakan bahwa laut hanya dapat mampu menampung sampah hingga tahun 2050 sebelum menjadi jenuh, dan mengatakan bahwa Indonesia mampu menyelesaikan masalah ini semudah menyelesaikan masalah IUUF. Sementara *World Economic Forum* menggunakan perbandingan dana yang diberikan oleh negara-negara yang memiliki produksi sampah setara dengan Indonesia, dan mengatakan bahwa Indonesia adalah negara yang paling serius dalam penanganan sampah. Pernyataan ini, merupakan bahasa media yang membentuk narasi yang ada saat ini. Bahwa Indonesia merupakan negara yang memimpin dalam penanganan sampah plastik di laut, sekalipun dalam praktik dalam negeri, masih terdapat banyak hambatan. Sekalipun demikian, Indonesia saat ini telah berhasil memanfaatkan publisitas yang didapatkan sejak tahun 2017 untuk mempertahankan momentum diplomatik Indonesia dalam Rencana Aksi Nasional sebagai salah satu senjata diplomasi yang penting dalam diplomasi maritim Indonesia.

Dengan adanya kolaborasi antara pernyataan pejabat tinggi negara dan pemberitaan media internasional yang masif, maka Rencana Aksi Nasional mendapatkan publikasi yang memberikan dampak diplomatis terhadap Indonesia, seperti halnya bergabungnya Norwegia dalam proyek penanganan sampah plastik di laut Indonesia bersama Denmark dan Bank Dunia di awal tahun 2018.

Eskalasi Tingkat Pembicaraan Internal

Peranan dari aktor internal dalam peningkatan tingkat pembicaraan dari Rencana Aksi Nasional untuk tidak hanya menjadi sekedar wacana nasional di prakarsai oleh dua kementerian utama, yakni Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, dan Kementerian Luar Negeri yang sama-sama sudah bekerja keras dalam implementasi awal dari rencana aksi nasional, yakni dalam implementasi dari strategi-strategi pengelolaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

sampah lintas batas negara. Sebenarnya aktor internal yang juga ikut serta dalam Rencana Aksi Nasional bukan hanya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Kementerian Luar Negeri, namun dengan mempertimbangkan peranan dalam peningkatan eskalasi pembicaraan maka kedua kementerian inilah yang paling signifikan. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sebagai sumber dari segala substansi dalam segala proses negosiasi, dan Kementerian Luar Negeri yang menjadi ujung tombak dalam penyelenggaraan diplomasi, karena sekalipun negosiasi yang lebih dalam akan dilakukan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, namun pembuka jalur diplomasi akan selalu dipegang oleh Kementerian Luar Negeri.

Berdasarkan data yang dihimpun, *Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman* dalam usaha mempertahankan momentum diplomatik di dalam perencanaan hingga implementasi Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut memiliki tiga fungsi utama. *Pertama* adalah fungsi koordinasi. Di mana segala sesuatu yang berkaitan dengan Rencana Aksi Nasional, administrasi hukum dan juga administrasi lainnya akan di koordinasikan melalui Kementerian Koordinator, sehingga tidak terpecah-pecah di masing-masing kementerian/ lembaga negara. Pemusatan koordinasi ini dibuat untuk mempermudah proses penanganan administrasi dari segala kegiatan yang ada, dikarenakan, belajar dari Kasus Montara, menyatukan urusan praktik dan administrasi di satu lembaga akan menyebabkan molornya eksekusi dari masing-masing program. *Kedua* adalah fungsi konsultatif. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman saat ini memegang peranan penting dalam perumusan berbagai kebijakan dan diplomasi yang berkaitan dengan pendayagunaan ruang laut. Kebijakan Kelautan Indonesia tahun 2017 dan Buku Putih Diplomasi Maritim Indonesia yang akan terbit di tahun 2019 merupakan produk dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Sehingga saat ini, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman memiliki fungsi yang lebih dari sekedar koordinasi, namun juga konsultasi kebijakan dan arahan program nasional. *Ketiga* adalah fungsi praktis. Maksudnya adalah fungsi Kementerian Koordinator yang juga dapat ikut serta dalam implementasi dan penyelesaian masalah yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan penyelesaian kasus Montara yang dilakukan oleh Kementerian Koordinator dan juga Rencana Aksi Nasional yang penyelenggaraannya berpusat di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Bahkan, fungsi negosiasi sekalipun saat ini dipegang oleh Kementerian Koordinator secara parsial.

Kementerian Luar Negeri sendiri memiliki dua peranan utama, yakni peranan negosiasi dan konsultasi. *Pertama,* berkaitan dengan negosiasi, pada dasarnya hanya kementerian luar negerilah yang memiliki kapasitas sebagai pembuka gerbang pertama dari setiap negosiasi. Surat yang ditujukan kepada pemerintah asing hanya dapat di keluarkan oleh Kementerian Luar Negeri atau atas sepengetahuan Kementerian Luar Negeri. Dalam Rencana Aksi Nasional sendiri Kementerian Luar Negeri memegang satu program yang paling penting dalam diplomasi maritim melalui Rencana Aksi Nasional, yakni mencari mitra strategis dan juga melakukan negosiasi di kala terjadinya sengketa berkaitan dengan isu polusi laut. Fungsi *kedua*, sama halnya seperti Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, di dalam Rencana Aksi Nasional, Kementerian Luar Negeri memegang peranan konsultatif dari Rencana Aksi Nasional, terutama saat ada permasalahan yang bersifat lintas batas negara. Seperti halnya masalah sampah plastik di laut yang membutuhkan berbagai aktor lintas batas negara dalam penyelesaian masalanya. Hal ini terlihat pada setiap pertemuan internasional yang dilakukan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman maupun oleh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kementerian/ lembaga negara lainnya berkaitan dengan sampah plastik yang selalu dihadiri oleh wakil dari Kementerian Luar Negeri. Maka dari itu, kedua aktor internal ini memegang peranan penting dalam proses peningkatan level pembicaraan dari Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025.

Kolaborasi dengan Aktor Eksternal

Di tahun 2017, setelah rencana aksi nasional berada di tahun keempat dalam masa perencanaannya, Indonesia berhasil mendapatkan kolaborator pertama yang signifikan, yakni negara donor pertama, dan dibentuknya konsorsium pendanaan pertama yang diprakarsai oleh Bank Dunia, yaitu *Indonesia Ocean, Marine Debris and Coastal Resources Multi-Donor Trust Fund* yang ditandatangani oleh *Coutnry Director* Bank Dunia di Indonesia, Rodrigo A. Chavez pada 27 November 2017, dan di tanda tangani oleh pemerintah Denmark, melalui *Danish International Cooperation Agency* yang diwakili oleh Duta Besar Kerajaan Denmark untuk Indonesia, yaitu Rasmus Abigard Kristensen pada 28 November 2018. Selain Denmark, Norwegia juga ikut bergabung menjadi negara donor dalam *Trust Fund* ini, dengan kontribusinya sebesar USD1,4 juta terhadap *Indonesia-Oceans Multi Donor Trust Fund* di awal tahun 2018. Indonesia dan Norwegia memang sudah memiliki hubungan bilateral yang baik, terutama dalam hal lingkungan dan juga energi, sebagaimana hubungan Indonesia dan Denmark.

Trust Fund ini memiliki tujuan untuk memperdalam pengetahuan, meningkatkan kesadaran dan memperkuat koordinasi untuk proses pembentukan strategi dan perencanaan yang matang dan berkelanjutan dalam melakukan manajemen atas kebijakan-kebijakan Indonesia atas perlindungan wilayah laut, pengurangan sampah di laut, dan penguatan sumber daya pantai dan laut. Selain itu, *Trust Fund* ini melakukan pembiayaan terhadap segala program yang dirasa pantas dan sesuai dengan tujuan dari pembentukan *Trust Fund* ini sendiri, seperti halnya: pembentukan *Archipelago and Islands States Forum* (AIS) pada 1 November 2018, pendanaan *Our Ocean Conference* pada 27-31 Oktober 2018, proses survei titik-titik sampah plastik di laut Indonesia sepanjang akhir tahun 2017 hingga awal tahun 2018, hingga pembiayaan inisiasi kelompok kerja di tingkat ASEAN yang dilakukan oleh Indonesia, Thailand dan Vietnam pada 8 November 2018 di Singapura. Sehingga dengan demikian, pemerintah Indonesia telah mendapatkan faktor eksternal yang kuat dan berhasil membentuk sebuah momentum yang membuat negara-negara yang menjadi target untuk menjadi mitra strategis mampu merasa lebih percaya dan mau turut serta dalam segala bentuk program yang ditawarkan oleh pemerintah Indonesia. Saat ini, pemerintah Indonesia, tidak hanya memiliki Rencana Aksi Nasional yang menjadi momentum diplomatik, namun dengan suksesnya Rencana Aksi Nasional dalam menjaring negara mitra dan negara donor, saat ini program-program Indonesia yang berkaitan dengan kelautan juga mengalami peningkatan level pembicaraan, seperti halnya AIS lebih rutin dalam melakukan pembicaraan mengenai hak-hak dari negara pulau dan kepulauan, ataupun dukungan Indonesia dalam pencalonan IMO di tahun 2017 lalu[ii].

Pembebanan tugas dalam penggunaan dana dari konsorsium pembiayaan ini berpusat pada dua aktor utama, yakni Bank Dunia dan pemerintah Indonesia. Bagi Bank Dunia, tugas-tugas yang diemban adalah: (1) mendukung agenda kebijakan laut Indonesia, termasuk mendukung proses strategi, perencanaan, pembentukan kapasitas dan dialog antar pemangku kepentingan; (2) mendukung upaya-upaya yang dilakukan Indonesia dalam mengurangi sampah plastik di laut, seperti dalam melakukan analisis terhadap kondisi terkini, strategi, komunikasi dan dialog kebijakan, dan juga pengujian terhadap pendekatan-pendekatan yang paling relevan dalam menangani masalah sampah di laut; (3) meningkatkan ketahanan dari sumber

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

daya laut dan pantai, termasuk menganalisis kondisi terdini, dan pertemuan berbagai pemangku kepentingan untuk tujuan koordinasi strategi, kebijakan dan perencanaan untuk meningkatkan ketahanan kelautan; (4) melakukan fungsi manajemen dan administrasi terhadap aktivitas-aktivitas yang berkaitan dengan *Trust Fund*, mendukung berbagai program berkaitan dengan tata kelola hubungan dengan mitra-mitra *Trust Fund*, perencanaan dan pelaksanaan rencana-rencana kerja dan keuangan, manajemen komunikasi, dan mengadakan diseminasi setiap hasil yang didapat, melakukan pelaporan terhadap progres yang didapatkan dan melakukan tindakan monitor dan evaluasi terhadap setiap program, serta (5) melakukan pengawasan terhadap aktivitas yang dilakukan oleh penerima dana. Dengan demikian, Bank Dunia, seolah menjadi pengawas dari setiap kegiatan yang dilakukan oleh Indonesia dalam program-program yang didanai oleh dana yang diberikan oleh negara-negara donor melalui *Trust Fund* ini. Sehingga bentuk kolaborasi yang ada saat ini, bukan lagi bersifat kemitraan semata, namun sudah bersifat manajemen hierarkis.

Sementara bagi pemerintah Indonesia, tugas yang diemban adalah melaksanakan setiap program dengan tanggung jawab sesuai dengan perjanjian yang dilakukan antara pemerintah Indonesia dengan Bank Dunia dalam kerangka *Trust Fund* ini, serta mendukung segala bentuk komunikasi, dan diseminasi pengetahuan berkaitan dengan prioritas strategis, perencanaan dan hasil-hasil dari segala bentuk analisis dan pertemuan, dan untuk meningkatkan kesadaran dari berbagai pihak berkaitan dengan agenda-agenda laut yang menjadi kunci dari kebijakan laut Indonesia. Sehingga, *Trust Fund* sendiri memegang peranan penting dalam peningkatan level pembicaraan dari Rencana Aksi Nasional milik Indonesia, karena dengan adanya *Trust Fund*, maka Indonesia juga mendapatkan berbagai keuntungan diplomatik, seperti halnya kepercayaan dari negara-negara di kawasan seperti yang akan dijelaskan pada dua bagian berikutnya. Bagian ini semakin memperkuat bagaimana Rencana Aksi Nasional mampu menjadi momentum diplomatik yang penting bagi Indonesia.

Selain itu, dalam pertemuan EAS tahun 2017, salah satu tema utama adalah bagaimana EAS mampu untuk membuat sebuah deklarasi komitmen yang ditandatangani oleh para pemimpin negara dalam melakukan penyelesaian masalah mengenai sampah plastik di laut. Tuntutan utamanya adalah kepada lima negara penyumbang sampah terbesar di dunia, yang kelimanya adalah anggota dari EAS dapat memberikan sebuah respons konkret terhadap isu yang ada. Selama masa sidang di tahun 2017, ada berbagai lembaga negara yang ikut memaparkan kondisi yang ada di negara masing-masing. Namun, dari lima negara yang diharapkan memberikan respons terhadap masalah sampah plastik, hanya Indonesia, Vietnam dan Filipina yang memberikan pemaparan di dalam pertemuan EAS yang dilakukan pada bulan September 2017 di Bali.

Pemerintah Vietnam yang diwakili oleh *Vietnam Administration of Seas and Islands* (VASI) memaparkan bagaimana saat ini Vietnam telah sadar terhadap permasalahan yang dihadapi oleh Vietnam, sebagai negara dengan 3260 km garis pantai, masalah sampah plastik di laut, adalah masalah terbesar Vietnam di bidang kelautan. Vietnam mengklaim sekalipun negaranya tidak melakukan ratifikasi terhadap rezim-rezim berkaitan sampah plastik di laut, pemerintahnya telah membuat berbagai aturan, termasuk *Law of Environmental Protection* dan *Law of Environmental Protection Tax* untuk mengurangi sampah plastik yang dihasilkan di laut Vietnam. Bahkan kolaborasi eksternal pun telah dilakukan oleh Vietnam.

Hal ini direspons Indonesia dengan memaparkan hal serupa, dengan mengatakan bahwa Indonesia tidak pernah tinggal diam dalam hal penyelesaian masalah sampah plastik di laut, dengan komitmen yang dibuat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Presiden Joko Widodo pada pertemuan G20 di tahun 2017, pemerintah Indonesia mengklaim bahwa Indonesia mampu meningkatkan capaian yang ada dengan tetap berpacu pada target pengurangan 70% sampah plastik di laut di tahun 2025.

Fiilipina yang pada pertemuan EAS tahun 2017 diwakili oleh *National Solid Waste Commission* memaparkan bagaimana Filipina telah berusaha untuk membentuk regulasi mengenai penanganan sampah plastik di laut, karena menyadari bahwa Filipina juga ikut serta menjadi negara lima besar penyumbang sampah plastik di laut. Hal ini memberikan simpulan pada anggota pemerintahan yang hadir, baik dari Indonesia, Filipina dan Vietnam maupun dari negara-negara anggota EAS lainnya, bahwa dibutuhkan sebuah deklarasi aksi dari EAS yang bukan hanya setingkat *senior officials*, namun setingkat kepala negara dalam proses penanganan sampah plastik di laut. Indonesia sebagai negara yang sedang mencanangkan Rencana Aksi Nasional menganggap bahwa kolaborasi dengan EAS adalah salah satu cara meraih momentum diplomatik yang juga dapat meningkatkan jumlah negara mitra strategis dan juga negara donor yang ikut serta pada *Indonesia Oceans Multi-Donor Trust Fund.*

Di tahun 2018, pada sidang EAS ke-13 pada 15 November 2018, akhirnya EAS menyepakati *East Asia Summit Leaders' Statement on Combating Marine Plastic Debris* yang ditandatangani oleh kepala pemerintahan dan kepala negara dari anggota dari EAS, yaitu negara anggota ASEAN, Australia, Republik Rakyat Tiongkok, India, Republik Korea, Selandia Baru, Federasi Rusia, dan Amerika Serikat. Deklarasi pemimpin EAS ini memiliki lima poin utama yang berkorespondensi dengan kepentingan Indonesia dalam Rencana Aksi Nasional, kelima poin itu adalah: (1) meningkatkan promosi manajemen lingkungan dari sampah plastik dengan mengendepankan efisiensi sumber daya, ekonomi sirkuler, manajemen berkelanjutan yang melibatkan setiap elemen dalam perekonomian; (2) mempromosikan kesadaran diri, penelitian dan pendidikan di bidang sampah plastik di laut; (3) memperkuat kerja sama di bidang reformasi kebijakan untuk mewujudkan penegakkan hukum yang tepat dalam menangani masalah sampah plastik di laut; (4) mengimplementasikan kebijakan berkaitan sampah plastik di laut, dan; (5) memperkuat kerja sama internasional dan regional melalui EAS, dan organisasi kemitraan EAS lainnya. Sehingga dengan adanya deklarasi pemimpin EAS ini sangat memberikan Indonesia ruang-ruang kerja sama dan keuntungan diplomatik. Alasannya adalah karena pertemuan EAS yang membahas masalah sampah plastik di laut adalah inisiatif di Indonesia di tahun 2016, di masa sidang EAS ke-11. Hal ini menunjukkan keberhasilan Indonesia untuk melakukan *agenda-setting* pada forum-forum di kawasan. Hal ini penting, karena deklarasi EAS inilah yang juga dijadikan dasar bagi Indonesia dalam menambah mitra kerja sama di bidang penanganan sampah plastik di laut di tingkat ASEAN seperti yang akan dijelaskan pada bagian berikutnya.

Proses Pelibatan Pemangku Kepentingan Lain

Dalam pelibatan sektor privat, Indonesia sedang melakukan usaha lobi dengan empat kelompok korporasi yang melakukan pengemasan dengan menggunakan plastik yang paling masif, bahkan terdaftar dalam daftar dari perusahaan penyumbang sampah plastik terbesar di Indonesia, yaitu grup *Danone*, grup *Unilever*, grup Mayora, dan grup *Indofood* yang sama-sama di undang dalam *multi-stakeholder meeting* yang diadakan oleh Bank Dunia pada 30 Oktober 2018. Peranan dari sektor privat dalam melakukan perubahan dari pengemasan, dan peningkatan kualitas hubungan antara sektor privat dengan pemerintah merupakan salah satu hal penting yang diupayakan pemerintah dalam rencana aksi nasional. Dengan adanya dukungan dari pemerintah nasional dan berbagai aktor di tingkat regional dan internasional, maka diharapkan keempat aktor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

ini mau untuk melakukan kolaborasi dalam pelaksanaan rencana aksi nasional.

Pertama, PT. Danone Indonesia, merupakan salah satu penyumbang sampah plastik terbesar, tidak hanya di Indonesia, namun secara global, Danone menempati lima besar penyumbang sampah plastik sebagai sebuah kelompok perusahaan. Namun, Danone Indonesia mengatakan bahwa sebagai sebuah perusahaan, Danone memiliki sektor CSR yakni PRAISE yang bertanggung jawab terhadap proses pendaur-ulangan sampah plastik yang di diproduksi oleh Danone. PRAISE sendiri merupakan program kolaborasi dari Coca-Cola, Indofood, Netsle, Tetrapack, Daone dan Unilever. Proses dimulai dari mengintervensi *value-chain* dari proses yang ada. Danone berasumsi bahwa saat ini telah melakukan apa yang bisa mereka lakukan dalam mengurangi sampah plastik di laut. Namun, hal ini memang masih belum cukup dalam menangani semua masalah yang disebabkan oleh kemasan dari produk Danone. Namun hal ini menunjukkan pula sebuah inisiatif yang bisa dirangkul oleh pemerintah Indonesia melalui Rencana Aksi Nasional. Lebih lanjut, Wakil Presiden Danone Indonesia, yang juga memimpin proses CSR dari Danone Indonesia mengatakan bahwa saat ini, pemerintah Indonesia tidak hanya harus membuat regulasi semata, namun juga harus secara aktif melibatkan sektor swasta, dan menginkorporasikan program-program yang ada sebagai penguatan dari Rencana Aksi Nasional yang ada.

Danone Indonesia, pada Juni 2018 telah bekerjasama dengan pemerintah Indonesia dalam pelaksanaan Rencana Aksi Nasional dengan ikut serta dalam memajukan pendidikan yang berkaitan dengan penanaman nilai dari penggunaan plastik seminimum mungkin. Selain itu, Danone Indonesia, terutama Aqua sebagai produk yang paling banyak menyumbang sampah plastik berusaha untuk menimalisir sampah yang dihasilkan dengan melakukan desain ulang dari produk Aqua, yang pada tahun 2025 tidak akan habis pakai. Target ini juga merupakan sebuah penyesuaian sebagai cara bagi Danone Indonesia dalam menunjukkan komitmen dalam kolaborasi dari Danone dengan pemerintah Indonesia. Selain itu, Danone juga berusaha meningkatkan sistem pengumpulan sampah plastik yang di produksi oleh Danone yang nantinya akan masuk ke dalam proses daur ulang yang dikelola oleh PRAISE.

Serta *kedua*, PT. Mayora Indah, Tbk dan PT Indofood Sukses Makmur, Tbk. Keduanya merupakan perusahaan yang sepenuhnya milik Indonesia, dengan kantor utama yang berada di Indonesia. Kedua perusahaan ini juga, sayangnya merupakan perusahaan asli Indonesia yang paling banyak menyumbangkan sampah plastik, tidak hanya di laut Indonesia, namun sampai ke pesisir Asia Timur, Amerika Latin dan Afrika. Tidak seperti halnya Danone dan Unilever, yang memang berkontribusi terhadap sampah plastik di berbagai negara karena mereka memiliki pabrik di negara tersebut, Mayora dan Indofood menyebarkan sampah di laut berbagai negara, dalam jumlah yang masif sekalipun mereka tidak memiliki basis manufaktur di negara tersebut. Dengan adanya fakta ini, yang dikemukakan oleh BFFP pada Oktober 2018 di dalam pertemuan antar NGO dalam *Our Ocean Conference 2018*, diharapkan pemerintah Indonesia mulai melakukan pendekatan-pendekatan pada perusahaan yang ada untuk melakukan penanganan sampah plastik di laut Indonesia. Karena hanya dengan kolaborasi antara sektor publik dan privat, penanganan sampah plastik yang inklusif dapat diselenggarakan. Ditambah lagi, dampak diplomatik yang didapatkan juga akan lebih masif, karena akan melibatkan berbagai jaringan transnasional yang ikut serta dalam proses implementasi Rencana Aksi Nasional.

Proses Pembentukan Gagasan pada Level Internasional

Proses pembentukan gagasan mengenai Rencana Aksi Nasional sebagai sebuah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

momentum diplomatik dimulai dari level nasional, dengan adanya kolaborasi aktor-aktor internal yang ada, yakni kementerian/ lembaga terkait yang bersama-sama ikut serta dalam proses perencanaan Rencana Aksi Nasional. Dalam proses pembentukan gagasan di level nasional ada dua faktor utama yang menentukan. *Pertama*, adalah konsistensi pejabat negara dalam menyuarakan narasi mengenai diplomasi maritim dan juga penanganan sampah plastik di laut. Dalam faktor pertama ini, dengan kemunculan pertama Rencana Aksi Nasional kemuka publik di tahun 2017, selama kurun waktu 2017-2018, pejabat negara yang berkaitan dengan masalah sampah plastik, dan juga Presiden Joko Widodo terus menyuarakan narasi mengenai bagaimana Indonesia akan menjadi negara yang memimpin dalam penanganan sampah plastik di laut. Pidato Joko Widodo dalam *2017 G20 Leaders' Retreat* di Hamburg, Jerman dan Deputi 1 Kemenko Maritim, Duta Besar Arief Havaz Oegroseno di OOC 2017 Malta merupakan pemantik dari penguatan narasi dalam setiap pidato dan pernyataan para pejabat negara terkait. *Kedua* adalah adanya pergerakan yang masif di dalam negeri. Dengan semangatnya Indonesia dalam penguatan sektor laut, dimulai dengan narasi Poros Maritm Global di tahun 2014, inisiasi kembali IORA di tahun 2016, IAF di tahun 2017, hingga OOC di tahun 2018, Indonesia semakin mantap dalam memastikan bahwa setiap elemen dalam internal pemerintahan Indonesia mampu untuk menangani setiap tantangan yang Indonesia ambil dalam menjadi *pioneer* dalam penanganan sampah plastik melalui Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut Indonesia.

Narasi yang ada juga didorong aktor eksternal yang ikut serta memperkuat narasi bahwa Indonesia mampu menjadi negara yang memimpin penanganan sampah plastik di laut. Kepercayaan Bank Dunia, Denmark dan Norwegia sebagai negara donor. Serta kepercayaan Vietnam dan Thailand untuk dipimpin Indonesia dalam penanganan sampah plastik di laut memberikan Indonesia sebuah kepercayaan diri untuk masuk pada arena perbincangan tingkat tinggi di level kawasan dan internasional. Setelah adanya dukungan aktor eksternal, maka narasi yang ada dinaikkan level pembicaraannya dalam pertemuan pemimpin di tingkat regional dan internasional. Munculnya deklarasi pemimpin EAS dalam penanganan sampah plastik di laut dan juga *Working Group* untuk masalah penanganan sampah plastik di laut adalah hasil dari kuatnya narasi yang dibawa Indonesia dalam penanganan sampah plastik di tingkat ASEAN. Sehingga, saat ini Rencana Aksi Nasional merupakan salah satu gagasan dalam level internasional di mana Indonesia merupakan motor penggerak utama. Paparan dari proses pembentukan gagasan di level internasional ini menunjukkan bahwa Indonesia telah berhasil mempertahankan momentum diplomatik dari diplomasi maritimnya melalui Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025.

Pembentukan gagasan ini idak lepas dari pemanfaatan publisitas dari rencana aksi nasional yang diperkuat dengan kuatnya narasi tenggat waktu, dan metafora pergerakan yang digunakan oleh setiap pejabat negara pada setiap kesempatan yang ada. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, penekanan pada 70% pengurangan sampah plastik di laut Indonesia merupakan bahasa diplomatik yang kuat yang memberikan Indonesia banyak publisitas. Setiap proses dan langkah-langkah dalam peningkatan eskalasi pembicaraan dan pembentukan gagasan di level internasional tidak akan bisa terjadi tanpa adanya pemanfaatan yang cermat dari publisitas Rencana Aksi Nasional.

KESIMPULAN

Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik di Laut 2018-2025 merupakan sebuah instrumen diplomasi maritim Indonesia yang baru saja diluncurkan tahun 2018. Namun Rencana Aksi Nasional bukanlah hanya sekedar instrumen diplomasi maritim semata,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

e-issn: 2684-8082; Vol. 1 No. 1, Mei 2019 (23-38) doi: 10.24198/padjir.v1i1.21590

namun sebuah momentum diplomatik dari diplomasi maritim Indonesia yang berbasiskan UNCLOS. Indonesia merupakan negara maritim yang saat ini menghadapi masalah sampah plastik di laut. Gelar sebagai penyumbang sampah plastik kedua terbesar di dunia memberikan Indonesia berbagai tekanan yang berasal dari negara-negara sahabat, organisasi internasional juga organisasi non-pemerintahan lainnya. Terdapat tiga simpulan utama yang dikemukakan dalam artikel ini.

Pertama, Indonesia saat ini telah memiliki berbagai instrumen hukum yang mendukung proses penanganan sampah plastik yang ada di laut Indonesia yang telah menjadi perhatian publik internasional beberapa tahun ke belakang. Namun, Indonesia masih belum mampu untuk mengimplementasikan produk hukum yang dimiliki, sehingga proses klasifikasi sampah yang dibuang ke laut masih belum dilakukan oleh Indonesia. Upaya untuk melakukan pengontrolan sendiri baru pertama kali dilakukan oleh pemerintah Indonesia di tahun 2018 dengan adanya kerjasama yang terjalin melalui *Indonesia-Oceans Multi-Donor Trust Fund.*

Kedua, diplomasi maritim Indonesia yang dilakukan berdasarkan dengan UNCLOS sendiri saat ini dilakukan dengan melakukan penegasan kedaulatan Indonesia di lautan berdasarkan rezim laut tersebut. Upaya tersebut termasuk dilakukannya formalisasi zona laut Indonesia, penegasan jalur perlintasan internasional, serta upaya pembaruan peta zona laut NKRI yang telah dilakukan Indonesia pada tahun 2018 yang menunjukkan bentuk keseriusan Indonesia dalam memperkuat posisi laut Indonesia di level internasional. Menjadikan infrastruktur laut yang kuat sebagai salah satu alat diplomasi maritim Indonesia.

Serta *ketiga*, dalam melaksanakan diplomasi maritimnya, Rencana Aksi Nasional menjadi sebuah sarana dalam mencapai momentum diplomatik dalam diplomasi maritim melalui penanganan sampah plastik di laut. Mempertontonkan ketaatan dan upaya mandiri tanpa terikat rezim sampah di laut sebagai bentuk komitmen di level internasional. Dengan adanya dukungan dari pihak internal pemerintahan Indonesia yang mendengungkan gagasan yang ada di level internasional dan dengan dukungan dari berbagai aktor eksternal, Indonesia sejauh ini telah berhasil dalam mempertahankan momentum diplomatik yang dimiliki untuk melancarkan setiap gerakan diplomasi maritim pada target-target sasarannya.

DAFTAR PUSTAKA

ASEAN (2017). Declaration of the Decade of Coastal and Marine Environmental Protection in the South China Sea (2017-2027). *ASEAN Treaties Collection*. Dipetik 8 September 2018 dari http://asean.org/storage/2017/11/Declaration-for-a-Decade-of-Coastal-and-Marine-Environmental-Protection-in-the-South-China-Sea-2017-2027.pdf.

ASEAN (2017, Desember 8). Media Release: ASEAN Conference on Reducing Marine Debris in ASEAN Region. *ASEAN Secretariat.* Dipetik 8 September 2018 dari https://environment.asean.org/media-release-asean-conference-on-reducing-marine-debris-in-asean-region/

Berridge, G.R. (2010) *Diplomacy: Theory and Practices (4th Edition).* New York: Palgrave Mcmillan.

Gaworecki, M. (2017, April 6). Indonesia to Spearhead UN Campaign to Rid Oceans of Waste. *The Coral Triangle.* Dipetik 21 Desember 2018 dari http://thecoraltriangle.com/stories/indonesia-to-spearhead-un-campaign-to-rid-oceans-of-waste.

IMO (2017, Desember 1) IMO Assembly elects new 40-Member Council. *IMO Briefing.* Dipetik 7 September 2018 dari http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/35-Council-Elections-A30.aspx

IMO (2018, Agustus 6) Status of Conventions—Ratifications by States. *International Maritime Organizations.* Dipetik 7 September 2018 dari http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kemenko Maritim (2018). *Buku Putih Diplomasi Maritim Indonesia.* Jakarta: Kemenko Maritim.

Kemlu RI (2017, Mei 12). RI Tegaskan Komitmen *Blue Economy* di IORA. Press Release Kementerian Luar Negeri RI. Dipetik 10 September 2018 dari https://www.kemlu.go.id/id/berita/Pages/RI-Tegaskan-Komitmen-Laksanakan-Blue-Economy-di-IORA.aspx.

Kemlu RI (2018, Oktober 30). Indonesia Invites East Asia Summit Countries to Overcome Plastic Waste. *Kementerian Luar Negeri RI*. Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.kemlu.go.id/en/berita/Pages/Indonesia-Invites-East-Asia-Summit-Countries-to-Overcome-Plastic-Waste.aspx.

Langenheim, J. (2017, Maret 2). Indonesia pledges $1bn a year to curb ocean waste. *The Guardian.* Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.theguardian.com/environment/the-coral-triangle/2017/mar/02/indonesia-pledges-us1-billion-a-year-to-curb-ocean-waste.

Leung, H. (2018, April 21). Five Asian Countries Dump More Plastic Into Oceans Than Anyone Else Combined: How You Can Help. *The Forbes Magazine.* Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.forbes.com/sites/hannahleung/2018/04/21/five-asian-countries-dump-more-plastic-than-anyone-else-combined-how-you-can-help/#1aa6499d1234.

Norway Embassy (2018, Feb 1). Norway and Indonesia are fighting marine debris together. *Release Page of Norwegian Embassy in Indonesia.* Dipetik 20 Desember 2018 dari https://www.norway.no/en/indonesia/norway-indonesia/news-events/news2/norway-and-indonesia-are-fighting-marine-debris-together/

Norway Embassy (2018, November 8). Norway increasing funding for global efforts to combat marine litter. *Release Page of Norway Embassy in Indonesia*. Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.norway.no/en/indonesia/norway-indonesia/news-events/news2/norway-increasing-funding-for-global-efforts-to-combat-marine-litter/

Our Ocean (2018) Our Ocean Conference: on Marine Pollution. *Our Ocean Conference Bali 2018.* Dipetik 12 September 2018 dari http://ourocean2018.org/?l=areas-of-action&#pollution.

UN (1982) United Nations Convention on the Law of the Sea. *UN Treaties Collection*. UNEP. (2017, Feb 23). Indonesia joins UN in a bid to eradicate ocean plastic. *UNEP*. Dipetik 22 Desember 2018 dari https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/indonesia-joins-un-bid-eradicate-ocean-plastic.

United Nations (2018) Indonesia Against Marine Plastic Debris. *Commitments Page of Our Ocean Conference.* Dipetik 8 September 2018 dari https://oceanconference.un.org/commitments/?id=14387.

The Guardian. Dipetik 21 Desember 2018 dari https://www.theguardian.com/business/2016/jan/19/more-plastic-than-fish-in-the-sea-by-2050-warns-ellen-macarthur

Williams, C. (1996). Combatting marine pollution from land-based activities: Australian initiatives. *Ocean & coastal management*, *33*(1-3), 87-112.

World Bank, Kemenko Maritim, Royal Danish Embassy Indonesia (2017). *Indonesia Marine Debris Hotspots Rapid Assestment*. Jakarta: Kemenko Maritim

BIOGRAFI

Cecep Hermawan merupakan mahasiswa Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran. Tertarik mengkaji tentang diplomasi maritim Indonesia, khususnya dalam isu lingkungan hidup.

Hasan Sidik adalah pengajar pada program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran yang mendalami kajian mengenai Hukum Internasional dalam hubungan internasional.

[i] United Nations Environment Programme, sebuah organisasi di bawah PBB yang memiliki fungsi utama sebagai kordinator segala kegiatan berkaitan dengan isu lingkungan yang diselenggarakan PBB di negara-negara anggotanya.

[ii] Korespondensi Diplomatik terkait dukungan negara-negara sahabat terhadap Indonesia dalam IMO terlampir.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas

JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

OPTIMALISASI KERJASAMA TNI AL DENGAN PERHUBUNGAN LAUT DALAM RANGKA MENDUKUNG KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA

Awan Suryawan [1)], Edi Susilo[2)], Jumino[3)]
Markas Besar Angkatan Laut Sekolah Staf Dan Komando
e-mail: suryawan.awan@yahoo.co.id[1,2,3)]

Abstract

Through various programs and policies in the maritime sector, the Joko Widodo Government has a target of making Indonesia move up the class from a country with a lower middle level to a country with an upper middle income level. Indonesia is expected to become a maritime country that is developed, independent and strong, equal to other developed countries. Maritime policy is taken as an effort to save the country's economy from the maritime sector, which is quite large in number which so far tends not to be optimally utilized and evaporates through illegal fishing, illegal logging , illegal mining, smuggling of fuel oil and various other illegal activities. The Indonesian Navy and the Indonesian Ministry of Transportation are two agencies that have interests and authority in the sea, and become the backbone of the government in overseeing maritime aspects of the program. Cooperation between the two agencies is absolutely necessary, so that various policies and programs that have been determined can be achieved as expected. Cooperation in infrastructure and connectivity needs to be improved. Increased cooperation in the field of personnel. Cooperation in the field of maritime security operations needs to be optimized.

Keywords: ***Maritime, Cooperation, Country Economy***

Abstrak

Melalui berbagai program dan kebijakan dalam bidang maritim, Pemerintah Joko Widodo mempunyai target menjadikan Indonesia naik kelas dari negara dengan tingkat menengah bawah ke negara dengan tingkat penghasilan menengah atas. Indonesia diharapkan menjadi negara maritim yang maju, mandiri dan kuat, setara dengan negara maju lainnya.Kebijakan maritim diambil sebagai upaya untuk menyelamatkan perekonomian negara dari sektor maritim yang jumlahnya cukup besar yang selama ini cenderung belum termanfaatkan secara optimal serta menguap melalui *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal mining*, penyelundupan bahan bakar minyak dan berbagai kegiatan ilegal lainnya. TNI AL dan Kemenhub RI merupakan dua instansi yang memiliki kepentingan dan kewenangan di laut, dan menjadi tulang punggung pemerintah dalam mengawal program aspek maritim. Kerjasama diantara dua instansi ini mutlak diperlukan, sehingga berbagai kebijakan dan program yang telah ditetapkan dapat tercapai sesuai dengan harapan. Kerjasama dalam bidang infrastruktur dan konektivitas perlu ditingkatkan. Peningkatan kerjasama dalam bidang personel. Kerjasama dalam bidang operasi keamanan laut perlu dioptimalkan.

Kata kunci: **Maritim, Kerjasama, Perekonomian Negara**

1. PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki 17.504 pulau dan panjang garis pantai kurang lebih dari 81.000 km serta luas laut yang mencapai 3,1 juta Km². Dalam amandemen UUD 1945 Bab IX A tentang Wilayah Negara, pasal 25 A tercantum "*Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang*" (Prabowo,2017). Dengan konsep negara kepulauan ini, Indonesia memiliki hak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

penuh atas perairan di sisi-sisi pulau tersebut, serta berhak atas semua yang ada di dasar laut dan di ruang angkasa wilayahnya. Sebagai negara kepulauan yang berada pada posisi sentral dunia, Indonesia memiliki potensi sumber daya yang sangat besar. Hal ini merupakan modal bangsa yang dapat digunakan untuk mencapai kejayaan. Indonesia dengan posisi dan potensi tersebut mempunyai peluang yang cukup besar untuk menjadi negara maritim yang berbasis sumber daya alam. Potensi ini dapat menjadi kekuatan sekaligus tantangan dengan tingkat kerawanan yang tinggi dan dapat menganggu stabilitas keamanan yang dapat mengancam keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Posisi Indonesia sangat terbuka bagi negara lain untuk memasuki wilayah Indonesia melalui laut dan melakukan aktivitas di wilayah Indonesia dengan berbagai dampak yang ditimbulkan, sehingga negara perlu memperhatikan kondisi keamanan maritimnya. Keamanan maritim negeri ini juga dipengaruhi oleh geopolitik Indonesia. Permasalahan yang umum terjadi terkait dengan keamanan maritim yang harus ditangani yaitu perampokan laut, serangan bajak laut, terorisme maritim, degradasi lingkungan, penculikan maritim, *illegal tracficking* senjata dan manusia, penyelundupan narkoba melalui laut (kapal barang/container), keamanan lingkungan maritim, kompetisi sumber daya dan akses strategis, pencurian kargo, dan lain-lainnya (Masdiana,2017). Atas dasar itu, maka ancaman yang dihadapi Indonesia berupa ancaman pelanggaran hukum, ancaman kekerasan, dan ancaman terhadap sumber daya laut pembajakan, perompakan, pencemaran dan pengrusakan ekosistem laut, konflik pengelolaan sumber daya laut, *illegal fishing* dan penyelundupan. Ancaman tersebut berdampak pada perekonomian negara yang setiap tahun sedikitnya Rp 300 triliun kekayaan negara menguap melalui *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal mining*, penyelundupan bahan bakar minyak, dan berbagai kegiatan ekonomi ilegal lainnya (Dahuri,2014). Permasalahan tersebut timbul karena buruknya konektivitas maritim yang mengakibatkan biaya logistik menjadi tinggi dan termahal di dunia serta banyak pihak yang melakukan kegiatan di wilayah maritim Indonesia yang melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional (Lemhanas,2012). Ini didukung dengan kebijakan pembangunan kelautan masih dilakukan secara parsial, dengan masing-masing kementerian/lembaga menjalankan program pembangunannya sendiri-sendiri,belum komprehensif,dan belum terintegrasi dengan kementerian/lembaga yang mempunyai konsentrasi terhadap pembangunan kelautan. Saat ini Pemerintah memiliki fokus untuk memanfaatkan segala potensi sumber daya kelautan, membangun transportasi laut dan infrastruktur pelabuhan yang disertai dengan pembangunan industri maritim yang kuat,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

termasuk dengan membangun kekuatan ekonomi masyarakat sehingga nantinya kemandirian maritim dapat terwujud. Adapun kemandirian bangsa menurut visi Presiden dapat dilihat dari kemampuan untuk mewujudkan Indonesia menjadi Negara Maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia. Konektivitas menjadi poin penting dalam pemerintahan Presiden Joko Widodo. Untuk meningkatkan konektivitas, pemerintahan Presiden Joko Widodo membangun Tol Laut. Tol Laut merupakan konektivitas angkutan laut yang efektif secara terjadwal melayani kapal dari Barat ke Timur Indonesia (Rachman,2017). Berdasarkan uraian tersebut di atas, Peneliti melihat bahwa pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dalam rangka Kebijakan Poros Maritim Dunia saat ini masih dipandang hanya berfokus pada penyebaran logistik demi mewujudkan pemerataan harga serta membangun pusat- pusat ekonomi baru. Peneliti memandang bahwa dalam konektivitas maritim, meskipun pelabuhan dan armada kapal memiliki peran vital namun perlu juga disadari bahwa peran institusi pengamanan maritim memiliki peranan yang penting untuk menjaga terciptanya jalur perdagangan dan transportasi di perairan Indonesia yang kondusif, sebagaimana yang diejawantahkan dalam Pilar Kelima yakni penguatan pertahanan maritim. Sejak tahun 2005, TNI AL dan Kementerian Perhubungan RI telah menjalin kerjasama melalui Piagam Kesepakatan Bersama antara Departemen Perhubungan RI dengan TNI AL Nomor KM 52 Tahun 2005 (PKB/09/IX/2005) tentang Peningkatan Pengamanan dan Penegakan Hukum di Laut. Kerjasama ini merupakan upaya bersama dari. TNI AL dan Kementerian Perhubungan RI dalam rangka meningkatkan kegiatan pengamanan dan penegakkan hukum di laut, secara terpadu dan terkoordinir untuk menjamin terwujudnya keamanan di laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan ketentuan hukum yang berlaku. Di era Pemerintahan Presiden Joko Widodo kerjasama antara TNI dan Kementerian Perhubungan kembali dilanjutkan melalui Nota Kesepahaman Nomor PM. 47 Tahun 2015 (Nomor:Kerma/6/II/2015) tentang Bantuan TNI kepada Kementerian Perhubungan meliputi peningkatan pengamanan sarana dan prasarana transportasi serta membantu Penegakan Hukum di lingkungan Transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara dan Transportasi Perkeretaapian. Akan tetapi saat ini implementasi Nota Kesepahaman tersebut masih berupa kerjasama yang bersifat situasional, tidak berkesinambungan dan kurang optimal. Sebagai contoh dalam pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim pelibatan TNI AL masih sangat kurang padahal dengan sumber daya yang dimiliki TNI AL seperti Pusat Hidrografi dapat berperan dalam memberikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

kontribusi dalam penentuan lokasi yang tepat untuk pembangunan pelabuhan dan alur navigasi. Seperti contoh saat ini ada beberapa pelabuhan yang baru dibangun tetapi tidak bisa digunakan. Demikian juga dalam bidang operasional kerjasama pengamanan pelabuhan dan jalur pelayaran masih belum maksimal sehingga masih banyak terjadi kecelakaan kapal dan adanya penyelundupan barang-barang illegal dan terlarang lewat Pelabuhan, selanjutnya dalam kerjasama dibidang penggunaan data dan informasi hanya terbatas apabila ada permintaan dari masing-masing instansi saja. Peneliti menyadari bahwa penguatan pertahanan dan keamanan maritim harus dilakukan secara integratif antara TNI AL dan Kementerian Perhubungan, dengan memperkuat dan membangun kapabilitas pengawasan maritim yang komprehensif agar mampu mengawasi dan menindaklanjuti secara seketika berbagai masalah keamanan maritim di seluruh wilayah kedaulatan dan yurisdiksi laut nasional. Oleh karena itu, dalam Taskap ini peneliti akan melakukan penelitian dan pengembangan kerjasama antara TNI AL dengan Direktorat Perhubungan Laut Kemenhub RI secara khusus dari perspektif pertahanan dan keamanan maritim. Adapun metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah mengelaborasi kondisi faktual kerjasama TNI AL dan Kementerian Perhubungan dalam konteks keamanan maritim, sinkronisasi dan harmonisasi regulasi yang mengatur tentang keamanan maritim, koordinasi dan sinergi antara TNI AL dengan Kementerian Perhubungan, serta optimalisasi peran TNI AL dalam perwujudan Poros Maritim Dunia dalam kerangka kerjasama yang lebih kuat dan terintegrasi.

2. METODE

Metode penelitian yang akan dilakukan adalah Penelitian Kualitatif, dengan pola pikir induktif, serta disajikan secara deskriptif. Sementara data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang lebih bersifat primer dan sekunder. Analisis data dilakukan dengan cara wawancara dan pengumpulan bahan-bahan kepustakaan, melalui studi pustaka terkait sumber bacaan berupa buku-buku, dokumen perundang-undangan, penyajian rangkuman data (reduksi) dan penarikan kesimpulan (verifikasi). Untuk menjamin keabsahan data yang diperoleh, peneliti melakukan pengecekan data dengan ketekunan pengamatan dan uraian rinci. Teknik pengumpulan data akan dibagi dalam pengumpulan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer yang dilakukan peneliti bertujuan, untuk mendapatkan pengumpulan data yang selengkap mungkin mengenai kerjasama antara TNI AL dan Direktorat Perhubungan Laut Kemenhub RI dengan cara studi literatur dan interview dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

Pejabat TNI AL dan Pejabat Direktorat Perhubungan Laut Kemenhub RI. Pengambilan data primer akan dilakukan dengan wawancara terarah secara langsung atau tatap muka kepada pejabat yang berwenang di lembaga-lembaga yang terkait serta beberapa narasumber yang mengetahui dan/atau memahami serta terkait langsung dengan obyek penelitian. Peneliti juga melakukan pengumpulan data sekunder guna mendapatkan data tentang pengamanan dan keamanan maritim serta pembangunan infrastruktur konektivitas laut baik dari buku, berbagai instrumen Hukum Nasional, artikel, media massa, makalah serta jurnal ilmiah yang terkait dengan masalah yang tengah dibahas. Selain itu, penelitian ini juga mempergunakan data sekunder berupa inventarisasi berbagai instrumen hukum nasional dan Kesepakatan Bersama atau Nota Kesepahamanyang dipakai sebagai landasan bertindak oleh TNI AL dan Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI dalam melaksanakan pengamanan dan penegakan hukum di laut maupun di sekitar infrastruktur konektivitas maritim. Peneliti akan menggunakan pendekatan deskriptif analitis dalam upaya analisis dan intepretasi terhadap kondisi-kondisi yang terjadi terkait kondisi terkini pembangunan infrastruktur konektivitas maritim dan sinergitas upaya pengamanan jalur pelayaran nusantara antara TNI AL dan Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Optimalisasi Kerjasama TNI AL dengan Ditjen Perhubungan Laut Kemenhub RI.

Upaya untuk meningkatkan kerjasama antara TNI AL dengan Kementerian Perhubungan RI telah dilakukan sejak tahun 2005 dalam rangka meningkatkan kegiatan pengamanan dan penegakkan hukum di laut secara terpadu dan terkoordinir. Selain itu pada tahun 2015 kerjasama kembali dilanjutkan terkait dengan bantuan TNI kepada Kementerian Perhubungan yang meliputi peningkatan pengamanan sarana dan prasarana transportasi serta membantu Penegakan Hukum di lingkungan Transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara dan Transportasi Perkeretaapian. Berbagai upaya tersebut dibeberapa aspek cukup optimal, akan tetapi pada aspek lainnya terutama dalam bidang operasional masih belum sesuai dengan harapan. Beberapa aspek yang dimaksud adalah pembangunan insfrastruktur dan konektivitas maritim yang belum optimal, ditandai oleh minimnya sarana Angkutan Laut, Pelabuhan/Dermaga, Armada Patroli Laut, beserta sarana dan prasarana pendukung lainnya. Permasalahan lainnya adalah belum optimalnya kerjasama bidang personel baik dari aspek pembinaan maupun operasionalisasi personel TNI AL dengan Kemenhub RI. Kerjasama dalam bidang keamanan maritim antara kedua instansi juga belum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

optimal yang disebabkan oleh kurang sinerginya aturan dan kebijakan, tumpang tindihnya kewenangan dan belum optimalnya kerjasama dalam bidang latihan pengamanan. Dari beberapa permasalahan tersebut, dan dengan melihat kondisi yang ada maka kerjasama antara TNI AL dengan Kemenhub RI perlu dioptimalkan sehingga tujuan dan harapan yang diinginkan dapat tercapai. Nota kesepahaman antara kedua instansi telah dibuat dan disepakati, yang perlu dilakukan adalah realisasi dari berbagai kesepakatan tersebut terutama pada tahap operasional. Hal-hal yang masih dianggap kurang ataupun belum mampu mendukung upaya kerjasama perlu ditingkatkan dan dicarikan solusi melalui komunikasi dua arah secara proaktif, terutama dalam hal anggaran dan penetapan waktu dan kegiatan. Selain itu, pengerahan segenap sumber daya dari kedua instansi perlu dioptimalkan mengingat beratnya tugas dan kewenangan yang diberikan. Harapan dari terjalinnya kerjasama ini adalah semakin meningkatnya pembangunan infrastruktur dan konektivitas dibidang maritim, baik dalam hal peningkatan jumlah kapal angkut, kapal patroli, dermaga/pelabuhan, sarana navigasi, maupun sarana prasarana pendukung lainnya. Dari aspek personel/SDM, harapan yang diinginkan adalah adanya peningkatan kualitas, profesionalisme, dan kerjasama proaktif dalam berbagai kegiatan. Sedangkan dalam pengamanan maritim, harapannya adalah terjadinya sinergitas antara kedua instansi terutama dalam proses perencanaan, pelaksanaan, maupun dukungan kebutuhan terkait dengan pengamanan laut sehingga penegakkan hukum di laut dapat terlaksana dan seluruh wilayah yuridiksi nasional dapat terjaga dan terlindungi.

Meningkatkan peran TNI AL.

Pelaksanaan kerjasama antara TNI AL dengan Kementerian Perhubungan RI selain merupakan salah satu solusi peningkatan pembangunan sektor maritim, juga merupakan amanat Undang- undang dalam membangun Indonesia menjadi poros maritim dunia. Output dari pelaksanaan kerjasama ini adalah meningkatnya peran TNI AL sesuai dengan tugas dan fungsinya. Sesuai dengan pasal 9 Undang-undang No. 34 Tahun 2004 terdapat lima tugas utama TNI AL. Pertama, melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan yaitu tugas militer dalam rangka mempertahankan wilayah NKRI dari berbagai ancaman, tantangan, gangguan dan hambatan yang dapat membahayakan keutuhan wilayah serta persatuan dan kesatuan bangsa. Kedua, menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang telah diratifikasi atau dapat juga disebut peran polisionil terutama terkait dengan penegakan hukum dari berbagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

tindak ilegal dan upaya pelanggaran hukum seperti perompakan, *illegal logging, illegal mining, illegal trafficking, illegal fishing* dan lain sebagainya. Ketiga, melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang telah ditetapkan oleh Pemerintah, hal ini diperlukan agar setiap kebijakan maritim pemerintah dapat bersinergi dan mendapatkan dukungan internasional. Keempat, melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut, baik dalam hal personel, material maupun perumusan aturan dan kebijakan. Kelima, melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut, berupa pembinaan potensi maritim. TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut berkewajiban untuk menjaga integritas wilayah NKRI dan mempertahankan stabilitas keamanan di laut serta melindungi sumber daya alam di laut dari berbagai bentuk gangguan keamanan dan pelanggaran hukum di wilayah perairan yurisdiksi nasional Indonesia, dengan tetap mempertimbangkan konsepsi dasar bahwa perwujudan keamanan di laut pada hakikatnya memiliki dua dimensi yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan hukum yang saling berkaitan satu dengan lainnya. Dengan adanya kerjasama antara TNI AL dengan Kementerian Perhubungan diharapkan berbagai peran dan fungsi TNI AL baik dalam upaya meningkatkan pertahanan dilaut maupun peningkatan sumber daya maritim dapat lebih optimal.

Mendukung Kebijakan Poros Maritim Dunia.

Upaya pemerintah dalam rangka mensejajarkan Indonesia dengan negara maju lainnya salah satunya adalah peningkatan potensi maritim yang dinilai cukup besar, akan tetapi sering kali pembangunannya terabaikan terutama pada periode pemerintahan Orde Baru. Kebijakan untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan kebijakan solutif dan sangat berdampak besar pada perkembangan ekonomi Indonesia, hal ini karena sektor maritim menyimpan potensi hayati dan non hayati yang belum seluruhnya termanfaatkan. Jumlah penduduk Indonesia yang semakin meningkat setiap tahunnya berakibat pada meningkatnya kebutuhan terhadap sumber pangan, energi dan mobilitas yang tinggi. Jika hanya mengandalkan potensi yang ada di darat maka dalam beberapa tahun kedepan tidak akan terpenuhi dan justru menimbulkan persaingan yang berujung pada konflik sosial. Oleh karenanya kebijakan yang diambil oleh pemerintah saat ini sangatlah tepat dan mampu menjawab persoalan yang ada. Dalam rangka mendukung kebijakan Indonesia sebagai poros maritim dunia, peran TNI AL sangat diperlukan karena memiliki kewenangan dan domain dilaut. Selain itu kerjasama lintas sektor menjadi suatu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

keharusan karena pembangunan sektor laut melibatkan banyak sektor dan banyak kepentingan. Harapan yang ingin dicapai dari pelaksanaan kerjasama antara TNI AL dengan Kementerian Perhubungan RI adalah semakin terjalinnya kerjasama yang lebih erat terutama dalam bidang infrastruktur dan konektivitas maritim, bidang personel/SDM dan bidang keamanan maritim, akan tetapi upaya untuk mewujudkan hal tersebut banyak dipengaruhi oleh perkembangan lingkungan internal (lingkup TNI AL dan Kemenhub RI) dan lingkungan eksternal (Global, Regional dan Nasional) yang turut serta menimbulkan beberapa peluang dan kendala. Akan tetapi bukan hal yang mustahil jika seliruh *stakeholder* yang terlibat mampu melaksanakan berbagai peran dan fungsinya sesuai dengan kebijakan, strategi dan upaya-upaya yang harus dilakukan. Kebijakan, Strategi dan Upaya yang telah ditentukan diharapkan mampu dilaksanakan mulai dari tahap kebijakan, pembuatan aturan, sampai pada tingkat operasionalnya sehingga berbagai persoalan yang dihadapi dapat dicarikan solusi dan pemecahannya. Jika kerjasama sama antara TNI AL dengan Kementerian Perhubungan RI semakin optimal maka TNI AL akan mampu mengemban peran terutama dalam peran militer, peran polisionil dan peran diplomasi. Sehingga harapan untuk mewujudkan kebijakan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dapat tercapai.

Pemecahan Masalah.

Perumusan kebijakan merupakan pedoman dasar dalam menentukan strategi pencapaian sebelum diaktualisasikan dalam bentuk upaya-upaya nyata. Sebagai pemecahan masalah, selanjutnya akan dirumuskan dan disusun kebijakan, strategi dan upaya. Perumusan kebijakan sebagai solusi dari masalah dan pokok persoalan dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhi baik eksternal maupun internal untuk mencapai sasaran yang diharapkan sesuai dengan indikator keberhasilan.

Kebijakan.

Berdasarkan faktor yang mempengaruhi baik internal maupun eksternal, memberikan tantangan tersendiri bagi TNI AL dan Kemenhub RI, untuk dapat berkontribusi secara aktif bersinergi dalam upaya-upaya peningkatan kerjasama, baik dalam aspek infrastruktur dan konektivitas maritim, aspek personel/SDM, maupun aspek keamanan maritim. Oleh karena itu perlu dirumuskan suatu kebijakan yang mampu menyelesaikan masalah yang dihadapi. Selanjutnya, strategi yang dikembangkan juga harus memperhatikan indikator keberhasilan pada tataran optimalisasi kerjasama antara TNI AL dengan Kemenhub

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

RI, meningkatnya peran TNI AL dan mendukung kebijakan poros maritim dunia. Penentuan kebijakan menjadi sebuah rumusan untuk mengarahkan semua langkah yang perlu dilaksanakan dalam rangka mencapai tujuan. kebijakan telah ditetapkan adalah bersifat sebagai pedoman, pegangan atau bimbingan untuk mencapai kesepahaman dalam penyiapan, pelaksanaan dan evaluasi pada setiap kegiatan dan operasi. Kebijakan yang peneliti rumuskan adalah sebagai berikut : "Terwujudnya optimalisasi kerjasama antara TNI AL dengan Perhubungan Laut Kemenhub RI melalui pengoptimalan pembangunan infrastruktur dan konektivitas, pengoptimalan kerjasama bidang personel/SDM dan perngoptimalan kerjasama bidang keamanan maritim, guna meningkatkan peran TNI AL dalam mendukung kebijakan poros maritim dunia". Optimalisasi kerjasama kedua lembaga ini tidak hanya cukup sebatas teori diatas kertas saja karena *outcome* dari optimalisasi tersebut adalah kemampuan, kemauan, dan kompetensi serta meniadakan ego sektoral dari kedua belah pihak dimana kepentingan akan tujuan untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah yang paling diutamakan.

Strategi.

Setelah merumuskan kebijakan yang akan diambil, selanjutnya diperlukan perumusan strategi-strategi sesuai dengan lingkup permasalahan yang ada. Strategi diwujudkan melalui suatu langkah atau cara *(ways)* menggunakan daya, dana, sarana dan prasarana *(means)* dalam mencapai sasaran *(ends)* dengan mengatur skala prioritas terhadap sasaran yang ingin dicapai. Strategi yang tepat dapat dijadikan acuan dalam menentukan upaya-upaya yang akan dilakukan. Adapun strategi-strategi yang dirumuskan adalah sebagai berikut :

Strategi – 1. Merumuskan bentuk kerjasama dalam bidang pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim yang optimal dengan rumusan kebijakan anggaran, peningkatan pembangunan sarana angkut, patroli dan kepelabuhanan guna memperlancar kegiatan dan operasi. Strategi ini dibuat untuk mempertajam berbagai upaya yang harus dilakukan terkait dengan kondisi infrastruktur dan konektivitas maritim yang diharapkan. Strategi ini selaras dengan teori yang dikemukakan Alfred Thayer Mahan yang telah dijelaskan bahwa diperlukan kombinasi antara armada dagang yang berkembang dan kekuatan Angkatan Laut sebagai pelindungnya dari segala kegiatan di darat dan di laut yang menyokong keduanya. Armada dagang (niaga) yang beroperasi di wilayah Indonesia bukan hanya armada dagang dalam negeri, tetapi Indonesia yang memiliki jalur ALKI juga berkewajiban melindungi armada dagang negara lain yang melalui jalur tersebut dan merupakan konsekwensi dari negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

kepulauan. Hal ini menandakan bahwa ketersediaan inftastruktur maritim sangat dibutuhkan untuk menjaga kepentingan-kepentingan nasional dan merupakan syarat penting untuk membentuk negara maritim yang kuat.

Strategi – 2. Merumuskan bentuk kerjasama dibidang personel yang optimal melalui pembinaan karier dan penempatan jabatan guna meningkatkan kemampuan dalam pengawakan organisasi. Selain infrastruktur dan konektivitas maritim, hal yang perlu dirumuskan adalah strategi yang berkaitan dengan personel, baik dalam hal rekrutmen, pengangkatan, penempatan, dan promosi jabatan, serta peningkatan kemampuan dan profesionalismenya. Hal ini diperlukan agar setiap personel memiliki kemampuan mumpuni untuk mendukung setiap kegiatan karena merupakan salah satu kunci penting dalam setiap keberhasilan tugas. Strategi ini sejalan dengan teori Sinergi yang dikemukakan Stephen R. Covey, yang menekankan pada kerjasama kreatif, berfungsi sebagai katalisator, menyatukan dan melepaskan kekuatan terbesar dalam diri manusia dalam melaksanakan suatu tugas sehingga menghasilkan output yang terbaik. Kerjasama dalam bidang personel antara TNI AL dan Kemenhub RI sangat dibutuhkan untuk meningkatkan komunikasi, koordinasi, sinergitas, dan integritas antar personel sehingga mampu mewujudkan keberhasilan tugas.

Strategi – 3. Merumuskan kerjasama dibidang keamanan maritim yang optimal dan terpadu dengan perencanaan bersama, pelibatan KRI dan KPLP Kemenhub dalam operasi yang digelar bersama guna peningkatan kemampuan patroli keamanan laut. Strategi ini lebih menitik-beratkan pada aspek kerjasama keamanan maritim yang menjadi tanggung jawab TNI AL dan Kemenhub RI. Kemenhub RI bertanggung jawab atas setiap kegiatan pelayaran di wilayah teritorial, sedangkan TNI AL berkewenangan untuk mengcover seluruh wilayah perairan Indonesia sampai pada batas ZEE. Kerjasama yang optimal dan terpadu sangat dibutuhkan agar setiap kegiatan mulai dari tahap perencanaan program, penyesuaian waktu, pelaksanaan kegiatan, dan kebutuhan yang diperlukan dapat bersinergi dan terintegrasi. Keamanan maritim menjadi suatu sistem keamanan yang multi sektor, multi moda, dan multi kompleks. Akan tetapi, jika antar instansi menghilangkan sifat ego sektoral dan bertekad bersama untuk bersinergi, maka beberapa kelemahan dan keterbatasan yang dimiliki akan saling tertutupi. Selain itu, kekuatan dan kelebihan yang dimiliki masing-masing instansi akan saling berkontribusi menuju kondisi yang diinginkan.

Upaya.

Sesuai dengan strategi yang telah ditetapkan dalam mengoptimalkan kerjasama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

antara TNI AL dengan Ditjen Perhubungan Laut Kemenhub RI maka untuk mewujudkan serta mengimplementasikan strategi-strategi di atas, perlu adanya *break down* atau penjabaran yang merupakan cara atau tindakan nyata yang berisi siapa yang berbuat (subjek), terhadap apa (objek), dan dengan cara apa (metode), dalam bentuk upaya-upaya sebagai berikut :

Upaya untuk mendukung strategi-1. Merumuskan bentuk kerjasama dalam bidang pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim yang optimal dengan rumusan kebijakan anggaran, peningkatan pembangunan sarana angkut, patroli dan kepelabuhanan guna memperlancar kegiatan dan operasi, maka dilakukan upaya-upaya sebagai berikut :

a) Pemerintah dalam hal ini Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan RI dan Kementerian pertahanan merumuskan kebutuhan anggaran untuk pembangunan infrastruktur maritim dan merealisasikan anggaran tersebut pada tahun 2019 dengan besaran lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya.

b) Kementerian Perhubungan RI melalui perusahaan BUMN bidang perkapalan melaksanakan pembangunan Kapal Perintis minimal sejumlah 50 unit sampai dengan tahun 2019.

c) Kementerian Perhubungan RI melalui perusahaan BUMN bidang perkapalan melaksanakan pembangunan Kapal Pelayaran Rakyat minimal sejumlah 25 unit sampai dengan tahun 2019.

d) Kementerian Pertahanan RI melalui TNI AL bekerjasama dengan PT. PAL membangun Kapal Patroli Maritim (KAL) yang dilengkapi dengan sarana komunikasi dan navigasi maupun kesenjataan berteknologi tinggi minimal sejumlah 5 unit sampai dengan tahun 2019.

e) Kementerian Perhubungan RI membangun Pelabuhan Utama (3 Pelabuhan), Pelabuhan Pengumpul (10 Pelabuhan), Pelabuhan Pengumpan Regional (5 Pelabuhan) dan Pelabuhan Pengumpan Lokal (15 Pelabuhan) sampai dengan tahun 2019.

f) Kementerian Perhubungan RI membangun sistem informasi berbasis teknologi (CCTV dan GPS) yang terintegrasi pada setiap kapal dan pelabuhan untuk mengetahui segala kegiatan secara *realtime*, sehingga dapat digunakan sebagai sarana kendali dan *updating* data sesuai dengan kebutuhan.

Upaya untuk mendukung strategi-2. Merumuskan bentuk kerjasama dibidang personel yang optimal melalui pebinaan karier dan penempatan jabatan guna meningkatkan kemampuan dalam pengawakan organisasi.

a) Pemerintah dalam hal ini Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

Birokrasi (MenPAN-RB) menyelenggarakan rekrutmen PNS untuk Kemenhub RI sesuai dengan pengajuan Kemenhub RI dihadapkan dengan kebutuhan dan wilayah penugasan.

b) Pemerintah dalam hal ini MenPAN-RB menerapkan sistem merit (kebijakan dan manajemen ASN yang berdasarkan pada kualifikasi, kompetensi, dan kinerja secara adil dan wajar dengan tanpa membedakan latar belakang politik, ras, warna kulit, agama, asal usul, jenis kelamin, status pernikahan, umur ataupun kondisi kecacatan) pada setiap pengangkatan, penempatan, dan promosi jabatan khususnya pada lingkup Kemenhub RI sesuai dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN).

c) Kementerian Pertahanan mencabut kebijakan *zero growth* bagi TNI untuk memenuhi kebutuhan DSP mengingat luasnya wilayah dan tuntutan tugas/ operasi dari berbagai bentuk ancaman dan kegiatan illegal di wilayah laut Indonesia.

d) TNI AL dalam hal ini Aspers Kasal melaksanakan penempatan personel TNI AL di Kemenhub RI yang sesuai dengan permintaan dan kebutuhan disesuaikan dengan kompetensinya dan melaksanakan rotasi sesuai dengan aturan yang ada.

e) TNI AL melaksanakan koordinasi dengan Kemenhub RI secara rutin terkait personel TNI AL yang melaksanakan BKO di Kemenhub RI agar tetap terpantau dan mampu melaksanaan pembinaan karier dan penempatan jabatan sesuai dengan kebutuhan organisasi.

f) TNI AL dan Kemenhub RI melaksanakan pendidikan dan latihan untuk meningkatkan kemampuan dan profesionalisme personel khususnya terkait dengan sistem navigasi dan hidrografi yang diaplikasikan dalam kegiatan operasi maupun latihan pengamanan laut.

Merumuskan kerjasama dibidang keamanan maritim yang optimal dan terpadu dengan perencanaan bersama, pelibatan KRI dan KPLP Kemenhub dalam operasi yang digelar bersama guna peningkatan kemampuan patroli keamanan laut. TNI AL dan Kemenhub RI melaksanakan kerjasama dalam penggunaan kapal patroli (KRI dan KPLP) dan pesawat intai maritim dalam operasi kemanan laut termasuk perawatan dan pemeliharaannya secara terpadu dan kontinue. TNI AL melaksanakan koordinasi dengan Kemenhub RI terkait dengan kegiatan operasi pengamanan maritim yang akan digelar sehingga terjadi sinergi antara waktu, kebutuhan, dan pelaksanaan operasi.Kemenhub RI bekerjasama dengan perusahaan galangan kapal melaksanakan pembangunan kapal partoli kelas II sebanyak minimal 3 unit dan kapal kelas III minimal 5 unit sampai tahun 2019 yang dilengkapi dengan sarana

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

prasarana pendukung berteknologi tinggi untuk mendukung kegiatan patroli keamanan laut. TNI AL dan Kemenhub RI melaksanakan pertukaran informasi terkait dengan kegiatan patroli dan berbagai potensi ancaman maupun potensi pelanggaran keamanan di wilayah laut untuk bersama-sama bersinergi dalam hal penindakan dan penegakkan hukum di laut.



Gambar 1. Foto Kegiatan

4. SIMPULAN

Dari uraian tentang Optimalisasi kerjasama antara TNI AL dengan Perhubungan Laut Kemenhub RI guna meningkatkan peran TNI AL dalam rangka mendukung kebijakan poros maritim dunia yang telah diuraikan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kerjasama dalam bidang infrastruktur dan konektivitas perlu ditingkatkan, hal ini karena tingginya kebutuhan sarana transportasi laut dalam distibusi orang, barang maupun jasa. Selain itu infrastruktur patroli laut berikut sarana dan prasarana pendukung lainnya juga sangat dibutuhkan untuk menjamin kamanan dilaut. Ketersediaan infrastruktur mampu mendukung program-program pemerintah seperti pemangkasan biaya pengiriman, sehingga penyeteraan harga barang di beberapa wilayah Indonesia dapat tercapai. Meningkatnya pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim sudah dapat dirasakan terutama oleh warga Indonesia bagian Timur yang sebelumnya beberapa harga kebutuhan pokok seperti Sembako, BBM dan Bahan Bangunan lebih mahal, saat ini menjadi lebih terjangkau. Demikian halnya dengan bertambahnya rute transportasi laut yang dilengkapi dengan ketersediaan Dermaga dan Pelabuhan baru mampu meningkatkan mobilitas ataupun pergerakan penduduk dari satu tempat ke tempat lain untuk melakukan kegiatan perekonomian dan lain sebagainya.

Salah satu faktor penting dalam mencapai tujuan adalah peningkatan kerjasama dalam bidang personel, hal ini karena adanya beberapa permasalahan terutama dalam pembinaan karier dan penempatan jabatan serta sinergitas antar personel di lingkup TNI AL dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL ABDIMAS BINA BANGSA
Jurnal Abdimas
JABB, Vol. 02, No. 01, Juli, 2021 p-ISSN : 2722-936X e-ISSN: 2722-9394
DOI Issue : 10.46306/jabb.v2i1 Doi Artikel : 10.46306/jabb.v2i1.99

Kementerian Perhubungan RI. Hal ini terkait pula dengan kopetensi dan profesionalisme serta integritas personel yang ada, sehingga perlu dirumuskan solusi untuk penyelesaian permasalahan tersebut dengan menggunakan strategi *rekruitment* yang terbuka dan *kredible*, pembinaan karier yang komprehensif dan penempatan jabatan yang sesuai dengan kompetensi dan profesionalismenya. Berbagai upaya ini dilakukan agar setiap personel mampu melaksanakan kewajiban sesuai dengan tugas dan tanggungjawabnya.

Kerjasama dalam bidang operasi keamanan laut perlu dioptimalkan. Hal ini diperlukan karena selama ini pengamanan laut masih belum mampu mencover diseluruh wilayah laut Indonesia karena beberapa permasalahan dan kondisi. Kerjasama antara TNI AL dan Kementerian Perhubungan dalam sektor keamanan laut sangat diperlukan untuk meminimalisir terjadinya tindak pidana dilaut seperti *illegal logging, illegal fishing, illegal mining, illegal traficking,* perompakan, pembajakan dan kegiatan pidana lainnya. Kerjasama ini juga dimaksudkan untuk lebih meningkatkan peran patroli laut dari Kementerian Perhubungan RI (KPLP) yang selama ini dipandang belum optimal, selain untuk lebih meningkatkan peran KRI dan KAL agar kegiatan operasi dan patroli laut dapat lebih sering dilakukan. Operasi udara yang digelar Kemenhub RI juga diharapkan mampu melibatkan Pesawat intai maritim yang dimiliki TNI AL, sehingga upaya pengamanan wilayah maritim dan penegakkan hukum di laut dapat lebih optimal.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal Kajian Lemhanas RI Penataan Pengamanan Wilayah Maritim Guna Memelihara Stabilitas dalam Rangka Menjaga Kedaultan NKRI,, Edisi 14, Desember 2012.

Masdiana.2017. *Penguatan Keamanan Maritim Indonesia : Memahami Ancaman Keamanan Maritim dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. Jurnal Gema Keadilan,4 (1),https://ejournal2.undip. ac.id/index.php/gk/article/view/3655

Prabowo, H.H. dan Salahudin, M. 2016. *Potensi Tenggelamnya Pulau-Pulau Kecil Terluar Wilayah NKRI*.Jurnal Geologi Kelautan, 14(2), http://ejournal.mgi. esdm. go.id/index.php/jgk/article/view/356

Dahuri, R.2014. *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. Media Indonesia, https://ekoharsono.wordpress.com/2014/09/10/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/

Rachman, F.F.2017. *Menyambung Indonesia, Jokowi Bangun Tol Laut*. Detik Finance, https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3784520/menyambung-indonesia-jokowi-bangun-tol-laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diterbitkan oleh Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Mataram
e-ISSN 2620-8709; p-ISSN 2655-4410

Pandangan *Human Security* terhadap Komunikasi dan Implementasi Kebijakan Maritim: Studi Kasus Penggunaan Pukat Harimau di Laut Aceh

Khairur Rizki
Program Studi Hubungan Internasional Universitas Mataram, Indonesia
krizki@unram.ac.id

Human Security Perspective on Communication and Implementation of Indonesian Maritime Policy: Case Studies on Illegal Fishing in Aceh Sea

ABSTRACT

This paper discusses the implementation and communication of Indonesia's maritime policy in the sea territory of West Aceh Regency which is faced with illegal fishing practices by local fishermen. The maritime policy is Indonesia's effort in maintaining the security of its territorial waters in any form, including in the case of destruction of marine ecosystems. This paper describes the implementation and communication of the policy in the western Aceh sea area from the concept of Human Security which in its implementation involves groups that are considered capable of being a "mouthpiece" or spokesman of the government to the community. It will also be described how the situation of the use of trawlers and their impacts and how to then measure the implementation of maritime policy through Human Security in providing security for humans.

Keywords*: Human Security; maritime policy; policy communication; illegal fishing; Aceh sea*

ABSTRAK

Tulisan ini membahas kebijakan maritim Indonesia pada wilayah Laut di Kabupaten Aceh Barat yang dihadapkan dengan kasus penggunaan pukat harimau (*illegal fishing*) oleh nelayan setempat. Kebijakan maritim merupakan upaya Indonesia dalam menjaga keamanan wilayah perairannya dalam bentuk apapun, termasuk dalam hal perusakan ekosistem laut. Tulisan ini mendeskripsikan implementasi dan komunikasi kebijakan tersebut di wilayah laut Aceh baratdari sudut pandang konsep *Human Security* yang dalam pelaksanaannya melibatkan kelompok-kelompok yang dianggap mampu menjadi "penyambung lidah" pemerintah ke masyarakat. Akan digambarkan pula bagaimana situasi penggunaan pukat harimau dan dampaknya serta bagaimana kemudian mengukur implementasi kebijakan maritim tersebut melalui kacamamata *Human Security* dalam memberikan rasa aman bagi manusia.

Kata Kunci: *Human Security;* Kebijakan Maritim; Komunikasi kebijakan; Pukat Harimau; Laut Aceh

Received: 27-04-2020 ***Acceptance: 22-05-2020***
Revision: 11-05-2020 ***Published online: 30-05-2020***

PENDAHULUAN

SDGs *(Sustainable Development Goals*) adalah sebuah program pembangunan dunia yang berkelanjutan dimana didalamnya terdapat 17 tujuan yang ingin dicapai dengan 169 target. Target serta tujuan dari SDGs ini bersifat global serta dapat diaplikasikan secara universal yang dipertimbangkan dengan berbagai macam realitas nasional, serta kapasitas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan tingkat pembangunan yang berbeda dan tetap menjaga dan menghormati kebijakan dan prioritas nasional suatu negara yang meratifikasinya. Tujuan dan target SDGs tidaklah berdiri sendiri, tetapi diperlukan adanya implementasi yang terpadu. SDGs ini diterbitkan pada tanggal 21 Oktober 2015 yang menggantikan atau melanjutkan program yang sebelumnya yang bernama MDGs *(Millennium Development Goals)* sebagai tujuan pembangunan bersama sampai tahun 2030 yang telah disepakati oleh banyak negara dalam forum resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Jadi kerangka pembangunan yang berkaitan dengan perubahan situasi dunia yang sebelumnya menggunakan konsep MGDs sekarang diganti dengan SDGs. SDGs kemudian secara tidak langsung menjadi alat ukur global untuk mengukur tingkat kesejahteraan manusia terutama di negara dunia ketiga seperti Indonesia.

Penerapan SDGs di Indonesia telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017. Pemerintah Indonesia berusaha untuk menghindari keterlambatan implementasi SDGs yang disebabkan dalam mengimplementasikan MDGs yang terjadi di Indonesia mengalami keterlambatan selama 10 tahun yang dimulai sejak pengesahnnya pada tahun 2000 silam. Dalam hal ini disebabkan karena Indonesia pada saat itu masih dalam proses pemulihan akibat terjadinya krisis pada tahun 1998 yang terjadi pada saat itu.Salah satu tujuan dari SDGs ini adalah menjaga ekosistem laut. Laut merupakan salah satu unsur penting dalam kehidupan manusia. Dimana manusia sangat membutuhkan hal ini, baik untuk memenuhi kebutuhan makanan maupun untuk kebutuhan ekonomi. Laut harus dapat dijaga dan dikelola dengan baik karena laut merupakan salah satu faktor yang sangat penting bagi kehidupan manusia di bumi. Laut merupakan mesin penggerak kehidupan bumi. Lautan yang menutupi lebih dari 70% wilayah bumi merupakan pengatur iklim global, sumber makanan nabati dan hewani, sarana penghubung antar pulau, bahkan masih banyak hal yang bermanfaat yang berkaitan dengan laut yang masih perlu diungkap untuk lebih dapat menyokong kehidupan umat manusia. Keuntungan yang didapatkan dari sumber daya laut yang memiliki kekayaan yang besar ternyata memberi keuntungan dari segi ekonomi jika dikelola secara profesional dan melibatkan semua unsur yang memiliki kepentingan.

Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki wilayah lautan yang cukup luas, memiliki banyak sekali sumber daya yang terkandung di dalamnya, salah satunya ada potensi ikan yang terdapat di lautannya. Hal ini menyebabkan banyak kasus-kasus seperti *illegal fishing* atau pencurian hasil ekosistem laut Indonesia secara illegal sering terjadi di laut Indonesia, yang sebagian besar di lakukan oleh negara-negara tetangga Indonesia. Bahkan nelayan Indonesia sendiri juga kerap kali melakukan eksploitasi hasil ekosistem laut dengan tidak mengiktui standar keamanan sehingga memberikan dampak berupa kerusakan ekosistem laut di Indonesia. Salah satu kasus *illegal fishing* yang terjadi di Indonesia adalah kasus *illegal fishing* yang terjadi di Aceh. Provinsi Aceh secara geografis terletak di ujung barat Indonesia, berbatasan dengan Selat Malaka di bagian timur, Samudera Hindia di bagian barat dan pantai utaranya berbatasan dengan Teluk Benggala. Wilayah pesisirnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki panjang garis pantai 1.660 km dengan luas wilayah perairan laut seluas 295.370 km² terdiri dari laut wilayah (perairan teritorial dan perairan kepulauan) 56.563 km² dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 238.807 km².

Kegiatan perikanan yang ada di Provinsi Aceh didominasi oleh kegiatan perikanan usaha kecil. Dewasa ini pengelolaan pemanfaatan sumberdaya ikan terhadap ketersediaan sumberdaya ikan dapat dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan daya dukung lingkungan pada setiap perairan. Sehubungan dengan itu, maka dibutuhkan juga adanya regulasi tentang tingkat pemanfaatan pada setiap wilayah perairan yang akan dikembangkan menjadi daerah penangkapan ikan. Potensi sumberdaya yang sedemikian besar sangat diperlukan pengembangan yang lebih terarah pada peningkatan kesejahteraan masyarakat (nelayan) dengan tidak mengabaikan faktor keberlanjutan dan teknologi yang ramah lingkungan. Hal ini patut selalu menjadi pertimbangan dalam melakukan suatu usaha pengembangan perikanan karena mempunyai dampak positif ke depannya. (Ali Said, dkk., 2016)

Penerapan pembangunan berkelanjutan (SDGs) tentu memiliki keterkaitan dengan keamanan manusia (*Human Security*). Dalam hal ini, aspek-aspek yang ingin di capai dalam SDGs tentu juga mendukung bagi berjalannya konsep keamanan manusia. 17 tujuan yang ingin di capai dalam SDGs , memiliki keterkaitan secara langsung bagi keamanan manusia. Misalnya tujuan-tujuan seperti pengurangan kemiskinan, kesetaraan, kelaparan, akses pendidikan, keamanan lingkungan baik darat maupun laut dan lainnya merupakan bagian dari konsep keamanan manusia. Keamanan manusia didasarkan pada pengakuan mendasar dari berbagai kapasitas, kebutuhan dan keadaan orang, masyarakat sipil dan Pemerintah. Itu berusaha untuk membangun solusi partisipatif yang melindungi dan memberdayakan semua orang. Konsep keamanan manusia berfungsi dan berkaitan dengan program dan kerangka kerja SDGs yang dapat memperkaya mekanisme untuk mencapai tujuan-tujuan dari SDGs tersebut. Keamanan manusia, berdasarkan visi intinya untuk mencapai kebebasan dari rasa takut, keinginan dan penghinaan, dapat membantu mengatasi tantangan yang berasal dari konflik yang terus-menerus, marginalisasi dan kemiskinan. Hal tersebut menekankan pada segitiga hubungan antara perdamaian dan keamanan, pembangunan dan hak asasi manusia, menyoroti koneksi yang sangat diperlukan. Hal ini berarti dalam konsep keamanan manusia , misalnya yang ingin mendapatkan keadilan baik dalam segi ekonomi maupun lainya dapat diselesaikan melalui pembangunan berkelanjutan (SDGs). (PBB, https://www.un.org/humansecurity/agenda-2030/, akses 12 Desember 2019)

Human Security atau keamanan manusia sendiri merupakan sebuah konsep, bagian dari disiplin ilmu Hubungan Internasional, yang kemudian menjadi alat untuk menciptakan rasa aman untuk manusia. Konsep *Human Security,* terkonsentrasi pada proteksi manusia dari krisis bahaya ancaman kehidupan, dan bahwa manusia harus merasa aman dan dan bebas dalam kehidupan sehari-harinya. Keamanan manusia adalah pusat keamanan dimana prinsipnya terfokus pada masyarakat kemudian individu dan kelompok umum. Namun,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan semakin adanya perkembangan zaman maka isu ancaman terhadap keamanan manusiapun semakin meningkat. Dengan demikian, *Human Security* sangatlah perlu diberi perhatian lebih. Ancaman-ancaman tidak hanya datang dari faktor eksternal juga datang dari faktor internal seperti kelaparan, ekonomi, kesehatan, lingkungan, dan lain sebagainya. (OCHA, 2009)

Dalam konsep keamanan manusia atau *Human Security* terdapat 7 kategori didalamnya, yang berkaitan dengan *Human Security*, yaitu Keamanan Ekonomi, Keamanan Pangan, Keamanan Kesehatan, Keamanan Lingkungan, Keamanan Pribadi, Keamanan Komunitas atau Kelompok, dan Keamanan Politik. Ketujuh hal ini saling berhubungan satu sama lain, yang mana saling berkaitan dalam mewujudkan keamanan manusia yang diharapkan oleh konsep ini. Human Security kemudian menjadi salah satu acuan dalam memberikan rasa aman dan kesejahteraan untuk mencapai *Suistanable Development Goals* di tahun 2030.

Dalam pelaksanannya juga akan membutuhkan pihak-pihak yang akan mengantarkan pesan tentang kebijakan ini dan pentingnya rasa aman dari pandangan Human Security kepada masyrakat Aceh. Aksi ini dilakukan agar masyarakat benar-benar memahami tentang ancaman yang dihadapi jika tetap melakukan aksi Illegal fishing di daerah tersebut. Selain Pemerintah pusat dan Pemerintah Daerah, tokoh – tokoh local dan media juga berperan dalam memberikan edukasi ke masyarakat sehingga kesepakatan global seperti SDGs mampu dipahami oleh warga lokal. Di Aceh sendiri salah langkah untuk memberikan pemahaman terhadap masyarakat yaitu dengan bekerja sama dengan lembaga tradisional yang dikenal dengan sebutan Panglima Laot.

METODE

Penelitian ini bersifat deskriptif dimana akan mnejelaskan bagaiamana konsep *Human Security* yang digunakan menjadi satu perspektif dalam melihat sejauh mana pemerintah Indonesia berhasil dalam mengimplementasikan Kebijakan Maritimnya. Lebih tepatnya penelitian ini akan melihat bagaiaman kebijakan maritime Indonesia mampu menyelesaikan masalah terkait penangkapan ikan menggunakan pukat harimau yang di lakukan di laut barat Aceh dan memberikan dampak berupa kerusakan ekosistem laut disana. Data yang dikumpulkan terbagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. Data Primer berasal dari pernyataan resmi dari PBB dan juga regulasi yang ada di Indonesia sedangkan data sekunder berupa penelitian kepustakaan dengan cara mengkaji buku - buku, jurnal, hasil penelitian, konvensi serta melalui media internet yang penulis anggap berkenaan dengan hal yang berhubungandengan permasalahan penelitian. Semua data yang dikumpulkan kemudian diolah dengan digeneralisasikan yang kemudian dianalisis secara kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam rangka mendukung program pembangunan berkelanjutan (SDGs) , yaitu salah satu tujuan SDGS menjaga dan Melestarikan samudera, laut dan sumber daya kelautan secara berkelanjutan untuk pembangunan berkelanjutan, Indonesia sebagai salah satu negara maritim di dunia dengan memiliki wilayah lautan yang sangat luas dan sumber daya laut seperti terumbu karang, ikan dan lainnya terkandung sangat banyak di Laut Indonesia dan Indonesia merupakan negara kepulauan (*Archipelago state*) terbesar di dunia dengan luas laut mencapai 6,32 juta km2 dan panjang garis pantai 99 ribu km terdiri dari kurang lebih 17.504 pulau, tentu keamanan dan pelestarian sumber daya dan ekosistem laut sangat diperhatikan bagi Indonesia.(Kementrian Kelautan dan Perikanan, 2015)

Kesehatan dan keamanan lautan sangat penting bagi kehidupan manusia maupun bagi ekosistem lingkungan. Sebelum lebih jauh lagi, kami akan membagi menjadi dua mengenai resiko dan kemanan laut. Jenis pertama dari resiko dan ancaman yang mampu mempengaruhi keamanan maritim timbul dari tindakan yang disengaja yang bersifat kriminal, seperti Terorisme, Penyelundupan, Pembajakan, Pertambahan, Penduduk, tindakan melawan warisan budaya bawah air, imigran gelap, ancaman dunia maya serta exploitasi SDA laut illegal. Sedangkan Tipe kedua adalah risiko atau ancaman yang terjadi secara kebetulan atau tidak disengaja, dijelaskan oleh perilaku dan kondisi alam lingkungan, contohnya bencana alam dan kecelakaan maritim.(Utama, Makalah, 2016)



Gambar 1. Resiko dan Ancaman Terhadap Keamanan Maritim Nasional

Selain memiliki potensi sumber daya alam yang menjanjikan, lautan juga mampu menghasilkan keuntungan tersendiri bagi indonesa, misalnya penyediaan makanan, kesempatan memancing bagi nelayan, produk alam, penyimpanan karbon, perlindungan pesisir, pariwisata dan rekreasi, mata pencaharian dan ekonomi daerah pesisir, sense of place, air bersih, dan keanekaragaman hayati. Oleh karena itu, ekosistem laut sangat penting bagi Indonesia, sehingga hal tersebut sangat perlu untuk dijaga dan dipelihara (Sutopo, 2014).

Dalam upaya menjaga ekosistem laut dan mendukung berjalannya SDGs, Indonesia menerapkan salah satu kebijakan yaitu keamanan maritim. Keamanan Maritim awalnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

adalah sebuah konsep yang muncul ketika fungsi wilayah perairan yang semakin strategis bagi kepentingan negara-negara di dunia. Wilayah maritim menjadi salah satu hal yang paling penting dalam suatu negara, sehingga masalah keamanan maritim menjadi salah satu isu krusial bagi banyak negara di dunia, khususnya Indonesia sebagai negara maritim. Dengan potensi laut yang sangat tinggi, Indonesia harus menerapkan konsep keamanan maritim sebagai sebuah kebijakan dalam mendukung tercapainya pembangunan berkelanjutan sebagai kepentingan nasional Indonesia , yaitu dalam menjaga bidang ekosistem laut secara berkelanjutan. Kemanan maritim juga mencakup dalam menjaga keamanan atas kedaulatan suatu negara di wilayah lautnya, misalnya menjaga dari ancaman kejahatan terorganisasi lintas negara pembajakan/perompakan laut, imigran gelap, perdagangan narkoba, penyelundupan serta pencurian ikan yang sering diidentikkan sebagai persoalan utama dalam keamanan maritim.

Dalam menerapkan keamanan maritim, Indonesia tentu melakukan berbagai upaya untuk mendukung tercapainya kebijakan tersebut sehingga dapat menjaga keamanan di wilayah laut Indonesia. Kasus yang sangat krusial terjadi di Indonesia seperti *illegal fishing*, yang dilakukan oleh negara-negara tetangga misalnya Filipina, membuat Indonesia harus tegas dalam menerapkan kebijakan keamanan di wilayah lautnya, sehingga melalui kebijakan keamanan maritim tersebut, Indonesia dapat mencegah terjadinya kasus-kasus yang dapat merugikan Indonesia di wilayah laut.

Saat ini, tindakan illegal fishing yang dilakukan diperairan Indonesia dengan berbagai cara. Salah satu diantaranya adalah dengan menggunakan jarring-jaring besar seperti pukat. Alat pukat ini sangat efektif dalam kegiatan illegal fishing karena bisa menjaring dengan banyak sekaligus, pukat yang biasa digunakan para pelaku ini adalah model trawl dan model pukat Tarik yang dimana jenis pukat ini bisa menjairng semua jenis species laut dengan semua ukuran seperti species ikan yang dilindungi, ubur-ubur bahkan kepiting bakau dan yang lainnya. Cara lain yang digunakan pelaku illegal fishing adalah menggunakan racun ikan atau bom ikan, dan tindakan ini menyebabkan rusaknya terumbu karang. Selain merusak terumbu karang cara ini juga dapat menyebabkan pencemaran air dari penggunaan bom ikan dan racun ikan air menjadi tercemar. Pencemaran pada air selain disebabkan oleh sampah juga bisa terjadi di laut seperti pada dasarnya yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab tersebut yang berakibat membuat tercemarnya air laut dan mengancam pertumbuhan ekosistem laut dikarenakan air yang sudah tercemar oleh racun dan bahan kimia lainnya.(Nurmandi, 2015: 213 – 244)

Ekosistem Laut Aceh Barat

Wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan melalui perairan dan laut yang sangat luas. Dengan luasnya wilayah perairan yang dimiliki oleh negara Indonesia menyebabkan Indonesia memiliki kekayaan alam yang sangat melimpah dari kawasan laut, seperti Ikan, terumbu karang, garam, mutiara, minyak, dll. Selain itu, Indonesia juga memiliki keuntungan dengan memanfaatkan potensi dan keindahan laut bahari untuk menjadikan tempat-tempat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

wisata. Wilayah perairan di Indonesia merupakan wilayah perairan yang memiliki ekosistem yang sangat beragam. Keindahan dan kelestariannya memberikan efek positif bagi kehidupan masyarakat indonesia.

Aset dan potensi sumber daya alam kelautan dan perikanan Indonesia yang luar biasa tersebut diperlukan pengelolaan yang profesional dan kredibel yang dilakukan oleh instansi yang menangani kelautan dan perikanan. Karena itu, untuk mengelola sumber daya alam tersebut diperlukan sumber daya manusia yang kompeten dan paham akan tugasnya. Guna mendorong dan mendapatkan sumber daya manusia yang kompeten tersebut harus dipersiapkan dan dirancang secara sistematis antara lain dalam sistem diklat dan perangkat-perangkat pendukungnya. Laut yang ada merupakan suatu ekosistem yang kaya dengan sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan untuk kemakmuran dan juga untuk kesejahteraan manusia. Sebagaimana diketahui bahwa 70% permukaan bumi ditutupi oleh perairan dan lebih dari 90% kehidupan bio massa yang hidup di laut.

Oleh karena itu, lautan merupakan bagian penting bagi kehidupan manusia. Sebagian besar wilayah indonesia yang wilayahnya terdiri dari perairan laut memiliki letak yang sangat strategis. Perairan laut di Indonesia selain dimanfaatkan sebagai sarana penghubung lokal maupun internasional juga memiliki sumber daya laut yang sangat kaya dan penting antara lain sumber daya perikanan, terumbu karang, mangrove, bahan tambang, dan dareah pesisirnya dapat dimanfaatkan sebagai obyek wisata yang menarik. Masalah kelestarian ekosistem laut merupakan salah satu masalah lingkungan yang serius untuk dilindungi dari tindakan ilegal yang dilakukan oleh oknum yang perusak sumber daya di laut.

Kerusakan lingkungan laut terus terjadi di kepulauan Indonesia, ekosistem yang dieksploitasi biasanya tidak dilakukan upaya pelestariannya sehingga ekosistem laut akan terus-menerus mengalami kerusakan dan akhirnya menjadi punah. Hal ini dapat dilihat dari berkurangnya keragaman hayati laut, seperti pencemaran ait laut akibat limbah, kolam ikan, daerah industri, pengeboman ikan dan peracunan terumbu karang. Keadaan seperti ini membutuhkan perhatian lebih dari pemerintah untuk terus melindungi kelestarian alam laut Indonesia. Tindakan-tindakan yang merusak laut (Ilegal Fishing) seharusnya terus dilindungi dan ditindak tegas oleh pejabat daerah maupun pusat, agar kelestarian laut di seluruh daerah indonesia bisa terjaga. Tidak hanya pemerintah, tanpa ada upaya serta kesadaran dari masyarakat dan kaum adat akan sulit untuk menyelesaikan masalah kerusakan lingkungan di laut. Tentu, kerjasama dari masyarakat sekitar akan memberikan efek positif bagi keselamatan dan pengembangan lingkungan.

Tindakan penyelamatan dari beberapa daerah, seperti Aceh menjadi contoh yang bisa dilakukan oleh seluruh daerah di Indonesia, dengan menghindari konflik perpecahan antara daerah. Beberapa waktu sebelumnya, perusakan lingkungan laut sering terjadi di wilayah adat tersebut, penggunaan alat tangkap perikanan yang tidak ramah lingkungan, telah menimbulkan konflikantar sesama nelayan di Kabupaten Aceh Barat. Penggunaan alat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tangkap tersebut, khususnya pukat harimau (trawl), menimbulkan gesekan antara nelayan yang pro dan kontra. Pada 6 Januari 2010, nelayan pro trawl berdemo di Polres menuntut dilepaskan nelayan yang ditahan karena menggunakan trawl. Sementara pada 14 Januari 2010 nelayan tradisional dari yang sudah berhasil meninggalkan trawl berdemo menuntut ditindak tegas para pengguna trawl. (Serambi Indonesia, 10 Desember 2010)

Gesekan secara fisik terjadi seiring dengan terjadinya pro dan kontra di kalangan nelayan.Ada beberapa bentuk konflik yang sudah terjadi di Aceh Barat, yakni: *Pertama*, sebanyak 20 unitboat yang menggunakan alat tangkap trawl yang sebelumnya sudah diperingatkan untuk tidak menangkap ikan di wilayah nelayan tradisional, ditangkap paksa oleh puluhan nelayan tradisional diperairan Aceh Barat, Sabtu (27 Desember 2008). Penangkapan yang dilakukan itu dalam upayamemberantas pukat harimau yang semakin marak digunakan oleh sebagian pengusaha (nelayan). *Kedua*, ratusan nelayan tradisional dari Kecamatan Meureubo, Aceh Barat, Minggu (4 Januari2009) pagi melakukan razia besar-besaran di perairan laut Kecamatan Johan Pahlawan. Mereka berhasil menangkap 15 boat yang mengunakan alat tangkap trawl. *Ketiga*, puluhan nelayantradisional Lhok Meulaboh hampir bentrok dengan awak pukat harimau yang datang dari LhokTapak Tuan karena diduga mereka mengunakan pukat harimau. (*Harian Waspada*, 2 Februari 2009)

Kondisi tersebut, tidak terjadi dengan dengan sendirinya. Ada berbagai faktor yang mengelilingi permasalahan tersebut, salah satunya penggunaan alat tangkap trawl. Meskipun di Indonesia trawl dilarang, namun pada kenyataannya penggunaan trawl terus berlangsung. Di Aceh Barat, sebagian nelayan menggunakan trawl yang disebut dengan mini trawl. Ada sekitar 70 nelayan lokal di Samatiga dan Johan Pahlawan yang menggunakan mini trawl. Sedangkan nelayan di Meureubo dan Lambalek sudah menggantikan dengan alat tangkap ramah lingkungan. (Serambi Indonesia, 14 Desember 2009)

Komunikasi Kebijakan Maritim Aceh Barat

Untuk menurunkan pesan dan nilai-nilai yang ada dalam kebijakan maritim di Indonesia agar dapat dipahami masyarakat membutuhkan pihak-pihak yang dianggap mampu dalam menerjemahkan hak tersebut. Selain dalam bentuk pemahaman dan pembinaan salah satu metode yang dilakukan adalah dengan memberikan sanksi. Pemberian sanksi yang berupa penyitaan alat tangkap pukat harimau dianggap sebagai usaha untuk menyadarkan masyarakat bahwa apa yang mereka lakukan bisa memberikan dampak buruk. Beberapa kali terjadi penyitaan pukat harimau yang dilakukan oleh petugas gabungan dari Dinas Kelautan dan Perikanan Aceh, Sat Pol Air Polres Aceh Barat, dan juga TNI AL. metode ini murni hanya menyita alat yang digunakan dan tidak memberikan sanksi pidana kepada para nelayan. Sebaliknya di Aceh Barat, nelayan yang alatnya disita kana diberikan pembinaan oleh Dinas Kelautan dan Perikanan Aceh Barat.

Satu hal yang menarik di Aceh adalah dengan hadirnya Panglima Laot (Panglima Laut). Panglima Laot adalah sebuah lembaga tradisional lokal yang dari dulu dianggap sebagai actor yang mengatur adat, hukum laut, dan kebiasaan mengkap ikan di Aceh, termasuk Aceh

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Barat. Bagi masyarakat Aceh, Panglima Laot dianggap memliki kuasa dalam bidang pengembangan dan penegakan adat laut, peraturan-peraturan di laut, dan pemanfaatan sumber daya kelautan dan peradilan adat laut. Lembaga Panglima Laot sendiri telah hadir di Aceh sejak abad 14.

Sangat masuk akal jika Direktorat Jendral Pengelolaan Ruang Laut mengajak Panglima Laot daerah Aceh Barat bekerjasama dalam melakukan konservasi diwilayah tersebut. Hal ini dianggap cukup efisien jika melihat pengaruh dan peran dari Panglima Laot terhadap masyarakat sehingga dengan menggunakan metode ini Pemerintah berhasil melakukan pengurangan penggunaan pukat harimau. Melalui survey yang dilakukan oleh Direktorat jendral tersebut, Pamglima Laot mengklaim bahwa dengan menggubnakan alat tradisional saja masih tetap memberikan untung kepada para nelayan. Selain itu alat tardisional juga lebih ramah terhadap ekosistem laut di Aceh Barat sehingga hal ini juga menudukung untuk mencapai rasa aman bagi lingkungan dan masyarakat. Dengan terjaganya alam dan ekosistem laut maka akan menjamin pula hasil alam yang berkelangsungan.

Selain itu bentuk-bentuk sosialisasi juga peraturan dan perundang-undangan juga dilakukan melalui metode tatap muka, poster dan pamflet. Tidak hanya sampai disitu, Dinas Kelautan dan Perikanan di Aceh juga membentuk Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas) yang diberikan tugas untuk mengawasi berbagai macam aktifitas nelayan dilaut maupun di Tempat Pelelangan Ikan (TPI).

Pandangan *Human Security*

Lingkungan berkaitan dengan upaya untuk melindungi dan memelihara lingkungan sebagai pendukung utama keberlangsungan hidup manusia. Apabila di dalam sebuah wilayah yang memiliki lingkungan kurang baik ataupun tidak sehat maka hal tersebut akan mengancam kehidupan manusia dari segi kesehatan. Tidak hanya itu lingkungan yang baik juga akan membentuk kehidupan yang lebih baik. Sebagai negara kepulauan, Indonesia dikenal sebagai negara maritim karena luas wilayah lautnya yang melebihi luas wilayah daratannya. Oleh sebab itu, banyak masyarakat yang tinggal disekitar pesisir bekerja sebagai nelayan. Hal tersebut memiliki kaitan yang erat terhadap Sustainable Development Goals (SDGs).

Pemerintah Indonesia memberi perhatian lebih kepada ancaman-ancaman yang datang dengan kebijakannya mendukung adanya SDGs. Terlebih, pada tujuan SDGs point ke 14 yang fokus pada ekosistem laut guna melestarikan dan memanfaatkan secara berkelanjutan sumber daya kelautan dan samudera untuk pembangunan yang berkelanjutan. Indonesia berkomitmen untuk terus menerapkan pertumbuhan yang berkelanjutan. (BPS, 2016:203)

Dengan adanya Sustainable Development Goals (SDGs) khususnya pada point ekosistem laut, tentu ini menjadi hal yang sangat positif. Indonesia memastikan keberlanjutan kehidupan taman bawah lautnya akan terus terjaga, dimana laut Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki jenis ikan paling banyak dengan terumbu karangnya yang indah. Dengan adanya SDGs akan banyak melahirkan formulasi-formulasi untuk melestarikannya, yang mana SDGs mampu menjamin keamanan lingkungan laut dan kehidupan dibawah laut. Melalui kebijakan Keamanan Maritim , pemerintah Indonesia akan menjamin keamanan di kawasan laut, demi tercapainya keamanan, kenyamanan dan keuntungan bagi kehidupan manusia maupun bagi negara. Kebijakan keamanan maritim (*Maritime security*) adalah suatu kondisi lingkungan maritim yang bebas dari berbagai ancaman terhadap kedaulatan wilayah Indonesia dan penegakan hukum nasional dan internasional yang bertujuan menjamin terwujudnya kepentingan nasional Indonesia. ancaman ini berupa ancaman kekerasan, ancaman terhadap sumber daya laut dan lingkungan ancaman pelanggaran hukum ancaman bahaya navigasi. Keamanan maritim khususnya dalam penjagaan ekosistem bawah laut tentu memiliki keterkaitan dengan keamanan manusia. (Anugrah, Jurnal Keamanan Maritim, No. 1, 2019)

Kebijakan keamanan maritim di laut Indonesia dan pelaksanaan kebijakan ini dengan berdasarkan konsep keamanan manusia, tentu akan memberikan dampak yang baik bagi kehidupan masyarakat secara berkelanjutan maupun terhadap keamanan lingkungan di wilayah laut. Dalam kebijakan keamanan maritim , pemerintah Indonesia melarang dan melawan salah satu kasus yang kerap sekali terjadi di wilayah laut Indonesia, yaitu *illegal fishing*. Pemeritah melakukan kebijakan-kebijakan yang tegas dalam memberantas para pencuri ikan di wilayah Indonesia. Hal ini tentu dilakukan demi menjaga kedaulatan laut Indonesia, selain demi kedaulatan wilayah laut. Upaya tersebut dilakukan pemerintah Indonesia demi menjaga ekosistem laut secara berkelanjutan dan mendukung program kerja SDGs kedepannya , demi keamanan lingkungan laut maupun demi kehidupan masyarakat di sekitar pesisir yang sebagian besar berpropesi sebagai nelayan dan setiap hari menangkap ikan di Laut, kemudian jika para pencuri ikan atau *illegal fishing* di wilayah Indonesia tidak ditindak secara langsung, maka para nelayan di wilayah Indonesia tidak mendapat keadilan, karena ikan akan habis di di tangkap oleh para pencuri ikan, selain itu penggunaan pukat harimau dalam menangkap ikan, baik dari nelayan lokal , maupun negara tetangga dapat merusak eksosistem laut maupun terumbu karang yang ada di Indonesia, oleh karena itu melalui kebijakan keamanan maritim ini, pemerintah melakukan berbagai upaya dalam mengamankan wilayah laut Indonesia.

Penggunaan pukat harimau merupakan salah satu bentuk dari *illegal fishing* yang masih banyak terjadi di Indonesia, terutama di laut Aceh. Tahun 2018, masih banyak terjadi kasus penangkapan kapal yang melakukan pukat harimau untuk menangkap ikan di laut Aceh Barat dan kembali terjadi di tahun 2019 lagi penangkapan kapal yang melakukan pukat harimau untuk menangkap ikan di Wilayah Aceh Singkil. Penggunaan pukat ini seperti yang dijelaskan diatas sangat merusak ekosistem laut yang ada. Penangkapan ikan menggunakan trawl dan juga pukat Tarik serta menggunakan bahan beracun lainnya sangat bertentangan dengan kode etik penangkapan hasil laut. Tindakan tersebut sangatlah merugikan bagi sumber daya perairan yang ada dan juga memberikan dampak buruk bagi ekosistem

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perairan namun hanya untung di nelayan saja. Penggunaan bom botol kecil saja nelayan setidaknya bisa mendapatkan 1 kuintal ikan, dan untuk botol besar bisa sampai 1ton ikan yang besar dan kecil. Tindakan itu semua membuat ekosistem dibawah laut menjadi rusak dan tidakk stabil dan menyebabkan biota yang hidup dibawah laut hampir punah.

Dalam *Human Security*, penggunaan pukat harimau merupakan tersebut melanggar beberapa kategori dari *Human Security* tersebut. *Pertama*, tentu saja dalah kategori keamanan lingkungan. Keamanan lingkungan berkaitan dengan keamanan manusia, hal ini dilihat dari degradasi lingkungan, bencana alam, polusi dan penipisan sumber daya alam, yang mana hal-hal tersebut dapat membahayakan keberlangsungan hidup manusia. Penggunaan pukat harimau ini masuk kedalam kategori degradasi lingkungan, polusi, dan penipisan sumber daya alam. Degradasi lingkungan yang terjadi dikarenakan bom air yang meledak debit volume air di lautan tersebut. Selain itu, terjadi perusakan terumbu karang, yang mana perusakan terumbu karang ini sangat merusak ekosistem laut yang seharusnya di jaga dan kesimbangan di laut jadi terganggu akibat banyaknya terumbu karang yang rusak. Selain itu, terjadi polusi air yang diakibatkan oleh pukat harimau ini tentu saja akan mebahayakan ekosistem laut, hal ini dikarenakan kondisi laut yang sudah tercemar. Penipisan sumber daya alam, seperti ini dilihat dari banyaknya ikan yang berkurang akibat penggunaan pukat harimau tersebut. Penggunaan bom botol kecil saja nelayan setidaknya bisa mendapatkan 1 kuintal ikan, dan untuk botol besar bisa sampai 1ton ikan yang besar dan kecil. Tindakan itu semua membuat ekosistem dibawah laut menjadi rusak dan tidakk stabil dan menyebabkan biota yang hidup dibawah laut hampir punah, dan bahkan berdampak pada terganggunya ekosistem laut dan biota laut yang bahkan dilindungi atau merupakan jenis species langka turut musnah sehingga sangat berpengaruh pada keberlangsungan mahkluk hidup di perairan pada masa sekarang dan yang akan datang. (IKMI, 2015: 4)

Kedua, keamanan kelompok. Penggunaan pukat harimau juga berdampak pada keamanan kelompok. Kelompok yang terancam yaitu seluruh manusia yang masih membutuhkan ekosistem laut yang baik dan aman. Keamanan sekelompok manusia pada suatu daerah bisa menjadi ancaman jika ekosistem laut rusak. Banyak hal yang bisa terjadi apabila ekosistem laut terganggu bahkan bisa mengakibatkan kepunahan suatu kelompok, dikarenakan ketidakseimbangan alam akibat rusaknya ekosistem di dalam laut. Hal ini, berarti bahwa keamanan kelompok bisa sangat terancam akibat terjadinya *illegal fishing* tersebut. Selain itu kelompok nelayan yang melakukan kegiatan *illegal fishing* tersebut juga sangat terancam keamanannya, keamanan mereka bisa terancam dari banyak hal termasuk dari pukat harimau yang bisa berakibat pada nelayan-nelayan tersebut.

Ketiga, keamanan individu. Keamanan individu tentu saja akan terancam karena adanya kegiatan *illegal fishing* tersebut, apalagi kegiatan tersebut menggunakan pukat harimau yang sangat berpotensi membahayakan individu nelayan tersebut. Selain keamanan individu nelayan tersebut yang terancam, setiap individu dari manusia akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terancam. Dikarenakan ikan yang ditangkap menggunakan pukat harimau terancam terkontaminasi oleh racun-racun yang berada dalam bom yang digunakan sebagai alat untuk melakukan kegiatan *illegal fishing* menggunakan pukat harimau tersebut. Selain dari ikan yang ditangkap, ikan-ikan yang ada juga bisa terkontaminasi racun yang tercecer akibat dari hasil kegiatan tersebut. Selain itu, keamanan individu akan terancam akibat minimnya ikan laut yang ada di dunia ini yang telah banyak berkurang akibat dari tindakan *illegal fishing* tersebut.

Selain ketiga keamanan tersebut, kategori keamanan yang lainnya pun akan terancam yaitu seperti keamanan pangan, yang diakibatkan oleh menipisnya sumber daya laut yang menyebabkan sedikitnya sumber makanan manusia yang dimiliki untuk kelangsungan banyaknya kehidupan manusia. Keamanan kesehatan, yang diakibatkan oleh ikan yang terkontaminasi racun yang ada, dan juga keamanan nelayan yang menggunakan alat tersebut yang sewaktu-waktu dapat terkena alatnya tersebut. Keamanan ekonomi, yang diakibatkan oleh perekonomian setiap individu yang bergantung pada sumber daya laut akan berkurang tiap harinya. Keamanan politik, yang diakibatkan oleh disalahgunakan oleh oknum-oknum yang haus akan kekuasaan untuk mencari suara dan bisa menyebabkan terjadi penyempitan pilihan bagi masyarakat.

Hal-hal diatas merupakan bagaimana *Human Security* melihat penggunaan pukat harimau yang mengancam keamanan manusia bagi setiap manusia. Kebijakan maritim merupakan suatu upaya untuk mewujudukan salah satu dari 17 SDGs yaitu ekosistem laut, yang mana tujuan ini ingin membuat suatu kondisi ekosistem lau yang baik dan aman, sehingga menyebabkan terjadinya keberlanjutan sumber daya alam. Kebijakan maritim ini juga merupakan upaya untuk menciptakan atau mewujudukan katergori-kategori dari keamanan manusia agar tercipta keamanan manusia bagi setiap manusia dilihat dari sektor ekosistem laut. Karena dalam konsep keamanan manusia, ancaman keamanan tidak hanya bagi manusia, namun keamanan lingkungan juga dapat mengancam keberlangsungan hidup manusia atau dapat mengancam keamanan manusia. Sehingga melalui kebijakan keamanan maritim ini, nantinya tentu akan mendukung keamanan lingkungan dan keamanan manusia itu sendiri dan juga mendukung tercapainya program kerja *SDGs* dalam menjaga keberlangsungan ekosistem laut.

KESIMPULAN

Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki wilayah lautan yang cukup luas, memiliki banyak sekali sumber daya yang terkandung di dalamnya, salah satunya ada potensi ikan yang terdapat di lautannya. Oleh karena itu, kasus-kasus seperti *illegal fishing* sering terjadi di laut Indonesia, yang sebagian besar di lakukan oleh negara-negara tetangga Indonesia. Salah satu kasus *illegal fishing* yang terjadi di Indonesia adalah kasus *illegal fishing* yang terjadi di Aceh. Dalam upaya menjaga ekosistem laut dan mendukung berjalannya SDGs, Indonesia menerapkan salah satu kebijakan yaitu keamanan maritim. Keamanan Maritim awalnya adalah sebuah konsep yang muncul ketika fungsi wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perairan yang semakin strategis bagi kepentingan negara-negara di dunia. Wilayah maritim menjadi salah satu hal yang paling penting dalam suatu negara, sehingga masalah keamanan maritim menjadi salah satu isu krusial bagi banyak negara di dunia, khususnya Indonesia sebagai negara maritim. Dengan potensi laut yang sangat tinggi, Indonesia harus menerapkan konsep keamanan maritim sebagai sebuah kebijakan dalam mendukung tercapainya pembangunan berkelanjutan sebagai kepentingan nasional Indonesia , yaitu dalam menjaga bidang ekosistem laut secara berkelanjutan. Kemanan maritim juga mencakup dalam menjaga keamanan atas kedaulatan suatu negara di wilayah lautnya, misalnya menjaga dari ancaman kejahatan terorganisasi lintas negara pembajakan/perompakan laut, imigran gelap, perdagangan narkoba, penyelundupan serta pencurian ikan yang sering diidentikkan sebagai persoalan utama dalam keamanan maritim. Pencurian ikan ini banyak kategorinya, salah satunya itu ialah *illegal fishing*.

Saat ini, tindakan *illegal fishing* yang dilakukan di perairan Indonesia dengan berbagai cara. Salah satu d iantaranya adalah dengan menggunakan jarring-jaring besar seperti pukat harimau. Alat pukat harimau ini sangat efektif dalam kegiatan illegal fishing karena bisa menjaring dengan banyak sekaligus, pukat harimau yang biasa digunakan para pelaku ini adalah model trawl dan model pukat Tarik yang dimana jenis pukat ini bisa menjairng semua jenis species laut dengan semua ukuran seperti species ikan yang dilindungi, ubur-ubur bahkan kepiting bakau dan yang lainnya. Di Indonesia masih banyak terjadi kegiatan seperti ini, contohnya saja di Aceh. Beberapa waktu sebelumnya, perusakan lingkungan laut sering terjadi di wilayah adat tersebut, penggunaan alat tangkap perikanan yang tidak ramah lingkungan, telah menimbulkan konflikantar sesama nelayan di Kabupaten Aceh Barat. Penggunaan alat tangkap tersebut, khususnya pukat harimau (trawl), menimbulkan gesekan antara nelayan yang pro dan kontra.

Melalui pendekatan *Human Security*, pengguanaan pukat harimau dapat dilihat dari 7 kategori keamanan manusia. Pertama, keamanan lingkungan dilihat dari terjadinya degradasi lingkungan, bencana alam, polusi dan penipisan sumber daya alam, yang mana hal-hal tersebut dapat membahayakan keberlangsungan hidup manusia. Kedua, keamanan kelompok yang terancam akibat dari kegiatan ini yang mengurangi ekosistem laut yang ada. Ketiga, keamanan individu yang terancam tiap harinya akibat rusaknya ekosistem laut yang ada. Keempat keamanan pangan, yang diakibatkan oleh menipisnya sumber daya laut yang menyebabkan sedikitnya sumber makanan manusia yang dimiliki untuk kelangsungan banyaknya kehidupan manusia. Kelima keamanan kesehatan, yang diakibatkan oleh ikan yang terkontaminasi racun yang ada, dan juga keamanan nelayan yang menggunakan alat tersebut yang sewaktu-waktu dapat terkena alatnya tersebut. Keenam keamanan ekonomi, yang diakibatkan oleh perekonomian setiap individu yang bergantung pada sumber daya laut akan berkurang tiap harinya. Ketujuh keamanan politik, yang diakibatkan oleh disalahgunakan oleh oknum-oknum yang haus akan kekuasaan untuk mencari suara dan bisa menyebabkan terjadi penyempitan pilihan bagi masyarakat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Anugrah, P.T. (2019). " Kebijakan Dan Strategi Keamanan Maritim " *Jurnal Keamanan Maritim.* Vol 5. No.1. 2019.

Badan Pusat Statistik. 2016. Potret awal tujuan pembangunan berkelanjutan (Sustainable Development Goals) di Indonesia. Jakarta: BPS.

Budi, S. (2015) . *Kelautan dan Perikanan Dalam Angka 2015.* Jakarta Pusat: Badan Pusat Statistik. 2015.

DPR RI. (2016). *Buku Rekomendasi Panitia Kerja Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) 2016*. Jakarta: DPR RI

Human Security Unit. *Human Security* In Theory and Practice. New York. Journal: http://ochaonline.un.org/humansecurity.

IKMI, (2015). 'Pengembangan Konsep Indeks Keamanan Manusia Indonesia,' *Laporan Indeks Keamanan Manusia Indonesia*, 2015.

Kkp. (2015). Mina Bahari Edisi 1. Sekretariat Jenderal Kementerian Kelautan Dan Perikanan, (STOP IUU (Illegal, Unreported, Unregulated Fishing)).

Nurmandi, A. (2015). Toward Community-based Wastewater Management Experience from Urban River Side Settlement in Yogyakarta City Indonesia.

Rosadi, D. (2019). 'Laut Aceh Singkil masih rawan illegal fishing, ditandai dengan penangkapan pukat harimau oleh tim gabungan', *Tribun.news*, 15 November 2019 ,https://aceh.tribunnews.com/amp/2019/11/15/laut-aceh-singikl-masih-rawan-illegal-fishing-ditandai-dengan-penangkapan-pukat-harimau-oleh-tim-gabungan, dikutip tanggal 15 Desember 2019.

Said, A. (2016). " Potret Awal Tujuan Pembangunan Berkelanjutan 9 Sustainable Development Goals) di Indonesia". Jakarta: Penerbit Badan Pusat Statistik.

Sutopo, A. (2014). K*ajian Indikator Sustainable Development Goals (SDGs).* Jakarta: Penerbit Badan Pusat Statistik.

United Nations. " *Human Security* and Agenda 2030". United Nations.org. 31 Mei 2018. https://www.un.org/humansecurity/agenda-2030/ . (diakses pada 12 Desember 2019).

Utama, A. P. (2019). " Konsep Keamanan Maritim Di Indonesia", diakses pada 8 Desember 2019 https://www.academia.edu/34756626/KONSEP_KEAMANAN_MARITIM_DI_INDONESIA .

'Petugas sita 7 pukat trawl dari nelayan aceh barat', *Beritakini.co*, 19 November 2018, https://beritakini.co/news/petugas/sita/7/pukat/trawl/dari/nelayan/aceh/barat/, dikutip tanggal 15 Desember 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Lembaran Sejarah | Volume 12 Number 2 October 2016 | ISSN: 1410-4962 | Page 81—108

Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah

SINGGIH TRI SULISTIYONO
Universitas Diponegoro Semarang

Abstract

This article discusses the importance of the maritime paradigm in Indonesian national development. The maritime paradigm or what was once called as the maritime concept (*wawasan bahari*) or archipelagic concept (*wawasan nusantara*) is a development concept based on Indonesian identity as a maritime nation. The reinterpretation of this maritime paradigm is important in the context of the present period. First, to develop a clear conceptual and legal basis to the idea of the maritime state. Second, to implement in a practical manner the idea of the maritime state in the economic, political, social and cultural developments. By revitalizing and reinterpreting the maritime paradigm that is in line with the national identity it is hoped that national development based on the maritime state framework could achieve an optimal result.

Keywords: maritime paradigm; maritime state; sea; national development

Abstrak

Artikel ini membahas mengenai pentingnya paradigma maritim dalam pembangunan nasional Indonesia. Paradigma maritim atau yang pernah disebut sebagai wawasan bahari atau wawasan nusantara merupakan konsep pembangunan yang didasari dari jatidiri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Reinterpretasi terhadap paradigma maritim ini penting untuk dilakukan dalam konteks masa kini. Pertama, untuk membangun landasan konseptual dan legalitas yang jelas terhadap gagasan negara maritim. Kedua, untuk menerapkan secara praktikal gagasan negara maritim dalam pembangunan ekonomi, politik, sosial, dan budaya. Dengan melakukan revitalisasi dan reinterpretasi paradigma maritim yang sesuai dengan jatidiri bangsa maka diharapkan pembangunan nasional berdasarkan kerangka negara maritim mencapai hasil yang optimal

Kata kunci: paradigma maritim; negara maritim; laut; pembangunan nasional

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pengantar

Tujuan utama makalah ini adalah untuk menunjukkan kembali pentingnya paradigma maritim dalam pembangunan nasional Indonesia dalam rangka mencapai kemakmuran dan kejayaan Indonesia sebagai negara maritim. Apa yang disebut sebagai paradigma maritim di sini adalah pola pikir (*pattern of thought*) cara pandang terhadap diri dan lingkungannya sebagai bangsa dan negara maritim yang akan mempengaruhinya dalam berpikir (kognitif), bersikap (afektif), dan bertingkah laku (konatif). Paradigma maritim atau yang pernah disebut sebagai wawasan bahari atau wawasan nusantara sebetulnya merupakan konsep pembangunan yang didasarkan pada jatidiri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim yang bersumber dari perjalanan sejarah sebagai komuntas bangsa. Reinterpretasi terhadap wawasan bahari ini sangat penting untuk dilakukan mengingat bahwa keberadaan Indonesia saat ini sebagai negara maritim masih terus diperdebatkan. Hal itu menunjukkan bahwa Indonesia masih berada di dalam persimpangan jalan antara pembangunan menuju negara maritim dan negara agraris.

Perdebatan-perdebatan tersebut juga terkait dengan persoalan konsep dasar mengenai negara maritim Indonesia itu sendiri yang hanya berupa wacana namun tidak bisa dipraktikkan dalam kehidupan kenegaraan. Hal itu pula yang menyebabkan meskipun telah banyak keinginan untuk membangun diri sebagai negara maritim namun hal itu tidak didukung oleh landasan konseptual dan legalitas yang jelas. Landasan pola pikir dan konseptual yang belum jelas menyebabkan strategi untuk membangun Indonesia sebagai negara maritim juga menghadapi persoalan. Salah seorang pakar Hukum Laut Internasional senior, Hasyim Djalal, menyatakan bahwa hingga kini Indonessia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia belum mampu menjadi negara maritim dengan indikator bahwa Indonesia belum mampu memanfaatkan potensi sumberdaya yang ada di laut.[1]

Pemahaman yang keliru terhadap hakekat negara maritim juga menyebabkan timbulnya pemikiran yang dikotomis yang mempertentangkan antara kehidupan agraris dan maritim. Pola pikir yang dikotomis dan hitam-putih justru menjadi salah satu penyebab pengelolaan sumberdaya baik darat maupun laut yang melimpah menjadi tidak optimal yang berujung pada ketidakmandirian bangsa dan negara Indonesia. Indonesia menjadi bangsa miskin yang hidup di negeri kaya. Oleh sebab itu sangat penting untuk melakukan revitalisasi dan reinterpretasi paradigma pembangunan negara yang sesuai dengan jatidiri bangsa yang memungkinkan tercapainya hasil yang optimal. Berdasarkan potensi geografis dan fakta historis, dapat

1) Hingga saat ini strategi maritim yang semestinya tercakup dalam ocean policy belum juga terwujud. Lihat "Pakar: perlu membangun strategi maritim yang berdaulat", dalam: http://www.antaranews.com/berita/297480/pakar--perlu-membangun-strategi-maritim-yang-berdaulat (Dikunjungi 15 Januari 2015)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikatakan bahwa semestinya Indonesia bisa menjadi negara maritim yang besar dan kuat. Namun demikian untuk membangun negara maritim yang kuat harus didukung paradigma maritim yang kuat pula dalam proses pembangunan nasional.

Formasi sebagai Bangsa Maritim

Seperti diketahui bahwa kepulauan Indonesia membentang di perairan tropis antara Samudera Hindia dan Pasifik, dan dari Asia Tenggara hingga Australia Utara. Hal ini tidak mengherankan jika Indonesia dijuluki sebagai negara kepulauan terluas di dunia. Kepulauan Indonesia memiliki luas tanah pulau-pulau sekitar 1,92 juta km² , wilayah laut pedalaman dan laut teritorial 12 mil seluas 3,1 juta km² , dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 200 mil seluas 2,7 juta km². Indonesia memiliki garis pantai sepanjang sekitar 81.000 km sehingga merupakan negara yang memiliki garis pantai tropis terpanjang di dunia. Jarak wilayah Indonesia dari barat ke timur lebih panjang daripada jarak dari London ke Moskow atau dari New York ke San Francisco (Purwaka, 1989: 3-5).

Karakter kepulauan dari wilayah Indonesia telah memungkinkan adanya akses yang sangat mudah bagi pengaruh asing. Fakta bahwa kepulauan Indonesia (Nusantara) menghasilkan banyak komoditas berlimpah telah menarik para pedagang dan penakluk asing untuk datang. Hal ini mengakibatkan pulau-pulau dan laut di Nusantara menjadi medan pertempuran bagi banyak kekuatan. Selain itu, signifikansi ekonomi dari kepulauan Indonesia juga terletak pada fakta bahwa kawasan yang subur ini telah menghasilkan komoditas yang sangat melimpah dan dibutuhkan oleh negara-negara industri pada zaman modern (Broek, 1942: 3).

Iklim tropis yang basah sangat dominan di kepulauan Indonesia. Perubahan iklim terutama tergantung pada angin muson. Hanya ada dua musim yang dikenal di Indonesia, yaitu musim kemarau dan musim penghujan. Musim hujan berlangsung dari Oktober sampai April sebagai hasil dari bertiupnya angin muson barat laut yang basah yang mulai bertiup pada bulan September. Musim hujan berakhir ketika angin muson ini berhenti. Hal ini diikuti oleh datangnya muson tenggara yang kering yang bertiup dari Australia pada bulan Juni dan berakhir pada bulan September. Dalam sejarah Indonesia, kegiatan pelayaran dan perdagangan tradisional biasa memanfaatkan perubahan-perubahan arah angin yang secara periodik berganti arah. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa siklus angin muson di perairan kepulauan Indonesia telah memungkinkan terjadinya pelayaran dan perdagangan antarpulau di kawasan ini. Kegiatan maritim ini menjadi media hubungan antarpulau di Nusantara dan antara Nusantara dengan kawasan di sekitarnya. Faktor geografis dan klimatologis inilah yang 'mentakdirkan' kepulauan Indonesia menjadi bagian inheren dari sistem

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jaringan pelayaran dan perdagangan maritim internasional.

'Takdir sejarah' sebagai bangsa pelaut juga bisa dilihat dari asal-usul nenek moyang bangsa Indonesia. Sebagaimana disinggung sebelumnya bahwa karakter terbuka dari geografi kepulauan Indonesia telah memungkinkan terjadinya fenomena diaspora maritim sebagai fenomena yang setua dengan keberadaan bangsa Indonesia itu sendiri, karena nenek moyang bangsa Indonesia sesungguhnya merupakan para pendatang. Para paleontolog berkeyakinan bahwa homo sapien atau hominid yang merupakan nenek moyang langsung dari manusia modern berevolusi di Afrika dan menyebar dari sana ke seluruh dunia termasuk ke kepulauan Indonesia. Sisa-sisa fosil di lembah sungai Brantas di Jawa Tengah dan Jawa Timur memberikan petunjuk bahwa keberadaan hominid sudah ada sejak sekitar 1,8 juta tahun yang lalu. Penemuan sisa-sisa manusia purba (yang kemudian disebut sebagai 'Manusia Jawa') oleh Eugene Dubois di Trinil di Jawa Timur pada tahun 1891 membuktikan hal itu (Cribb, 2000).[2]

Dalam hal ini apakah 'Manusia Jawa' merupakan nenek moyang manusia pertama (Homo sapiens) dari masyarakat di kepulauan Indonesia masih belum dapat dipastikan, meskipun sisa-sisa manusia Jawa lainnya ditemukan dari periode hingga sekitar 100.000 tahun yang lalu yang mewakili masa transisi antara Homo erectus dan manusia awal yang sesungguhnya, yang jejaknya yang paling awal berasal dari sekitar 40.000 tahun yang lalu. Para paleontolog juga menyatakan bahwa tidak ada alasan untuk meragukan bahwa mereka merupakan manusia pertama dari kelompok etnis yang luas yang sekarang disebut Australo-Melanesia dan bahwa mereka adalah nenek moyang dari Melanesia di Papua Nugini, suku bangsa Aborigin Australia dan masyarakat kecil Negrito di Semenanjung Melayu dan Filipina.

Para pakar geomorfologi menyatakan bahwa iklim global telah berubah beberapa kali selama 40.000 tahun terakhir dan perubahan ini memiliki pengaruh yang besar terhadap manusia purba. Sebagai pemburu dan pengumpul, mereka mungkin melakukan yang terbaik di hutan yang relatif terbuka, sepanjang pantai dan di pinggiran hutan tropis. Oleh karena kenaikan permukaan air laut setelah berakhirnya zaman es terakhir, pemukiman manusia tampaknya telah terkonsentrasi di kawasan yang lebih kering di bagian timur Nusantara. Pada sekitar tahun 7000 SM di dataran tinggi Papua, orang-orang Melanesia telah mengembangkan teknologi pertanian dengan menanam talas, pisang, dan ubi-ubian. Pengembangan pertanian ini semakin memperkuat kehadiran orang-orang Melanesia di bagian timur Nusantara.

Sejak sekitar 3000 SM, orang-orang dari varian Mongoloid dari bagian

2) Sebagian besar informasi mengenai persebaran bangsa Austronesia di kawasan kepulauan Indonesia pada bagian ini diambil dari Robert Cribb, Historical Atlas of Indonesia (Singapore: Cuzon Press, 2000).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

selatan Cina, yang dikenal sebagai bangsa Austronesia, mulai bergerak ke selatan dalam jumlah besar. Orang Austronesia membawa teknologi seperti kemampuan untuk membuat kano bercadik, tembikar, busur, dan anak panah, tradisi memelihara babi, unggas, dan anjing, dan mereka bercocok tanam padi dan gandum. Pada saat itu, beras dan gandum cocok untuk ditanam di daerah tropis dan sub-tropis. Mereka juga memiliki kebiasaan makan talas, sukun, pisang, singkong, sagu, dan kelapa.

Gelombang diaspora Austronesia terbagi menjadi dua ketika mereka mencapai pantai Papua. Beberapa dari mereka terus bermigrasi ke timur hingga mencapai Fiji dan Tonga sekitar 1500 SM. Keturunan mereka menghuni kawasan kepulauan di Samudera Pasifik yang membentang sejauh Selandia Baru, Pulau Paskah dan Hawaii. Diaspora Austronesia yang menuju ke arah barat akhirnya mencapai Jawa, Sumatera, Kalimantan, dan Semenanjung Melayu. Beberapa dari mereka menetap di Asia Tenggara daratan dan menjadi nenek moyang orang Champa yang masih merupakan minoritas kecil di selatan Vietnam. Pada periode berikutnya, serangkaian diaspora yang dimulai sekitar abad ke lima Masehi dan berakhir pada abad kedua belas, orang-orang Austronesia mulai bermukim di pulau Madagaskar. Sangat menarik bahwa pada kenyataannya penyebaran bangsa Austronesia, membentang lebih dari setengah keliling bumi dan ini adalah salah satu diaspora manusia yang paling spektakuler sebelum era modern.

Dalam jangka yang panjang, gelombang diaspora juga telah menimbulkan keanekaragaman bahasa dan suku bangsa. Pada awalnya para diaspor Austronesia di Nusantara mungkin berbicara dalam satu bahasa. Namun demikian, selama berabad-abad kelompok-kelompok diaspora yang berbeda-beda kehilangan kontak antara yang satu dengan yang lain sehingga semakin lama bahasa mereka semakin berkembang dan timbul perbedaan-perbedaan di antara bahasa mereka. Bahasa dapat berubah dengan cepat meskipun kemunculan dialek masih dengan mudah dapat saling dimengerti dalam beberapa abad. Namun demikian hampir tidak ada catatan dari proses perubahan bahasa di Nusantara sebelum 1800. Pada masa Indonesia modern sekarang ini, masih terdapat sekitar 200 rumpun bahasa Austronesia dan lebih dari 150 rumpun bahasa Papua (Melanesia). Sebagian besar ahli bahasa telah dapat mengelompokkan bahasa-bahasa di Nusantara ke dalam kelompok yang lebih besar yang hampir pasti mengindikasikan keturunan dari leluhur yang memiliki kesamaan bahasa (Drake, 1989: 6; Soarez, 1999: 16).

Di tengah Kancah Perdagangan Internasional

Situasi ekonomi penduduk di kepulauan Indonesia beragam sesuai dengan subvariasi iklim dan jenis serta tingkat kesuburan tanah yang dipengaruhi oleh kegiatan vulkanik. Sejak zaman kuno Jawa merupakan eksportir

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

utama komoditas beras. Pulau-pulau di kawasan kepulauan Maluku dikenal sebagai penghasil rempah-rempah. Sementara itu, Sumatera (terutama Aceh dan Sumatera Selatan) menghasilkan lada yang sangat dibutuhkan dalam perdagangan antara Barat dan Timur. Jawa dalam hal ini memainkan peranan penting sebagai katalisator antara pulau-pulau di Nusantara (timur) dengan negara-negara di Barat.

Indonesia memiliki posisi strategis geografis di sepanjang rute perdagangan maritim internasional (*silk road*) antara dua negara adidaya pada saat itu, yaitu India dan Cina. Oleh karena itu, bukan suatu kebetulan jika penduduk Nusantara secara aktif mengambil bagian dalam perdagangan. Apalagi para penghuni Nusantara merupakan keturunan suku bangsa perantau yang spektakuler. Bukti sejarah menunjukkan bahwa sejak abad ke-2 Masehi telah terjadi hubungan dagang antara Nusantara dan India. Selain itu, sejak abad ke-5 berbagai negara di Nusantara telah mengirim utusan dagang ke Cina. Produk yang diperdagangkan pada saat itu lada, cengkeh, pala, kayu cendana, beras, kain, dan sebagainya.

Pada saat itu India dan Cina adalah dua negara adidaya maju dan kaya. Di antara mereka terjalin hubungan perdagangan yang erat yang pada gilirannya juga melibatkan negara-negara sekitarnya, termasuk berbagai kerajaan maritim di Nusantara, seperti Sriwijaya di Sumatera (abad ke-7 hingga 13) dan kerajaan Singasari - Kediri - Majapahit di Jawa (abad 12 - 15). Rempah-rempah (cengkeh, pala) dari Maluku, lada dari Aceh, Sumatera Selatan, Jawa Barat, adalah komoditas yang populer di mana-mana. Sandalwood Nusa Tenggara, kemenyan dari Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi juga dibutuhkan oleh orang-orang dari India dan Cina untuk keperluan upacara keagamaan. Sebaliknya, barang-barang dari Cina juga dibutuhkan oleh orang-orang dari kepulauan Indonesia, terutama demi prestise di kalangan elit. Komoditas dari Cina yang sangat populer di kepulauan Indonesia adalah sutra dan barang-barang porselen seperti piring, mangkuk, gelas, vas, dan sebagainya. Sementara itu, pedagang India menjual kain yang berkualitas baik.

Selama ekspansi Islam ke timur, perdagangan juga dimeriahkan oleh negara-negara lain di Asia seperti Arab, Iran, Turki, India Muslim, dan sebagainya (Curtin, 1998: 109-127; Soeroto, 1976: 11). Fenomena ini juga mendorong munculnya kerajaan maritim yang bercorak Islam di kepulauan Indonesia seperti dari Samudera Pasai (abad ke-13), Kesultanan Aceh (1496-1903), Kesultanan Palembang (abad ke-17 - 19) di Sumatera; Kesultanan Demak (abad ke-15 - 16), Kesultanan Cirebon (sejak abad ke-15), Kesultanan Banten (abad ke-16 - 19), dan sebagainya; Kesultanan Banjarmasin (abad ke-16 -19) di Kalimantan, Kerajaan Gowa di Sulawesi (sejak abad ke-14), Kesultanan Ternate dan Tidore di kepulauan Maluku (sejak abad ke-13), dan sebagainya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Salah satu kekuatan dinamis dalam pelayaran dan perdagangan antarpulau adalah saling ketergantungan pasokan dan permintaan antar daerah di kepulauan Indonesia. Sejak era prakolonial, Jawa memasok beras ke pulau-pulau lain di Nusantara seperti kepulauan Maluku dan bahkan Malaka. Pulau-pulau selain Jawa memproduksi rempah-rempah dan berbagai jenis hasil hutan. Orang-orang di Jawa tidak mengkonsumsi komoditas ini dalam skala besar namun diekspor kembali ke negara-negara di sebelah barat Nusantara. Terjadilah semacam barter, di mana orang lokal memperoleh tekstil, barang logam, perhiasan, dan sebagainya dengan menjual rempah-rempah. Secara singkat dapat dikatakan bahwa telah terjadi terjadi semacam spesialisasi dalam *supply and demand* dalam sistem perdagangan antarpulau di kepulauan Indonesia.

A. Sriwijaya: Resposif terhadap Lingkungan Geostrategis

Para sejarawan mengakui bahwa Sriwijaya pernah menjadi kerajaan bahari terbesar di Asia Tenggara sekitar abad ke-7 hingga ke-12. Salah satu kunci keberhasilan Sriwijaya menjadi sebuah negara maritim yang besar pada zamannya adalah kebijakan dan sikap yang responsif terhadap terhadap lingkungan geostrategisnya. Dalam hal ini, Sriwijaya yang memiliki posisi yang strategis tidak menjadi objek yang pasif. Hasil-hasil kebudayaan yang berkembang pada waktu itu menunjukkan tentang adanya peran yang signifikan orang-orang lokal dalam proses akulturasi kebudayaan di kawasan ini, khususnya antara budaya lokal dengan budaya India. Seperti diketahui bahwa pada abad ke-2 masehi hubungan dagang antara Nusantara dan India sudah relatif intensif sehingga pada abad ke-5 masehi pengaruh perdagangan itu telah menembus pada segi-segi kehidupan sosial, kebudayaan dan agama penduduk Nusantara dengan munculnya kerajaan-kerajaan yang menunjukkan pengaruh kebudayaan Hindu dan Budha (Coedes, 1968 : 20). Oleh karena itu tidak mengherankan jika pada periode itu telah muncul beberapa kerajaan yang menunjukkan adanya pengaruh luar (terutama India) seperti kerajaan Kutai di Kalimantan Timur dan Tarumanegara di Jawa Barat, Mataram di Jawa Tengah, dan kemudian disusul Kerajaan Sriwijaya sekitar abad ke-7.

Dalam hal ini orang-orang Sriwijaya tidak hanya menunggu para pedagang asing datang menjual dan membeli barang, tetapi dalam perkembangan selanjutnnya mereka juga menjadi pemain yang menentukan sebagai pelaut dan pedagang yang ulung. Hampir bisa dipastikan bahwa pada awal abad ke-5 telah ada orang-orang Nusantara yang datang berlayar/ berdagang langsung ke Cina. Sebuah berita Cina menceritakan bahwa pada bulan ke empat tahun 430 datanglah utusan dari Ho-lo-tan, sebuah negeri di Shê-p'o (Jawa). Jadi jelas bahwa utusan itu datang dari Nusantara yang membawa kain dari India dan Gandhara. Secara berturut-turut, Ho-lo-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tan mengirimkan utusan ke Cina pada tahun 430, 433, 434, 436, 437, dan 452 (Wolters, 1967: 164). Diperkirakan bahwa Holotan (atau Aruteun) merupakan pendahulu kerajaan Taruma sebelum kerajaan ini mendapat pengaruh Hindu. Berita Cina mengenai Taruma sendiri terutama terjadi setelah periode Ho-lo-tan.[3] Dari berbagai berita Cina dapat disimpulkan bahwa bahwa pada abad ke-5 masehi orang-orang Nusantara sudah memiliki hubungan dagang langsung dengan Cina. Hubungan dagang itu bahkan lebih banyak merupakan hasil dari inisiatif orang Nusantara dengan melihat banyaknya utusan dagang ke Cina tersebut. Sementara itu kaisar Cina hanya sesekali mengirimkan utusan ke negeri-negeri di Nusantara dan itupun banyak berurusan dengan soal agama dan politik. Baru dalam tahap berikutnya, datang juga para pedagang Cina ke pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Setelah penduduk Nusantara dapat berdagang langsung dengan Cina, maka ia mendapat kedudukan yang penting dalam jaringan perdagangan dan pelayaran internasional. Kapal-kapal Indonesia lalu-lalang melayari perairan antara India dan Cina. Pada abad ke-7 masehi seorang pendeta Budha dari Cina yang bernama I-tsing bertolak ke India dari Indonesia dengan menumpang kapal Sriwijaya (Kartodirjo, Poesponegoro, Notosusanto, 1975: 19).

Muncul dan berkembangnya Sriwijaya terkait erat dengan perdagangan yang sedang berkembang di sepanjang jaringan maritim antara India dan Cina, antara Nusantara dan Cina, dan perdagangan intra-regional di Asia Tenggara. Di antara faktor yang paling penting dalam kebangkitan Sriwijaya sebagai pusat perdagangan maritim di Asia Tenggara adalah kemampuan mereka untuk mengontrol wilayah pedalaman mereka sendiri di Sumatra dan kemampuannya untuk mendominasi kota-kota pelabuhan saingannya dan dengan demikian secara tidak langsung juga mengontrol daerah-daerah pedalaman mereka. Kontrol ini memungkinkan Sriwijaya untuk menguasai dan memusatkan perdagangan produk pertanian, hutan, dan produk-produk laut kepulauan Indonesia di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Sriwijaya. Selain itu, Sriwijaya juga mengembangkan sistem politik yang didasarkan pada kesetiaan dan kontrol terhadap sumber daya perdagangan. Lokasi Sriwijaya itu sendiri sebenarnya relatif tidak strategis karena terletak jauh dari Selat Malaka. Dengan memanfaatkan kekuatan armadanya, akhirnya Sriwijaya bisa mengontrol perdagangan di bagian barat kepulauan Indonesia (Manguin, 1993: 33).

3) Utusan terakhir kerajaan To-lo-mo ke Cina tahun 669. Sesudah itu nama To-lo-mo tidak terdengar lagi. Mungkin sekali kerajaan ini ditaklukkan oleh Sriwijaya. Dalam prasati Kota Kapur yang berbahasa Melayu Kuno dan berhuruf Pallawa disebutkan bahwa pada tahun 686 tentara Sriwijaya berangkat menyerang Bhumi Jawa yang tidak tunduk kepada kerajaan Sriwijaya. Mengenai hal ini lihat Irfan, Kerajaan Sriwijaya, hlm. 39-41. Lihat juga C.O. Blagden, 'The Kota Kapur (Western Bangka) Inscription', JMBRAS 64 (1913), hlm. 69-71.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain itu, mereka juga mampu melindungi perairan mereka melawan bajak laut dan kemungkinan serangan dari negara lain. Sebagai negara maritim, Sriwijaya telah menerapkan strategi untuk bertahan hidup dan memperluas kekuasaan. Untuk kelangsungan hidupnya, Sriwijaya menjalin hubungan diplomatik internasional dengan dua 'kekuatan super', yaitu Cina dan India yang diperkirakan menjadi potensi ancaman. Diplomasi dengan India, misalnya, dibangun dengan mendirikan sebuah vihara di Nalanda selama pemerintahan Balaputradewa. Diplomasi dengan Cina dibangun dengan mengirim upeti kepada kaisar Cina. Setiap kali Sriwijaya mendapat ancaman dari musuh-musuhnya, ia selalu meminta perlindungan dari Cina. Sriwijaya mengakui Cina sebagai pelindung dan mengirimkan upeti kepada kaisar Cina. Dengan mengambil berbagai kebijakan seperti itu, Sriwijaya merasa aman dari bahaya ekspansi militer Cina yang telah jauh mencapai Vietnam dan Fu-Nan. Selain itu, kapal-kapal Sriwijaya akan mendapatkan perlakuan yang lebih baik ketika mereka berlabuh di pelabuhan-pelabuhan Cina (Wolters, 1967: 152).

Di sisi lain, pada level regional Sriwijaya meneguhkan kekuatannya dan bahkan melakukan ekspansi ke wilayah sekitarnya di kawasan dunia Melayu. Secara berangsur-angsur Sriwijaya akhirnya dapat mengendalikan pusat-pusat perdagangan dan lalu-lintas pelayaran di sekitarnya dengan kekuatan militer (Christie, 1999: 221-2). Dengan cara seperti itu Sriwijaya mampu mengontrol pusat-pusat perdagangan di Semenanjung Malaya seperti P'eng-feng (Pahang), Teng-ya-Nung (Trengganu), Ling-Ya-Su-Chia (Langkasuka), Chi-lan-tan (Kelantan), Fo-lo-an (Kuala Berang), Tan-ma-ling (Tambralingga, Ligor), Chia-lo-si (Grahi, Teluk Brandon) (Bradell, 1936: 1-71). Dengan demikian kerajaan ini telah menjadi kerajaan maritim terbesar di kawasan Selat Malaka.

B. Majapahit: Sinergitas Daratan dan Lautan

Sriwijaya yang berkembang pesat di dunia Melayu ini sejalan dengan perkembangan kekuasaan politik kerajaan-kerajaan di Jawa. Kompetisi dan konflik antara Sriwijaya dan kerajaan-kerajaan di Jawa menunjukkan intensitas tinggi ketika pusat kerajaan Mataram dipindahkan dari Jawa Tengah ke Jawa Timur. Raja Sendok (929-947), telah memindahkan istana dan ia diakui sebagai pendiri dinasti baru (Isyana) yang memerintah di Jawa Timur sampai 1222. Salah satu motif pemindahan ini adalah untuk menghindari konflik dengan Sriwijaya. Munculnya kekuatan politik di Jawa Timur memberikan dampak yang signifikan bagi perekonomian daerah di kawasan pantura Jawa bagian timur pada khususnya dan kepulauan Indonesia pada umumnya (Wolters, 1979: 6; Wales, 1978: 5). Berbeda dengan kerajaan Mataram di Jawa Tengah yang diyakini sangat bergantung pada ekonomi pertanian sawah, wilayah pesisir dan lembah-lembah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sungai di Jawa Timur pada waktu itu belum berkembang sebagai daerah-daerah pertanian yang surplus yang dapat mendukung kekuatan politik kerajaan baru ini. Oleh karena itu, sejak periode awal raja-raja Jawa Timur memberi perhatian yang lebih terhadap perdagangan maritim. Hubungan perdagangan diselenggarakan baik dengan kawasan timur kepulauan Indonesia (seperti Maluku) maupun dengan kawasan bagian barat (seperti dengan orang-orang Sumatra dan Semenanjung Malaya yang pada waktu itu masih di bawah dikuasai oleh kerajaan Sriwijaya). Persaingan dan konflik militer kemaritiman antara kekuatan Jawa dan Sriwijaya memuncak pada masa Jawa berada di bawah kerajaan Majapahit sejak akhir abad ke-13.

Jika pada masa kerajaan Singasari (pendahulu Majapahit) upaya untuk melakukan ekspansi maritim ke kawasan Nusantara bertujuan untuk menjadikan seluruh Nusantara di bawah lindungan Singasari untuk menghadapi ekspansi Mongol, maka ekspansi yang dilakukan oleh Majapahit terutama ditujukan untuk menguasai sumber-sumber ekonomi maritim di Nusantara secara umum. Jika pada masa Kertanegara, Pan-Nusantara dicapai dengan jalan diplomasi yang persuasif untuk menyadarkan adanya bahaya luar, dengan cara membina hubungan spiritual, dan lewat perkawinan politis dan magis dalam rangka untuk menciptakan front antiekspansi Mongol di Asia Tenggara, maka Pan-Nusantara jaman Majapahit dilanjutkan dengan peneguhan kekuasaan secara politik dan dalam beberapa kasus juga dengan cara-cara militer. Di dalam kitab Pararaton dan Negarakertagama disebutkan sekitar 98 daerah vassal Majapahit antara lain Palembang, Jambi, Kampar, Siak, Rokan, Lamuri, Barus, Haru di Sumatra; Pahang, Kelang, Sai dan Trengganu di Semenanjung Malaya; Sampit, Kapuas, Barito, Kutai and Sedu di pulau Kalimantan; Butung, Luwuk, Banggai, Tabalong di Sulawesi; Wandan di Maluku; Seran di Irian; Sumba dan Timor di Nusatenggara.[4]

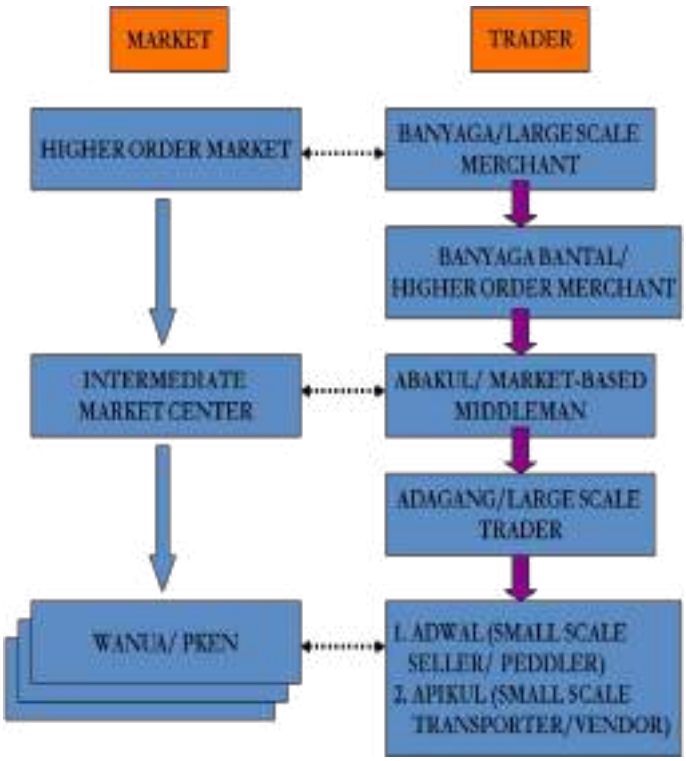
Di samping itu juga diinformasikan mengenai negara-negara sahabat Majapahit seperti Siam, Burma, Champa, Vietnam, Cina, dan Benggala. Negara-negara sahabat ini memiliki hubungan ekonomi dengan Majapahit (Kartodirjo, Poesponegoro, Notosusanto, 1975: 85). Meskipun daftar kerajaan yang berada di bawah kekuasaan Majapahit itu banyak yang meragukan, namun tidak ada alasan untuk meragukan bahwa tempat-tempat yang disebutkan dalam daftar itu telah dihubungkan dengan jaringan maritim lewat aktivitas perdagangan.[5] Bahkan ekspedisi Cheng Ho antara

4) Lihat A.B. Lapian, 'The maritime network in the Indonesian archipelago in the fourteenth century', in: SEAMEO Project in Archeology and Fine Arts SPAFA, Final report: Consultative workshop on research on maritime shipping and trade networks in Southeast Asia (Cisarua, West Java, Indonesia: 20-27 November 1984) 71-80. Mengenai beberapa catatan mengenai pengaruh Majapahit di Semenanjung Melayu berdasarkan sumber-sumber tradisional lihat C.O. Blagden, 'Notes on Malay History', JMBRAS 53 (1909), hlm. 139-162.

5) Ahli yang meragukan kebesaran Majapahit antara lain C.C. Berg, 'De Sadeng Oorlog en de Myth of Great Majapahit', Indonesia 5 (1951/52), hlm. 385-dst.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tahun 1405 dan 1433, yaitu ketika Majapahit sudah mulai melemah, mengakui bahwa perdagangan Jawa masih kuat dan bersumber dari kemampuan pelayarannya sendiri. Bahkan misi dagang ke Cina dipandangnya bertujuan untuk mengembangkan perdagangan lokal mereka sendiri.



Figur 1.
Struktur Pasar di Majapahit.
Sumber: Hall, *Maritime Trade,* hlm. 25

Kampanye Majapahit untuk melakukan ekspansi ke kawasan seberang dimulai sekitar tahun 1347. Politik ekspansi ini telah diletakkan oleh Mahapatih Gajah Mada. Dalam sumber-sumber tradisional ia diceritakan telah mengucapkan sumpah untuk tidak makan buah palapa atau tidak akan menikmati kesenangan hingga seluruh wilayah Nusantara berada di bawah kekuasaan Majapahit. Sebagaimana dikatakan sebelumnya bahwa bagaimana persisnya wilayah kekuasaan kerajaan Majapahit masih merupakan kontroversi. Namun demikian hampir tidak bisa diragukan bahwa tentunya armada laut Majapahit secara periodik melakukan kunjungan ke berbagai wilayah di Nusantara untuk memperoleh pengakuan formal atau sekedar pamer kemegahan armada kerajaan sehingga mendorong penguasa lokal untuk memberikan upeti kepada Majapahit mungkin secara sukarela. Sudah barang tentu kekuatan jaringan dan armada dagang Majapahit akan mampu memberikan sanksi kepada penguasa lain yang menunjukkan sikap bermusuhan kepada Majapahit.

Dalam salah satu ulasannya mengenai perkembangan kota Malaka sejak akhir abad ke-14, R.J. Wilkinson mengatakan bahwa kota ini berkembang dari sebuah desa nelayan yang dihuni oleh suku Sakai-Laut (Orang Laut) menjadi kota perdagangan yang penting adalah sebagai akibat dari ekspansi yang dilakukan oleh kerajaan Majapahit terhadap berbagai kota penting di sekitar Selat Malaka. Dia menggambarkan bahwa secara tiba-tiba Majapahit menempatkan diri sebagai bangsa penakluk di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kawasan Asia Tenggara. Dengan menggunakan armadanya, Majapahit telah menyapu sisa-sisa pusat kerajaan Sriwijaya di Palembang. Selain itu armada Majapahit juga melakukan penaklukan terhadap Singapura. Demikian juga ekspedisi Majapahit juga telah menaklukkan pelabuhan penting di ujung utara Sumatra yaitu Pasai dan selanjutnya Langkasuka (Ligor). Rangkaian penaklukan terhadap kota-kota pelabuhan tersebut (antara tahun 1370-1380) menurut Wilkinson telah mendorong berkembangnya kota Malaka. Perkembangan ini berkaitan dengan migrasi para pedagang dari kota-kota itu menuju ke Malaka dan selanjutnya menjadikanya sebagai kota dagang internasional yang bersifat kosmopolitan. Jadi rangkaian penaklukan Majapahit mendorong perkembangan kota Malaka yang menurut sumber-sumber lokal juga didirikan oleh keturunan orang Majapahit dari Palembang (Wilkinson, 1912: 67-71).

Ada pula yang menyangsikan apakah memang betul bahwa Majapahit merupakan kerajaan maritim mengingat ibukota majapahit itu sendiri tidak terletak di tepi pantai, tetapi berada di pedalaman. Berdasarkan catatan Ma Huan yang menyertai ekpedisi Cheng Ho pada waktu Majapahit masih berdiri dapat diketahui adanya informasi bahwa Majapahit memiliki empat kota penting yaitu *Tu-Pan* (Tuban), *Ko-erh-his* (Gresik), *Su-erh-pa-ya* (Surabaya), dan ibukota *Man-che-po-I* (Majapahit). Ma Huan juga mengambarkan berbagai tempat yang merupakan pintu gerbang menuju ibukota Majapahit. Ia mengatakan bahwa dari Surabaya kapal-kapal kecil dapat berlayar sejauh 70 hingga 80 *li* (sekitar sepertiga mile) hingga mencapai pelabuhan Canggu sebagai tempat berlabuh. Selanjutnya perjalanan menuju ke arah baratdaya selama satu setengah hari akan mencapai ibukota Majapahit (Colless, 1975: 130). Dari keterangan Ma Huan tersebut dapat disimpulkan bahwa memang betul ibukota Majapahit berada di pedalaman namun sebagian perjalannya masih bisa ditempuh dengan menggunakan kapal kecil. Dari segi geostrategi, letak ibukota yang demikian ini justru sangat menguntungkan mengingat bahwa ibukota kerajaan yang berada di tepi pantai akan lebih rentan terhadap serangan musuh dari laut yang sangat terbuka. Hal ini juga sama dengan Cina yang meskipun ibukotanya ada di pedalaman namun tidak selalu berarti menjauhkan diri dari aktivitas kebaharian. Selain itu Majapahit juga memiliki pelabuhan-pelabuhan penting sebagai pusat kegiatan kemaritiman seperti Tuban, Canggu, Gresik, Surabaya, dan sebagainya.

Pentingnya transportasi laut dan sungai bisa diterima secara akal sehat mengingat wilayah Majapahit khususnya daerah di sekitar ibukota merupakan hutan pegunungan dengan sungai-sungai besar. Di sini peranan sungai Brantas sebagai media transportasi menjadi sangat penting. Pada waktu itu kapal-kapal laut masih bisa berlabuh di pelabuhan Canggu yang merupakan pelabuhan sungai besar yang dekat dengan ibukota Majapahit. Duarte Barbosa yang pernah singgah di Jawa pada perempatan pertama abad

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ke-16 mengatakan bahwa di samping memiliki jung-jung untuk pelayaran samudera, orang-orang Jawa juga memiliki kapal yang '*well-built light vessels propelled by oars*' yang biasanya digunakan untuk aktivitas perompakan (Colless, 1975: 132). Kemampuan armada dagang Majapahit tidak dapat diragunakan lagi untuk melayari laut-laut di Nusantara tetapi juga samudera lepas dalam perdagangan internasional. Tome Pires yang datang di Jawa pada awal abad ke-16 mengatakan bahwa seratus tahun sebelum ia datang, Jawa memiliki kekuasaan yang sangat besar di mana kapal-kapalnya berlayar hingga mencapai Aden dan Majapahit memiliki hubungan dagang utama dengan kerajaan Keling (India), Benggala, dan Pasai (Sumatra). Ia menambahkan bahwa:

> *'it had the whole of the trade at that time...gathered together such great merchants with so much trade along its sea coasts, that nowhere else so large so rich was known. Some of them were Chinese, some Arabs, Parsees, Gujaratees, Belgalees and many other nationalities'* (Colless, 1975: 138).

Kerajaan Majapahit berkembang bukan hanya dari basis ekonomi pertanian namun juga pengembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan sebagai sebuah negara maritim. Perdagangan laut itu bukan hanya dilakukan antara satu daerah dengan daerah lain di Nusantara, tetapi juga perdagangan internasional dengan kawasan yang lebih luas. Pigeaud berpendapat bahwa barang-barang impor telah dikenal oleh masyarakat Majapahit hingga pedalaman seperti tekstil dari India dan barang-barang dari Cina seperti mata uang, barang-barang pecah belah dan batu mulia (Pigeaud, 1960-1963: 500). Chao Ju-Kua memberikan kesaksian bahwa komoditas Cina yang dibeli oleh para pedagang Jawa mencakup emas, perak, sutera, pernis, dan porselin. Begitu berkembangnya daya beli para pedagang Jawa sehingga menyebabkan Kekaisaran Cina pernah melarang perdagangan dengan Jawa karena menyebabkan terjadinya penyedotan mata uang Cina ke Jawa melalui perdagangan rempah-rempah, khususnya lada (Colless, 1975: 138).

Perlu diingat bahwa Tome Pires yang berkunjung di pelabuhan-pelabuhan di Jawa pada awal abad ke-16 mendengarkan dengan telinganya sendiri bahwa kebesaran Majapahit sudah beredar di kalangan banyak orang pada waktu itu. Ia mengatakan bahwa:

> *They say that the island of Java used to rule as far as the Moluccas (Maluco) on the eastern side and (over) a great part of the west; and that it had almost all this for a long time past until about a hundred years ago, when its power began to diminish until it came to its present state* (Cortesao, 1944: 74; Colless, 1975: 124-161).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kemunduran Majapahit sebagai akibat dari perebutan kekuasaan di antara para keluarga kraton mengakibatkan ketidakmampuannya untuk mengontrol daerah-daerah yang dikuasai.[6] Hal itu sejalan dengan berkembangnya agama Islam di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Majapahit. Kehancuran internal mendorong pelabuhan-pelabuhan itu memisahkan diri dari Majapahit dan mendapatkan vitalitas baru dari semangat agama Islam. Meskipun entitas politik nasional di Nusantara hancur sejalan dengan hancurnya Majapahit pada akhir abad XV namun jaringan-jaringan dagang semakin berkembang justru karena proses sentrifugal kekuatan politik ini. Dalam hubungan ini proses sentrifugal dalam entitas politik justru diikuti oleh proses integrasi ekonomi.

Kerajaan Majapahit memiliki armada dagang yang mampu berlayar dan sekaligus bersaing di perairan Nusantara dan bahkan mampu mengarungi Lautan Hindia dan Laut Cina Selatan untuk berdagang dengan Cina. Angkatan laut Majapahit mampu untuk mengontrol wilayah dan lalu-lintas laut di sekitar Selat Malaka yang merupakan pintu gerbang perdagangan internasional di kawasan ini. Pada saat yang sama, penduduk Majapahit mampu memproduksi dan menjual komoditi perdagangan yang dibutuhkan oleh pasar iinternasional. Di satu sisi para pedagang dan pelaut dapat memperoleh keuntungan, sedangkan pemerintah dapat menarik pajak dan berbagai pendapatan yang terkait dengan kegiatan perdagangan dan para pemilik kapal memiliki peluang untuk mengembangkan investasi mereka menjadi usaha yang lebih besar. Agar sejalan dengan tuntutan perdagangan internasional misalnya, kerajaan Majapahit melakukan penyesuaian struktural dalam birokrasi dan pasar domestik yang dapat menjadi katalis antara pasar lokal dengan pasar internasional (Hall, 1985: 25). Hal itu bisa dilihat dari keteriringan antara struktur politik dan struktur pasar di Majapahit.

Dengan demikian, perdagangan internasional yang dilakukan oleh para pedagang Majapahit bukan hanya merupakan kegiatan para pedagang dan pelaut itu sendiri, tetapi juga merupakan bagian yang integral dari kegiatan masyarakat dan merupakan bagian dari kegiatan yang berada di bawah kontrol pemerintah. Hal itu berarti bahwa mekanisme sebagai negara maritim melibatkan segenap potensi yang ada di dalam masyarakat sebagai sebuah sistem. Selain itu, kegiatan ekonomi bukan hanya ditujukan semata-mata untuk kepentingan ekspor (*export-led economy*) tetapi juga untuk kepentingan memenuhi kebutuhan domestik sendiri.

6) Palembang sendiri sebagai bekas pusat kerajaan Sriwijaya diceritakan menjadi sarang dari perompak Cina setelah tahun 1377. Lihat misalnya R.W. McRoberts, 'Notes on Events in Palembang 1389-1511: The Overlasting Colony', JMBRAS 1 (59) (1986), hlm. 73.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tantangan Kolonialisme

Sistem perdagangan maritim mengalami penyesuaian setelah munculnya para pedagang Barat di Nusantara (Manguin, 1993: 198-9). Sebuah sistem perdagangan bersenjata (*armed-trading system*) yang dikembangkan oleh pelaut Barat menjadi pukulan besar bagi para pedagang lokal, yang telah berkembang selama berabad-abad. Meskipun intervensi kekuatan Barat sangat rumit, namun sebetulnya tidak mengubah pola dasar perdagangan di Nusantara khususnya dan Asia Tenggara umumnya. Penaklukan Malaka oleh Portugis pada tahun 1511 hanya memicu munculnya pusat-pusat perdagangan Islam di Nusantara seperti Aceh, Johor, dan Brunei. Pada saat yang sama, Kristen militan Portugis juga telah peran tertentu dalam merangsang pertumbuhan banyak emporium bercorak Islam di sepanjang pantai utara Jawa seperti Demak, Banten, Cirebon, Surabaya, dan sebaginya. Kehadiran Portugis sebagai pesaing pedagang Muslim di Asia Tenggara secara tidak langsung membantu kebangkitan Jawa setelah jatuhnya kerajaan Majapahit pada akhir abad ke-15. Namun demikian pertumbuhan ekonomi negara-negara pesisir di sepanjang pantai utara Jawa tidak hanya dipandang curiga oleh Portugis di Malaka, tetapi juga oleh Kerajaan Mataram yang terletak di pedalaman Jawa.

Mataram mulai menaklukkan negara-kota tersebut pada awal abad ke-16 dengan pengecualian Banten.[7] Mataram menghancurkan hampir semua sumber daya ekonomi dari negara-negara pesisir sehingga mengakibatkan eksodus para pedagang ke berbagai pelabuhan di luar Jawa, seperti Makassar dan Banjarmasin (Graaf & Pigeaud, 1989: 24-6; Burger, 1975: 26). Akibatnya semua kota perdagangan di sepanjang pantai utara Jawa, kecuali Banten, dalam keadaan lemah ketika Belanda mulai memperluas monopoli mereka pada abad ke-17.

VOC mulai memaksakan kebijakan monopoli pembelian terhadap orang-orang pribumi. Dengan demikian, berarti mereka juga mengibarkan bendera konflik dengan pedagang Eropa lain. Dalam konteks ini VOC akhirnya menjadi kekuatan yang sewenang-wenang dalam menentukan harga jual produk lokal. VOC melarang penjualan rempah-rempah kepada orang Eropa lainnya di bawah ancaman hukuman.[8]

---

7) Kesultanan Cirebon tidak dihancurkan oleh Mataram, namun secara perlahan kesultanan ini ditransformasikan dari kerajaan maritim menjadi negara feudal oleh Mataram. Lihat Singgih Tri Sulistiyono, "Perkembangan pelabuhan Cirebon dan pengaruhnya terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat kota Cirebon 1859-1930" (Tesis Master, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1994), hlm. 135–139. Lihat juga Sharon Siddique, "Relics of the Past? A Sociological Study of the Sultanates of Cirebon, West Java" (Disertasi Doktor, University of Bieleveld, 1977).

8) L. Nagtegaal, Riding the Dutch tiger: The Dutch East Indies Company and the Northeast Coast of Java 1680-1743 (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 21. Penaklukan Makassar oleh VOC tahun 1667, misalnya, telah menyebabkan eksodus pedagang secara besar-besaran dari Sulawesi selatan ke pantai utara Jawa.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada awalnya VOC memiliki rencana untuk memusatkan jaringan dagang mereka di Selat Malaka (yaitu di pelabuhan Malaka) dan Selat Sunda (yaitu Batavia). Namun demikian pada abad ke-17 rencana ini berubah. Sejak 1677 dan seterusnya, Belanda terlibat aktif dalam serangkaian sengketa suksesi dan perebutan kekuasaan di Jawa. Dengan memanfaatkan konflik yang ada, akhirnya Belanda dapat mengurangi kekuasaan raja-raja Mataram hingga dalam posisi yang bergantung kepada Belanda. Mulai akhir abad ke-18, hingga taraf tertentu kerajaan Mataram, Banten, dan Cirebon sudah menjadi semacan vasal VOC. Selain itu, mereka juga menguasai ekonomi daerah-daerah yang paling produktif di Jawa melalui pungutan pajak dan berbagai jenis upeti. VOC mulai memperkenalkan tanaman-tanaman baru utnuk dibudidayakan di Jawa yang memiliki jumlah penduduk yang signifikan yang berada di bawah kekuasaan pemimpin pribumi yang relatif sudah bisa dikendalikan Belanda. Dengan demikian, VOC secara bertahap menjadikan Jawa sebagai basis kekuasaannya. Sementara itu cengkeraman kekuasaan maritim mereka di luar Jawa mulai menurun.[9]

Jatuhnya pusat-pusat perdagangan pribumi di Nusantara telah memaksa pedagang pribumi menyesuaikan diri dengan situasi baru. Hal ini terjadi setidaknya di sebagian besar kota-kota pelabuhan di pantai utara Jawa. Dalam hal ini telah terjadi proses feodalisasi dalam masyarakat Jawa karena runtuhnya kegiatan perdagangan mereka (Sulistiyono & Rochwulaningsih, 2013: 115-127). Sementara itu, beberapa pedagang pribumi menggeser profesi mereka menjadi bajak laut. Ada paralel antara dominasi VOC di laut dan perkembangan bajak laut di perairan Nusantara. Tentu saja, pembajakan terjadi di sepanjang rute perdagangan yang sibuk. Target bajak laut tidak hanya kapal asing, tetapi juga pedagang pribumi. Kadang-kadang mereka merampok desa-desa pesisir, menangkap penduduk desa dan menjual mereka sebagai budak (Reid, 1983; Lapian, 1987). Namun demikian, para pedagang pribumi masih ada dan terus melakukan kegiatan pelayaran dan perdagangan seperti yang mereka lakukan sebelum kehadiran orang Barat. Bahkan, ada kecenderungan baru di mana pelayaran prahu berfungsi hanya sebagai layanan tambahan dari pelayaran Belanda. Mereka bertindak sebagai distributor barang impor dari pelabuhan-pelabuhan besar ke pelabuhan-pelabuhan kecil, dan sebaliknya mereka mengangkut produk yang diekspor dari kecil ke pelabuhan besar yang akan dikirim ke luar negeri

9) C.D. Cowan, "Continuity and change in the international history of maritime South East Asia", Journal of Southeast Asian History 9 (1968) (1), hlm. 10. Gaastra & Bruijn juga menyatakan bahwa abad ke-17 dan 18 menyaksikan VOC mentransformasikan dirinya sebaai kekuatan teritorial; Lihat F.S. Gaastra & J.R. Bruijn, "The Dutch East India Company's shipping, 1602-1795, in a comparative perspective", dalam: J.R. Bruijn & F.S. Gaastra (eds), Ships, sailors and spices: East India Companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries (Amsterdam: NEHA, 1993), hlm. 178. Lihat juga F.S. Gaastra, De geschiedenis van de VOC (Zutphen: Walburg, 2002), hlm. 57–65.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Sulistiyono, 2003). Kebijakan kontrol yang ketat dan penguasaan modal telah memungkinkan Belanda mendominasi pelayaran dan perdagangan di kepulauan Indonesia. Dengan demikian, 'takdir' sebagai bangsa maritim telah diputus oleh kekuatan kolonialisme.

Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia

Uraian mengenai sejarah perkembangan kerajaan Sriwijaya dan Majapahit tersebut di atas sebetulnya cukup memberikan pelajaran kita untuk melakukan revitalisasi dan sekaligus reinterpretasi terhadap paradigma maritim. Dalam hal ini pembangunan negara maritim tidak dapat dilakukan secara parsial tetapi harus didasari pada paradigma maritim sesuai dengan jati diri yang dapat dilihat dari perjalanan sejarah bangsa itu sendiri. Paradigma maritim paling tidak mencakup aspek politik, ekonomi, dan budaya.

1. Paradigma Maritim di Bidang Politik

Bagi sebuah negara maritim, paradigma maritim di bidang politik merupakan hal yang sangat penting karena hal ini akan menentukan bagaimana sumberdaya yang ada baik sumberdaya alam (laut dan darat), sumber daya manusia, sumber daya budaya, sumber daya teknologi, dan sebagainya dikelola secara optimal sesuai dengan potensi dan jatidirinya. Tanpa paradigma yang jelas, pengelolaan segala macam sumber daya yang ada akan menjadi tidak terarah. Jika ini terjadi, upaya membangun negara maritim yang jaya tidak akan tercapai dan akan gagal di tengah jalan.

Paradigma maritim di bidang politik paling tidak mencakup landasan ideologi, sistem pemerintahan dan pertahanan dan keamanan. Negara maritim Indonesia yang berjaya di masa yang akan datang memerlukan landasan ideologis yang jelas. Dalam hubungan ini, sesuai dengan komitmen para *founding fathers* yang meletakkan Pancasila sebagai ideologi bangsa Indonesia masih dan akan tetap relevan di masa yang akan datang. Di samping Pancasila secara ideal mampu merangkai semua aspek kehidupan, baik kehidupan pribadi, kemasyarakatan, maupun kebangsaan yang mencakup sistem kepercayaan, kemanusiaan, kebangsaan, sistem demokrasi dalam pemerintahan, maupun aspek keadilan sosial dalam kehidupan bersama. Semua aspek itu sangat diperlukan dalam membangun kehidupan bersama sebagai komunitas bangsa.

Aspek yang juga sangat fondamental dari ideologi Pancasila adalah semangat untuk menerima perbedaan sebagai modal dasar untuk membangun persatuan, yaitu dengan semboyan Bhinneka Tunggal Ika yang maknanya adalah berbeda-beda tetapi tetap satu. Konsep ini mirip dengan multikulturalisme dalam zaman modern sekarang. Oleh karena latar belakang perkembangan historis yang berbeda-beda antara satu kelompok sosial dengan kompok sosial yang lain di Indonesia, maka mereka juga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki tingkat multikulturalitas yang berbeda-beda. Hal itu ditentukan baik oleh karakteristik kondisi alamiah maupun aspek-aspek lain yang terkait seperti ekonomi, politik, sosial, budaya, dan sebagainya. Jadi pluralitas masyarakat Indonesia ditentukan baik oleh kondisi geografis Indonesia yang sangat luas, ras, dan kelompok etnik yang sangat beragam, serta sejarah yang berbeda-beda. Pluralitas yang sangat *complicated* itu masih dipertajam dengan perbedaan status dan tingkat ekonomi. Dalam hubungan itulah semangat dan perspektif multikulturalisme (bukan sekedar pluralisme) perlu dikembangkan dalam memperkokoh salah satu pilar kebangsaan Indonesia, yaitu bhinneka tunggal ika.

Semboyan dan semangat ini sangat penting untuk disosialisasikan dan diinternalisasikan ke dalam kepribadian masyarakat indonesia. Hal ini bukan merupakan sesuatu yang aneh mengingat secara sosiologis dan kultural, masyarakat Indonesia merupakan masyarakat plural yang memiliki potensi yang sangat besar bagi munculnya konflik dan perpecahan jika tidak disemangati oleh bhinneka tunggal ika atau semangat multikulturalistik.[10] Meskipun masyarakat Indonesia merupakan masyarakat yang pluralistik dari sisi ras, etnik, status, kepercayaan, dan sebagainya, namun merupakan suatu kesatuan guna mencapai tujuan bersama dalam konteks NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Namun demikian 'semangat bhinneka tunggal ika' ini bisa merupakan *state of the art* dan sebuah *imagined condition.* Sebagai *state of the art* konsep ini mengaju kepada kondisi riil di dalam masyarakat Indonesia yang pluralistik dan masih jauh dari keyakinan bhinekaan tunggal ika terbukti dengan masih maraknya kekerasan antarelemen di dalam masyarakat. Sebagai *imagined condition,* 'bhinneka tunggal ika-isme' merupakan sebuah cita-cita yang diidealisasikan yang tentu saja membutuhkan proses panjang untuk secara terus-menerus perlu perbaikan yang berkesinambungan (*continual improvement*) (Sulistiyono, 2011). Dengan demikian jika konsep pluralisme lebih mengacu kepada kondisi *state of the art* sedangkan kebhinnekaan tunggal ika atau multikulturalisme lebih mengacu kepada perspektif dan semangat untuk mewujudkan *imagined condition.*

Terkait erat dengan aspek ideologi, cara pandang atau wawasan terhadap diri dan lingkungannya sebagai negara maritim juga sangat penting. Dalam hal ini pemerintah Indonesia sudah berusaha untuk merumuskan wawasan kemaritiman. Wawasan kemaritiman diawali dengan Deklarasi Djoeanda 13 Desember 1957, yang kemudian ditindaklanjuti dengan adanya konsep wawasan nusantara (Sulistiyono, 2009). Dalam Deklarasi Djoeanda dirumuskan:

10) Pada masa Indonesia modern, ada sekitar 200 rumpun bahasa Austronesia, dan lebih dari 150 keluarga bahasa Papua (Melanesia). Lihat Robert Cribb, Historical Atlas of Indonesia (Curzon: Richmond, Surrey, 2000).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> "Segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk dalam daratan Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya, adalah bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan pedalaman atau perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia. Penentuan batas laut 12 mil yang diukur dari garis- garis yang menghubungkan titik terluar pada pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang-Undang" (Danusaputro, 1979: 143-5).[11]

Sementara itu wawasan nusantara didefinisikan sebagai cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri dan bentuk geografinya berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Dalam pelaksanannya, wawasan nusantara mengutamakan kesatuan wilayah dan menghargai kebhinekaan untuk mencapai tujuan nasional. Dengan kata lain, wawasan nusantara merupakan cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri sendiri dan lingkungannya yang serba beragam dan bernilai strategis dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan wilayah dalam menyelenggarakan kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara, untuk mencapai tujuan nasional (Suradinata, 2005: 12-14).

Jika dicermati secara detail, rumusan-rumusan baik yang ada di dalam Deklarasi Djoeanda maupun dalam Wawasan Nusantara ternyata serasa kurang "menggigit". Artinya tekanan visi kelautan belum begitu terasa. Dalam Deklarasi Djoeanda disebutkan:

> "Segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk dalam daratan Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya, adalah bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia...".

Dari rumusan itu jelas kelihatan bahwa paradigma negara daratan atau negara kontinental masih kuat jika dibandingkan dengan paradigma negara maritim. Di situ tertulis dengan jelas bahwa laut-laut yang dimiliki oleh NKRI masih dipandang sebagai 'bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia". Hal ini tidak mengherankan karena pada waktu itu konsep '*archipelagic state*' diterjemahkan dengan 'negara kepulauan', yang berarti negara yang memiliki wilayah yang terdiri dari banyak pulau yang ditengah-tengahnya adalah wilayah laut. Dengan demikian jelas kelihatan bahwa eksistensi laut-laut yang ada hanya dipandang sebagai suplemen dari wilayah darat.

11) Untuk teks lengkap Deklarasi dapat dilihat pada Munadjat Danusaputro, Wawasan Nusantara (dalam Ilmu, Politik & Hukum) (Bandung: Alumni, 1979), hlm. 143-145.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kemajuan yang sedikit berarti telah dicapai dengan dirumuskannya wawasan nusantara yang tercakup dalam Ketetapan MPR Nomor IV/MPR/1973 tanggal 22 maret 1973, TAP MPR Nomor IV/MPR/1978 tanggal 22 maret 1978 tentang GBHN, dan TAP MPR nomor II/MPR/1983 tanggal 12 Maret 1983. Dalam konteks itu wilayah daratan dan wilayah lautan merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Dengan demikian ada cara pandang yang seimbang dalam melihat wilayah daratan dan lautan.

Untuk membangun Indonesia ke depan sebagai negara maritim yang kuat diperlukan paradigma maritim yang kuat. Dalam hal ini konsep '*archipelagic state*' tidak perlu diterjemahkan sebagai negara kepulauan dengan pengertian sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, tetapi harus diterjemahkan sebagai negara laut, yaitu negara yang wilayah utamanya terdiri dari laut yang di dalamnya terdapat pulau-pulau.[12] Dengan demikian wilayah laut Indonesia bukan merupakan bagian dari wilayah daratan sebagaimana yang termaktub dalam Deklarasi Djoeanda. Wawasan Nusantara yang memandang lautan dan daratan sebagai kesatuan yang seimbang juga masih kurang tegas. Cara pandang itu harus diputar 180 derajad, bahwa wilayah daratan (kepulauan) hanya merupakan bagian dari wilayah laut dari negara maritim Indonesia. Dalam konteks ini, pembangunan wilayah daratan (pulau-pulau) hanyalah merupakan sebagian kecil saja pambangunan wilayah negara maritim Republik Indonesia karena sekitar 80 persen lebih wilayah Indonesia berupa laut.

Paradigma maritim atau mungkin bisa disebut juga sebagai visi kemaritiman atau kelautan sebagaimana yang digambarkan di atas akan mempengaruhi cara mendefinisikan negara Indonesia sebagai negara maritim. Selama ini banyak orang yang berpikiran dikotomis yang mempertentangkan aspek daratan dan lautan. Padahal sesungguhnya membangun Indonesia seharusnya berarti membangun sektor kemaritiman. Membangun daratan di pulau-pulau dengan sendirinya merupakan bagian kecil dari pembangunan negara maritim Indonesia. Dengan demikian perlu cara berpikir yang integratif yang mensinergikan antara aspek kelautan dan pulau sebagaimana yang pernah dilakukan oleh negara-negara maritim besar dalam sejarah Indonesia. Dalam hubungan ini, definisi

12) Hal ini sesuai dengan pendapat Lapian yang menyatakan bahwa antara konsep kepulauan dan archipelago memiliki perbedaan yang fundamental. Istilah archipelago berasal dari bahasa Italia pada masa Abad Pertengahan, archipelagos, yang berasal dari kata archi, yang berati paling utama dan pelagus yang berarti laut. Dengan demikian makna archipelago bukanlah merupakan 'sekumpulan pulau' atau 'a group of islands' tetapi 'hamparan perairan laut yang di dalamnya terdapat pulau-pulau' atau 'a body of water containing islands'. Dengan demikian menurut Lapian konsep negara kepulauan untuk Indonesia harus mengacu kepada makna yang ke duayaitu Indonesia sebagai negara laut atau negara maritim, bukan sebagai negara kepulauan dalam pengertian sebagai 'islands state'. Lihat A.B. Lapian, 'Laut, pasar, dan komunikasi antar-budaya', paper dipresentasikan pada Kongres Sejarah Nasional 1996 (Jakarta: 1996), hlm. 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara maritim yang cocok untuk Indonesia adalah sebuah negara yang mampu membangun kekuatan maritimnya (*seapowers*) baik di bidang pelayaran dan perdagangan (*mechant shipping*), kekuatan pertahanan dan keamanan maritim (*maritime figting instruments*), dan kemajuan teknologi kemaritiman (*maritime technology*) untuk dapat memanfaatkan potensi yang dimilikinya secara sinergis (laut dan darat) dalam kerangka dinamika geopolitik guna mencapai kemakmuran dan kejayaan bangsa dan negaranya. Dengan kekuatan maritim (*maritime powers*) itu negara maritim Indonesia akan mampu mendayagunakan secara optimal baik potensi yang dimilikinya sendiri, yaitu potensi sumber daya alamiah (*natural resources*) baik yang berupa pulau maupun laut, sumber daya manusia (*human resources*), sumber daya pemerintahan (*political resources*), dan sumber daya budaya (*cultural resources*), maupun potensi yang lahir dari lingkungan geopolitik strategis yaitu dengan memanfaatkan lingkungan strategis guna mencapai kejayaan bangsa dan negara.

Dalam hal ini perlu diingat kembali sebagai negara maritim, wilayah NKRI sebagai wadah sekaligus isi berupa lautan yang di dalamnya ada pulau-pulau. Sebagaimana kerajaan-kejayaan maritim besar di Nusantara, mereka memproduksi berbagai komoditi di pulau-pulau terutama ditujukan untuk kepentingan perdagangan maritim internasional, di samping tentu saja untuk memenuhi kebutuhan sendiri.

Paradigma maritim sebagaimana yang diuraiakan di atas harus diterjemahkan dan diejawantahkan dalam bidang politik, hukum, pemerintahan, dan sistem pertahanan dan keamanan. Dengan kata lain sistem politik, hukum, pemerintahan, dan pertahanan serta keamanan nasional harus diorientasikan kepada pembangunan Indonesia sebagai negara laut.

2. Paradigma Maritim di Bidang Ekonomi

Paradigma maritim dalam pembangunan ekonomi bagi negara maritim Indonesia di masa yang akan datang juga merupakan persoalan yang paling krusial. Pembangunan ekonomi Indonesia tanpa dilandasi dengan paradigma maritim yang kuat tidak akan bisa membuahkan sebuah negara maritim Indonesia yang jaya. Dalam hal ini pembangunan ekonomi negara maritim paling tidak mencakup tiga aspek yaitu aspek sistem ekonomi, produksi dan distribusi. Secara makro, sistem ekonomi Indonesia harus didasarkan atas ideologi ekonomi kerakyatan yang dapat digali dan dikembangkan dari ideologi Pancasila. Amandemen yang dilakukan terhadap Undang-undang Dasar 1945, jika diperlukan, justru harus memperkuat implementasi ekonomi kerakyatan dalam kehidupan masyarakat. Bukan sebaliknya, selama periode reformasi ini justru amandemen terhadap UUD 1945 dan undang-undang yang diciptakan oleh pemerintah lebih mengarah kepada sistem ekonomi yang liberal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sementara itu strategi dalam berproduksi sebagai elemen ekonomi yang paling penting perlu diupayakan adanya sinergitas antara potensi laut dan pulau. Untuk membangun masa depan Indonesia sebagai negara maritim, tidak bisa hanya membangun kemampuan berproduksi di bidang kelautan saja (*marine-based production capacity*) seperti perikanan, garam, tambang, dan sebagainya tetapi juga harus mampu membangkitkan kemampuan produksi di daratan (*land-based production capacity*). Pada prinsipnya, pemerintah harus mendorong semua elemen di dalam masyarakat untuk menciptakan produk-produk yang dibutuhkan oleh pasar yang memiliki keunggulan komparatif dan kompetitif (*comparative and competitive advantages*) tanpa mempersoalkan *marine* dan *land-based sectors* karena hakekatnya semuanya adalah pembangunan laut sesuai dengan visi negara maritim. Perlu ditekankan bahwa keberadaan pulau-pulau di Indonesia merupakan bagian dari kekayaan laut.

Dalam hal ini perlu ditekankan juga mengenai orientasi produksi. Dengan belajar dari sejarah maritim Nusantara dapat dipetik pelajaran bahwa penciptaan produksi dalam ekonomi tidak semata-mata ditujukan untuk memenuhi kebutuhan sendiri (*self sufficient*) tetapi juga untuk diperdagangkan dalam pasar internasional. Orientasi produksi untuk menciptakan surplus sangat penting dalam negara maritim. Surplus dalam perdagangan internasional dapat digunakan untuk mendukung kejayaan negara maritim. Dengan orientasi seperti ini, mereka tidak hanya makmur karena dapat mencukupi kebutuhan sendiri, tetapi juga mampu memanfaatkan surplus produksi untuk kepentingan kejayaan negara.

Armada transportasi laut (*merchant shipping fleet*) merupakan salah satu faktor terpenting untuk pembangunan ekonomi negara maritim yang maju. Kepemilikan armada kapal sendiri merupakan sesuatu yang sangat penting bagi negara maritim. Situasi yang menyedihkan sekarang ini sedang terjadi di Indonesia. Pada 2005 misalnya hanya sekitar 53 persen pelayaran domestik dan 3,4 persen pelayaran internasional yang masih berada di tangan perusahaan nasional Indonesia. Angka itu cenderung terus mengalami keterpurukan (Kamaluddin, 2005: 37). Sejauh makro ekonomi dipertimbangkan, perdagangan antarpulau dan internasional yang dilayani secara efisien oleh perusahaan pelayaran milik sendiri yang efisien akan mencegah terjadinya pengaliran devisa keluar negeri. Sementara itu, adalah sangat penting bagi negara maritim untuk memiliki angkatan laut dan patroli polisi (*maritime fighting instruments*) yang kuat untuk mengamankan wilayah laut dari semua jenis tindakan kriminal dan ekspansi politik dan militer dari negara asing. Kewibawaan sebuah negara maritim bergantung kepada hal tersebut. Kapal-kapal patroli yang tidak mampu mengejar kapal-kapal pencuri ikan adalah suatu bentuk pelecehan terhadap kewibawaan sebuah negara maritim.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Aspek fundamental lain dari pembangunan ekonomi negara maritim Indonesia adalah masalah integrasi ekonomi nasional. Disparitas ekonomi di antara pulau-pulau dan/ atau daerah masih terlihat dengan jelas sepanjang sejarah Indonesia. Ada beberapa pulau yang telah berkembang secara ekonomi, tetapi masih banyak juga pulau-pulau dan/atau daerah yang masih belum berkembang (Kamaluddin, 2005: 82-3). Di samping itu, masih terdapat berbagai persoalan yang berkaitan dengan hubungan dan ketergantungan di antara pulau-pulau itu. Padahal, penciptaan ketergantungan di antara pulau-pulau yang ada akan memiliki andil yang besar dalam penguatan integrasi ekonomi nasional yang pada gilirannya juga akan memperkuat integrasi budaya dan politik (Drake, 1989: 2-3).

Selain itu, Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dengan beragam potensi ekonomi dapat dijadikan sebagai modal dasar untuk menciptakan suatu tahap pembangunan ekonomi yang disebut sebagai *complete economic integration.*[13] Dalam kerangka itu, berbagai wilayah Indonesia perlu direkayasa sedemikian rupa sehingga menjadi suatu area ekonomi yang mandiri yang relatif mampu memenuhi kebutuhan sendiri. Dalam situasi seperti itu *internal supplay and demand* akan dapat berkembang dengan baik dan masing-masing wilayah dikembangkan dengan cara tertentu sehingga mampu berperan dalam mekanisme pasar nasional yang mandiri. Hal ini perlu dilakukan dalam rangka menghidupkan perekonomian domestik yang akan mampu memberikan kontribusi terhadap GDP (Gross Domestic Product) yang akan memberikan kontribusi penting untuk membangun imunitas perekonomian Indonesia dari konjungtur dan krisis global. Jadi untuk selanjutnya *export-led economy* dikembangkan di atas kemandirian dan dalam kerangka memperkuat ekonomi nasional.

Dengan belajar dari krisis-krisis ekonomi yang diderita oleh Indonesia dan beberapa negara lain, dapat diperoleh palajaran bahwa sebuah negara yang terlalu menggantungkan PDB-nya dari sektor ekspor (seperti Singapura dan Korea Selatan) akan sangat rapuh terhadap krisis ekonomi global. Oleh karena itu penguatan ekonomi domestik termasuk kemandirian dalam memenuhi kebutuhan pokok merupakan langkah yang sangat penting bagi pembangunan ekonomi negara maritim Indonesia di masa yang akan

13) Biasanya konsep complete economic integration ini merupakan tahap akhir dari kerjasama blok ekonomi regional di antara beberapa negara sekawasan di mana negara-negara anggota tidak lagi mempersoalkan dan mengontrol kebijakan ekonomi negara-negara anggotanya mencakup penggabungan moneter secara total (full monetary union) dan harmonisasi kebijakan fiscal (complete fiscal policy). Tahap-tahap untuk mencapai complete economic integration adalah: preferential trading area, free trade area, customs union, common market, economic and monetary union, dan terakhir complete economic integration. Dalam hal ini complete economic integration biasanya hanya dijumpai dalam suatu negara, bukan kerjasama blok ekonomi regional dalam kerangka institusi supranasional. Lihat 'Economic Integration', dalam: http://en.wikipedia.org/wiki/Economic_integration (Dikunjungi tanggal 30 Maret 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

datang. Dalam hubungan ini, penelitian yang serius perlu dilakukan untuk memetakan kondisi dan dinamika pasar lokal dalam rangka menciptakan dan mengembangkan spesialisasi produksi dari pulau dan/ atau daerah sesuai dengan potensi mereka masing-masing. Hal ini akan memprekondisikan adanya arus *supply and demand* di antara pulau dan daerah sebagai sebuah sistem yang pada gilirannya akan mendorong perkembangan perdagangan ekspor dan impor.

3. Paradigma Maritim dalam Pembangunan Sosial-Budaya

Sangat penting untuk dicatat bahwa untuk membangun negara maritim yang besar tidak hanya cukup dengan melakukan eksploitas sumber daya kelautan saja. Pembangunan negara maritim mensyaratkan dilakukannya sosialisasi dan enkulturasi nilai-nilai sejarah dan budaya maritim melalui berbagai media, seperti pendidikan, seni, sastra, dan sebagainya. Tanpa landasan sosial budaya maritim, eksploitasi sumber daya kelautan akan berubah menjadi bencana sebagaimana yang sudah terjadi pada sektor daratan.

Indonesia sebetulnya memiliki potensi menjadi negara maritim yang besar. Alfred Thayer Mahan (1965) misalnya berpendapat bahwa ada enam syarat yang harus dimiliki untuk menjadi negara maritim yang besar, yaitu: posisi geografis, karakteristik daratan dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk, karakter penduduk, dan karakter pemerintahan. Di antara enam syarat tersebut barangkali tinggal syarat ke lima dan ke enam yang belum sepenuhnya dimiliki oleh Indonesia yaitu karakter penduduk dan karakter pemerintahan. Oleh sebab itu jika paradigma maritim tidak hanya perlu diterapkan dalam pembangunan politik dan ekonomi, tetapi juga dalam pembangunan sosial budaya bahari yang selama masa dominasi kolonial mengalami kemunduran. Oleh sebab itu perlu sosialisasi dan internalisasi nilai-nilai kebaharian dalam kehidupan sosial budaya masyarakat Indonesia.

Pembangunan sosial budaya maritim dapat dilakukan melalui pendidikan baik formal maupun non-formal yang merupakan media untuk sosialisasi dan internalisasi nilai-nilai sejarah dan budaya maritim. Selain itu peletakan landasan sosial budaya juga bisa dilakukan melalui revitalisasi dan penguatan lembaga-lembaga sosial yang telah mengakar di dalam masyarakat. Demikian juga, penciptaan lembaga modern yang memiliki fungsi sebagai *think-thank* bagi pengembangan negara maritim juga perlu dilakukan. Dengan demikian baik pemerintah maupun rakyat memiliki peran yang sama-sama penting dalam pembangunan sosial budaya bagi negara maritim yang besar di masa yang akan datang.

Dalam mensosialisasikan dan menginternalisasikan budaya maritim, peran pembelajaran sejarah maritim Indonesia di lembaga-lembaga pendidikan amat penting. Dalam konteks ini sejarah maritim Indonesia mampu memberikan eksplanasi mengenai komunikasi lintas budaya (*cross-*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

cultural communication) lewat media laut antara satu komunitas dengan komunitas yang lain yang menjadi dasar bagi proses formasi sebuah bangsa yang kemudian disebut sebagai bangsa Indonesia. Hal ini dimungkinkan karena hubungan lewat laut telah memprekondisikan terjadinya komunikasi lintas budaya baik lewat saluran pelayaran maupun perdagangan dan bahkan saluran politik dan militer. Kondisi geografis telah memungkinkan aktivitas ini bisa berlangsung dengan baik. Fernard Braudel mengatakan, bahwa laut mengandung dinamika yang menciptakan kesatuan, hubungan antarmanusia dan antar bangsa lewat transportasi, perdaÂgangan, dan pertemuan budaya (Braudel, 1976).

Pandangan Braudel tidak jauh berbeda dengan pandangan yang dianut negara Indonesia sebagai negara maritim. Dalam hal ini lautan bukan memisahkan, melainkan justru mempersatukan pulau-pulau. Adalah suatu kenyataan bahwa Indonesia merupakan satu kesatuan politik yang mengikat beribu-ribu pulau dan beratus-ratus suku bangsa. Hal itu menunjukkan adanya perkembangan dinamika faktor hubungan antar pulau, antar suku bangsa, dan antar bangsa yang telah memainkan peranan yang sangat penting dalam formasi bangsa Indonesia. Di sini laut dengan segala bentuk transportasinya merupakan sarana hubungan utama. Melalui hubungan laut ini para penguasa pribumi dari berbagai daerah di Indonesia mengadakan hubungan dengan pihak luar. Dari hubungan ini tercipta kegiatan-kegiatan pertukaran, perdagangan, dan perjumpaan budaya, yang kemudian menghasilkan peradaban yang semakin maju, budaya setempat yang semakin diperkaya. Perwujudan dari kemajuan budaya antara lain dapat dilihat dari tumbuhnya kota-kota pantai dengan pelabuhannya yang menjadi pusat dinamika perdagangan, pelayaran, dan teknologi perkapalan serta pusat kekuatan politik. Dengan demikian melalui pembelajaran sejarah maritim, *wisdom* akan bisa dipetik oleh para siswa mengenai nilai-nilai kebaharian yang memperkuat proses komunikasi lintas budaya yang sebetulnya menjadi fondamen yang kokoh untuk integrasi bangsa Indonesia di masa yang akan datang sebagai negara maritim.

Catatan Akhir

Dari uraian di atas dapat diambil beberapa catatan penting. Pertama, fakta geografis dan pengalaman historis telah menujukkan bahwa bangsa Indonesia di masa lampau telah telah berkembang menjadi bangsa maritim. Dominasi kolonialisme telah meredupkan kehidupan sebagai bangsa maritim tersebut. Oleh sebab itu tugas generasi sekarang dan yang akan datang adalah merevitalisasi segala aspek kehidupan bangsa dengan menerapkan paradigma maritim dalam pembangunan bangsa guna meraih kejayaan sebagai bangsa maritim yang besar di masa mendatang yang sesuai dengan jatidiri dan sejarah bangsa Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kedua, pembangunan negara maritim tidak dapat dilakukan secara parsial. Untuk membangun sebuah negara maritim harus didasarkan pada paradigma maritim di bidang pembangunan politik, ekonomi, dan sosial budaya. Paradigma maritim di bidang pembangunan politik mencakup aspek ideologi, pemerintahan, pertahanan dan keamanan. Sementara itu pembangunan ekonomi maritim mencakup aspek sistem ekonomi, aspek produksi, dan distribusi. Pembangunan sosial budaya maritim paling tidak mencakup aspek pendidikan, kelembagaan, dan peran rakyat dalam pembangunan negara maritim.

Ketiga, untuk membangun Indonesia sebagai negara maritim yang kuat diperlukan paradigma maritim yang kuat pula, yaitu wawasan atau pola pikir yang memandang wilayah daratan (kepulauan) sebagai bagian dari wilayah laut dari negara maritim Indonesia.

Keempat, paradigma maritim atau kelautan sebagaimana yang digambarkan di atas akan mempengaruhi cara mendefinisikan negara Indonesia sebagai negara maritim. Definisi negara maritim yang cocok untuk Indonesia adalah sebuah negara yang mampu membangun kekuatan maritimnya *(seapowers*) baik di bidang pelayaran dan perdagangan *(mechant shipping*), kekuatan pertahanan dan keamanan maritim *(maritime figting instruments*), dan kemajuan teknologi kemaritiman *(maritime technology*) untuk dapat memanfaatkan potensi yang dimilikinya secara sinergis (laut dan darat) dalam kerangka dinamika geopolitik guna mencapai kemakmuran dan kejayaan bangsa dan negaranya.

Kelima, satu hal yang tidak akalah penting adalah bahwa untuk membangun negara maritim yang besar perlu sosialisasi dan enkulturasi nilai-nilai budaya sejarah dan budaya maritim melalui media pendidikan, seni, sastra, dan sebagainya. Hal ini terkait dengan kenyataan bahwa selama masa penjajahan jiwa dan semangat bahari telah mengalami penurunan.

Referensi

A.B. Lapian. 1984. "The Maritime Network in the Indonesian Archipelago in the Fourteenth Century" in SEAMEO Project in Archeology and Fine Arts SPAFA. *Final Report: Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and Trade Networks in Southeast Asia.* Cisarua, West Java, Indonesia: 20-27 November.

A.B. Lapian. 1987. *Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah kawasan Laut Sulawesi abad XIX.* Disertasi. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

A.B. Lapian. 1996. "Laut, Pasar, dan Komunikasi Antar-Budaya". Paper dipresentasikan pada Kongres Sejarah Nasional 1996. Jakarta.

Berg, C.C. 1951/52. "De Sadeng Oorlog en de Myth of Great Majapahit". *Indonesia* 5.

Wilkinson, R.J. 1912. "The Malacca Sultanate". *JMBRAS* 61.

Blagden, C.O. 1909. "Notes on Malay History". *JMBRAS* 53.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Braddel, R. 1936. "An Introduction to the Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca". *JMBRAS* 14.

Braudel, Fernand. 1976. *The Mediterranean and Mediterranean World in the Age of Philip II Vol. I* (terjemahan S. Reynold). New York: Harper Colophon Book.

Broek, J.O.M. 1942. *Economic Development of the Netherlands Indies*. New York: Institute of Pacific Relations.

Burger, D.H. 1975. *Sociologisch-Economische Geschiedenis van Indonesia I*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.

Colless, B.E. 1975. "Majapahit Revisited: External Evidence on the Geography and Ethnology of East Java in the Majapahit Period". *JMBRAS* 2.

Cribb, Robert. 2000. *Historical Atlas of Indonesia*. Singapore: Cuzon Press.

Christie, J.W. 1999. "Asia Sea Trade between the Tenth and Thirteenth Centuries and Its Impact on the States of Java and Bali" dalam H.P. Ray (ed.). *Archeology of Seafaring: The India Ocean in the Ancient Period*. Delhi: Pragati.

Coedes, G. 1968. *The Indianised States of Southeast Asia*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

Cortesao, A. 1944. *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515*. London: Hakluyt Society Series.

Cowan, C.D. 1968. "Continuity and Change in the International History of Maritime South East Asia". *Journal of Southeast Asian History* 9.

Cribb, Robert. 2000. *Historical Atlas of Indonesia*. Curzon: Richmond, Surrey.

Curtin, Philip D. 1998. *Cross-cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University Press.

De Graaf, H.J. & Th. Pigeaud. 1989. *Kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia*. Jakarta: Grafiti Pers.

Drake, Christine. 1989. *National Integration in Indonesia: Patterns and Policies*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Ermaya Suradinata. 2005. *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*. Jakarta: Suara Bebas.

Gaastra, F.S. & J.R. Bruijn. 1993. "The Dutch East India Company's shipping, 1602-1795, in a Comparative Perspective" dalam J.R. Bruijn & F.S. Gaastra (eds). *Ships, Sailors and Spices: East India Companies and their Shipping in the 16th, 17th, and 18th Centuries*. Amsterdam: NEHA.

Gaastra, F.S. 2002. *De Geschiedenis van de VOC*. Zutphen: Walburg.

Hall, Kenneth R. 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Laode M. Kamaluddin. 2005. *Indonesia Sebagai Negara Maritim dari Sudut Pandang Ekonomi*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press.

Mahan, Alfred Thayer. 1965. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. London: Methuen.

Manguin, Piere-Yves. 1993. "Palembang and Sriwijaya: An Early Malay Harbour-City Rediscovered". *JMBRAS* 1 (66).

Manguin, Pierre-Yves. 1993. "The Vanishing *jong*: Insular Southeast Asian Fleet in Trade and War (Fifteenth to Seventeenth Centuries)" dalam Anthony Reid (ed.). *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power, and Belief*. Itacha: Cornell University Press.

Pigeaud, Th. 1960-1963. *Java in the Fourteenth Century: A Study in Cultural History*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IV. The Hague.
McRoberts, R.W. 1986. "Notes on Events in Palembang 1389-1511: The Overlasting Colony". *JMBRAS* 1.
Reid, Anthony (ed.). 1983. *Slavery, Bondage and Dependency in Southeast Asia.* St. Lucia: University of Queensland Press.
Munadjat Danusaputro. 1979. *Wawasan Nusantara (dalam Ilmu, Politik & Hukum).* Bandung: Alumni.
Nagtegaal, L. 1996. *Riding the Dutch Tiger: The Dutch East Indies Company and the Northeast Coast of Java 1680-1743.* Leiden: KITLV Press.
Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto. 1975. *Sejarah Nasional Indonesia II.* Jakarta: Balai Pustaka.
Siddique, Sharon. 1977. *Relics of the Past? A Sociological Study of the Sultanates of Cirebon, West Java.* Disertasi. University of Bieleveld.
Singgih Tri Sulistiyono. 1994. *Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930.* Tesis. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
Singgih Tri Sulistiyono. 2003. *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration, 1870s-1970s.* Ph.D. Dissertation. Leiden: Leiden University.
Singgih Tri Sulistiyono. 2009. "National Interest and International Pressure: Decolonization on the Law of The Sea in the Post-Independence Indonesia". makalah dipresentasikan pada the ENCOMPSS Conference 'States of Transition: Modernization, Performance and Meaning of State and Authority in the Era of Decolonization. Medan, Indonesia: 6-8 January.
Singgih Tri Sulistiyono. 2011. "Multikulturalisme dalam Perspektif Budaya Pesisir", makalah dipresentasikan pada Seminar Nasional *Multikulturalisme dan Integrasi Bangsa dalam Pembangunan Kebudayaan dan Pariwisata* yang diselenggarakan oleh Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata. Semarang: 7 Juli.
Singgih Tri Sulistiyono & Yety Rochwulaningsih. 2013. "Contest for Hegemony: The Dynamics of Inland and Maritime Cultures Relations in the History of Java Island, Indonesia". *Journal of Marine and Island Cultures* 2.
Soarez, Thomas. 1999. *Early Mapping of Southeast Asia.* Singapore: Periplus.
Soeroto. 1976. *Sriwijaya Menguasai Lautan.* Bandung, Jakarta: Sanggabuwana.
T.H. Purwaka. 1989. *Indonesian interisland shipping: An assessment of the relationship of government policies and quality of shipping service.* Ph.D. Dissertation. Hawaii: University of Hawaii.
Wales, H.G. Quaritch. 1978. "The Extent of Srivijaya's Influence Abroad". *JMBRAS* 1 (51).
Wolters, O.W. 1967. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Sri Vijaya.* Itacha: Cornell University Press.
Wolters, O. W. 1979. "Studying Srivijaya". *JMBRAS* 2.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

P-ISSN 0216-8138 | E-ISSN 2580-0183
Media Komunikas Geografi Vol. 20, No.2, Desember 2019 (199 - 210)
DOI: 10.23887/mkg.v20i2.21216
© 2019 FHIS UNDIKSHA dan IGI

Pemahaman Budaya Maritim Masyarakat Pantai Depok Kabupaten Bantul

Indira Chairunnisa, R Rijanta, Muhammad Baiquni

Masuk: 02 10 2019 / Diterima: 02 12 2019 / Dipublikasi: 31 12 2019
© 2019 Fakultas Hukum dan Ilmu Sosial UNDIKSHA dan IGI

Abstract *Bantul Regency has a coastline of up to 17 km. The potential of fisheries in Depok Beach is not supported by the geographical conditions in the South Coast, so that the utilization of coastal resources is not yet optimal. The agricultural mindset that is embedded in the community is one of the factors of the weak utilization of marine potential, especially capture fisheries, which has been proven to reduce the number of fishers on Depok Beach in 2018. Therefore, this research will explore the understanding and practices of a maritime culture that it is on Depok Beach. The method used is descriptive qualitative through in-depth interviews with the public, government, and academics. The theory of maritime culture found in Depok Beach is a form of community interaction with the sea in which some activities lead to the coastal economy, traditions, livelihoods strategies, and social cohesion that are already utilizing Several technologies with the support of the institution. Maritime cultural activities that have been formed are not detached from a past time or history that will continue to evolve as time goes by. The process of maritime culture that continues to run also does not escape some obstacles faced by the community, namely the natural physical condition of Depok beach that is not profitable and the limitation of the regeneration of fishermen.*

Key words: *Community Knowledge; Maritime Culture; Depok Beach*

Abstrak Kabupaten Bantul memiliki panjang garis pantai mencapai 17 km. Potensi perikanan yang ada di Pantai Depok tidak didukung kondisi geografi Pantai Selatan, sehingga pemanfaatan sumberdaya pesisir belum optimal. Mindset agraris yang mendarah daging dalam masyarakat juga menjadi salah satu faktor lemahnya pemanfaatan potensi laut khususnya perikanan tangkap, hal tersebut terbukti terjadi penurunan jumlah nelayan di Pantai Depok pada tahun 2018. Oleh karena itu pada penelitian ini mengeksplorasi pemahaman budaya maritim yang ada di Pantai Depok. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif melalui indepth interview kepada masyarakat, pemerintah dan akademisi. Teori budaya maritim yang ditemukan di Pantai Depok merupakan suatu bentuk hasil interaksi masyarakat dengan laut yang didalamnya terdapat aktivitas yang mengarah kepada ekonomi pesisir, tradisi, strategi penghidupan dan kohesi sosial yang sudah memanfaatkan beberapa teknologi dengan dukungan dari institusi. Aktivitas budaya maritim yang telah terbentuk tidak terlepas dari waktu lampau atau sejarah masa lalu yang akan terus menerus berkembang seiring berjalannya waktu. Proses budaya maritim yang terus berjalan juga tidak luput dari beberapa hambatan yang dihadapi masyarakat yaitu kondisi fisik alamiah Pantai Depok yang tidak menguntungkan dan keterbatasan regenerasi nelayan..

Kata kunci : Pemahaman Masyarakat; Budaya Maritim; Pantai Depok

1. Pendahuluan

Kondisi dan posisi Indonesia menjadi bukti bahwa Indonesia merupakan negara maritim. Karakter dan jiwa bahari Bangsa Indonesia sudah tercermin sejak zaman kerajaan terdahulu. Kerajaan Majapahit dan Sriwijaya menjadi cikal bakal berdirinya negara maritim. Kedua kerajaan tersebut mampu mensinergikan tradisi pelayaran dan perdagangan dengan menguasai lalu lintas perdagangan melalui laut dan sungai (Ardiwidjaja, 2016).

Jiwa kemaritiman Bangsa Indonesia semakin melemah sejak abad ke-16. Penguasaan Bangsa Asing menuntut Indonesia merubah paradigma yang semula berjiwa maritim digiring menjadi bangsa agraris dengan

Indira Chairunnisa, R Rijanta, Muhammad Baiquni
Fakultas Geografi, Universitas Gadjah Mada
indirachnisa@gmail.com

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengoptimalkan potensi daratan (Ambariyanto & Denny, 2012). Pemikiran tersebut melekat dan mendarah daging dalam jiwa masyarakat menjadi masyarakat yang cenderung berjiwa agraris hingga saat ini.

Mengembalikan jati diri bangsa sebagai negara maritim merupakan bagian dari peran pemerintah. Penguatan jati diri sebagai negara maritim tercantum dalam agenda pembangunan nasional yang tercantum dalam nawa cita pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo. Agenda pengembalian budaya maritim juga dilakukan pemerintah DIY melalui konsep Among Tani Dagang Layar (ATDL). Konsep tersebut gagasan Sri Sultan Hamengku Buwono X selaku Gubernur DIY.

Konsep Among Tani Dagang Layar merupakan salah satu upaya yang dilakukan pemerintah DIY untuk mengembalikan budaya maritim masyarakat dengan memfokuskan pembangunan ke arah pesisir selatan mengingat potensi laut yang tak terbatas. Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki panjang garis pantai mencapai 113 km terdiri atas 17 km Kabupaten Bantul, 25 km Kabupaten Kulon Progo dan 71 km Kabupaten Gunungkidul.

Potensi pesisir DIY tentunya tak terbatas, namun hingga saat ini belum dimanfaatkan secara optimal oleh masyarakat termasuk wilayah Pantai Depok. Pantai Depok memilliki potensi yang kompleks untuk dikembangkan baik perikanan tangkap, kuliner maupun pariwisata. Pemikiran masa lalu yang masih melekat pada diri masyarakat menjadi salah satu faktor belum optimalnya pemanfaatan potensi pesisir Pantai Depok. Hal tersebut dibuktikan semakin melemahnya jumlah nelayan yang ada di Kabupaten Bantul.

Kabupaten Bantul mengalami penurunan jumlah nelayan dari 565 nelayan pada tahun 2016 menjadi 450 pada tahun 2018. Penurunan jumlah nelayan tersebut disampaikan oleh Ketua Himpunan Nelayan Indonesia (HNSI) pada Radio Republik Indonesia dipengaruhi oleh anggapan bahwa pekerjaan nelayan sudah tidak menjajikan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehingga masyarakat lebih cenderung memiliki pekerjaan lain untuk dapat bertahan hidup. Kondisi ini tercermin dari permukiman nelayan yang cenderung kumuh (Christiawan & Budiarta, 2017).

Penelitian terkait budaya maritim telah dilakukan oleh beberapa penulis terdahulu, antara lain (Lampe, 2012; Mulyadi, 2016; Tinambunan, 2016). Penelitian Mulyadi (2016) dengan kajian "*Maritime Culture is Connecting People*", dalam penelitiannya beliau menjelaskan bahwa budaya maritim menjadi penghubung antara manusia dengan manusia maupun manusia dengan wilayah. Dengan berlayar manusia dapat terkoneksi dengan negara lain dan bertukar budaya. Penelitian Lampe (2012) mengkaji budaya maritim Bugis dan Makassar. Kajian budaya maritim yang ditulis Munsi Lampe lebih banyak mengarah kepada pengalaman nelayan dalam berlayar dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Berbeda halnya dengan penelitian yang dilakukan oleh Tinambunan (2016). Penelitian ini lebih kepada kajian pemberdayaan masyarakat Desa Pesisir melalui penguatan budaya maritim dalam menghadapi pasar bebas masyarakat ekonomi ASEAN.

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu lebih banyak mengarah kepada pemahaman budaya maritim sebagai penghubung antara manusia dengan manusia maupun manusia dengan wilayah. Budaya maritim yang dikaji oleh penelitian sebelumnya terfokus kepada aspek perikanan atau nelayan. Berbeda halnya dengan penelitian yang akan saya lakukan yaitu mengeksplorasi pemahaman budaya maritim serta praktik-pratik budaya maritim yang dilakukan oleh masyarakat di Pantai Depok. Pantai Depok memiliki fenomena yang sangat komplek dan stakeholder yang beragam bahkan lintas sektor, oleh karena itu keragamaan fenomena dan stakeholder dapat melahirkan budaya maritim di Pantai Depok.

2. Metode

Penelitian Pemahaman Budaya Maritim Masyarakat dilakukan di Pantai Depok, Kecamatan Kretek, Kabupaten

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bantul. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan induktif kualitatif, yaitu penelitian yang digunakan untuk mendeskripsikan dan menganalisis fenomena, peristiwa, aktivitas sosial dan persepsi yang bersifat individual maupun kelompok. Pendekatan induktif kualitatif memerlukan observasi berulang untuk membentuk pola yang mampu membangun teori yang belum pernah ada sebelumnya.

Penelitian induktif kualitatif tersebut menggunakan analisis fenomenologi yaitu menjelaskan situasi yang dialami pribadi maupun masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Penelitian induktif kualitatif merupakan proses yang dilakukan dalam penelitian induktif-kualitatif. Langkah awal yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu mengumpulkan unit informasi yang dilakukan melalui indepth interview kepada beberapa informan meliputi masyarakat, pemerintah dan akademisi. Unit informasi di kelompokkan dan dikategorisasi kedalam beberapa tema yang sudah disesuaikan berdasarkan unit informasi yang ditemukan.

Tema-tema tersebut nantinya dihubungkan untuk dibuat kedalam beberapa konsep yang mengarah kepada teori "budaya maritim". Dari konsep-konsep tersebut maka nantinya akan dapat digunakan untuk merumuskan teori budaya maritim di Pantai Depok.

Teknik triangulasi data juga dilakukan dalam proses analisis data. Triangulasi data merupakan metode yang digunakan untuk memeriksa keabsahan data dengan membadingkan hasil indepth interview, hasil observasi dan dokumen-dokumen yang ada sehingga tingkat keabsahan data dapat dipertanggungjawabkan.

3. Hasil dan Pembahasan

Potensi laut di Pantai Depok masih belum dimanfaatkan seutuhnya. Pola mikir agraris masih menyatu dalam jiwa masyarakat sehingga masyarakat Pantai Depok memiliki sebagai petani-nelayan. Informasi yang ditemukan pada penelitian ini terfokus kepada pemahaman dan praktik-praktik budaya maritim khususnya pada aspek tradisi, kebiasaan, pelayaran, perdagangan hingga wisata bahari. Informasi-informasi tersebut nantinya dikelompokkan kedalam beberapa tema, konsep hingga perumusan teori terkait budaya maritim Pantai Depok.

Temuan tema-tema budaya dan praktik maritim di Pantai Depok

Tema-tema budaya dan praktik maritim diperoleh dari hasil pengelompokkan beberapa unit informasi yang ditemukan berdasarkan hasil indepth interview. Berdasarkan unit informasi yang ditemukan terdapat 20 tema terkait budaya maritim di Pantai Depok seperti terlihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Tema-Tema Budaya Maritim Pantai Depok

No	Tema	No	Tema
1.	Alat penangkap ikan	11.	Kelembagaan
2.	Aktivitas perdagangan	12.	Kepercayaan
3.	Aset	13.	Pembagian kerja
4.	Daya tarik wisata	14.	Pembagian hasil
5.	Hambatan	15.	Peran pemerintah
6.	Historis	16.	Perilaku
7.	Infrastruktur	17.	Potensi
8.	Interaksi sosial	18.	Strategi bertahan
9.	Kearifan lokal	19.	Teknologi
10.	Kebijakan	20.	Tradisi melaut

(Sumber: Analisis Data Primer, 2019)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Budaya maritim sudah ada sejak abad ke-8, hal ini terbukti terdapat lima ukiran relief perahu layar pada dinding-dinding Candi Borobudur. Relief perahu yang terukir dalam dinding Candi Borobudur tidak menunjukkan perahu yang sama dengan perahu yang digunakan masyarakat Indonesia melainkan menyerupai perahu Kora-kora (Lasabuda, 2013).

Relief perahu Candi Borobudur menggambarkan perahu yang sedang berlayar di lautan menggunakan cadik, berlayar tiang ganda dan memiliki tiang layar tiga kaki (Lasabuda, 2013). Kegunaan dari cadik sendiri untuk menyeimbangkan dan memantapkan perahu. Perahu bercadik kembar yang merupakan karakteristik dari relief perahu Candi Borobudur kemungkinan besar merupakan perahu yang digunakan oleh dinasti Sailendra dan Sriwijaya pada saat menguasai Nusantara pada abad ke-7 hingga ke-13.

Budaya maritim tidak terlepas dari historis masa lampau. Begitupula budaya nelayan di Pantai Depok. Budaya nelayan Pantai Depok baru dimulai pada tahun 1998 dengan bantuan kapal milik nelayan Cilacap. Nelayan Cilacap memiliki andil yang cukup besar dalam menggerakkan masyarakat Depok untuk terjun kelaut. Semakin berjalannya waktu dan pelatihan yang intensif oleh nelayan Cilacap hingga saat ini telah banyak masyarakat Depok beralih profesi sebagai nelayan meskipun tidak seutuhnya beralih karena sebagian besar masyarakat masih bekerja pada sektor pertanian sehingga nelayan Pantai Depok memiliki julukan sebagai “petani-nelayan”.

Pantai Depok memiliki keanekaragaman fenomena. Tidak hanya aktivitas penangkapan ikan namun juga terdapat aktivitas perdagangan dan daya tarik wisata. Ketiganya merupakan satu-kesatuan yang saling mendukung untuk pengembangan Pantai Depok

Aktivitas perdagangan di Pantai Depok terdiri atas pedagang permanen, pedagang gubuk, dan pedagang gerobak maupun pikul. Ketiganya memiliki jenis dan karakteristik yang berbeda seperti terlihat pada Gambar 2.

Tabel 2. Karakteristik Aktivitas Perdagangan Pantai Depok

No	**Jenis**	**Karakteristik bangunan**	**Jam operasional**	**Jenis makanan**
Pedagang permanen	Warung makan ikan	Bangunan tetap (batako, semen, atap kuat)	Setiap hari (07.00-20.00)	Ikan siap makan
	Pasar ikan		Setiap hari (waktu fleksibel)	Ikan mentah
Pedagang gubuk	Warung kopi	Bangunan tidak tetap (bambu, atap menggunakan seng)	Sabtu-Minggu (07.00-18.00)	Rokok, kopi, teh, degan, minuman kemasan, mie instan.
Pedagang gerobak dan pikul	Pedagang makanan	Gerobak dorong dan kronjot	Sabtu-Minggu (07.00-18.00)	Es tebu, bakso tusuk, bahan mentah, olahan ikan goreng.
	Jasa pariwisata	Gerobak motor dan dipikul		Menjual mainan anak, permainan ATV, foto siap jadi.

(Sumber: Analisis Data Primer, 2019)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Perbedaan yang menonjol antara pedagang permanen, pedagang gubuk dan pedagang gerobak pikul terletak pada tiga aspek yaitu karateristik bangunan, jam operasional dan jenis makanan. Perbedaan tersebut justru saling melengkapi untuk menunjang pariwisata Pantai Depok. Tidak semua pengunjung ingin makan dan membeli ikan, sebagian pun hanya ingin menikmati minuman dan makanan ringan sehingga keberadaan pedagang gubuk dan pedagang gerobak menjadi pelengkap bagi Pantai Depok.

Keindahan Pantai Depok memang menjadi daya tarik tersendiri. Daya tarik Pantai Depok sendiri dapat diklasifikasikan menjadi wisata budaya, wisata kuliner, wisata alam dan wisata pertunjukkan. Keempatnya memiliki karakteristik wisata yang berbeda. Wisata budaya di Pantai Depok lebih mengarah kepada tradisi kearifan lokal. Tradisi kearifan lokal yang masih dilestarikan hingga saat ini adalah sedekah laut yang dilaksanakan setahun sekali pada bulan Suro yang disimbolkan dengan “gunungan”. Sedangkan wisata pertunjukkan yang disajikan di kawasan Pantai Depok dan menjadi event tahunan antara lain Jogja Air Show (JAS) dan Festival Peh Cun (Festival Perahu Naga).

Aktivitas perikanan menjadi ciri khas Pantai Depok. Nelayan memang bukan pekerjaan utama bagi nelayan Pantai Depok berbeda halnya dengan nelayan andon yang menjadikan nelayan sebagai pekerjaan utama. Nelayan Pantai Depok tidak semua berasal dari masyarakat lokal, sebagian lain merupakan nelayan andon yang berasal dari wilayah Kebumen dan Cilacap. Alat tangkap yang digunakan bagi nelayan Pantai Depok sama halnya dengan nelayan-nelayan lainnya yaitu perahu motor tempel dengan jaring dominan yang digunakan adalah jaring ciker.

Waktu yang dibutuhkan bagi nelayan Depok untuk melaut rata-rata setengah hari. Aktivitas dimulai pukul 06.00 dan berakhir pukul 12.00. Namun ada pantangan-pantangan tertentu yang dilarang untuk melaut yaitu malam Jumat Kliwon. Kekosongan tersebut dimanfaatkan bagi nelayan untuk bebenah jaring dan perahu.

Satu perahu motor terdiri atas 2-3 orang masing-masing terdiri atas ABK (cukong) dan pemilik kapal. Pembagian kerja terlihat jelas dalam aktivitas penangkapan ikan, begitu juga bagi pendorong kapan yang bertugas saat kapal ingin melabuh dan mendarat. Hasil yang diperoleh tentunya tergantung bagian dari pekerjaannya.

Pembagian kerja juga terlihat dalam rumah tangga. Kebanyakan nelayan melakukan pembagian kerja terhadap istrinya. Suami memerankan diri sebagai nelayan sedangkan istri berperan sebagai penjual ikan di pasar ikan. Masing-masing memilliki peranan yang jelas untuk tetap bertahan hidup.

Interaksi sosial yang terjadi di Pantai Depok sangat harmonis. Kekerabatan yang erat antar nelayan, rasa toleransi yang tinggi serta tingkat gotong-royong yang kuat tercermin pada diri nelayan. Perilaku hemat dan “gemar menabung” juga sudah tertanam dalam diri nelayan Depok, hal ini terbukti dari aset yang dimiliki berupa tanah yang dimiliki oleh beberapa nelayan. Namun perilaku ini tentunya belum sepenuhnya dimiliki oleh nelayan, masih ada beberapa nelayan yang memiliki sifat boros khususnya nelayan andon. Hasil penelitian ini sejalan dengan perjuangan masyarakat Paseban sebagai bentuk kekerabatan dalam menjaga kelestarian pesisir (Hidayat & Akbar, 2017).

Keberhasilan nelayan Pantai Depok tidak luput dari peran pemerintah, meskipun jumlah nelayan yang semakin menurun namun upaya pemerintah untuk melakukan kaderisasi nelayan terus dilakukan. Bantuan-bantuan fisik maupun non-fisik lainnya terus dianggarkan setiap

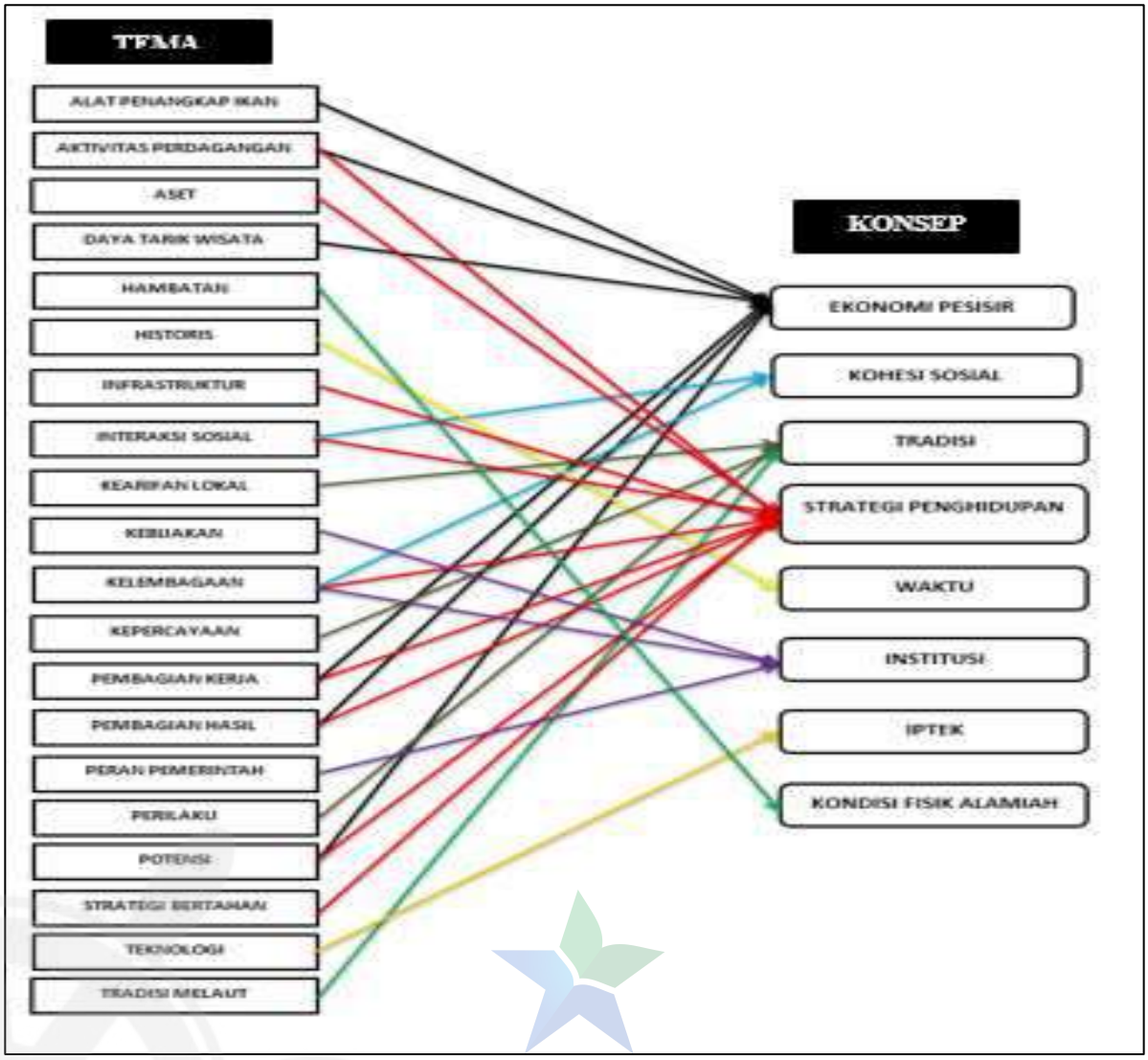
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tahunnya. Kemitraan sangat penting dalam pembangunan. Penelitian Wahyuni (2017) menunjukkan bahwa pengembangan wilayah dan pemberdayaan masyarakat dapat dicapai dari adanya kemitraan pemerintah dan juga pelaku usaha.

Meskipun dalam upaya mengembalikan kembali budaya maritim masih ada beberapa hambatan, antara lain tidak adanya pelabuhan seperti halnya yang terdapat di Cilacap. Tidak adanya pelabuhan ini tentunya merugikan masyarakat, hal tersebut dikarenakan nelayan tidak dapat sewaktu-waktu turun kelaut ditambah lagi kondisi geografis Pantai Selatan yang tidak menguntungkan karena keberadaan ombak dan palung.

Konsep Budaya Maritim Pantai Depok

Unit informasi dalam penyusunan tema berasal dari tiga sumber yaitu masyarakat, akademisi dan pemerintah. Tema tersusun atas pengelompokan dari beberapa unit informasi sedangkan konsep berasal dari penggabungan beberapa tema. Budaya maritim di Pantai Depok terdiri atas 8 konsep dari 20 tema. Konsep-konsep tersebut antara lain ekonomi pesisir, kohesi sosial, tradisi, strategi penghidupan, waktu, institusi, IPTEK dan kondisi fisik alamiah seperti terlihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Konsep Budaya Maritim Pantai Depok
(Sumber: Analisis Data Primer, 2019)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Konsep ekonomi pesisir merupakan suatu konsep yang di dalamnya terdiri atas beberapa kegiatan yang menghasilkan nilai ekonomi yang diperoleh melalui pemanfaatam sumberdaya laut. Ekonomi pesisir menurut Colgan dalam Apridar (2011) merupakan segala kegiatan masyarakat yang berlangsung di wilayah pesisir. Kegiatan atau aktivitas yang dilakukan masyarakat di Pantai Depok terdiri atas kegiatan perikanan, perdagangan maupun pariwisata.

Kegiatan yang dilakukan masyarakat di Pantai Depok sejalan dengan pemahaman budaya maritim menurut Colgan dalam Apridar (2011) mengungkapkan bahwa ekonomi pesisir merupakan suatu pendekatan perluasan geografis dimana semua aktivitas ekonomi berada di wilayah pesisir baik aktivitas perikanan, perdagangan hingga wisata bahari sehingga beberapa aktivitas dari ekonomi merupakan ekonomi kelautan. Beberapa tema yang termasuk dalam konsep ekonomi pesisir antara lain alat penangkap ikan, aktivitas perdagangan, daya tarik wisata, pembagian kerja, pembagian hasil dan potensi.

Konsep kohesi sosial merupakan suatu konsep yang menggambarkan hubungan antar individu dengan lembaga. Keberadaan lembaga memiliki peran penting dalam membentuk kohesi sosial. Konsep kohesi sosial yang terbentuk diawali dengan adanya interaksi sosial. Interaksi sosial merupakan kunci dalam kehidupan sosial karena tanpa adanya interaksi sosial tidak akan tercipta kehidupan bersama (Fabianto & Berhitu, 2014). Salah satu hasil dari interaksi sosial antar masyarakat adalah terbentuknya beberapa kelompok, meliputi kelompok nelayan, kelompok pedagang dan kelompok sadar wisata. Kelompok yang terbentuk dapat menjadi wadah untuk berkumpul, berinteraksi dan bersosialisasi antar masyarakat sehingga terjalin keeratan hubungan. Keeratan hubungan antar masyarakat juga dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain persamaan nasib, persamaan pekerjaan, persamaan nilai, persamaan tantangan dan kesempatan serta rasa memiliki layaknya keluarga.

Konsep tradisi berkaitan dengan nilai-nilai kearifan lokal, kepercayaan dan perilaku yang terkandung dalam masyarakat (Christiawan, 2018). Kearifan lokal yang hingga saat ini masih dilestarikan adalah sedekah laut. Sebagian masyarakat masih mempercaya tradisi seperti itu berkaitan dengan penguasa laut selatan dan sebagian besar menganggap bahwa tradisi tersebut hanya sekedar ucapan rasa syukur atas nikmat yang telah diberikan.

Perilaku masyarakat maupun tradisi-tradisi melaut juga termasuk dalam konsep ini, hal tersebut dikarenakan perilaku masyarakat menggambarkan kebiasaan yang dilakukan dalam kehidupan masyarakat sedangkan tradisi melaut menggambarkan tradisi maupun ritual yang dilakukan sebelum melaut serta pantangan-pantangan yang dilakukan dalam melaut seperti pantangan hari Jumat Kliwon untuk turun ke laut.

Tradisi yang ada di Pantai Depok termasuk dalam *folklor. Folklor* merupakan kebudayaan suatu kolektif yang tersebar dan diwariskan turun-temurun secara tradisional baik dalam lisan maupun contoh yang disertai dengan gerak isyarat.

Konsep keempat adalah strategi penghidupan. Strategi penghidupan merupakan salah satu konsep dalam budaya maritim di Pantai Depok. Strategi penghidupan yang dilakukan masyarakat Pantai Depok tidak lepas dari pemanfaatan potensi laut. Aktivitas yang dilakukan masyarakat baik bekerja

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebagai nelayan, berdagang, maupun bekerja di jasa-jasa lainnya semata-mata hanya untuk memperoleh pendapatan demi mempertahankan hidupnya.

Berdasarkan hasil analisis data melalui *indepth interview*, masyarakat Depok atau masyarakat yang bekerja di Pantai Depok termasuk kedalam tipologi strategi bertahan dan strategi konsolidasi. Usaha yang dilakukan untuk pemenuhan kebutuhan hidup tingkat dasar merupakan strategi penghidupan yang termasuk dalam kategori strategi bertahan. Strategi ini tidak hanya terpatok pada satu pekerjaan saja melainkan banyak pekerjaan untuk mengantisipasi kemungkinan yang terjadi salah satunya adalah perubahan iklim. Sedangkan tipologi kedua adalah strategi konsolidasi. Kategori strategi konsolidasi, rumah tangga sudah memperhatikan pendidikan anak dan memiliki jaringan yang lebih luas di masyarakat (Rijanta, 2006).

Budaya maritim di Pantai Depok tidak terlepas dari waktu. Nelayan Pantai Depok saat ini tidak terlepas dari sejarah masa lampau. Bukti-bukti sejarah yang ada menunjukkan bahwa sejak zaman dahulu budaya maritim sudah ada. Begitupula budaya maritim di Pantai Depok, meskipun terlambat namun sejarah masa lampau merupakan hasil perjuangan untuk mencapai kondisi saat ini. Perkembangan perikanan yang cepat di Pantai Depok ini tentunya tidak terlepas dari waktu.

Pemerintah memiliki peran penting dalam mengembalikan jiwa kemaritiman masyarakat. Budaya maritim di Pantai Depok tentunya tidak luput dari peran pemerintah. Bantuan-bantuan yang diberikan pemerintah setiap tahunnya merupakan upaya yang dilakukan untuk mendukung kegiatan masyarakat baik dalam bidang perikanan maupun perdagangan. Salah satu upaya yang dilakukan untuk mengembalikan jiwa kebaharian masyarakat pemerintah Kabupaten Bantul memiliki program kaderisasi nelayan yang bekerja sama dengan Pemprov DIY.

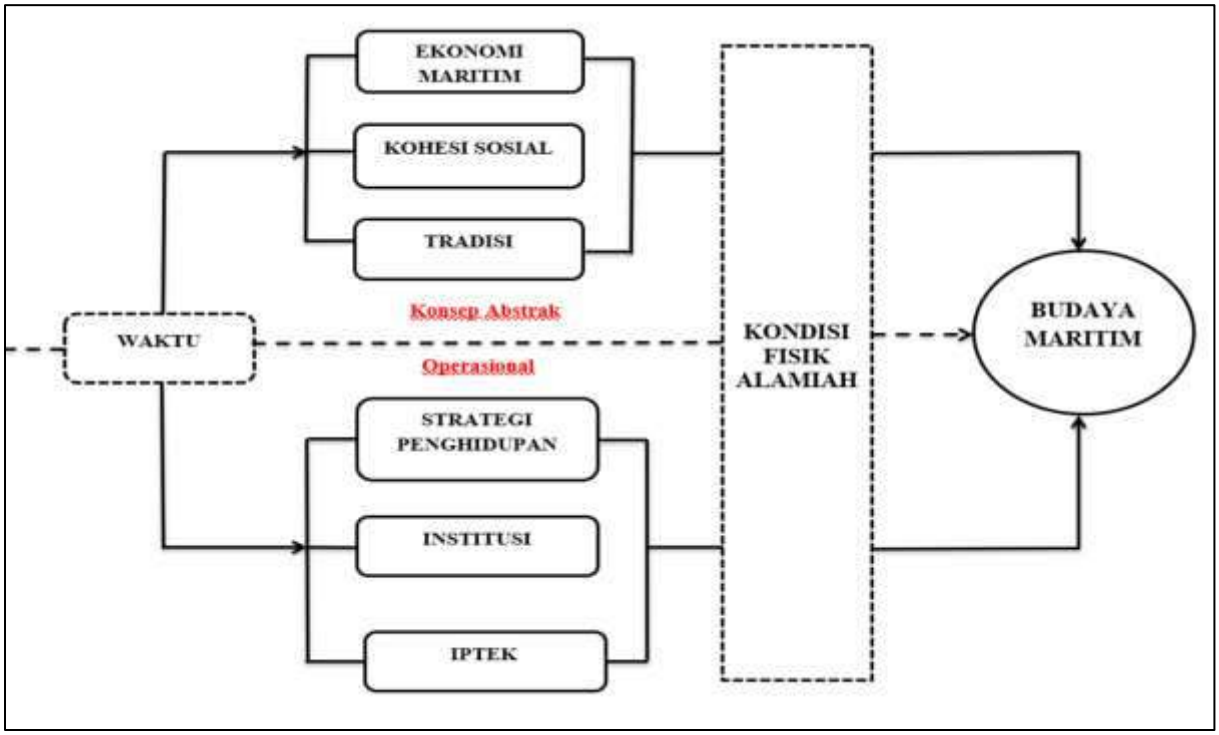
Ilmu dan teknologi sangat dibutuhkan dalam aktivitas nelayan. Sebagian nelayan sudah menggunakan GPS sebagai alat bantu untuk menentukan arah dan lokasi, namun sebagian besar nelayan masih mengandalkan "*mental map*" atau yang mereka sering sebut sebagai "perkiraan". Peran IPTEK yang telah diterapkan oleh nelayan Depok adalah penggunaan HP untuk mengakses informasi yang diberikan BMKG terkait kecepatan angin, kecepatan gelombang maupun informasi-informasi lainnya sehingga dapat membantu nelayan dalam menentukan waktu untuk melaut maupun mengantisipasi kejadian yang ada.

Konsep yang terakhir adalah kondisi fisik alamiah. Kondisi fisik alamiah menggambarkan kondisi geografi Pantai Selatan. Menurut beberapa informan kondisi geografis laut selatan cenderung tidak menguntungkan karena memiliki palung dan ombak yang sangat besar. Tidak adanya pelabuhan di Pantai Selatan juga menjadi hambatan tersendiri bagi nelayan karena nelayan tidak bisa dengan mudah berlayar. Oleh karena itu konsep kondisi fisik alamiah ini merupakan salah satu hambatan dalam mendukung budaya maritim yang ada di Pantai Depok.

Teori Budaya Maritim di Pantai Depok

Pada penelitian ini berusaha memunculkan teori berdasarkan keunikan fenomena-fenomena yang ada di Pantai Depok.Teori budaya maritim muncul atas kumpulan unit informasi yang dikempokkan menjadi beberapa tema, dari beberapa tema tersebut kemudian digabungkan hingga memperoleh 8 konsep. Teori budaya maritim di Pantai Depok dapat dijelaskan pada Gambar 2

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Teori Budaya Maritim Pantai Depok
(Sumber: Analisis Data Primer, 2019)

Gambar 2. merupakan hasil teori budaya maritim yang ditemukan di Pantai Depok. Budaya maritim yang ditemukan di Pantai Depok terdiri atas dua konsep besar yaitu konsep abstrak dan operasional. Konsep abstrak terdiri atas ekonomi pesisir, kohesi sosial dan tradisi. Aktivitas melaut, perdagangan maupun pariwisata merupakan fenomena yang ditemui di Pantai, hal tersebut merupakan suatu keunikan dari Pantai Depok. Pantai Depok memiliki fenomena yang sangat kompleks berbeda dengan pantai lainnya yang cenderung hanya menyajikan keindahan alam maupun aktivitas perikanan saja. Hal unik lainnya yang ditemukan adalah tradisi dan kepercayaan terkait pantai selatan. Nelayan Pantai Depok hingga saat ini masih melestarikan tradisi kearifan lokal yaitu sedekah laut yang dilaksanakan setahun sekali sebagai wujud rasa syukur. Kepercayaan lainnya yang masih diyakini adalah Ratu Kidul sebagai penguasa Pantai Selatan. Fenomena sosial yang terlihat di Pantai Depok adalah hubungan kekerabatan yang sangat erat. Rasa kekeluargaan yang tinggi menciptakan suasana yang tenang dan aman, begitu pula dalam hal pembagian kerja. Setiap individu memiliki peran masing-masing, baik sebagai pendorong kapal, nelayan, pedagang ikan hingga masyarakat yang bekerja dalam bidang jasa.

Konsep operasional merupakan bagian dari budaya maritim di Pantai Depok. Konsep operasional terdiri atas strategi penghidupan, institusi dan IPTEK. Budaya maritim yang ada di Pantai Depok tidak sekedar pemahaman aktivitas nelayan saja, namun banyak kegiatan-kegiatan lain yang dilakukan masyarakat. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan masyarakat tersebut merupakan wujud upaya strategi penghidupan yang dilakukan. Strategi penghidupan yang dilakukan masyarakat di Pantai Depok tentunya beragam, mulai dari nelayan, berdagang dan lain sebagainya. Sebagian masyarakat Pantai Depok memiliki

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pekerjaan yang lebih dari satu, sebagai contoh nelayan. Masyarakat Pantai Depok cenderung menjadikan nelayan bukan sebagai pekerjaan utama, bertani atau berkebun justru pekerjaan utama bagi masyarakat Depok. Pada saat musim ikan masyarakat bekerja sebagai nelayan sedangkan apabila musim tani mereka lebih memilih untuk bertani dibanding melaut. Hal tersebut merupakan bentuk upaya yang dilakukan masyarakat untuk tetap bertahan hidup. Salah satu bentuk upaya untuk tetap bertahan hidup adalah dengan menerapkan strategi penghidupan ekonomi berkelanjutan (Wahyuningtyas, Purnomo, & Nurul Ratnawati, 2017).

Institusi dan IPTEK merupakan satu kesatuan yang tidak terlepas. Keduanya juga merupakan komponen pembentuk budaya maritim di Pantai Depok. Salah satu Iptek yang dipandang relevan adalah melalui pengembangan industri kapal tradisional (Trimulyono & Santosa, 2014). Namun, pada dasarnya semua konsep baik ekonomi pesisir, kohesi sosial, tradisi, strategi penghidupan, institusi dan IPTEK semuanya merupakan bagian pembentuk budaya maritim di Pantai Depok. Semuanya memiliki keterkaitan satu sama lain yaitu sama-sama fenomena yang menunjukkan budaya maritim di Pantai Depok.Komponen pembentuk budaya maritim ini berbanding lurus dengan hasil kajian (Wesnawa, Christiawan, Sudarmawan, & Sulindawati, 2017) yang menunjukkan bahwa kompetensi nelayan harus dibangun untuk mendukung pembangunan industri kelautan sebagai bagian integral dalam pencapaian Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Keenam konsep tersebut tidak terlepas dari waktu atau “sejarah”. Waktu dapat dikatakan sebagai dasar munculnya budaya maritim di Pantai Depok. Seiring berkembangnya “waktu” budaya tersebut terus tumbuh dan berkembang hingga saat ini sehingga fenomena-fenomena yang ada semakin kompleks. Budaya maritim yang di pahami di Pantai Depok terdapat kendala “kondisi fisik alamiah”. Kondisi fisik ini tidak mungkin bisa dirubah karena kondisi Pantai Selatan memang memiliki ombak yang besar dan berpalung. Palung dan ombak inilah seringkali menelan banyak korban dan menjadi hambatan tersendiri bagi nelayan.

Teori budaya maritim yang ada di Pantai Depok berdasarkan tema dan konsep yang telah tersusun dapat disimpulkan sebagai suatu bentuk hasil interaksi masyarakat dengan laut yang didalamnya terdapat aktivitas yang mengarah kepada ekonomi pesisir, tradisi, strategi penghidupan dan kohesi sosial yang sudah memanfaatkan beberapa teknologi dengan dukungan dari institusi. Aktivitas budaya maritim yang telah terbentuk tidak terlepas dari waktu lampau atau sejarah masa lalu yang akan terus menerus berkembang seiring berjalannya waktu. Proses budaya maritim yang ada hingga saat ini tidak luput dari hambatan baik hambata fisik maupun hambatan sumberdaya manusia. Hambatan fisik berupa kondisi fisik alamiah Pantai Depok yang kurang bersahabat sedangkan hambatan sumberdaya manusia berupa lemahnya regenerasi nelayan.

4. Kesimpulan

Pantai Depok memiliki keunikan dan kompleksitas fenomena dibanding dengan pantai lainnya. Fenomena yang ada di Pantai Depok tidak hanya sekedar menawarkan keindahan alam saja namun terdapat beberapa aktivitas perdagangan, aktivitas perikanan, daya tarik wisata dan tradisi-tradisi budaya yang masih dilestarikan oleh masyarakat. Budaya maritim yang ada saat ini cenderung hanya terfokus kepada aspek aktivitas perikanan, namun berbeda dengan budaya maritim yang ada di Pantai Depok. Budaya maritim di Pantai Depok dapat dirumuskan sebagai suatu teori yang di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalamnya terdapat kompleksitas fenomena tidak hanya sekedar memanfaatkan potensi laut namun budaya maritim di Pantai Depok terdiri atas beberapa konsep yaitu ekonomi pesisir, kohesi sosial, tradisi, strategi penghidupan, institusi dan IPTEK yang terikat oleh waktu dan memiliki hambatan dalam bentuk kondisi fisik alamiah berupa kondisi Pantai Selatan dan beberapa infrastruktur yang belum tersedia.

Kondisi fisik alamiah seringkali menjadi hambatan bagi nelayan. Kondisi Pantai Selatan cenderung tidak menguntungkan bagi nelayan ditambah belum adanya pelabuhan seperti wilayah lainya. Keterbatasan infrastruktur khususnya pelabuhan menjadikan nelayan tidak dapat sewaktu-waktu dalam melaut, oleh karena itu saran penulis bagi pemerintah kedepannya pembangunan Pelabuhan Tanjung Adikarta di Kulon Progo dapat dilanjutkan mengingat hal tersebut merupakan suatu kebutuhan bagi nelayan untuk mengantisipasi kondisi fisik Pantai Selatan yang kurang mendukung.

Daftar Pustaka

Ambariyanto, & Denny, N. S. (2012). Kajian Pembangunan Desa Pesisir Tangguh di Kota Semarang. *Jurnal Riptek*, *6*(2), 120–131.

Apridar. (2011). *Ekonomi Kelautan dan Pesisir*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Ardiwidjaja, R. (2016). Pelestarian Warisan Budaya Bahari: Daya Tarik Kapal Tradisional Sebagai Kapal Wisata. *Majalah Arkeologi*, *25*(1), 65–74.

Christiawan, P. I. (2018). Cultural Landscape : A Bridge Between Deforestation And Local Community ? *Journal of Landscape Ecology*, *11*(2), 77–87. https://doi.org/10.2478/jlecol-2018-0008

Christiawan, P. I., & Budiarta, I. G. (2017). Entitas Permukiman Kumuh Di Wilayah Pesisir. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora*, *6*(2), 178–187.

Fabianto, M. D., & Berhitu, P. T. (2014). Konsep Pengelolaan Wilayah Pesisir Secara Terpadu dan Berkelanjutan yang Berbasis Masyarakat. *Jurnal Teknologi*, *11*(2), 113–125.

Hidayat, N., & Akbar, F. H. (2017). Perjuangan Masyarakat Paseban Dalam Menjaga Kelestarian Pesisir Ujung Barat Kabupaten Jember. *Media Komunikasi Geografi*, *18*(1), 77–90.

Lampe, M. (2012). Bugis–Makassar Seamanship And Reproduction Of Maritime Cultural Values In Indonesia. *Jurnal Humaniora*, *24*(2), 101–111.

Lasabuda, R. (2013). Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia. *Jurnal Platax*, *1*(2), 140–150.

Mulyadi, Y. (2016). *Kemaritiman, Jalur Rempah dan Warisan Budaya Bahari Nusantara*. Universitas Hasanuddin.

Rijanta, R. (2006). *Rural Diversification in Yogyakarta Special Province: A Study on Spatial Pattern, Determinats and the Consequences of Rural Diversification the Livelihood of Rural Household*. Universitas Gadjah Mada.

Tinambunan, H. S. R. (2016). Pemberdayaan Masyarakat Desa Pesisir Melalui Penguatan Budaya Maritim Dalam Menghadapi Pasar Bebas Masyarakat Ekonomi Asean. *Fiat Justisia Journal of Law*, *10*(1), 15–33.

Trimulyono, A., & Santosa, A. W. B. (2014). Pemberdayaan Masyarakat Pesisir Di Kabupaten Batang Jawa Tengah Melalui Pengembangan Industri Galangan Kapal Tradisional. *Kapal*, *11*(1), 33–39.

Wahyuni, M. A. (2017). Studi Kemitraan Desa Adat Dengan Pelaku Usaha Wisata Untuk Pengembangan Ekowisata Lovina Di Kabupaten Buleleng. *Media Komunikasi Geografi*, *18*(1), 14–23.

Wahyuningtyas, N., Purnomo, A., & Nurul Ratnawati, N. (2017). Strategi Penghidupan Ekonomi Berkelanjutan Kaum Perempuan Rumah Tangga Petani Desa Pandansari Kecamatan Ngantang Kabupaten Malang Pasca Erupsi Gunungapi Kelud Tahun 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Media Komunikasi Geografi, *18*(2), 91–106.

Wesnawa, I. G. A., Christiawan, P. I., Sudarmawan, A., & Sulindawati, L. G. E. (2017). Membangun Kompetensi Nelayan Dalam Industri Kelautan. *International Journal of Community Service Learning*, *1*(3), 127–132.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PEMBANGUNAN KEKUATAN TNI AL DALAM RANGKA MENDUKUNG VISI INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

THE INDONESIAN NAVY FORCE PLANNING TO SUPPORT INDONESIAN VISION AS WORLD'S MARITIME FULCRUM

Ade Supandi[1]

Kepala Staf Angkatan Laut
(2337pandi@gmail.com)

Abstrak - Sejak awal pemerintahan Presiden Joko Widodo telah berkomitmen untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia. Pemerintah Indonesia telah meningkatkan pembangunan sektor maritim yang diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan rakyat Indonesia. Pemerintah Indonesia juga berupaya untuk mengoptimalkan posisi geografis Indonesia sebagai jalur perdagangan laut dunia (*Sea Lines of Trade*/SLOT) untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros pelayaran dan perdagangan dunia. Konsekuensinya adalah bahwa Indonesia harus menyediakan infrastruktur dan layanan, serta keamanan dan keselamatan maritim sesuai dengan standar internasional di wilayah Indonesia. Pada akhirnya, hal tersebut akan menuntut kemampuan TNI AL dalam memantau, mengontrol, melindungi keamanan maritim, dan kemampuan penegakan hukum untuk mewujudkan ketertiban di laut, serta perlindungan terhadap kedaulatan, aset, dan kepentingan maritim Indonesia. Untuk mencapai tujuan ini, TNI AL secara berkesinambungan mengembangkan kekuatan untuk mendukung pembangunan kelautan Indonesia.

Kata Kunci: kejayaan maritim, keamanan maritim, pembangunan kekuatan TNI AL

Abstract *- Since the beginning of President Joko Widodo's administration has committed to restore the Indonesian maritime glory. The Indonesian government has increased the development of the maritime sector, which is expected to boost economic growth and welfare of the Indonesian people. The Indonesian government also seeks to optimize Indonesia's geographic position along the world's sea lanes of trades (SLOTs) to turn Indonesia into the world's shipping and trade hub. The consequence is that Indonesia must provide the infrastructure and services in accordance with international standards, as well as maritime security and safety in Indonesia'sterritory. At the end, it will challenge the Indonesian Navy's ability to control, monitor, protect maritime security, and its ability to enforce the rule of law to create law and order at the sea, as well as protection on Indonesian sovereignty, asset, and maritime interests. To achieve these goals, Indonesian Navy is continously developing its force to support Indonesian maritime development.*

Keywords: *maritime glory , maritime security , Indonesian navy's force planning*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[1] Laksamana TNI Ade Supandi, saat ini menjabat sebagai Kepala Staf Angkatan Laut.

Pendahuluan

Posisi geografis Indonesia yang berada di antara Samudra Hindia dan Pasifik, menjadikan perairan Indonesia salah satu yang terpenting di dunia. Peran strategis Perairan Indonesia sebagai jalur pelayaran dunia kedepan akan semakin penting sejalan dengan meningkatnya permintaan energi dan sumber daya alam (SDA) lainnya, yang diperkirakan pada tahun 2040 akan meningkat 56%.[2] Perairan Indonesia utamanya Selat Malaka, serta Selat Hormuz, Terusan Suez dan Terusan Panama dianggap sebagai jalur penting dan kritis bagi perdagangan dunia.[3] Secara umum kawasan regional Asia Tenggara dipandang penting bagi negara-negara di dunia sebagai jalur komunikasi laut (*Sea lines of Communication/SLOC*) dan jalur perdagangan laut (*Sea Lines of Trade/SLOT*) yang vital bagi perdagangan internasional.[4]

Bagi bangsa Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang diakui dunia melalui *The United Nations Convention on The Law of The Sea* 1982 (UNCLOS 1982), laut merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi, namun dapat dibedakan menurut rezim hukum yang mengaturnya. Laut yang luasnya 2/3 dari seluruh bagian Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah seharusnya dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan dan keamanan bangsa Indonesia, meskipun negara lain juga masih memiliki hak pemanfaatan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982.[5] Kesadaran terhadap konstelasi geografis Indonesia ini telah membawa kesadaran pada pemerintah Indonesia saat ini untuk menekankan kebijakan pembangunan Indonesia periode 2015-2019 dengan visi mewujudkan Indonesia sebagai

[2] Strategi Maritim Amerika Serikat, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower", 2015, hlm. 6, dalam http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

[3] *Ibid*.

[4] Geoffrey Till memperkirakan bahwa di masa mendatang masalah perbatasan dan perdagangan serta transportasi internasional melalui SLOC/ SLOT di kawasan perairan Asia Tenggara akan semakin meningkat, dalam Geoffrey Till, *Seapower - A Guide for the Twenty-First Century' -Second Edition,* (London: Frank Cass Publishers, 2009), hlm. 345-349.

[5] Indonesia telah mengakomodasikan empat jenis lintas bagi kapal dan pesawat udara asing. Pengakuan akan hak lintas ini sesuai dengan konvensi hukum laut dan dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1995. Pelaksanaan hak lintas damai telah diakomodasi dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 dan hak lintas alur laut kepulauan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Indonesia memberikan akses kepada kapal dan pesawat udara Malaysia untuk melaksanakan hak lintas akses dan komunikasi sebagaimana tertuang dalam Perjanjian Bilateral yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor I Tahun 1983.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Dunia (PMD), sebagai bentuk implementasi geostrategi dan geoekonomi Indonesia untuk bertransformasi menjadi sebuah negara maritim.[6]

Visi pemerintahan saat ini merupakan sebuah peluang sekaligus tantangan yang harus ditindaklanjuti dengan langkah cermat dan tepat oleh TNI secara umum, serta TNI Angkatan Laut (TNI AL) secara khusus, untuk mendukung program pemerintah dalam membangun Indonesia sebagai PMD. Sesuai dengan program pembangunan yang telah dicanangkan oleh pemerintah, maka aspek pertahanan dan keamanan maritim menjadi hal penting yang harus dibenahi karena keamanan di wilayah laut Indonesia menjadi faktor penentu kesuksesan program pemerintah tersebut.

Secara praktis, pencapaian visi PMD harus berbanding lurus dengan kondisi stabilitas nasional. Dengan kata lain, pembangunan maritim yang berhasil hanya dapat berjalan dengan baik apabila didukung oleh pertahanan dan keamanan yang tangguh, baik dalam lingkup nasional, regional maupun global. Dengan demikian, TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut yang mengemban fungsi penangkal, penindak dan pemulih keamanan nasional wajib menjalankan tugasnya untuk menegakkan kedaulatan bangsa di laut, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) serta menjaga keselamatan segenap bangsa. Agar tugas-tugas tersebut dapat terlaksana secara optimal, maka kolaborasi konsep pembangunan kekuatan TNI AL dengan konsep pembangunan maritim harus sejalan, integratif, saling mengisi dan memperkuat satu sama lainnya.

[6] Pernyataan ini diekstraksi dari pidato kenegaraan Presiden RI, Ir. Joko Widodo, seusai pelantikan Presiden dan Wapres RI terpilih periode 2014-2019, pada tanggal 20 Oktober 2014. Terdapat tiga paragraf yang perlu digarisbawahi terkait dengan visi pembangunan Indonesia yang berbasis kemaritiman. Presiden menekankan antara lain: *Pertama*, Kita harus bekerja dengan sekeras-kerasnya untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudra, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudra, memunggungi selat dan teluk. *Kedua*, Kini saatnya kita mengembalikan semuanya sehingga Jalesveva Jayamahe, di Laut justru kita jaya, sebagai semboyan nenek moyang kita di masa lalu, bisa kembali membahana. *Ketiga*, Sebagai nahkoda yang dipercaya oleh rakyat, saya mengajak semua warga bangsa untuk naik ke atas kapal Republik Indonesia dan berlayar bersama menuju Indonesia Raya. Kita akan kembangkan layar yang kuat. Kita akan hadapi semua badai dan gelombang samudra dengan kekuatan kita sendiri. Saya akan berdiri di bawah kehendak rakyat dan konstitusi. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa merestui upaya kita bersama.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Visi Poros Maritim Dunia

Sejak awal saat pelantikannya, pemerintahan Presiden Joko Widodo telah berkomitmen untuk tidak lagi memunggungi laut Indonesia, serta ingin mengembalikan kejayaan kelautan Indonesia seperti pada masa lalu. Pemerintah telah meningkatkan pembangunan di sektor maritim, diantaranya dengan melaksanakan sistem logistik kelautan atau dengan nama lain Pendulum Nusantara atau pembangunan konsep Tol Laut.[7] Konsep ini bertumpu pada penggunaan kapal-kapal bertonase besar untuk melayani lalulintas logistik dari Wilayah Barat ke Wilayah Timur Indonesia atau sebaliknya. Pemerintah juga mengembangkan sarana dan infrastruktur pelabuhan, serta mendorong keberadaan pelabuhan yang dapat disinggahi kapal-kapal besar sehingga pelaksanaan distribusi logistik dan perekonomian nasional semakin efisien dan merata.[8]

Misi untuk mengembalikan kejayaan bangsa menjadi negara maritim tertuang dalam bentuk visi, misi dan strategi pemerintah, yang merupakan rangkaian misi untuk mencapai visi terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong, yang isinya antara lain:[9]

a. mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
b. mewujudkan masyarakat maju, berkesinambungan dan demokratis berlandaskan negara hukum;
c. mewujudkan politik luar negeri bebas aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
d. mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera;
e. mewujudkan bangsa yang berdaya saing;
f. mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasis kepentingan nasional; dan

[7] Ariesta Diana, "Bangkitkan Industri Maritim dengan Tol Laut", dalam Indroyono Soesilo, *Iptek Pertahanan Penopang Indonesia PMD*, (Bogor: Sains Press, 2015), hlm. 16-18.

[8] *Ibid*.

[9] Kemensesneg RI, *Visi, Misi dan Strategi*, dalam http://www.indonesia.go.id/in/sekilas indonesia/visi-misi-dan-strategi, diunduh pada 25 Juni 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

g. mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

Keinginan kuat pemerintah untuk mengembalikan kehidupan maritim Indonesia ini juga tercermin dari ditetapkannya agenda pembangunan yang bercorak maritim yang disebut sebagai Lima Pilar Utama guna mewujudkan Indonesia sebagai PMD. Hal ini disampaikan oleh Presiden Republik Indonesia secara langsung pada acara pertemuan puncak negara-negara Asia Timur ke-9, *9th East Asia Summit* (EAS) di Myanmar, pada tanggal 13 November 2014, yang isinya yaitu:[10]

> *Pertama*, sebagai negara yang terdiri dari 17 ribu pulau lebih, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra.
>
> *Kedua*, komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Kekayaan maritim akan digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan bangsa dan rakyat Indonesia.
>
> *Ketiga*, komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun Tol Laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
>
> *Keempat*, diplomasi maritim yang mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan. Bersama-sama kita harus menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.
>
> *Kelima*,sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudra, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

[10] Srenal, Salinan naskah terjemahan pidato Presiden Republik Indonesia pada *9th East Asia Summit*, Plenary Seasons, Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada kesempatan tersebut, Presiden juga menegaskan komitmen Indonesia yang secara langsung turut berkepentingan untuk berperan menentukan masa depan kawasan Pasifik dan Samudra Hindia (*the Pacific and Indian Ocean Region*, PACINDO), sehingga Indonesia ingin Samudra Hindia dan Samudra Pasifik tetap damai dan aman bagi perdagangan dunia, bukan dijadikan ajang perebutan sumberdaya alam, pertikaian wilayah, dan persaingan supremasi maritim. Visi PMD pada dasarnya adalah bentuk dari kesadaran akan posisi strategis Indonesia yang merupakan bagian jalur perdagangan dunia (SLOT) yang secara umum perairan Indonesia sudah sejak lama dijadikan jalur komunikasi dan perhubungan dunia (SLOC). Dalam jalur perdagangan dunia tersebut, Indonesia juga mendapatkan perhatian serius dari negara-negara pengguna laut karena memiliki setidaknya tiga *choke point* yang terletak di tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok.

Sejalan dengan pemerintah, makna dari PMD juga dijelaskan oleh Laksamana (Purn) Bernard Kent Shondakh, bahwa berdasarkan posisi, luas, dan bentuk geografisnya, Indonesia sewajarnya merupakan *focal area*, yaitu merupakan tempat berkumpulnya pelayaran dalam beberapa jalur. Hanya potensi geografis ini belum dimanfaatkan secara maksimal untuk kepentingan ekonomi dan politik. Menurut Laksamana (Purn) Kent, hal ini disebabkan oleh pembangunan infrastruktur pelabuhan dan pelayanan pelayaran serta keamanan di pelabuhan Indonesia belum memadai. Karena kondisi tersebut, praktis kapal-kapal internasional hanya melintas di perairan Indonesia tanpa singgah dan Indonesia tidak mendapatkan keuntungan ekonomi dari pelayaran tersebut.[11]

Mengacu pada pemikiran Alfred Thayer Mahan dalam perspektif keangkatan lautan, menjelaskan *maritime power* dari suatu bangsa untuk mencapai visi maritimnya dapat terwujud dengan terpenuhinya syarat-syarat dasar yaitu: posisi geografi, bentuk fisik, dan luas wilayah; jumlah populasi dan karakter bangsa; dan karakter pemerintah.[12] Meskipun berbeda perspektif, visi pemerintah untuk membangun Indonesia sebagai PMD yang bersifat keekonomian dan politik jelas sekali sangat relevan dan selaras dengan pemikiran Mahan tersebut. Pemerintah saat ini sedang berupaya mengembalikan

[11] Bernard Kent Shondakh, "Mantan Kasal: Kurang Paham Konsep Poros Maritim Pemerintah", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2015/03/mantan-kasal-kurang-paham-konsep-poros-maritim-pemerintah/, 20 Maret 2015, diunduh pada 16 Mei 2015.

[12] Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*: 1660-1783, (US: Little, Brown and Co, 1890).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

karakter pemerintahan dan rakyat agar bercorak maritim dengan menggiatkan program-program pembangunan ekonomi dan politik yang berwawasan maritim, yang dilandasi modal dasar konstelasi geografis dan jumlah populasi rakyat Indonesia yang besar jumlahnya.

Peluang dan Tantangan serta Konsekuensi Posisi Strategis Indonesia

Secara geografis Indonesia terdiri dari ribuan pulau, berada di garis khatulistiwa, dan di antara benua Asia dan Australia serta Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Wilayah lautnya terdiri dari laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman seluas lebih kurang 2,7 juta kilometer persegi atau sekitar 70% dari luas wilayah NKRI, ditambah dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) seluas 3,1 kilometer persegi, sehingga luas keseluruhan luas wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia menjadi 5,8 juta kilometer persegi.[13] Sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia sudah sepatutnya seluruh aspek kehidupan dan penyelenggaraan negara senantiasa mempertimbangkan geostrategi, geopolitik, geoekonomi dan sosial budaya sebagai negara maritim. Pola pikir, pola sikap, dan pola tindak bangsa harus didasari oleh kesadaran ruang maritim tempat kita berada, sehingga visi maritim menjadi tuntutan dan kebutuhan bagi bangsa Indonesia.

Konstelasi geografis tersebut secara alamiah akan mengarah pada terwujudnya aktivitas pelayaran di wilayah Indonesia. Pentingnya pelayaran bagi Indonesia tentunya disebabkan oleh posisi, luas, dan bentuk geografisnya. Posisi Indonesia yang strategis berada dalam jalur persilangan dunia, membuat Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk mengembangkan perekonomian.[14] Perairan Indonesia yang merupakan bagian dari SLOC pelayaran internasional, menjadi sangat penting bagi masyarakat dunia pengguna laut.[15] Hal tersebut memberi arti bahwa manakala bangsa Indonesia mampu memanfaatkan peluang dan tantangan yang ada di wilayah lautnya, maka akan dapat memanfaatkan potensi yang ada untuk meningkatkan kesejahteraan

[13] Srenal, 2015, Makalah Kepala Staf TNI AL: Langkah-Langkah Strategis TNI AL Dalam Mendukung PMD.

[14] "PMD dan Peran Indonesia di Internasional", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2014/12/poros –maritim –dunia -dan-peran –indonesia -di- internasional, 26 Desember 2014, diunduh pada 19 Mei 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[15] Geoffrey Till, *op.cit.*, 345-349.

masyarakat. Sebaliknya manakala bangsa Indonesia tidak mampu mengantisipasi dan mengelola kendala dan kerawanan yang timbul, maka akan berdampak terhadap keamanan bahkan kedaulatannya. Dengan kata lain, nilai strategis itu juga dapat dijadikan peluang oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab untuk mendapatkan kepentingan pribadi atau kelompok.[16]

Frekuensi kapal asing yang melintasi wilayah laut Indonesia utamanya Selat Malaka saat ini semakin meningkat seiring dengan bergesernya pusat kegiatan ekonomi dunia ke wilayah Asia. Sekitar 70% angkutan barang dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya melalui perairan Indonesia. Namun sungguh ironis, meskipun posisi strategis tersebut telah dimanfaatkan oleh pengguna laut, realitanya tidak serta merta Indonesia dapat memperoleh manfaat sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat, karena keterbatasan kemampuan bangsa Indonesia dalam memanfaatkan peluang yang ada.[17]

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berada di posisi strategis dalam dinamika di kawasan Asia Pasifik dan mempunyai sejumlah *choke points* strategis saat ini terus berupaya meningkatkan volume perdagangan. Indonesia dengan negara-negara Asia Pasifik seiring penetapan pasar bebas Asia Pasifik, baik dalam kerangka *Asia Pacific Economy Cooperation* (APEC),[18] ASEAN-*China Free Trade Area* (ACFTA),[19] maupun kerangka bilateral seperti Japan-Indonesia *Economic Parnertship Agreement* (JIEPA)[20] serta kerangka regional dalam ASEAN *Economy Community* (AEC).[21] Peluang ekonomi inilah yang akan dimaksimalkan oleh pemerintah saat ini melalui pembangunan sektor kemaritiman dengan landasan visi PMD.

---

[16] Kazumine Akimoto, "The Current State of Maritime Security-Structural Weaknesses and Threats in the Sea Lanes", makalah yang dipaparkan dalam acara *Maritime Security in Southeast Asia and Southwest Asia*, Tokyo, 2001, hlm.4-6.

[17] Rochmin Dahuri, "Indonesia Raksasa Maritim: Masih Tertidur Lelap", dalam http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8386/Indonesia.Raksasa.Maritim:.Masih.Tertidur.Lelap, 3 Juni 2014, diunduh pada 25 Juni 2015.

[18] Lihat, www.apec.org, diunduh pada 26 Juni 2015.

[19] Lihat, http://www.asean-cn.org/default.aspx, diunduh pada 26 Juni 2015.

[20] Lihat, http://www.mofa.go.jp/policy/economy/fta/indonesia.html, diunduh pada 26 Juni 2015.

[21] Lihat, http://www.asean.org/communities/asean-economic-community, diunduh pada 26 Juni 2015.

Pemerintah telah menegaskan bahwa geopolitik Indonesia di bawah masa kepemimpinan Presiden RI, Joko Widodo adalah maritim.[22] PMD merupakan sebuah tekad untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai negara maritim sehingga diperlukan pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, pemberdayaan seluruh potensi maritim demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritim dalam bingkai politik luar negeri Indonesia.[23]

Situasi tersebut selain memberikan peluang tentunya secara langsung juga memberikan tantangan terhadap situasi keamanan. Konsekuensi Indonesia sebagai negara kepulauan harus mengakomodasi kepentingan internasional khususnya pelayaran dan penerbangan melalui perairan kepulauan dan laut teritorialnya. Pada akhirnya visi PMD juga memberikan tuntutan akan kapasitas TNI AL untuk mengontrol, mengawasi, dan melindungi keamanan maritim.[24] Keamanan maritim sendiri memiliki pengertian kegiatan sipil maupun militer untuk mengurangi risiko melawan kegiatan ilegal dan ancaman dalam ruang domain maritim, dengan cara penegakan hukum dan aturan demi melindungi warga negara dan kepentingan nasional.[25] Peningkatan kekuatan TNI AL berguna untuk menegakkan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia dan menunjukkan keseriusan Indonesia terhadap perlindungan domain maritimnya, begitu juga perlindungan kedaulatan di perbatasan laut Indonesia.

Ancaman Keamanan Maritim di Indonesia dan Kawasan

Potensi dari posisi strategis yang dimiliki Indonesia juga membawa konsekuensi munculnya sejumlah tantangan di bidang pertahanan dan keamanan maritim baik dalam bentuk ancaman tradisional maupun ancaman non tradisional. Konstelasi geografis Indonesia yang terbuka dan berbatasan langsung dengan 10 negara tetangga, sangat memungkinkan terjadinya kejahatan lintas negara dan konflik antar negara seperti:

[22] "PMD dan Peran Indonesia di Internasional", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2014/12/poros –maritim –dunia -dan-peran –indonesia -di- internasional, 26 Desember 2014, diunduh pada 19 Mei 2015.

[23] *Ibid*.

[24] Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 (UNCLOS 1982), Pasal 46.

[25] Srenal, 2015. Makalah Kepala Staf TNI AL: Langkah-Langkah Strategis TNI AL Dalam Mendukung PMD.

penyelundupan manusia atau barang terlarang, imigran gelap, *illegal/unreported/ unregulated* (IUU) *fishing*, perompakan/pembajakan, pencemaran lingkungan laut, terorisme maritim, serta sengketa batas laut.[26] Ancaman keamanan maritim yang dihadapi Indonesia pada akhirnya akan menjadi permasalahan bersama di kawasan Asia Tenggara atau sebaliknya, yang dapat berkembang menjadi masalah bagi pertahanan dan keamanan, baik di tingkat nasional, regional maupun global.

Penyebaran pengaruh keamanan kawasan ini dijelaskan oleh Philipp Annawitt dalam *Geneva Centre for Security Policy* 2010, bahwa keamanan di tingkat lokal dengan sangat mudah akan mempengaruhi dan berdampak pada tingkat nasional dan tingkat seterusnya sehingga pada akhirnya mempengaruhi keamanan regional dan global.[27] Stig Jarle Hansen memberikan contoh bentuk nyata dari karakter ancaman tersebut yaitu terkait dengan keberadaan pembajak di perairan Somalia.[28] Pada awalnya para pelaku pembajakan di Somalia hanyalah sekelompok nelayan yang melakukan pembajakan terhadap kapal-kapal yang melakukan *illegal fishing* di wilayah mereka. Namun karena faktor keamanan dalam negeri yang tidak kunjung stabil akibat dampak krisis politik di dalam negeri, mereka berubah motif menjadi kelompok-kelompok bersenjata yang melakukan pembajakan kepada setiap kapal kargo bernilai tinggi yang melintasi perairannya. Akhirnya permasalahan pembajakan di Somalia menjadi permasalahan global, sehingga Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) mengeluarkan Resolusi Nomor 1851 tentang pemberantasan perompak di wilayah laut Somalia sebagai legalitas berbagai Angkatan Laut untuk melakukan operasi militer wilayah tersebut guna menjaga kepentingan masing-masing.

Di sisi lain, isu Laut Cina Selatan yang belum menemukan titik temu sampai saat ini juga memberikan pengaruh terhadap tatanan keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara. Hal ini disebabkan keterlibatan negara-negara di kawasan seperti Tiongkok, Filipina, Vietnam, dan Malaysia dalam klaim teritorial tersebut. Pemutakhiran sistem

[26] "Isu Keamanan Maritim Regional", *Tabloid Diplomasi,* Edisi 4 Tahun I, September 2010, dalam http://www.tabloiddiplomasi.org/pdf/2010/Suplemen%20September%202010.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

[27] Philipp Annawitt, "Global Security and Regional Responses: Conflict Management in a Fractured World", *Genewa Papers,* 2010, hlm. 11.

[28] Stig Jarle Hansen, "Debunking The Piracy Mythhow Illegal Fishing Really Interacts with Piracy In East Africa", *The Rusi Jurnal,* 2012.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

persenjataan dan perkembangan perekonomian Tiongkok semakin merubah konstelasi politik dan keamanan hingga ke kawasan Asia Pasifik dimana salah satu simbol modernisasi militer Tiongkok adalah pengoperasian kapal induk Liaoning (eks Varyag) yang telah mengalami *refurbished* di galangan Dalian.[29]

Kebangkitan Tiongkok di bidang militer memunculkan kekhawatiran dari negara-negara lain di kawasan Asia Pasifik, antara lain karena Tiongkok masih memiliki sengketa wilayah di Laut Cina Selatan dan Laut Cina Timur.[30] Kekhawatiran negara-negara tersebut dapat dipahami seiring makin asertifnya Tiongkok dalam menegaskan klaimnya. Sejumlah insiden di Laut Cina Selatan yang melibatkan kapal pemerintah Tiongkok dan kapal perang dan kapal lainnya milik Vietnam dan Filipina menegaskan kekhawatiran itu. Begitu juga dengan sejumlah insiden di Laut Cina Timur antara Tiongkok dan Jepang dalam sengketa atas Kepulauan Senkaku/Diaoyu yang semakin memanas dalam beberapa waktu terakhir.[31] Kondisi ini memungkinkan munculnya campur tangan negara lain yang juga berkepentingan di kawasan.[32] Telah kita ketahui bersama bahwa kebijakan Amerika Serikat di kawasan Asia Pasifik yang diumumkan oleh Presiden Barack Obama pada 5 Januari 2012 yang lebih dikenal sebagai *rebalancing*, dibuat untuk menandingi atau meredam pengaruh Tiongkok di kawasan Asia Pasifik. Kebijakan tersebut tertuang dalam dokumen berjudul *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense* yang memuat secara garis besar prioritas-prioritas pertahanan Amerika Serikat hingga akhir dekade ini yang berencana memproyeksikan 60% kekuatan Angkatan Laut di kawasan Asia-Pasifik.[33]

Benturan kepentingan negara-negara tersebut sewaktu-waktu dapat berubah menjadi konflik terbuka, apabila tidak ada mekanisme yang tepat untuk mengatasi krisis

---

[29] Jane's Defence Weekly Online, "China Commissions First Aircraft Carrier", dalam http://www.janes-defence-weekly.com, 25 September 2012, diunduh pada 27 Juni 2015.

[30] Ian Easton, "China's Military Strategy In The Asia-Pacific: Implications For Regional Stability", *Project 2049 Institute,* 2013, dalam http :// www. project2049.net /documents/ China_Military_Strategy _Easton.pdf, diunduh pada 26 Juni 2015.

[31] Jane's Defence Weekly Online, "Chinese Frigates Locked Onto Japanese JMSDF ship, Helicopter in Disputed Waters", http://www.janes-defence-weekly.com, 6 February 2013, diunduh pada 27 Juni 2015.

[32] Alan Collins, "Security and Southeast Asia: Domestic, Regional, and Global Issues", dalam Bambang Cipto, *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007), hlm. 226.

[33] Ralf Emmers, "The US Rebalancing Strategy: Impact on the South China Sea", National Security College, Australian National University, dalam http://nsc.anu.edu.au/documents/occasional-5-brief-8.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tersebut. Indonesia yang berada di dalam kawasan tersebut dapat dipastikan akan menerima dampaknya, baik dalam bentuk gangguan keamanan atau ancaman kedaulatan, meskipun Indonesia bukanlah salah satu *claimant states*.

Kebijakan Pertahanan Negara

Secara umum, kebijakan pertahanan negara diimplementasikan melalui segala kegiatan penyelenggaraan pertahanan negara, untuk mengoptimalkan kemampuan dalam menanggulangi berbagai ancaman. Kebijakan pertahanan negara mencakup pembangunan, pengerahan, maupun pemberdayaan pertahanan negara yang didukung kebijakan penganggaran dan pengawasan. Pelaksanaannya secara terpadu dan terarah bagi segenap komponen pertahanan negara, baik Pertahanan Militer maupun Pertahanan Nirmiliter.[34] Fungsi dan peranan militer memiliki dua dimensi yakni fungsi dan peranan untuk melakukan Operasi Militer Perang dan Operasi Militer Selain Perang, sedangkan Pertahanan Nirmiliter memiliki dua fungsi. Pertama, fungsi pertahanan sebagai usaha untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman nonmiliter. Kedua, fungsi sesuai tugas pokok dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat.[35]

Saat ini pemerintah telah menyadari pentingnya modal dasar kestabilan kondisi keamanan sebagai penopang visi PMD, yaitu dengan mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.[36] Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa keamanan nasional, khususnya keamanan laut/maritim merupakan misi penting untuk dilaksanakan dalam rangka menjaga kedaulatan wilayah dan mengamankan sumber daya maritim. Oleh karena itu,

[34] Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, *Buku Putih Pertahanan Indonesia*, (Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2014), hlm. 49.

[35] *Ibid.*, hlm. 50.

[36] Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Rancangan Awal, RPJMN 2015-2019*, Buku II Agenda Pembangunan Bidang, Bab 6, (Jakarta: Bappenas, 2014), hlm. 3.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

salah satu isu strategis yang dituangkan dalam RPJMN tahun 2015-2019 bidang pertahanan dan keamanan adalah penguatan keamanan laut dan daerah perbatasan.[37]

Penekanan permasalahan penguatan keamanan maritim juga dilatarbelakangi oleh masih tingginya gangguan keamanan di laut yang disebabkan oleh masih kurangnya kehadiran dan kontrol aparat keamanan di laut. Oleh karena itu, dalam pembangunan lima tahun ke depan, Kabinet Kerja telah memprogramkan kegiatan unggulan berupa peningkatan pengawasan wilayah perairan Indonesia dan peningkatan sarana dan prasarana perbatasan.

Sebagai suatu negara dengan kekuatan ekonomi yang terus berkembang, kelanjutan kemajuan Indonesia akan makin bergantung pada perhubungan dan ketersediaan energi, serta pada sumber daya di laut dan di bawah laut. Dengan memperhatikan semua aspirasi tersebut di atas, maka kepentingan Indonesia di laut yang sangat utama adalah menjamin keamanan nasional dan integritas wilayah dan memberikan perlindungan terhadap gangguan dari luar, sehingga tugas penting untuk memperkuat pertumbuhan ekonomi dan melaksanakan semua kegiatan pembangunan nasional dapat dilakukan dalam suasana yang aman dan damai.

Paradigma *World Class Navy* sebagai Strategi TNI AL untuk Mendukung Visi PMD

Menurut Rosabet Moss Kanter, pengertian *world class* atau kelas dunia adalah standar tertinggi dalam aspek apapun agar dapat bersaing, dan melahirkan sebuah kelas sosial dengan kemampuan menguasai sumber daya, dan mengoperasikannya jauh melampaui perbatasan serta menyeberangi wilayah yang luas.[38] Sedangkan menurut *Merriam Webster Dictionary*, kelas dunia adalah kaliber atau tingkatan tertinggi di dunia. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut di atas maka dapat disimpulkan definisi dari TNI AL berkelas dunia adalah TNI AL yang mampu menghadirkan kekuatannya di berbagai penjuru dunia.[39]

[37] *Ibid*, hlm. 12.

[38] Rosabeth Moss Kanter, *World Class-Thriving Locally in the Global Economy*, (Pennsylvania, Philadelphia: Simon & Schuster, 2002), hlm. 22.

[39] Marsetio, *TNI AL Berkelas Dunia: Paradigma Baru*, (Jakarta: Markas Besar TNI AL, 2014), hlm. 4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Untuk dapat memberikan kontribusi maksimal bagi pembangunan Indonesia menjadi PMD, TNI AL harus memiliki kekuatan dan kemampuan yang sesuai dalam menjawab tantangan yang terjadi dalam lingkungan strategis yang ada. Oleh sebab itu, TNI AL perlu membangun kekuatan dan kemampuannya sejajar dengan angkatan laut negara maju lainnya. Peneliti sejarah angkatan laut, Anthony Bruce, Direktur Kebijakan pada Komite Penasehat Perdana Menteri Inggris dan William Cogar, guru besar sejarah angkatan laut di Akademi Angkatan Laut Amerika Serikat menyimpulkan, di negara manapun, angkatan laut selalu dituntut untuk mampu mendukung kepentingan nasional negaranya.[40] Dengan kondisi demikian, maka angkatan laut sejak pembentukannya dituntut harus memiliki kualitas sebagai angkatan laut kelas dunia. Hal ini juga relevan dengan teori peran tradisional angkatan laut secara universal yang dikemukakan Ken Booth, secara tradisional angkatan laut memiliki tiga peran, yaitu peran militer, diplomasi dan *constabulary*.[41]

Peran militer dibentuk karena karakter militansi sebagai angkatan bersenjata, peran diplomasi diadakan karena melaksanakan tujuan politik negara dan peran *constabulary* berkaitan dengan penegakan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi serta perlindungan terhadap kedaulatan wilayah dan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Penjelasan ini mempertegas pendapat bahwa pembentukan angkatan laut secara kualitatif harus mampu melaksanakan peran universal tersebut. Apabila angkatan laut telah mampu memenuhi tuntutan tugas sesuai peran universal dalam mengamankan kepentingan nasional di dalam maupun luar kawasan, maka secara kualitas dapat dikatakan angkatan laut tersebut telah berkelas dunia *(World Class Navy)*.

Angkatan laut kelas dunia memiliki karakter unggul atau *excellent* dan karakter tersebut harus selalu ditunjukkan atau ditampilkan secara konsisten dari waktu ke waktu. Karakter unggul tersebut antara lain:[42]

[40] Anthony Bruce, William Cogar, *An Encyclopedia of Naval History*, (Chicago, USA: Fitzroy Dearborn Publisher, 1998).

[41] Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, (London: Croom Helm, 1977), hlm. 15-25.

[42] Marsetio, *op.cit.*, hlm. 7

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a. Sumber daya manusia yang unggul *(excellent human resources)*. Personel atau sumber daya manusia adalah hal yang utama. Tanpa sumber daya manusia yang profesional dan berkualitas, tidak mungkin organisasi dapat digerakkan secara maksimal. Sumber daya manusia yang berkualitas tinggi adalah personel yang memiliki kapasitas dan kapabilitas tinggi untuk memberikan kontribusi dalam mewujudkan visi organisasi.

b. Unggul organisasi *(excellent organization)*. Organisasi adalah dasar atau pondasi. Dari situlah angkatan laut dapat menjawab tantangan operasional mengamankan perairan Indonesia.

c. Unggul kemampuan operasional *(excellent operational capability)*. Operasi merupakan keluaran atau *output* kinerja angkatan laut yang dilaksanakan satuan-satuan operasi secara responsif, efektif dan multiguna. Angkatan laut berkelas dunia dalam menjalankan operasi selalu didukung kesiapan alutsista, intelijen yang akurat, logistik yang memadai, personel yang tangguh, serta kemampuan komando dan kendali yang handal dihadapkan pada luasnya spektrum operasi militer.

d. Unggul teknologi *(excellent technology)*. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi saat ini sangat pesat, termasuk di bidang militer dan keangkatanlautan. Ilmu pengetahuan dan teknologi berpengaruh terhadap doktrin, postur, strategi, operasional, maupun taktik penggunaan kekuatan TNI AL dalam menjalankan tugas, fungsi, perannya.

Kekuatan Angkatan Laut yang layak disebut Angkatan Laut kelas dunia seharusnya adalah Angkatan Laut yang memiliki kriteria kemampuan *Blue Water Navy* atau *Green Water Navy*, dan secara alamiah Angkatan Laut yang berkelas dunia selalu memainkan peran penting sebagai pemimpin di kawasan. *Blue Water Navy* adalah kekuatan maritim yang mampu beroperasi sampai dengan perairan dalam di laut terbuka.[43] Definisi lain dari *Blue Water Navy* adalah kekuatan maritim yang mampu beroperasi di perairan dalam di

[43] British Ministry of Defence, *British Maritim Doctrin*, BR 1806, Third edition, (London: The Stationery Office, 2004).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laut terbuka, mampu melaksanakan proyeksi kekuatan jauh dari pangkalan awal (*home base*).[44]

Untuk itu TNI AL secara berkesinambungan berupaya membangun kekuatan melalui validasi organisasi untuk meningkatkan kemampuan penggelaran unsur-unsur TNI AL, serta berupaya meningkatkan kualitas kekuatan TNI AL dengan program modernisasi alutsista. Kekuatan TNI AL diharapkan dapat selalu beradaptasi untuk merespons setiap ancaman dan tantangan di wilayah laut Indonesia, kawasan regional, dan bahkan kawasan global apabila dibutuhkan. Kemampuan tersebut tidak hanya terbatas pada aspek operasional, namun juga berkaitan dengan kemampuan perencanaan, intelijen, dukungan logistik di berbagai pangkalan utama, pelatihan yang baik, kemampuan perawatan dan pemeliharaan alutsista, serta kemampuan riset dan pengembangan.

Pada akhirnya sasaran yang dituju melalui paradigma *world class navy* ini adalah kemampuan TNI Angkatan Laut sebagai Angkatan Laut kelas dunia yang terukur dalam empat keunggulan yang meliputi unggul di bidang sumber daya manusia, organisasi, operasi, dan teknologi sehingga mampu menyelenggarakan operasi dalam tiga jangkauan kawasan. Tiga jangkauan operasi yang dimaksud adalah kemampuan TNI Angkatan Laut melaksanakan operasi jarak pendek di wilayah laut Indonesia; operasi jarak menengah yang menjangkau kawasan regional dan operasi jarak jauh yang menjangkau kawasan global, sehingga TNI AL dapat diproyeksikan ke berbagai tempat untuk melindungi aset dan kepentingan Indonesia di berbagai kawasan dunia.[45]

Dengan paradigma angkatan laut berkelas dunia tersebut, TNI AL diharapkan mampu menuntaskan setiap tugas dan menjalankan peran serta fungsinya dalam mewujudkan tujuan nasional serta kewajiban internasional dalam mewujudkan ketertiban dunia. Berdasarkan pemahaman tentang konsep geopolitik dan geostrategi Indonesia, maka angkatan laut berkelas dunia bukanlah alat atau instrumen untuk menguasai secara fisik wilayah teritorial negara lain, akan tetapi merupakan wujud figur institusi yang mewakili karakter nasional termasuk kemampuan dalam mengeksploitasi kondisi

[44] Defense Security Service (United States Department of Defense), "Special Focus Area: Marine Sensors", *Targeting U.S. Technologies: A Trend Analysis of Reporting from Defense Industry,* 2010, dalam http://nsarchive.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB424/docs/Cyber-043.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

[45] Marsetio, *Paradigma Baru TNI AL Kelas Dunia*, *The Indonesian Navy's New Paradigm as a World Class Navy*, (Jakarta: Edisi Khusus Internal TNI AL, 2014), hlm. 30.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

geografis dalam rangka membangun pengaruh dalam bentuk citra, kapabilitas dan kredibilitas.

Perencanaan Pembangunan Kekuatan TNI AL

Implementasi tugas TNI AL harus dilaksanakan sejalan dengan undang-undang yang berlaku dan kebijakan politik negara. Perencanaan pembangunan kekuatan ini terbentuk melalui ekstraksi kebutuhan untuk menjalankan peran universal Angkatan Laut meliputi peran militer, diplomasi dan *constabulary*, yang diaplikasikan berdasarkan kepentingan penggunaan kekuatan agar dapat diproyeksikan di semua area yang menjadi kepentingan Indonesia. Untuk dapat melaksanakan tugas-tugasnya, maka TNI AL harus ditopang oleh kekuatan yang mampu menjawab segala tantangan seiring dengan dinamika lingkungan strategis. Kekuatan inilah yang diharapkan dapat mewujudkan visi dan misi TNI AL, sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, sehingga diperlukan perencanaan yang akurat untuk menghasilkan kekuatan ideal.

Di sisi lain, adanya faktor ketersediaan sumber daya, menyebabkan negara perlu menetapkan prioritas dalam kerangka pembangunan, sehingga pembangunan TNI AL yang merupakan bagian tak terpisahkan dalam kerangka pembangunan nasional juga harus melakukan pemilihan prioritas tanpa mengabaikan asas pencapaian tujuan. Berdasarkan basis perencanaaan *capability based planning*, TNI AL telah merencanakan kebutuhan ideal proyeksi kekuatan Angkatan Laut yang dibutuhkan untuk mencapai kemampuan melindungi kepentingan nasional dari berbagai ancaman yang mungkin terjadi di seluruh wilayah NKRI. Dari analisis tersebut, terbentuk kebutuhan postur yang harus direalisasikan pada tahun 2024, dengan perincian 274 KRI, 137 pesawat udara, dan 890 peralatan tempur marinir.[46]

Di sisi lain, anggaran pertahanan negara Indonesia masih belum mampu sepenuhnya mewujudkan kekuatan ini. Oleh karena itu, modifikasi perhitungan dan perencanaan pembangunan TNI AL saat ini dilaksanakan dengan mengacu pada perencanaan pembangunan kekuatan berdasarkan *capability based planning* serta

[46] Mabes TNI AL, 2015, Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor Kep/682/III/2015, Tanggal 9 Maret 2015 Tentang Kebijakan Perencanaan TNI AL Tahun 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mempertimbangkan kemampuan anggaran. Pada akhirnya pembangunan kemampuan dan kekuatan TNI AL dilaksanakan secara bertahap dan diarahkan pada sasaran yang mengacu prioritas dan kebutuhan yang mendesak. Ketidakmampuan anggaran dalam pemenuhan kekuatan ini dapat berakibat pada reduksi dari kebutuhan pembangunan kekuatan yang telah direncanakan berdasarkan *capability based planning* ideal sebelumnya. Postur akhir sementara yang disetujui oleh pemerintah dan telah direncanakan dalam program pembangunan *Minimum Essential Force* (MEF) komponen utama pertahanan hingga tahun 2024 untuk matra laut adalah 151 KRI, 54 pesawat udara, dan 333 peralatan tempur marinir.[47]

Proses realisasi pembangunan kekuatan yang telah direncanakan, akan dilaksanakan melalui program-program berupa akuisisi atau pengadaan baru, rematerialisasi atau pemeliharaan, revitalisasi atau peningkatan kemampuan dan relokasi atau alih fungsi. Adapun proses pengadaan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, misalnya dalam bentuk pengadaan alutsista dari dalam negeri, produksi bersama di dalam atau di luar negeri (*joint production*), *offset* (kandungan dalam negeri), maupun bentuk kompensasi *trade off* (imbal dagang), sedangkan sumber-sumber atau mekanisme pembiayaan berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Pinjaman Dalam Negeri (PDN), Pinjaman Luar Negeri (PLN) atau Kredit Ekspor (KE) dan Pengembangan Teknologi Industri Pertahanan (Bangtekindhan).

Prioritas dan fokus pengembangan postur TNI AL diarahkan pada perwujudan Kekuatan Pokok Minimum/MEF, namun dengan tetap mengacu pada konsep pengembangan Postur Ideal TNI AL yang telah direncanakan dalam jangka panjang. Standar Kekuatan Pokok Minimum ditentukan dengan mempertimbangkan secara holistik dan komprehensif ukuran minimum kekuatan satuan operasional untuk menangani ancaman aktual dalam jangka pendek maupun ancaman potensial dalam jangka panjang. Prioritas pertama perwujudan Kekuatan Pokok Minimum adalah peningkatan kemampuan mobilitas TNI AL untuk mendukung penyelenggaraan tugas pokok TNI AL di seluruh wilayah nasional. Prioritas Kekuatan Pokok Minimum selanjutnya adalah pada peningkatan kemampuan satuan tempur khususnya pasukan pemukul

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[47] *Ibid*.

(*striking force*) baik satuan di tingkat pusat maupun satuan di wilayah, serta penyiapan pasukan siaga (*standby force*) terutama untuk penanganan bencana alam serta tugas-tugas misi perdamaian dunia dan keadaan darurat lainnya.

Perwujudan Kekuatan Pokok Minimum akan dipenuhi secara bertahap sehingga diharapkan Kekuatan Pokok Minimum dapat dijadikan sebagai pijakan dasar menuju postur TNI AL yang ideal. Pembangunan TNI AL dalam mendukung visi PMD diarahkan untuk mencapai dua tujuan yaitu untuk melindungi kedaulatan wilayah dan sumberdaya nasional, serta menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah Indonesia. Oleh karena itu, Pembangunan kekuatan TNI AL dilaksanakan melalui proses perencanaan strategis dimanifestasikan ke dalam empat program kegiatan, yakni:

a. Program Dukungan Kesiapan Matra Laut;

   Program ini diarahkan untuk meningkatkan kesiapan (*readiness*) gelar seluruh unsur TNI AL agar selalu siap dikerahkan untuk menjalankan tugas dengan jalan meningkatkan anggaran operasional serta anggaran untuk perawatan dan perbaikan Alutsista dan berbagai peralatan TNI AL yang dibutuhkan untuk melaksanakan operasi.

b. Program Modernisasi Alutsista dan Non-Alutsista serta Pengembangan Fasilitas dan Sarana Prasarana Pertahanan Negara Matra Laut;

   Program modernisasi ini diarahkan untuk meningkatkan kesiapan dan kemampuan operasional TNI AL. Untuk mencapai tujuan dalam menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di wilyah Indonesia, kekuatan TNI AL akan dikembangkan dengan penambahan kapal patrolilepas pantai (*Offshore Patrol Vessel*/OPV), kapal patroli (*Patrol Craft*) ukuran 40 dan 60 meter, serta kapal patroli kecil berukuran 28 meter. Kapal-kapal tersebut akan digelar di pangkalan-pangkalan TNI AL yang berada di seluruh wilayah Indonesia, untuk meningkatkan cakupan wilayah operasi dan menimbulkan dampak penangkalan terhadap pelaku potensial kegiatan ilegal di perairan Indonesia, serta untuk menjamin kesinambungan pelaksanaan dan siklus operasi kapal-kapal yang melaksanakan patroli.

   Dalam meningkatkan kemampuan untuk melindungi kedaulatan wilayah dan sumberdaya nasional, TNI AL juga melaksanakan modernisasi kekuatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pemukul dengan menambah jumlah dan kualitas unsur-unsur kapal pemukul berukuran besar seperti *frigate* dan *destroyer* dan kapal selam serta kapal-kapal pendukung logistik. Selain itu, kemampuan pengamatan laut akan ditingkatkan dengan penembahan unsur patroli udara. Kebutuhan kapal bertonase besar tersebut untuk menjamin kemampuan TNI AL dapat dikerahkan beroperasi di perairan terbuka seperti Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dalam waktu yang lama, sehingga dapat mempertahankan kehadiran di perairan yang menjadi perhatian dan kepentingan Indonesia.

Pembangunan kekuatan TNI AL tidak hanya diimplementasikan dengan pembangunan Alutsista seperti kapal dan pesawat udara, tetapi juga pembangunan pangkalan-pangkalan di posisi yang strategis. Pangkalan TNI Angkatan Laut memiliki tugas untuk melaksanakan fungsi pembekalan, perbaikan, dan perawatan personel Alutsista TNI AL. Untuk mendukung efektivitas operasi, pangkalan-pangkalan TNI Angkatan Laut akan terus dikembangkan sehingga memiliki fasilitas dan kemampuan yang memadai, terutama berupa dermaga dengan ukuran minimal 150 meter, fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kapal, rumah sakit, perumahan, serta kemampuan dukungan logistik.

Disamping itu, keberadaan pangkalan tersebut juga digunakan untuk fungsi pemberdayaan wilayah pertahanan laut, sebagai aplikasi dari konsep pertahanan semesta yang menggunakan seluruh sumber daya dan sarana-prasarana nasional untuk kepentingan pertahanan. Dalam masa damai, sumber daya nasional dibina dan disiapkan untuk digunakan sebagai komponen cadangan dan pendukung untuk meningkatkan kapasitas pertahanan negara. Dalam aplikasi praktisnya, pemberdayaan wilayah pertahanan laut dilaksanakan melalui penyiapan berbagai komponen kekuatan maritim nasional, seperti masyarakat maritim, industri dan jasa maritim, serta sarana dan prasarana nasional untuk digunakan bagi kepentingan pertahanan.

Dalam program modernisasi tersebut, TNI AL selalu berupaya memberdayakan industri strategis nasional, industri pertahanan nasional, lembaga-lembaga penelitian dan pengembangan, serta peran akademisi melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerja sama yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kemampuan pertahanan negara.

c. Program Peningkatan Profesionalisme Personel Matra Laut;

TNI AL menyadari bahwa kekuatan utama dari semua program pembangunan kekuatan terletak pada kualitas sumber daya manusia (SDM) yang dimiliki oleh TNI AL. Untuk itu TNI AL berupaya meningkatkan pendidikan dan latihan profesi keangkatan lautan dimulai dari tingkat dasar hingga tingkat lanjut yang selaras dengan teknologi Alutsista, perkembangan Iptek dan kebutuhan organisasi. Selain itu, TNI AL juga mendorong peningkatan ilmu pengetahuan dan ketrampilan SDM TNI AL dengan mengirim personel untuk mengikuti pendidikan pengembangan di universitas baik di dalam negeri maupun luar negeri secara berkala dan berkelanjutan.

d. Program Penyelenggaraan Manajemen dan Operasi Matra Laut.

Untuk meningkatkan kemampuan dalam melindungi kedaulatan wilayah dan sumberdaya nasional, serta menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah Indonesia, TNI AL berupaya meningkatkan *interoperability* diantara kekuatan TNI, serta penguatan dan pengefektifan pertukaran informasi dengan instansi kemaritiman nasional. TNI AL mendorong terciptanya organisasi yang mengelola sistem pengawasan lingkungan maritim dan pertukaran informasi serta koordinasi kelembagaan secara terpadu. TNI AL juga mendorong terbentuknya pola operasi terpadu diantara aparat kemanan laut sehingga lebih efektif dan efisien.

Untuk mencapai tujuan tersebut, TNI AL saat ini melakukan sinergi dengan berbagai instansi penegak hukum di laut dengan melaksanakan penegakan hukum (*law enforcement*) untuk menciptakan ketertiban hukum dan keteraturan di laut (*law and order at the sea*), seperti Polisi Perairan dan Udara, Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Upaya TNI AL tersebut sejalan dengan langkah pemerintah yang pada saat ini telah membentuk dan menguatkan Badan Keamanan Laut (Bakamla), yang merupakan mitra TNI AL dalam menjamin keamanan dan keselamatan di wilayah laut Indonesia. Kerja sama antar instansi pemangku kepentingan (*stake holder*) di laut diharapkan akan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

semakin meningkat melalui koordinasi antar Kementerian dan Lembaga, integrasi sistem informasi dan pengawasan maritim, manajemen operasi terpadu, dan penataan berbagai regulasi untuk meningkatkan efektivitas dan menghilangkan tumpang-tindih kegiatan atau kewenangan.

Kesimpulan

Permasalahan, tantangan dan tugas TNI AL ke depan berkaitan erat dengan dinamika perkembangan lingkungan strategis yang semakin kompleks dan sulit diprediksi baik global, regional maupun nasional. Keberlangsungan pembangunan maritim dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai PMD sangat tergantung dari stabilitas keamanan di wilayah perairan yurisdiksi nasional Indonesia dan di kawasan. TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut telah berupaya maksimal meningkatkan kekuatan dan kemampuannya agar dapat melaksanakan tugas dan perannya dalam bidang pertahanan negara di laut serta mendukung kebijakan pemerintah khususnya dalam membangun sektor kemaritiman. Sebagai negara kepulauan dengan posisi yang strategis dan dihadapkan dengan perkembangan lingkungan strategis yang sangat dinamis, maka suatu keharusan bagi kita untuk memiliki Angkatan Laut yang kuat dan modern agar mampu menghadapi setiap ancaman bangsa ke depan yang akan semakin besar, kompleks, dinamis dan multi dimensi.

Dalam mewujudkan visi PMD ini dibutuhkan peran dari seluruh komponen bangsa untuk mewujudkan pertahanan negara yang tangguh dengan mempertimbangkan geopolitik dan geoekonomi negara yang berwawasan kemaritiman, sehingga dibutuhkan suatu perencanaan pembangunan pertahanan negara yang berwawasan maritim. Oleh karena itu, diperlukan suatu perencanaan strategi untuk pembangunan pertahanan maritim negara yang mengkolaborasikan semua potensi kemampuan pertahanan negara. Dalam rangka mewujudkan rencana strategi tersebut dibutuhkan adanya konsistensi pembangunan pertahanan maritim dengan suatu perencanaan yang terintegrasi, terpadu, terorganisasi dan berkesinambungan antar matra TNI, kementerian, maupun dengan lembaga pemerintahan lainnya, serta tetap berpegang pada prinsip-prinsip transparan dan akuntabel melalui pemberdayaan seluruh potensi yang ada secara sinergis dan optimal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Bruce, Anthony, & William Cogar. 1998. *An Encyclopedia of Naval History*. Chicago, USA: Fitzroy Dearborn Publisher.

Booth, Ken. *1977. Navies and Foreign Policy.* London: Croom Helm.

British Ministry of Defence. 2004. *British Maritim Doctrin*, BR 1806. Third edition. London: The Stationery Office.

Cipto, Bambang. 2007. *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Diana, Ariesta. 2015. "Bangkitkan Industri Maritim dengan Tol Laut", dalam Indroyono Soesilo. 2015. *Iptek Pertahanan Penopang Indonesia PMD*. Bogor: Sains Press.

Kanter, Rosabeth Moss. 2002. *World Class-Thriving Locally in the Global Economy*. Pennsylvania, Philadelphia: Simon & Schuster.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2014. *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. *Rancangan Awal, RPJMN 2015-2019*, Buku II Agenda Pembangunan Bidang, Bab 6. Jakarta: Bappenas.

Mahan, Alfred Thayer. 1890. *The Influence of Sea Power Upon History*: 1660-1783, (US: Little, Brown and Co.

Marsetio. 2014. *TNI AL Berkelas Dunia: Paradigma Baru*. Jakarta: Markas Besar TNI AL.

----------, 2014. *Paradigma Baru TNI AL Kelas Dunia*, *The Indonesian Navy's New Paradigm as a World Class Navy*. Jakarta: Edisi Khusus Internal TNI AL.

Till, Geoffrey. 2009. *Seapower*, *A Guide for the Twenty-First Century*', *Second Edition.* London: Frank Cass Publishers.

Jurnal

Annawitt, Philipp. 2010. "Global Security and Regional Responses: Conflict Management in a Fractured World". *Geneva Papers.*

Hansen, Stig Jarle. 2012."Debunking The Piracy Mythhow Illegal Fishing Really Interacts with Piracy In East Africa". *The Rusi Jurnal.*

Website

Dahuri, Rochmin, "Indonesia Raksasa Maritim: Masih Tertidur Lelap", dalam http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8386/Indonesia.Raksasa.Maritim:.Masih.Tertidur.Lelap, 3 Juni 2014, diunduh pada 25 Juni 2015.

Defense Security Service (United States Department of Defense), "Special Focus Area: Marine Sensors, Targeting U.S. Technologies: A Trend Analysis of Reporting from Defense Industry, 2010", dalam http://nsarchive.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB424/docs/Cyber-043.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

Emmers, Ralf, "The US Rebalancing Strategy: Impact on the South China Sea", National Security College, Australian National University, dalam http://nsc.anu.edu.au/documents/occasional-5-brief-8.pdf, diunduh pada 27 Juni 2015.

Easton, Ian, "China's Military Strategy In The Asia-Pacific: Implications For Regional Stability", *Project 2049 Institute,* 2013, dalam http :// www. project2049.net /documents/ China_Military_Strategy _Easton.pdf, diunduh pada 26 Juni 2015.

"Isu Keamanan Maritim Regional", *Tabloid Diplomasi,* Edisi 4 Tahun I, September 2010, dalam http://www.tabloiddiplomasi.org/pdf/2010/Suplemen%20September%202010.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

Jane's Defence Weekly Online, "China Commissions First Aircraft Carrier", dalam http://www.janes-defence-weekly.com, 25 September 2012, diunduh pada 27 Juni 2015.

Jane's Defence Weekly Online, "Chinese Frigates Locked Onto Japanese JMSDF ship, Helicopter in Disputed Waters", dalam http://www.janes-defence-weekly.com, 6 February 2013, diunduh pada 27 Juni 2015.

Kemensesneg RI, *Visi, Misi dan Strategi*, dalam http://www.indonesia.go.id/in/sekilas indonesia/visi-misi-dan-strategi, diunduh pada 25 Juni 2015.

"PMD dan Peran Indonesia di Internasional", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2014/12/ poros –maritim –dunia -dan-peran –indonesia -di-internasional, 26 Desember 2014, diunduh pada 19 Mei 2015.

Strategi Maritim Amerika Serikat, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower", 2015, dalam http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf, diunduh pada 25 Juni 2015.

Shondakh, Bernard Kent, "Mantan Kasal: Kurang Paham Konsep Poros Maritim Pemerintah", *Jurnal Maritim*, dalam http://jurnalmaritim.com/2015/03/mantan-kasal-kurang-paham-konsep-poros-maritim-pemerintah/, 20 Maret 2015, diunduh pada 16 Mei 2015.

http://www.apec.org, diunduh pada 26 Juni 2015.

http://www.asean-cn.org/default.aspx, diunduh pada 26 Juni 2015.

http://www.mofa.go.jp/policy/economy/fta/indonesia.html, diunduh pada 26 Juni 2015.

http://www.asean.org/communities/asean-economic-community, diunduh pada 26 Juni 2015.

Lain-lain

Akimoto, Kazumine. 2001. "The Current State of Maritime Security-Structural Weaknesses and Threats in the Sea Lanes". Makalah yang dipaparkan dalam acara *Maritime Security in Southeast Asia and Southwest Asia*, Tokyo.

Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 (UNCLOS 1982), Pasal 46.

Makalah Kepala Staf TNI AL: Langkah-Langkah Strategis TNI AL Dalam Mendukung PMD. 2015.

Mabes TNI AL. 2015. Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor Kep/682/III/2015, Tanggal 9 Maret 2015 Tentang Kebijakan Perencanaan TNI AL Tahun 2016.

Salinan naskah terjemahan pidato Presiden Republik Indonesia pada *9th East Asia Summit*, Plenary Seasons, Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bina Hukum Lingkungan
P-ISSN 2541-2353, E-ISSN 2541-531X
Volume 4, Nomor 2, April 2020
DOI: http://dx.doi.org/10.24970/bhl.v4i2.107

PEMBANGUNAN WILAYAH KEPULAUAN BERLANDASKAN POROS MARITIM DALAM PERSPEKTIF NEGARA KEPULAUAN: TANTANGAN DAN PELUANG PERIMBANGAN KEUANGAN DAERAH[a]

DEVELOPMENT OF ISLAND REGIONS BASED ON MARITIME FULCRUM WITHIN THE PERSPECTIVE OF ARCHIPELAGIC STATE: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES IN BALANCING REGIONAL FUNDING

Dhiana Puspitawati [b]

ABSTRAK

Perkembangan kelautan di Indonesia semakin berkembang dari tahun ke tahun hingga dicetuskannya konsep 'poros maritim' oleh Presiden Joko Widodo. Konsep 'poros maritim' menekankan pada terwujudnya konektifitas antar pulau melalui pengembangan industri pelayaran serta transportasi laut. Dengan demikian dibutuhkan akselerasi pembangunan pelabuhan di wilayah-wilayah kepulauan seperti maluku dan Riau. Sayangnya alokasi dana dari pusat untuk daerah masih didasarkan pada luas wilayah daratan. Hal ini menjadikan daerah dengan wilayah perairan yang lebih banyak tidak mendapatkan alokasi dana sebagaimana daerah yang mempunyai wilayah daratan yang luas. Padahal percepatan pembangunan di wilayah kepulauan sangat dibutuhkan dalam mewujudkan Indonesia sebagai 'poros maritim' dunia.

Tulisan ini akan menganalisa tantangan dan peluang pembangunan wilayah kepulauan yang berlandaskan poros maritim dalam perspektif negara kepulauan. Pembangunan Wilayah Kepulauan sangat diperlukan untuk mewujudkan konsep Poros Maritim. Akan tetapi perlu diperhatikan mengenai perimbangan keuangan daerah dalam mewujudkan akselerasi pembangunan tersebut.

Kata kunci: peluang; poros maritim; tantangan; wilayah kepulauan.

ABSTRACT

The development of maritime affairs in Indonesia is growing rapidly until the inception of 'maritime fulcrum' by President Joko Widodo. Such concept emphasizes the establishment of inter-island connectivity through the development of shipping and sea transportation industries. Thus, the acceleration of port and facilities development in islands region such as Maluku and Riau is needed. Unfortunately, fund allocation from the central government to region areas is still based on how large the land areas of certain region. This makes island regions have less fund allocation than those of regions with large areas of land. While, on the other hand, the establishment of 'maritime fulcrum' concept is largely depends on the acceleration of national development in island regions.

This paper aims to analyze challenges and opportunities in developing island regions based on 'maritime fulcrum' concept within the perspectives of archipelagic state principles. National development in island regions of Indonesia is important to support the establishment of 'maritime fulcrum', however, the usage of the term 'archipelagic' should also carefully consider legal implication of the term 'archipelago' according to International Law..

Keywords: *challenges; island regions; maritime fulcrum; opportunities.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[a] Paper dipresentasikan pada Seminar Nasional Pembangunan Wilayah Kepulauan, Universitas Padjajaran, Jatinangor, Bandung, 2 Juli 2019.

[b] Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Jl. MT. Haryono No.169 Malang 65145, email: dhiana@ub.ac.id.

PENDAHULUAN

Secara geografis tidak dapat dipungkiri bahwa Indonesia dikarunia wilayah perairan yang lebih banyak dibandingkan wilayah daratannya. Perjuangan Indonesia dari mulai memperkenalkan konsep negara kepulauan hingga akhirnya dituangkan dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 memerlukan waktu yang tidak sebentar.[1] Penerapan prinsip negara kepulauan menjadikan wilayah Indonesia semakin luas terutama wilayah lautannya. Dengan wilayah yang luas tersebut, dalam pelaksanaan pembangunan nasional Indonesia menerapkan sistem desentralisasi berdasarkan asas otonom. Pasal 1 ayat (6) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah (UU 23/ 2014)[2] mendefinisikan otonomi daerah sebagai:

> "hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia."

Selanjutnya Pasal 1 ayat (8) UU 32/ 2014 mendefinisikan desentralisasi sebagai "penyerahan Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah otonom berdasarkan Asas Otonomi." Meskipun demikian, salah satu ciri dari otonomi daerah dalam suatu negara kesatuan yang membedakan dengan negara federasi adalah bahwa dalam otonomi daerah Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tergabung dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dan pengeluaran APBN dan APBD dihitung perbandingan. Dengan demikian, dalam pelaksanaan desentralisasi dibutuhkan suatu dana perimbangan, yaitu dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada Daerah untuk mendanai kebutuhan Daerah dalam rangka pelaksanaan Desentralisasi.[3] Selanjutnya Dana perimbangan terdiri dari Dana Bagi Hasil, Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus. Selanjutnya Pasal 28 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (UU 33/ 2004), [4] mengatur bahwa besaran pendanaan di daerah diberikan salah satunya berdasarkan luas wilayah. Sayangnya dalam UU 33/ 2004 tidak dijelaskan yang dimaksud

---

[1] Dimulai sejak tahun 1958 ketika diproklamirkan Deklarasi Juanda sampai diadopsinya Konvensi Hukum Laut pada tahun 1982.
[2] Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587.
[3] Pasal 1 ayat (19) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
[4] Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4438.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan wilayah.[5] Akan tetapi dalam penjelasan Pasal 40 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan (PP 55/ 2005) disebutkan secara jelas bahwa luas wilayah yang dimaksud adalah luas wilayah daratan.

Ketentuan tersebut menjadi permasalahan ketika daerah otonomi yang dimaksud memiliki wilayah lautan yang lebih luas daripada wilayah daratannya. Daerah seperti ini akan mendapatkan alokasi dana yang lebih sedikit daripada daerah otonom dengan wilayah daratan yang lebih luas. Padahal dengan dicanangkannya konsep 'poros maritim' oleh Presiden Joko Widodo pembangunan sarana dan prasarana di daerah otonom dengan wilayah lautan yang lebih besar menjadi sangat penting. Hal ini dikarenakan dalam mewujudkan konsep 'poros maritim' diperlukan ketersediaan sarana berupa pelabuhan yang memadai guna mewujudkan konektivitas antar pulau di Indonesia, yang menjadi penekanan konsep 'poros maritim'.

PEMBAHASAN

Prinsip Negara Kepulauan

Indonesia merupakan negara pencetus konsep negara kepulauan sebelum akhirnya diakui sebagai salah satu prinsip dalam hukum internasional, yaitu prinsip negara kepulauan sebagaimana diatur dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982). Esensi dari prinsip negara kepulauan adalah adanya satu kesatuan antara wilayah dan daratan dari suatu negara dengan bentuk geografis yang terdiri dari gugusan pulau-pulau. Menurut prinsip negara kepulauan, laut diantara pulau-pulau suatu negara kepulauan merupakan faktor penghubung antar pulau-pulau tersebut sehingga membentuk suatu kesatuan dengan konfigurasi geografis tertentu. Adapun kepulauan atau *archipelago* didefinisikan sebagai:

> *"a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such."*[6]

Selanjutnya, oleh karena pengajuan prinsip negara kepulauan oleh Indonesia dilatarbelakangi oleh kepentingan politik Indonesia untuk meredam pemberontakan didaerah yang muncul secara sporadis di Indonesia dalam kurun waktu 1957 – 1960 maka pengertian

[5] Dalam penjelasan Pasal 28 hanya disebutkan bahwa luas wilayah merupakan variabel yang mencerminkan kebutuhan atas penyediaan sarana dan prasarana per satuan wilayah.
[6] Pasal 46 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

kepulauan didefinisikan secara yuridis menjadi negara kepulauan.[7] Adapun pengertian negara kepulauan lebih lanjut didefinisikan sebagai "*a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands*"[8] Dari definisi kepulauan yang diberikan oleh Pasal 46 ayat (2) KHL 1982 dapat ditarik kesimpulan bahwa kriteria kepulauan sebenarnya meliputi setidaknya empat hal, yaitu: (i) suatu gugusan pulau; (ii) pulau-pulau itu saling berdekatan; (iii) membentuk satu kesatuan geografis, ekonomi dan politis; serta (iv) kesatuan tersebut dibuktikan oleh sejarah. Keempat kriteria tersebut harus dipenuhi secara *cumulative* bukan *alternative* atau dengan kata lain keempat kriteria tersebut harus ada.

Bagi Indonesia, kesatuan atau *unity* antara laut dan pulau-pulaunya sangatlah penting terutama dari segi pertahanan dan keamanan mengingat posisi geografis Indonesia yang terletak pada posisi silang, yaitu diantara dua samudra, Samudra Hindia dan Pasifik serta dua benua, Benua Asia dan Australia. Definisi kepulauan inilah yang kemudian diadopsi oleh wilayah-wilayah atau daerah-daerah otonom di Indonesia guna menyebut daerahnya sebagai wilayah kepulauan. Penyebutan sebagai wilayah kepulauan ini dilatarbelakangi oleh adanya ketimpangan alokasi anggaran antara daerah yang wilayah daratannya lebih luas, sebagaimana diuraikan dalam pendahuluan di tulisan ini. Sebenarnya jika melihat dari sejarah terbentuknya prinsip negara kepulauan, istilah kepulauan memang ditujukan pada suatu negara sehingga timbullah apa yang kemudian disebut sebagai negara kepulauan. Status negara kepulauan tidak serta merta disandang oleh negara yang terdiri dari gugusan pulau-pulau. Akan tetapi status sebagai negara kepulauan harus secara eksplisit diklaim oleh negara yang bersangkutan. Tentunya status sebagai negara kepulauan akan menimbulkan implikasi-implikasi yuridis tertentu bagi negara yang mengklaim dirinya sebagai negara kepulauan. [9]

Dengan demikian sebenarnya menjadi pertanyaan apakah wilayah-wilayah atau daerah-daerah otonom di Indonesia dapat serta merta mengadopsi konsep kepulauan yang diatur dalam prinsip negara kepulauan? Leatemia mengatakan bahwa prinsip negara kepulauan yang diatur dalam KHL 1982 sudah semestinya diadopsi secara *mutatis mutandis* pada daerah kepulauan terutama dalam pengelolaan sumber daya laut.[10] Akan tetapi masalah pengelolaan sumber daya laut sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan terhadap Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah

---

[7] Untuk pembahasan mengenai sejarah konsep negara kepulauan hingga menjadi prinsip negara kepulauan baca lebih lanjut Puspitawati, Dhiana, *Hukum Laut Internasional*, Prenada Media, Jakarta 2017.
[8] Pasal 46 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982.
[9] Lihat lebih lanjut Bab IV terutama Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982.
[10] Lihat Laetemia, Johanis, "Pengaturan Hukum Daerah Kepulauan" 23 3, Mimbar Hukum 2011.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil yang mana dikatakan bahwa daerah hanya berwenang sebatas 12 mil laut. Bagaimana dengan zona-zona maritim lainnya. Apakah suatu daerah kepulauan juga mempunyai hak menarik zona-zona maritim? Hal ini akan *overlaps* dengan hak dan kewajiban Indonesia secara internasional. Sehingga kalaupun dikatakan mengadopsi konsep kepulauan yang diatur dalam prinsip negara kepulauan, sejauh mana pengadopsiannya? Apakah bisa hanya mengadopsi istilah saja tanpa memperhatikan kriteria 'kepulauan' sebagaimana diatur dalam Pasal 46 ayat (2) KHL 1982?

Terlepas dari problem tersebut di atas, di Indonesia setidaknya sudah ada delapan daerah otonom yang menganggap dirinya sebagai wilayah/daerah kepulauan yaitu Maluku, Maluku Utara, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Bangka Belitung, Kepulauan Riau, Sulawesi Utara, dan Sulawesi Tenggara.[11] Sebenanarnya istilah wilayah kepulauan hanya ditujukan untuk mendapatkan alokasi dana yang lebih banyak dan menjadi bahan pertimbangan bahwa luas wilayah sebagaimana diatur dalam penjelasan Pasal 40 ayat (3) PP 55/ 2005 bukan hanya merujuk pada wilayah daratan akan tetapi juga wilayah lautan. Hal ini ditujukan untuk lebih meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang tinggal di daerah kepulauan serta guna pemerataan pembangunan nasional.[12]

Ide pemerataan pembangunan nasional di daerah kepulaun tersebut menjadi relevan dengan dicetuskannya konsep 'poros maritim' oleh Presiden Joko Widodo. Konsep ini dalam penerapannya menekankan pada konektifitas antar pulau-pulau di Indonesia melalui industri perkapalan dan pelayaran. Dengan demikian tersedianya sarana dan prasarana terutama pelabuhan menjadi *urgent*. Hal ini dikarenakan pelabuhan yang dibutuhkan akan berada di daerah-daerah kepulauan.

Konsep Poros Maritim

Perhatian pemerintah terhadap masalah-masalah kelautan menunjukkan perkembangan yang signifikan dibandingkan rentang waktu setelah ratifikasi KHL 1982 oleh Indonesia. Pada masa orde lama, pasca ratifikasi KHL 1982 oleh Indonesia, perkembangan kerangka hukum mengenai kelautan tidak menunjukkan perkembangan yang menggembirakan. Hal ini dibuktikan dengan beberapa peraturan perundangan saat itu yang bersifat sektoral dan tidak

[11] Kelen, Joseph A, "Delapan Provinsi Kepulauan sepakat membentuk BKSDK", https://www.beritasatu.com/nasional/416125/delapan-provinsi-kepulauan-sepakat-bentuk-bksdk, diakses tanggal 12 Juni 2019.

[12] Baca lebih lanjut Stefanus, Kotan Y, "Daerah Kepulauan sebagai satuan Pemerintah Daerah yang bersifat Khusus", 11 1, Jurnal Dinamika Hukum, 2011.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memihak pada orientasi kelautan akan tetapi lebih ke daratan. Sehingga Indonesia tidak lagi dikenal sebagai negara kepulauan melainkan sebagai negara agraris.[13]

Sejak tahun 2014 perhatian pemerintah Indonesia mulai menunjukkan perubahan ke arah yang lebih baik yaitu dengan dikeluarkannya Undang-Undang No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan (UU No. 32 Tahun 2014). Meskipun undang-undang ini dianggap sangat terlambat[14] akan tetapi dapat pula dianggap sebagai kesungguhan Indonesia dalam memperhatikan pembangunan di bidang kelautan. Pada era pemerintahan Presiden Joko Widodo (Presiden Jokowi) setidaknya terdapat dua perkembangan signifikan di bidang kelautan, yaitu dideklarasikannya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia oleh Presiden Jokowi serta dibentuknya Kemenko Maritim pada 21 Januari 2015 melalui Peraturan Presiden No. 10 Tahun 2015 tentang Kementrian Koordinator Bidang Kemaritiman. Konsep Poros Maritim Dunia dituangkan dalam Lampiran Buku I Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Pada Arah Kebijakan Pembangunan Nasional pada point 4 disebutkan sebagai berikut:

> "Keterkaitan antara pusat pertumbuhan wilayah dan daerah sekitarnya, perlu difasilitasi dengan infrastruktur wilayah yang terintegrasi dan terhubung dengan baik dan terpadu, khususnya infrastruktur jalan dan perhubungan, baik perhubungan laut maupun udara, termasuk jaringan informasi dan komunikasi, serta pasokan energi, sehingga tercipta konektivitas nasional, baik secara domestik maupun secara internasional *(locally integrated, internationally connected*). Prioritas khusus akan diberikan pada peningkatan fungsi dan peran perhubungan laut untuk mewujudkan poros maritim dunia."[15]

Selanjutnya Presiden Jokowi menyampaikan lima pilar utama untuk mencapai Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yang meliputi: (i) dibangunnya kembali budaya maritim Indonesia, (ii) membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama, (iii) prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, (iv) melakukan diplomasi maritim serta (v) membangun kekuatan pertahanan maritim.

---

[13] Untuk pembahasan lebih detal baca selanjutnya Puspitawati, Dhiana, *The Concept of an Archipelagic State and its Implementation in Indonesia*, Disertasi, University of Queensland, 2008.

[14] Undang-undang tentang Kelautan seharusnya sudah dikeluarkan segera setelah Konvensi Hukum Laut 1982 mulai berlaku yaitu pada tahun 1996. Hal ini menjadi catatan tersendiri ketika undang-undang pelaksana undang-undang kelautan, seperta misalnya Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia serta Peraturan Pemerintah tentang hak lintas Kapal Asing sudah muncul jauh sebelum keluarnya undang-undang kelautan yang sebenarnya merupakan undang-undang payung dari seluruh peraturan perundangan tentang kelautan.

[15] Lampiran Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 Buku I Agenda Pembangunan Nasional, hal. 6-37, 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dari lima pilar poros maritim tersebut dapat dilihat bahwa prioritas dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah konektivitas antar pulau. Hal ini sejalan dengan prinsip negara kepulauan yang memandang laut dan pulau-pulau Indonesia sebagai satu kesatuan. Dengan demikian, sebagaimana disebutkan di atas bahwa dibutuhkan percepatan pembangunan pelabuhan dan fasilitasnya terutama di daerah-daerah dengan wilayah laut yang lebih banyak atau wilayah kepulauan. Akan menjadi kendala apabila Dana Alokasi Umum (DAU) ke daerah diberikan berdasarkan luasnya wilayah daratan karena tidak akan dapat mendukung percepatan yang dimaksud.

Otonomi Daerah dan Wilayah Kepulauan

Secara harfiah, otonomi daerah berasal dari bahasa Yunani, *autos* dan *namos*. *Autos* berarti sendiri sedangkan *namos* berarti aturan atau undang-undang. Dengan demikian, dapat diartikan sebagai kewenangan untuk mengatur sendiri atau kewenangan untuk membuat aturan guna mengurus rumah tangga sendiri. Sedangkan secara lengkap otonomi daerah dapat didefinisikan sebagai hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dengan peraturan perundang-undangan. Pada Pasal 18 ayat (2)[16] dan ayat (5) UUD 1945[17] dijelaskan bahwa Pemerintah Daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dan diberikan otonomi yang seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintah yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan pemerintah pusat.

Penerapan otonomi daerah ini sangatlah populer, terutama bagi negara yang mempunyai wilayah yang sangat luas dengan populasi yang banyak seperti Indonesia.[18] Hal ini dikarenakan untuk mengatur wilayah yang sangat luas dengan penduduk yang banyak melalui sistem sentralistik sangatlah mahal dan menguras tenaga.[19] Sebaliknya, pemerintah dalam lingkup kecil dan saling berdekatan dianggap lebih baik dalam penentuan prioritas pembangunan daerah, sebagaimana dikemukakan oleh Devas dan Grant bahwa sistem desentralisasi dianggap *"better able to make choices that reflect the needs and priorities in their*

[16] Pasal 18 ayat (2) UUD 1945 menyatakan: "Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan."
[17] Pasal 18 ayat (5) UUD 1945 menyatakan: "Pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat."
[18] Interview with Dr. Lufsiana, SH, MH, Lecturer on Natural Resources of the Ocean and Ocean Management (Surabaya, 3 April 2019).
[19] Alm, J and Bahl, R, *Decentralization in Indonesia: Prospect and Problems* (1999), 55.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jurisdiction than is remote central government and that it is easier to hold local elected representatives and officials accountable for decisions and performance that those at centre."[20]

Meskipun demikian, sebenarnya penerapan prinsip otonomi daerah pada suatu negara kepulauan masih menjadi perdebatan.[21] Hal ini desebabkan konsep *decentralized coastal management* dalam beberapa sektor hanya bisa diterapkan dalam suatu negara benua seperti Australia.[22] Meskipun tulisan ini tidak akan membahas perdebatan tentang otonomi daerah dalam negara kepulauan, dampak penerapan otonomi daerah dapat dirasakan dalam hal pembagian keuangan antara pusat dan daerah demikian juga dalam hal perimbangan keuangan. Sebagaimana diuraikan sebelumnya, salah satu ciri dari otonomi daerah dalam suatu negara kesatuan yang membedakan dengan negara federasi adalah bahwa dalam otonomi daerah Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tergabung dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dan pengeluaran APBN dan APBD dihitung perbandingan.

Otonomi Daerah dan Pembagian Keuangan Antara Pusat dan Daerah

Selanjutnya Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 (UU 33/2004),[23] yang kemudian diikuti dengan peraturan pelaksananya yaitu PP 55/2005. Selanjutnya Dana perimbangan terdiri dari Dana Bagi Hasil, Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus. Selanjutnya Pasal 28 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah mengatur bahwa besaran pendanaan di daerah diberikan salah satunya berdasarkan luas wilayah. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 28 ayat (2) sebagai berikut:

> "Setiap kebutuhan pendanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diukur secara berturut-turut dengan jumlah penduduk, luas wilayah, indeks kemahalan konstruksi, produk domestic regional bruto per kapita, dan indeks pembangunan manusia."

---

[20] Devas, N and Grant, U, "Local Government Decision-Making-Citizen Participation and Local Accountability: Some Evidence from Kenya and Uganda" (2003) 23 *Public Administration and Development* 352, 352.

[21] Puspitawati mengatakan bahwa otonomi daerah dapat diterapkan pada suatu negara kepulauan sepanjang tidak menghilangkan faktor *unity* atau kesatuan antara laut dan daratan yang merupakan penekanan pada prinsip negara kepulauan. Lihat lebih lanjut Puspitawati, Dhiana, "Desentralisasi Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Lautan dalam Kerangka Prinsip Negara Kepulauan, Arena Hukum 7 (2), 210-224.

[22] Diawali dengan penerapan Marine Cadastre pada negara Benua seperti Australia.

[23] Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4438.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sayangnya dalam UU 33/2004 tidak dijelaskan yang dimaksud dengan wilayah.[24] Meskipun tidak dijelaskan secara eksplisit akan apa yang dimaksud dengan wilayah, dalam kenyataannya daerah otonomi dengan wilayah daratan yang lebih luas mendapatkan alokasi lebih banyak dari pusat dibandingkan daerah otonom dengan wilayah daratan yang lebih kecil. Selanjutnya, elaborasi tentang wilayah yang dimaksud dapat ditemukan pada penjelasan Pasal 40 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan (PP 55/2005) dimana disebutkan secara jelas bahwa luas wilayah yang dimaksud adalah luas wilayah daratan, sebagai berikut:

"Luas wilayah sebagaimana dimaksud dalam ayat ini adalah luas wilayah daratan."

Inilah sebabnya daerah otonom yang mempunyai wilayah lautan yang lebih luas daripada wilayah daratannya, menerapkan prinsip negara kepulauan yang menekankan pada kesatuan antara daratan dan lautan sehingga alokasi dana dari pusat tidak hanya mempertimbangkan luas daratan akan tetapi melihat wilayah darat dan lautannya sebagai satu kesatuan wilayah yang dimaksud dalam Pasal 28 UU 33/2004. Akan tetapi untuk mewujudkan hal tersebut harus disebutkan dalam suatu peraturan perundang-undangan bahwa pertimbangan wilayah yang dimaksud adalah wilayah daratan dan lautan khususnya untuk daerah otonom yang secara gepgrafis terdiri dari gugusan pulau-pulau seperti Maluku dan Riau.[25] Pengaturan semacam itu juga harus diperjelas bahwa penerapan prinsip negara kepulauan pada daerah otonom yang terdiri dari gugusan pulau hanya terbatas pada kepentingan perimbangan dana antara pusat dan daerah serta tidak mempunyai implikasi hukum dalam kaitannya dengan implikasi hukum prinsip negara kepulauan yang diatur dalam Bab IV KHL 1982.

Tantangan dan Peluang Pembangunan Wilayah Kepulauan

Pembahasan tentang landasan hukum daerah kepulauan telah diutarakan oleh Stefanus,[26] dimana diuraikan bahwa pulau-pulau kecil terluar yang pada umumnya merupakan bagian dari wilayah daerah kepulauan membutuhkan pendekatan *prosperity* dan *security* secara bersamaan. Pendekatan *prosperity* bertujuan untuk terciptanya kemakmuran dan kesejahteraan bagi masyarakat di kepulauan yang berkelanjutan. Sedangkan pendekatan *security* pada

[24] Dalam penjelasan Pasal 28 hanya disebutkan bahwa luas wilayah merupakan variabel yang mencerminkan kebutuhan atas penyediaan sarana dan prasarana per satuan wilayah.
[25] Leatemia, Johanis, "Pengaturan Hukum terhadap Kewenangan Daerah di Wilayah Laut diihat dari Prinsip Negara Kepulauan".
[26] Stefanus, Kotan Y, "Daerah Kepulauan sebagai Satuan Pemerintah Daerah yang Bersifat husus" v11 n1, *Jurnal Dinamika Hukum*, 2011.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dasarnya untuk memelihara batas wilayah kedaulatan NKRI dan pertahanan dan keamanan negara tanpa membatasi aktivitas masyarakat di pulau-pulau terluar. Tidak dapat dipungkiri bahwa kondisi sosial ekonomi masyarakat di daerah kepulauan tidak merata. Hal ini dikarenakan lebih sedikitnya penduduk daerah kepulauan serta kendala transportasi antar pulau yang acapkali tidak memadai. Meskipun demikian sebagian besar daerah kepulauan memiliki sumber daya alam yang sangat bagus. Adapun tantangan dalam pembangunan daerah kepulauan antara lain adalah kesenjangan pembangunan antara pulau utama dengan pulau-pulau kecil yang menjadi bagian wilayah daerah kepulauan tersebut. Kesenjangan tersebut dikarenakan tidak adanya konektivitas yang memadai antar pulau. Hal ini disebabkan kurang memadainya sarana transportasi antar pulau. Dari adanya kendala transportasi antar pulau tersebut maka mengakibatkan kesenjangan penyediaan pelayanan yang tersedia di pulau utama dengan pulau-pulau disekitarnya. Seperti misalnya penyediaan layanan kesehatan dan pendidikan. Hal ini juga mengakibatkan rendahnya kualitas sumber daya manusia di daerah kepulauan. Demikian juga dengan ketersediaan energi serta penyebaran industri yang berpotensi menyerap tenaga kerja. Biasanya industri terpusat pada pulau utama saja. Pulau-pulau kecil disekitar pulau utama daerah kepulauan apabila merupakan pulau terluar, maka prioritas perhatian pemerintah biasanya pada aspek *security* yaitu pengamanan pulau terluar.

Dengan demikian, apabila pembangunan di daerah otonom dengan kondisi geografis demikian didasarkan pada luas wilayah daratan, maka penerapan otonomi daerah pada daerah demikian tidak akan membawa dampak yang signifikan. Pola pikir pemerintah dalam mendukung pembangunan di daerah seperti ini harus melihat wilayah laut sebagai wilayah yang termasuk Dalam wilayah daratannya. Dengan demikian konektivitas antar pulau menjadi sangat penting. Hal ini sejalan dengan konsep poros maritim yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo.

Meskipun demikian, konektivitas antar pulau yang dimaksud tidak bisa serta merta diterjemahkan dengan membangun jembatan-jembatan atau jalan-jalan yang menghubungkan antara satu pulau dengan pulau yang lain sebagaimana dijelaskan oleh Chairullah.[27] Akan tetapi bisa dengan mengoptimalisasi sarana dan prasarana transportasi laut. Dibalik tantangan yang ada dalam pembangunan daerah kepulauan juga terdapat peluang-peluang yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah kepulauan, diantaranya penyerapan tenaga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[27] Chairullah, Amin, "Pembangunan Sektor Berbasis Kelautan" https://batukarinfo.com/komunitas/blogs/pembangunan-sektor-berbasis-kepulauan, 2015 diakses 02 Juni 2019

kerja apabila ada penyebaran dan pemerataan pengembangan industri di pulau-pulau disekeliling pulau utama. Disamping menyerap tenaga kerja, pembangunan di daerah kepulauan juga akan berdampak pada perkembangan perekonomian masyarakat di daerah kepulauan. Hal ini juga akan meningkatkan ketersediaan layanan kesehatan dan pendidikan. Hal terpenting yang perlu diingat adalah bahwa dalam membangun daerah kepulauan harus diperhatikan bahwa kita "membangun daerah kepulauan ***bukan*** membangun di daerah kepulauan." Dengan mindset demikian maka, aspek *prosperity* akan dapat dicapai. Sehingga dalam membangun daerah kepulauan diperlukan terlebih dahulu identifikasi potensi setempat dan hal inilah yang kemudian dibangun dan dikembangkan. Tantangan lainnya adalah bagaimana mengadopsi prinsip negara kepulauan pada daerah kepulauan dengan tetap memperhatikan status negara kepulauan yang secara internasional disandang oleh Indonesia.

Badan kerjasama provinsi kepulauan merupakan awal yang cukup bagus dalam menginisiasi pembangunan di daerah kepulauan. Hanya saja lembaga ini perlu didirikan melalui peraturan perundang-undangan. Masing-masing provinsi kepulauan juga harus mempunyai peraturan daerah sebagai landasan hukum daerah kepulauan. Dengan dicanangkannya konsep poros maritim diharapkan dapat mengembalikan *mindset* masyarakat Indonesia kepada laut. Dengan diperhitungkannya wilayah laut sebagai satu kesatuan dengan wilayah daratan maka alokasi dana dari pemerintah pusat diharapkan lebih memadai sehingga bisa mewujudkan poros maritim dengan pembangunan konektivitas antar pulau.

PENUTUP

Pembangunan Wilayah Kepulauan sangat diperlukan untuk mewujudkan konsep Poros Maritim. Akan tetapi perlu diperhatikan nomenklatur 'kepulauan' agar tidak menyalahi implikasi hukum 'kepulauan' secara internasional. Poros maritim menekankan pada pembangunan konektivitas antar pulau di Indonesia sebagai negara kepulauan. Guna mewujudkan konektivitas antar pulau tersebut dibutuhkan dukungan dana untuk pembangunan sarana dan prasarana yang berkaitan dengan transportasi laut. Dengan segala keterbatasan yang ada di daerah kepulauan maka masih dibutuhkan alokasi dana dari pusat. Dikarenakan prinsip kepulauan menekankan pada kesatuan wilayah daratan dan lautan, maka dalam alokasi dana dari pusat ke daerah kepulauan harus mempertimbangkan luas wilayah yang juga termasuk luas wilayah lautan bukan hanya daratan. Hal ini harus dituangkan secara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

eksplisit dalam peraturan perundang-undangan serta peraturan daerah dengan wilayah kepulauan.

Selanjutnya, dibutuhkan pengembalian *mindset* masyarakat Indonesia ke kelautan serta harmonisasi aturan dan kelembagaan dalam mewujudkan 'poros maritim' dalam perspektif negara kepulauan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Achmad, Yani, 2002. *Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.* Jakarta, Raja Grafindo Persada;

Alm, J and Bahl, R, *Decentralization in Indonesia: Prospect and Problems* (1999);

Bennet, R.J., 1990, *Decentralization: Local Governments and Markets: Towards a Post Welfare Agenda*.

Clark, J.R., 1996, *Coastal Zone Management Handbook*;

de Merffy, Anick, 2004, *Ocean governance: A Process in the Right Direction for the Effective Management of the Oceans,* 18 *Ocean Yearbook*, 163;

Kumssa, A, Edralin, J and Oyugi, W.O., 2003, *A Needs Assessment Mission Report on Capacity Development in Local Governance: Africa-Asia Co-operation*;

Mustamin Daeng Matutu dkk. 2004. *Mandat, Delegasi, Atribusi dan Implementasinya Di Indonesia*, Yogyakarta, UII Press;

Nasution, M. Arief. 2000. *Demokrasi dan Problem Otonomi Daerah.* Bandung, Mandar Maju;

Puspitawati, Dhiana, "Desentralisasi Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Lautan dalam Kerangka Prinsip Negara Kepulauan, Arena Hukum 7 (2), 210-224;

Puspitawati, Dhiana, *Hukum Laut Internasional*, Prenada Media, Jakarta 2017;

Puspitawati, Dhiana, *The Concept of an Archipelagic State and its Implementation in Indonesia*, Disertasi, University of Queensland, 2008;

Smoke, P, 2005, *Decentralization in East Asia and the Pacific: Making Local Government Work*;

Suryana, Achmad, *Pembangunan Daerah Kepulauan: Studi Kasus Provinsi Kepulauan Riau dan Provinsi Maluku Utara*, Yayasan Pustaka Obor, 2017;

Warwick, Gullett, *Maritime Law in the Federal Context: Australian and Indonesian Provincial Maritime Zones, makalah dipresentasikan dalam International Seminar and Indonesian Forum on Ocean Law and Resources: Building Comprehensive Perspective on National Security and Sustainable Development*, Brawijaya University, 17-19 May 2010.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal

Leatemia, Johanis, "Pengaturan Hukum terhadap Kewenangan Daerah di Wilayah Laut diihat dari Prinsip Negara Kepulauan";

Miles, Edward L, 1989, Concepts, Approaches and Applications in Sea Use Planning and Management, 20 *Ocean Development and International Law Journal* 213;

Stefanus, Kotan Y, "Daerah Kepulauan sebagai satuan Pemerintah Daerah yang bersifat Khusus", 11 1, *Jurnal Dinamika Hukum*, 2011.

Peraturan Perundang-Undangan

Badan Kerjasama Provinsi Kepulauan, 2009. *"Naskah Akademik Rancangan Undang Undang Daerah Kepulauan"*, Ambon;

Bappeda Provinsi Riau, "Strategi Percepatan Pembangunan Daerah Kepulauan", 2015;

Lampiran Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 Buku I Agenda Pembangunan Nasional, hal. 6-37, 2014;

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan;

Undang-Undang No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan;

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan terhadap Undang-Undang Nomnor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil;

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah;

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah Konvensi Hukum Laut 1982.

Sumber Lain

Chairullah, Amin, "Pembangunan Sektor Berbasis Kelautan" https://batukarinfo.com/komunitas/blogs/pembangunan-sektor-berbasis-kepulauan, 2015 diakses 02 Juni 2019;

Kelen, Joseph A, "Delapan Provinsi Kepulauan sepakat membentuk BKSDK", https://www.beritasatu.com/nasional/416125/delapan-provinsi-kepulauan-sepakat-bentuk-bksdk, 2019 diakses tanggal 12 Juni 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Penelitian Hukum
De Jure
Akreditasi: Kep. Dirjen. Penguatan Risbang. Kemenristekdikti: No: 10/E/EPT/2019
p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

PENEGAKAN KEAMANAN MARITIM DALAM NKRI DAN PROBLEMATIKANYA

(*Enforcement of Maritime Security in the Unitary States of the Republic of Indonesia and Problems Thereof*)

Suharyo
Badan Penelitian dan Pengembangan Hukum dan HAM
Jalan H.R. Rasuna Said Kav 4-5, Jakarta Selatan 12920
HP. 08158860437
suharyodenkes@gmail.com

Tulisan Diterima: 19 Agustus 2019; Direvisi: 12 September 2019; Disetujui Diterbitkan 13 September 2019
DOI: http://dx.doi.org/10.30641/dejure.2019.V19.285-302

ABSTRACT

Enforcement of the maritime security in the territory of the Unitary States of the Republic of Indonesia (NKRI), is a manifestation of the rule of law and the sovereignty of the territorial waters of NKRI. The Republic of Indonesia has 17,499 islands, with a sea area of 5.8 million km2 has still been facing some problems in materializing its maritime security and law enforcement at sea. First, why the law enforcement of maritime security in the NKRI has not been optimized, and second, what efforts should we make to optimize this law enforcement of maritime security. The method employed is normative juridical research. Maritime crimes are highly diversed, the crimes that always happen here are fish theft and various other crimes. The unsettled delineation of Indonesian boundaries with the other neighboring countries at some points has made the law enforcement against the fish theft and others crimes more difficult. In the globalization era, like now and in the future, Indonesia is facing not only the crimes at sea that are still rampant, but also disputes over sea borders with neighboring countries, as well as sea reclamation from Singapore that has the potential to change its boundaries with Indonesia and Malaysia. NKRI as the largest unitary states in the world, must be able to maintain and enforce its maritime security. Covenants on sea boundaries with neighboring countries must not be allowed to drag on. Relevant agencies, from the Ministry of Foreign Affairs and other agencies, must quickly respond to these covenants with the neighboring countries by strengthening the facilities and infrastructure, human resources, budgets and consistent state policy.

Keywords: **maritime security of the republic of Indonesia.**

ABSTRAK

Penegakan keamanan maritim dalam wilayah NKRI, merupakan perwujudan penegakan hukum dan kedaulatan wilayah laut teritorial NKRI. Eksistensi NKRI yang mempunyai 17.499 pulau, dengan wilayah laut 5,8 juta km^2 masih terkendala dalam merealisasikan keamanan maritim dan penegakan hukum di laut. Sebagai permasalahan, pertama, mengapa penegakan hukum keamanan maritim dalam wilayah NKRI belum optimal, kedua, upaya-upaya apa yang seharusnya dilakukan agar penegakan hukum terhadap keamanan maritim dapat optimal. Metode yang dipakai adalah penelitian yuridis normatif. Kejahatan di laut sangat beragam, yang selalu terjadi adalah pencurian ikan dan berbagai kejahatan lainnya. Belum tuntasnya batas wilayah laut Indonesia dengan negara tetangga di beberapa titik, menyebabkan kejahatan pencurian ikan dan yang lainnya menjadi sulit untuk penegakan hukumnya. Dalam era globalisasi seperti sekarang dan dimasa mendatang, masih diwarnai berbagai kejahatan di laut, belum termasuk sengketa batas wilayah laut dengan negara tetangga, serta reklamasi laut dari Singapura yang berpotensi merubah batas wilayah laut dengan Indonesia dan Malaysia. NKRI sebagai negara kesatuan terbesar di dunia, harus mampu menjaga dan menegakkan keamanan maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam NKRI. Perjanjian garis batas laut dengan negara tetangga tidak boleh dibiarkan berlarut-larut. Instansi terkait mulai dari Kementerian Luar Negeri dan instansi lainnya harus cepat merespon perjanjian perbatasan laut dengan negara tetangga. Penguatan sarana dan prasarana, SDM, penganggaran, dan konsistensi serta kebijakan negara.

Kata kunci: keamanan maritim NKRI

PENDAHULUAN

Dalam Buku Putih Diplomasi Martitim Indonesia 2019, disebutkan terdapat 4 (empat) sasaran diplomatik maritim Indonesia, yakni : perlindungan kedaulatan wilayah laut Indonesia, tercapainya kesejahteraan masyarakat dan keterhubungan antar wilayah, kestabilan kawasan, dan penguatan kapasitas nasional.[1]

Empat sasaran diplomatik maritim Indonesia, dari waktu ke waktu semakin melengkapi AGHT, baik yang berasal dari dalam negeri Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), dengan jumlah pulau sekitar 17.000 pulau besar dan kecil, baik yang berpenghuni maupun kosong. Yang mempunyai wilayah lautan lebih luas jika dibandingkan dengan luas daratan, sampai sekarang masih banyak terkendala dalam mewujudkan keamanan maritim dan NKRI.

Secara spesifik, Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 17.499 pulau dengan wilayah lautnya 5,8 juta km^2 atau 2/3 wilayah Indonesia merupakan lautan. Dengan kondisi demikian, maka kepentingan nasional Indonesia sejatinya bertumpu pada bidang maritim.[2]

Konsepsi keamanan maritim merujuk pada PBB, diantaranya menyangkut :

1. Pembajakan dan perompakan;
2. Terorisme maritim *(maritime terrorism);*
3. Peredaran senjata ilegal;
4. Perdagangan manusia;
5. Imigran gelap;
6. Pencurian ikan;
7. Pencemaran lingkungan laut.[3]

Khusus keamanan maritim yang menjadi ancaman tambahan dan belum sepenuhnya dapat dituntaskan adalah illegal loging, penyelundupan bahan bakar minyak, dan penyelundupan sembilan bahan pokok lainnya. Berbicara tentang keamanan maritim di NKRI, sudah barang tentu terkait dengan pertahanan negara di laut Indonesia.

Adapun pada Kawasan Perairan Natuna dan Laut Tiongkok Selatan merupakan kawasan rawan pencurian ikan. Pencurian ikan didominasi nelayan asal Vietnam, Thailand dan Tiongkok. Kerugian negara akibat pencurian ikan diperkirakan mencapai 80 triliun rupiah, sekitar 50 triliun adalah kerugian pajak, sisanya merupakan kerugian yang timbul dari potensi ikan yang hilang. Demi menanggulangi *illegal fishing* di wilayah Indonesia, mulai 2011 ditetapkan prioritas untuk operasi di laut, yaitu Perairan Natuna, khususnya di Laut China Selatan, Sulawesi Bagian Utara, Laut Sulawesi dan Utara Halmahera, dan Laut Arafura, yang terkenal banyak ikannya dan menjadi incaran pelaku *illegal fishing*.[4]

Konflik politik dan bersenjata yang berkepanjangan di Afghanistan, Irak, dan Sri Lanka menyebabkan terjadinya aliran pengungsi ke luar negeri, di mana Australia yang berada di bagian selatan kawasan Asia Tenggara merupakan salah satu negara tujuan. Indonesia merupakan negara transit yang harus dilalui para imigran ilegal untuk menuju Australia, sehingga Pemerintah Australia berharap Indonesia dapat berperan sebagai *buffer zone* pencegah masuknya imigran ilegal ke negaranya.

Melonjaknya jumlah imigran ilegal di Indonesia bukan saja karena secara geografis

[1] Kompas, Diplomasi Maritim Kebijakan Kelautan Berorientasi Keluar, Sabtu 23 Februari 2019.
[2] Marsetio, Sea Power Indonesia, Cetakan Pertama April 2014, Penerbit Universitas Pertahanan, Jakarta 2014 hlm. 91.
[3] Angga Nurdin Rachmat, Keamanan Global Transformasi Isu Keamanan Pasca Perang Dingin. Penerbit Alfabeta Bandung 2015 hlm. 177-195.
[4] Bernhard Lembong. Poros Maritim. Penerbit Margaret Pustaka. Jakarta. 2015. hal. 359.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

Indonesia merupakan negara terdekat dengan Australia. Tetapi juga disebabkan karena Pemerintah Indonesia lemah dalam pengawasan kawasan perbatasannya. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki pintu masuk yang cukup banyak. Tanpa adanya pengawasan yang ketat di perbatasan, Negara Kepulauan Indonesia bagaikan halaman tanpa pagar yang mudah dimasuki siapa saja.[5]

Penampungan imigran ilegal di Indonesia, sampai September 2019, terus menerus menjadi pekerjaan rumah yang sangat besar bagi Pemerintah Indonesia, dan Pemerintah DKI Jakarta. Imigran ilegal yang berjumlah 1200 orang, seperti dalam pemberitaan berbagai media masa, sangat mengganggu keamanan, dan ketertiban masyarakat. Setelah berkeliaran di Kawasan Kebon Sirih, dan Jalan Sabang mereka ditampung di bekas Kantor Kodim Jakarta Barat. Sekarang, para imigran ilegal ada yang bertahan di bekas Kantor Kodim Jakarta Barat, dan sebagian lainnya diberi uang saku oleh *United Nation High Commissioner for Refugees* (UNHCR) untuk mencari kontrakan.

Sejarah keseringan kehadiran negara dalam mempertahankan keamanan maritim di laut Indonesia, sekaligus mempertahankan kedaulatan di laut Indonesia, dapat dikatakan timbul tenggelam masa keemasan sebagai perwujudan negara maritim, tidak lain pada saat awal kemerdekaan. Pada masa itu Presiden Soekarno yang bertekad bulat menyatukan dan menegakkan NKRI, sekaligus mengusir penjajah Belanda dari Irian Barat.

Politik hukum dan politik luar negeri yang dibangun, sekaligus keseriusan dan keberanian mengusir penjajah Belanda dari Irian Barat, dengan memperkuat pesenjataan TNI secara besar-besaran. Periode 1960-1965 TNI dan persenjataannya, termasuk TNI-AL sebagai negara terkuat di Asia. Pada saat yang bersamaan, negara lain di kawasan Asia, tetap bergelayut dengan keterbatasan dan kemiskinan. Sehingga di laut Indonesia sangat berjaya.

Keterpurukan kehadiran negara di laut Indonesia, melalui waktu yang sangat panjang dari periode 1965 sampai dengan tahun 1998. Walaupun ada kebijakan tambal sulam dari pemerintah pada masa itu, melalui pembelian 40 (empat puluh) kapal perang bekas dari Jerman Timur, untuk mengganti puluhan kapal perang TNI-AL yang baik disengaja atau tidak, dibesituakan.

Krisis ekonomi dan krisis politik yang lama diselesaikan oleh beberapa pergantian pemerintahan, menyebabkan perhatian dan kehadiran negara di laut wilayah Indonesia, menjadi berkurang. Sementara itu pada saat yang bersamaan kebangkitan ekonomi dan semangat negara-negara Asia lainnya, melihat tidak berdayanya Indonesia dan lemahnya kemampuan menegakkan kedaulatan wilayah laut Indonesia. Padahal wilayah laut Indonesia mempunyai potensi perikanan yang sangat luar biasa. Dan pulau-pulau di Indonesia lainnya, mempunyai potensi hutan beserta hasil-hasilnya, termasuk sumber daya alamnya di pesisirnya.

Perhatian pemerintah terhadap laut Indonesia, dalam mewujudkan keamanan maritim, semakin ditingkatkan. Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan, merupakan perbatasan lautan samudera Hindia dan Samudera Atlantik, suatu jalan perdagangan yang sangat sibuk di dunia. Potensi ekonomi dan pertumbuhan ekonomi menjanjikan, di tengah suasana damai kawasan negara-negara, laut Indonesia semakin menjadi rute tersibuk jalan lautnya. Sebagai implementasinya, keterbatasan dalam mewujudkan penegakan hukum di laut, Indonesia, menjadi peluang berbagai pihak untuk melanggar ketentuan perundang-undangan di laut. Penguatan instituti pengelolaan dan sekaligus penegakan hukum di laut melalui berbagai peraturan perundang-undangan, masih banyak terkendala.

Sebagai permasalahan yang dapat diidentifikasi adalah :

1. Mengapa penegakan hukum keamanan maritim dalam wilayah NKRI belum optimal?
2. Upaya-upaya apa yang seharusnya dilakukan agar penegakan hukum terhadap keamanan maritim dapat optimal?

[5] Ibid, hal. 361-362.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

METODE PENELITIAN

Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah, penelitian hukum yuridis normatif yang mencakup penelitian terhadap asas-asas dan teori-teori hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi vartikal dan horizontal, perbandingan hukum dan sejarah hukum.[6] Data yang berasal dari bahan pustaka terpilih, peraturan perundang-undangan, dokumen, surat kabar yang terkait dengan penegakan keamanan maritim kemudian dianalisis secara mendalam. Penelitian ini bersifat diskriptik analitik yang ditujukan untuk mengungkapkan suatu masalah atau keadaan atau peritiwa sebagaimana adanya sehingga dapat mengungkapkan fakta yang sebenarnya.[7] Tujuan dari penulisan ini untuk menemukan berbagai problema dalam penegakan keamanan maritim di negara hukum NKRI, dan mencoba mencari solusi yang terbaik bagi banyak negara.

PEMBAHASAN

A. Faktor-Faktor Penyebab Belum Optimalnya Penegakan Hukum Keamanan Maritim dalam Wilayah NKRI

Untuk lebih menyelaraskan penulisan dengan judul Penegakan Keamanan Maritim Dalam NKRI dan Problematikanya, teori yang digunakan adalah "Teori Penegakan Hukum". Penegakan Hukum merupakan hal yang sangat mendasar dalam negara hukum. Menurut Satjipto Rahardjo dijelaskan sebagai berikut, "Penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan." Yang disebut sebagai keinginan-keinginan adalah pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum itu.[8] Penerapan teori penegakan hukum, beranjak dari suatu pendalaman substansi bahwa penegakan keamanan maritim, merupakan bagian dari penegakan hukum.

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah sebagai negara kepulauan; sedangkan wilayah perairan atau disebut juga sebagai perairan terorial *(teritorial water)* adalah bagian perairan yang wilayah suatu negara yang tunduk pada kedaulatan negara tersebut. Disamping itu pula, ada pula bagian perairan yang berada di luar wilayah yang tidak tunduk pada kedaulatan negara, misalnya adalah laut lepas *(high seas)*.[9]

NKRI yang terletak diantara benua Asis dan benua Australia, diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, juga berbatasan darat, dan laut dengan bagian negara tetangga. Menurut (Marnixon R.C. Willa, 2006 : 157-161), batas-batas laut Indonesia adalah :

a. Batas Laut Territorial Indonesia

Batas laut teritorial Indonesia (BLTI) belum ditetapkan dengan Undang-undang, kecuali untuk batas di sebagian Selat Sungapura, yaitu dengan Undang-undang Nomor 7 Tahun 1973, dan bagian Selatan dari Selat Malaka dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1971. Berdasarkan UNCLOS-82 dari Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002, secara umum BLTI dapat ditarik selebar 12 Mil Laut dari Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Daftar koordinat titik-titik Garis Pangkal Kepulauan tersebut telah diundangkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002. Khsus Batas Laut Teritorial (BLT) di sebelah Barat dan Timur bagian Selat Singapura yang selebar kurang dari 24 Mil Laut diperlukan perundingan bersama (tripartid) antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia.

Kemudian mengenai Batas Laut Teritorial (BLT) antara Indonesia dan Timor Leste di Selat Leti, Selat Wetar dan Selat Ombay, karena lebar selatnya kurang dari 24 Mil Laut, maka BLT antara kedua negara sedang diperundingkan. Delimitasi batas-batas maritim di Selat Ombay, Selat Leti dan di Utara Pulau Atauro harus ditetapkan dan dibagi sama rata bagi kedua negara. Disamping itu juga untuk kepentingan melancarkan pemakaian Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) di wilayah laut

[6] Soerjono Soekanto & Srimamudji. Penelitian Hukum Normative Suatu Tinjauan Singkat. Penerbit Rajawali Pers Jakarta 1990 hlm. 15.
[7] Hadari Nawawi. Metode Penelitian Sosial. Penerbit Gajahmada Press Yogyakarta 1993 hlm. 31.
[8] Suharyo. Dinamika Peranan TNI dalam Penegakan Hukum dan Kedaulatan NKRI, Penerapan Keadaan Bahaya & OMSP di Negara Demokrasi. Penerbit Pohon Cahaya. Yogyakarta 2016. Hlm. 19.
[9] Laporan Penelitian Hukum Tentang Penegakan Hukum di Perairan Indonesia, BPHN Kemenkumham 2005. hlm.21

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

itu, karena tidak lagi dapat diperlukan sebagai perairan Kepulauan Indonesia. Dalam tataran normatif, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia telah mengubar Rezim Perairan Kepulauan *(Achipelagic Waters)* di wilayah itu. Namun, tetap mempertahankan alur laut navigasi sebagaimana yang telah disetujui oleh IMO *(International Maritime Organization)*.

b. Batas Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE) secara umum ditetapkan dengan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1985 Tentang Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia (ZEEI), sedangkan menyangkut batas wilayahnya dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan UNCLOS, yaitu selebar 200 Mil Laut diukur dari garis pangkal kepulauan, dimana daftar koordinat ada dalam Lampiran Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002, kecuali disegmen-segmen perairan yang berhadapan dengan negara lain yang lebarnya kurang dari 400 mil laut, seperti :

1. Laut Andaman yang berhadapan dengan India, lebar laut kurang dari 400 Mil Laut. ZEE akan berhimpit dengan batas laut kontinen (BLK)
2. Selat Malaka yang berhadapan dengan Thailand di bagian utara dan Malaysia di bagian Selatan, tetapi lebarnya kurang dari 400 Mil Laut. Di bagian Selatan antara Indonesia Malaysia masih ada beda pendapat, apakah ZEE berhimpit dengan batas laut kontinen atau tidak.
3. Selat Singapura yang berhadapan dengan Singapura dan juga Malaysia tidak ada ZEE, karena lebarnya hanya sekitar 15 Mil Laut.
4. Laut Natuna sebelah Barat dan sebelah Timur yang berhadapan dengan Malaysia, tetapi lebarnya kurang dari 400 Mil Laut. ZEE akan berhimpit dengan BLK.
5. Laut China Selatan yang berhadapan dengan Vietnam, tetapi lebarnya kurang dari 400 Mil Laut, masih dalam proses negosiasi.
6. Laut Sulawesi, dimana batas laut Indonesia berhadapan dengan Filipina dan jaraknya kurang dari 400 Mil Laut, belum ada perjanjian mengenai batas laut kedua negara.
7. Samudera Pasifik sebagian batas ZEE berhadapan dengan Negara Kepulauan Palau, dan jaraknya kurang dari 400 Mil Laut, belum ada perjanjian mengenai batas.
8. Laut Arafura dan Laut Timor yang berhadapan dengan Australia, dan jaraknya kurang dari 400 Mil Laut, telah disepakati bersama koordinat titik-titik batas laut.
9. Lautan Hindia disekitar Pulau Chrismas (Australia), dan jarak kurang dari 400 Mil Laut, telah disepakati bersama koordinat titik-titik batasnya di laut (tiga titik).
10. Laut Sawu kemungkinan akan terdapat batas ZEE/BLK antara Indonesia dengan Timor Leste, belum dirundingkan.

c. Batas Landas Kontinen Indonesia

Batas Landas Kontinen Indonesia (BLKI) secara umum ditetapkan dengan Undang-dengan Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia, sedangkan menyangkut batasannya diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS, yaitu akan ditarik sama lebar dengan batas ZEE (200 Mil Laut) atau sampai dengan maksimum 350 Mil Laut dari batas garis pangkal kepulauan Indonesia, kecuali di segmen-segmen garis :

1. Di Laut Andaman telah disepakati bersama sebanyak 10 titik BLK berikut daftar koordinatnya dengan India pada tahun 1974 dan tahun 1977.
2. Di Laut Andaman, telah disepakti bersama titik-titik BLK berikut daftar koordinatnya antara Indonesia dengan Thailand pada tahun 1977.
3. Di Laut Andaman telah disepakati bersama titik pertemuan juga garis batas *(three-junction point)* berikut daftar koordinatnya antara Indonesia, India, dan Thailand pada tahun 1978.
4. Selat Singapura bagian Utara telah disepakati garis BLK bersama antara Indonesia dan Thailand, dan juga telah disepakati secara trilateral antara Indonesia-Thailand-Malaysia garis-garis BLK tiga negara di bagian Utara Selat Malaka.
5. Selat Malaka bagian Selatan telah disepakati bersama antara Indonesia dan Malaysia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

sebanyak 10 titik BLK, berikut daftar kkordinatnya.

6. Di Selat Singapura berhadapan dengan Singapura dan juga Malaysia tidak ada BLK karena lebarnya hanya sekitar 15 Mil Laut.
7. Di Laut Natuna di sebelah Barat dan sebelah Timur telah disepakati bersama antara Indonesia dan Malaysia sebanyak 15 Mil Laut BLK berikuat daftar koordinatnya.
8. Di Laut China Selatan, pada buan Juni 2003 antara Indonesia dan Vietnam telah ada kesepakatan mengenai BLK, dimana kedua negara telah berhasil memperkecil perbedaan mengenai wilayah yang disengketakan.
9. BLK di Laut Sulawesi masuk dalam agenda perundingan biletaral antara Indonesia dan Filipina sejak tahun 1994, tetapi masih belum ada kesepakatan tentang deliminasi batas wilayah laut baik BLK maupun ZEE.
10. Di Samudera Pasifik, wilayah laut Indonesia berbatasan dengan Negara Kepulauan Palau, masih belum ada perundingan.
11. Di Laut Arafura dan Laut Timor yang berbatasan dengan Australia dan jaraknya kurang dari 40 Mil Laut, telah disepakati bersama titik BLK kedua negara.

Adapun untuk mewujudkan dan menjaga NKRI sebagaai negara maritim, Presiden Joko Widodo pada awal pemerintahannya tahun 2014 mengetengahkan misi sebagai berikut, diantaranya yang terkait dengan keamanan maritim adalah:[10]

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.
2. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai Negara maritim.
3. Mewujudkan Indonesia menjadi Negara maritime yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional.

Sedangkan untuk tindak pidana di laut, yang idetentik dengan kejahatan maritim; dalam beberapa referensi disebutkan adanya klasifikasi jenis-jenis tindak pidana di laut yang didasari atas berbagai Undang-undang pidana khusus. Misalnya dalam Buku Pegawai Perwira Koarmabar dikemukakan adanya beberapa jenis tindak pidana di laut, yaitu :[11]

1. Tindak pidana dalam TZMKO Stbl. 1939 No. 442 da

1) Melakukan pengintaian atau survei Hidrografi di perairan Indonesia (pasal 12 ayat (1) huruf g jo pasal 9 ayat (1) huruf a);
2) Menggambar atau memotret dalam lingkungan maritim sehingga lingkungan maritim atau sebagian dari itu tampak gambar atau potret (Pasal 12 ayat (1) huruf g jo Pasal 9 ayat (1) huruf b);
3) Mengumpulkan bahan keterangan atau petunjuk yang berkenaan dengan lingkungan maritim dan untuk pertahanan (Pasal 12 ayat (1) huruf g jo Pasal 9 ayat (1) huruf c);
4) Dengan tanpa hak membuang jangkar atau sauh, berlabuh tinggal mengambang dengan kapal atau tongkang dalam lingkungan maritim atau perairan Indonesia (Pasal 12 ayat (1) huruf h jo Pasal 10 ayat (1)).

2. Tindak Pidana Perompakan/ Pembajakan di Laut (KUHP)

1) Pembajakan *(piracy)* di laut lepas (pasal 438 KUHP jo Pasal 110 jo Pasal 105 jo Pasal 107 UNCLOS 1985);
2) Pembajakan di pantai atau perompakan (pasal 439 KUHP;
3) Pembajakan di pesisir (Pasal 440 KUHP);
4) Pembajakan di Sungai (Pasal 441 KUHP);

[10] Jokowi & Jusuf Kalla, Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian: Visi, Misi, dan Program Aksi, Jakarta, Mei 2014, diunduh dari https://www.bantuanhukum.or.id/web/wp-content/uploads/2014/06/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf, hlm. 6.

[11] Laporan Penelitian Penegakan Hukum di Perairan Indonesia, BPHN Kemenkumham, Jakarta, 2015, hal 36-56.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

5) Nahkoda pekerja sebagai/menganjurkan melakukan pembajakan (Pasal 442 KUHP);

6) Bekerja sebagai Anak Buah Kapal di kapal yang digunakan untuk membajak (Pasal 443 KUHP);

7) Menyerahkan kapal untuk dibajak (Pasal 447 KUHP);

8) Penumpang merampas kapal (Pasal 448 KUHP);

9) Nahkoda melarikan kapal dari pemiliknya (Pasal 449 KUHP);

10) Bekerja sebagai Nahkoda atau Anak Buah Kapal di kapal yang digunakan untuk membajak (Pasal 450 atau 451 KUHP).

3. Tindak Pidana Senjata Api dan Bahan Peledak (Undang-undang Darurat Nomor 12 Tahun 1951)

Berdasarkan Undang-undang ini, hanya ada satu jenis tindak pidana, yaitu pengangkutan senjata api dan bahan peledak lewat laut, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Undang-undang Darurat Nomr 12 Tahun 1951.

4. Tindak Pidana di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) (Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983)

1) Tanpa izin melakukan eksplorasi dan atau eksploitasi sumber daya alam atau kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan atau eksploitasi ekonomis seperti pembangkit tenagar air, arus, dan angin (Pasal 16 ayat (1) jo Pasal 5 ayat (1));

2) Tanpa izin membuat dan atau menggunakan pulau-pulau buatan atau instalasi atau bangunan-bangunan lainnya di ZEEI (Pasal 16 ayat (1) jo Pasal 6);

3) Tanpa izin melakukan kegiatan ilmiah di ZEEI (Pasal 16 ayat (1) jo Pasal 7);

4) Dengan sengaja melakukan tindakan yang menyebabkan rusak/tercemarnya linkungan hidup (Pasal 16 ayat (3));

5) Merusak atau memusnahkan barang bukti yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di ZEEI (Pasal 17 jo Pasal 16 ayat (1)).

5. Tindak Pidana Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya (Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990)

1) Dengan sengaja melakukan perbuatan yang dapat mengakibatkan perubahan keutuhan suaka alam (Pasal 40 ayat (1) jo Pasal 19 ayat (1). Jika karena kelalaian (Pasal 40 ayat (3) jo Pasal 19 ayat (1);

2) Dengan sengaja mengambil, menebang, memiliki, merusak, memusnahkan, memelihara, mengangkut dan memperniagakan tumbuhan yang dilindungi atau bagian-bagiannya dalam keadaan hidup atau mati (Pasal 40 ayat (2) jo Pasal 21 ayat (1) huruf a). Jika karena kelalaian (Pasal 40 ayat (3) jo Pasal 21 ayat (1);

3) Dengan sengaja mengeluarkan tumbuhan yang dilindungi atau bagian-bagiannya dalam keadaan hidup atau mati (Pasal 40 ayat (2) jo Pasal 21 ayat (1) huruf b). Jika karena kelalaian (Pasal 40 ayat (4), Pasal 21 ayat (1) huruf b);

4) Dengan sengaja :

a) Menangkap, melukai, membunuh, menyimpan, memiliki, memelihara, mengangkut, dan memperniagakan satwa yang dilindungi dalam keadaan hidup;

b) Menyimpan, memiliki, memelihara, mengangkut, dan memperniagakan satwa yang dilindungi dalam keadaan mati;

c) Mengeluarkan satwa yang dilindungi dari suatu tempat di Indonesia ke tempat lain di dalam atau di luar Indonesia;

d) Memperniagakan, menyimpan atau memiliki kulit, tubuh atau bagian-bagian lain satwa yang dilindungi atau barang-barang yang dibuat dari satwa tersebut atau mengeluarkan dari suatu tempat di Indonesia ke tempat lain di dalam atau di luar Indonesia.

e) Mengambil, merusak, memusnahkan, memperniagakan, menyimpan atau memiliki telur dan atau sarang satwa yang dilindungi;

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

5) Dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan perubahan terhadap keutuhan zona inti taman nasional (Pasal 40 ayat (1) jo Pasal 33 ayat (1). Jika karena kelalaian (Pasal 40 ayat (3) jo Pasal 33 ayat (1));

6) Dengan sengaja melakukan kegiatan yang tidak sesuai dengan fungsi zona pemanfaatan dan zona lain dari taman nasional, taman hutan raya dan taman wisata alam (Pasal 40 ayat (2) jo Pasal 33 ayat (3). Jika kerana kelalaian Pasal 4 ayat (4) jo Pasal 33 ayat (3)).

6. Tindak Pidana Benda Cagar Budaya (Undang-undang Nomor 5 Tahun 1992)

1) Pengangkatan benda bersejarah/budaya tanpa izin (Pasal 26);

2) Penggalian, penyelaman, pengangkatan atau cara yang lain untuk mencari benda cagar budaya tanpa izin dari pemerintah (Pasal 27);

3) Mengetahui/menemukan benda berharga asal kapal muatan tenggelam (BMKT) tidak melaporkan kepada pejabat yang berwenang (Pasal 28 c jo Pasal 10 ayat (1)).

7. Tindak Pidana Keimigrasian (Undang-undang Nomor Tahun 2011).

1) Setiap orang asing yang tidak melakukan kewajibannya sebagaimana Pasal 71 (Pasal 116);

2) Pemilik atau pengurus tempat penginapan yang tidak memberikan atau tidak memberikan data orang asing yang menginap dirumah (Pasal 117);

3) Setiap yang masuk dan/atau berada di wilayah Indonesia tidak memiliki dokumen perjalanan dan visa yang sah (Pasal 119 ayat (1));

4) Setiap orang asing yang dengan sengaja menggunakan dokumen perjalanan palsu atau dipalsukan (Pasal 119 ayat (2));

5) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang bertujuan mencari keuntungan, yang tidak memiliki hak secara sah untuk memasuki wilayah Indonesia, baik dengan dokumen sah ataupun palsu, atau tanpa menggunakan dokumen perjalanan, baik melalui pemeriksaan imigrasi maupun tidak (penyelundupan manusia) Pasal 120 ayat (1));

6) Setiap orang dengan sengaja membuat visa palsu, dan orang asing yang menggunakan visa palsu (Pasal 121);

7) Setiap orang asing yang dengan sengaja menyalahgunakan atau melakukan kegiatan tidak sesuai dengan maksud dan tujuan pemberian izin tinggal (Pasal 122);

8) Setiap orang asing yang dengan sengaja menggunakan visa palsu untuk masuk dan/atau berada di wiayah Indonesia (Pasal 123).

8. Tindak Pidana Psikotropika (Undang-undang Nomor 5 Tahun 1997)

1) Melaksanakan pengangkutan ekspor atau impor psikotropika tanpa dilengkapi dengan surat persetujuan ekspor atau impor (Pasal 61 ayat (1) huruf c);

2) Secara tanpa hak memiliki, menyimpan dan/atau membawa psikotropika (Pasal 62);

3) Melakukan pengangkutan psikotropika tanpa dilengkapi dokumen yang sah (Pasal 63 ayat (1) huruf a).

9. Tindak Pidana Narkotika (Undang-undang Nomor 35 Tahun 2009)

1) Setiap orang yang tanpa hak atau melawan hukum menanam, memelihara, memiliki, menyimpan, menguasai atau menyediakan Narkotika Golongan I atau Golongan II atau Golongan III (Pasal 111 jo Pasal 112, Pasal 117, Pasal 122);

2) Setiap orang yang tanpa hak atau melawan hukum memproduksi, mengimpor, mengekspor, atau menyalurkan Narkotika Golongan I atau Golongan II atau Golongan III (Pasal113, Pasal 118, Pasal 123);

3) Setiap orang yang tanpa hak melawan hukum menawarkan untuk dijual, menjual, membeli, menerima, menjadi perantara dalam jual beli, menukar atau menyerahkan Narkotika Golongan I atau

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

Golongan II atau Golongan III (Pasal 114, Pasal 119 , Pasal 124);

4) Setiap orang yang tanpa hak melawan hukum membawa, mengirim, mengangkut, atau mentransito Narkotika Golongan I atau Golongan II atau Golongan III (Pasal 115, Pasal 120, Pasal 125);

5) Setiap orang yang tanpa hak melawan hukum menggunakan Narkotika Golongan I atau Golongan II atau Golongan III terhadap orang lain atau memberikan Narkotika Golongan I atau Golongan II atau Golongan III (Pasal 116, Pasal 121, pasal 126);

6) Nahkoda yang secara melawan hukum tidak melaksanakan ketentuan Pasal 27. Ketentuan Pasal 27 menentukan sebagai berikut :

   a) Narkotika yang diangkut harus disimpan pada kesempatan pertama dalam kemasan khusus atau di tempat yang aman di dalam kapal dengan disegel oleh Nahkoda dengaan saksikan oleh pengirim.

   b) Nahkoda membuat berita acara tentang muatan Narkotika yang diangkut.

   c) Nahkoda dalam waktu paling lama 1 x 24 (satu kali dua puluh empat) jam setelah tiba di pelabuhan tujuan wajib melaporkan Narkotika yang dimuat dalam kapalnya kepada kepala kantor pabean setempat.

   d) Pembongkaran muatan Narkotika dilakukan dalam kesempatan pertama oleh Nahkoda dengan disaksikan oleh pejabat Bea dan Cukai.

   e) Nahkoda yang mengetahui adanya Narkotika tanpa dokumen atau Surat Persetujuan Ekspor atau Surat Persetujuan Impor di dalam kapal wajib membuatau Surat Persetujuan Impor di dalam kapal wajib membuat berita acara, melakukan tindakan pengamanan, dan pada persinggahan pelabuhan pertama segera melaporkan dan menyerahkan Narkotika tersebut kepada yang berwenang.

10. Tindak Pidana Lingkungan Hidup (Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997)

1) Dengan sengaja melakukan pencemaran dan atau perusakan lingkungan hidup (Pasal 41);

2) Karena kealpaannya melakukan perbuatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup (Pasal 42);

3) Dengan melanggar ketentuan perundangan yang berlaku, sengaja membuang atau melepas zat, energi, dan/atau komponen lain yang berbahaya atau beracun masuk ke dalam air, melakukan impor/ekspor, memperdagangkan, mengangkut, menyimpan bahan tersebut hingga menimbulkan pencemaran lingkungan hidup atau membahayakan keselamatan umum (Pasal 43).

Dalam perkembangannya, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 Tentang Lingkungan Hidup, telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Lingkungan Hidup.

11. Tindak Pidana Kehutanan (Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004) jo PERPU Nomor 1 Tahun 2004 dan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004

Berdasarkan Undang-undang ini, hanya ada satu jenis tindak pidana, yaitu dengan sengaja mengangkut, menguasai atau memiliki hasil hutan yang tidak dilengkapi bersama-sama Surat Keterangan sahnya hasil hutan (Pasal 78 ayat (7) jo Pasal 50 ayat 3 huruf h).

12. Tindak Pidana Terorisme (Undang-undang Nomor 15 Tahun 2003)

1) Secara melawan hukum memasukkan ke Indonesia, membuat, menerima, mencoba memperoleh, menyerahkan atau mencoba menyerahkan, menguasai, membawa, mempunyai persediaan padanya atau mempunyai dalam miliknya, menyimpan, mengangkut, menyembunyikan, mempergunakan atau mengeluarkan ke atau dari Indonesia sesuatu senjata api, amunisi, bahan peledak, dan bahan-bahan lainnya yang berbahaya dengan maksud untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

melakukan tindak pidana terorisme (Pasal 9);

2) Dengan sengaja menggunakan senjata kimia, biologi, radiologi, mikroorganisme, radioaktif atau komponen lainnya sehingga menimbulkan suasana teror atau rasa takut terhadap orang secara meluas menimbulkan korban yang bersifat massal, membahayakan terhadap kesehatan, terjadi kekacauan terhadap kehidupan, keamanan dan hak-hak orang lain atau terjadi kerusakan, kehancuran obyek-obyek vital yang strategi lingkungan hidup, fasilitas publik atau fasilitas internasional (Pasal 10);

Dalam perkembangannya, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme.

13. Tindak Pidana Kepabeanan (Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 jo Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995).

1) Setiap orang yang :

a) Mengangkut barang impor yang tidak tercantum manifes sebagaimana dimaksud Pasal 7A ayat (2);

b) Membongkar barang impor di luar kawasan Pabean atau tempat lain tanpa izin kepala kantor Pabean;

c) Membongkar barang impor yang tidak tercantum dalam pemberitahuan Pabean sebagaimana dimaksud Pasal 7A ayat (3);

d) Membongkar atau menimbun barang impor yang masih dalam pengawsan Pabean di tempat selain tempat yang ditentukan dan/atau diizinkan;

e) Menyembunyikan barang impor secara melawan hukum;

f) Mengeluarkan barang impor yang belum diselesaikan kewajiban Pabeannya dari kawasan Pabean dari tempat penimbunaan berikat atau dari tempat lain di bawah pengawasan Pabean tanpa persetujuan pejabat Bea dan Cukai yang mengakibatkan tidak terpenuhinya penguatan negara berdasarkan undang-undang ini;

g) Mengangkut barang impor dari tempat penimbunan sementara atau tempat barang penimbunan berikat yang tidak sampai ke kantor Pabean tujuan dan tidak dapat membuktikan bahwa barang tersebut diluar kemampuannya;

h) Dengan sengaja memberikan jenis dan/atau jumlah barang impor dalam pemberitahuan Pabean secara salah, dipidana karena melakukan penyelundupan di bidang impor (Pasal 102).

2) Setiap orang yang :

a) Mengekspor barang tanpa menyerahkan pemberitahuan Pabean;

b) Dengan sengaja memberitahukan jenis dan/atau jumlah barang ekspor dalam pemberitahuan Pabean secara salah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11A ayat (1) yang mengakibatkan tidak terpenuhinya penguatan negara di bidang ekspor;

c) Memuat barang ekspor di dalam daerah Pabean tanpa izin ke kantor Pabean;

d) Membongkar barang ekspor di dalam daerah Pabean tanpa izin kepala kantor Pabean;

e) Mengangkut barang ekspor tanpa dilindungi dokumen yang sah tanpa pemberitahuan Pabean sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 9A ayat (1), dipidana karena melakukan penyelundupan di bidang ekspor (Pasal 102 A).

14. Tindak Pidana Perikanan (Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 jo Undang-undang Nomor 49 tahun 2009)

1) Setiap orang menangkap dan/atau pembudidayaan ikan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan merugikan dan/atau membahayakan kelestarian Sumber Daya Alam dan/ atau lingkungannya (Pasal 48 ayat (1));

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

2) Nahkoda, ahli penangkapan ikan dan Anak Buah Kapal menangkap dan atau membudidayakan ikan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan merugikan dan/atau membahayakan kelestarian Sumber Daya Alam dan/atau lingkungannya (Pasal 84 ayat (2));

3) Pemilik kapal, pemilik perusahaan, penanggung perusahaan dan atau operator melakukan usaha penangkapan dan atau pembudidayaan ikan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan merugikan dan/atau mebahayakan kelestarian Sumber Daya Alam dan/atau lingkungannya (Pasal 84 ayat (3)).

Khusus tindak pidana yang berdimensi ekonomi, juga dilakukan dengan modus operandi penyelundupan melalui jalur laut (perairan Indonesia). Semua kegiatan di bidang kepabeanan yang terkait dengan ekspor dan impor akan berhubungan dengan kegiatan pengangkutan, pembongkaran, penyimpanan, penimbunan yang wajib dilakukan oleh orang yang melakukan kegiatan kepabeanan yang wajib dilakukan dengan melaksanakan dan memasuki ketentuan perundang-undangan kepabeanan atau peraturan lainnya yang berlaku.[12]

Sedangkan fenomena pencemaran di laut, sebagai hal yang membahayakan keamanan maritim, diantaranya tumpahan/kebocoran minyak (*oil spill*) di laut. Dalam jumlah besar mengakibatkan rusaknya lingkungan dan mempengaruhi pola kehidupan di laut baik yang dilakukan oleh nelayan maupun makhluk hidup lainnya yang menggantungkan hidupnya di laut.[13] Dalam perkembangan pencemaran di laut, sebagaimana diberitakan oleh berbagai media cetak dan stasiun televisi, warga masyarakat di pesisir utara Karawang, Bekasi dan Jakarta (Kepulauan Seribu) sejak bulan Agustus sampai September 2019 menghadapi pencemaran minyak tumpahan (*oil spill*) dari kebocoran pipa minyak milik Pertamina, yang diperkirakan baru akan berhenti pada Oktober 2019.

Berkenaan dengan era globalisasi dan trend kejahatan moderen, keamanan maritim di NKRI juga harus menghadapi dan menyelesaikan kejahatan lintas negara. Salah satu kluster ancaman kejahatan keamanan internasional adalah ancaman yang bersifat lintas batas berupa kejahatan lintas negara *(Transnational Organized Crimes)*. Selain berkembang pesat, kejahatan lintas negara juga memiliki karakteristik yang sangat kompleks

Meningkatnya ancaman kejahatan lintas negara tersebut tidak simetris dengan kemampuan negara untuk mengatasinya, sehingga kerjasama internasional untuk secara kolektif menanggulanginya menjadi solusi sementara dalam penanganannya. Dalam *ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime,* terdapat 8 (delapan) jenis kejahatan lintas negara, dimana beberapa jenis diantaranya memiliki dimensi maritim. Termasuk di dalam delapan jenis kejahatan lintas negara tersebut, adalah perdagangan obat-obat terlarang, perdagangan manusia, pembajakan di laut, penyelundupan senjata api dan terorisme (termasuk di dalam kategori ini adalah terorisme maritim), pencucian uang, kejahatan ekonomi internasional, dan kejahatan dunia maya.

Cita-cita *to be world-class navy* tersusun secara gradual yang dimulau dari *the way ahead as a world-class navy,* kemudian *pursue as a world-class navy,* dan terakhir adalah *go forward as a world-class navy.* Inilah yang menjadi dasar bagi pembangunan dan pembinaan TNI-AL ke depan untuk dapat mengaplikasikan konsepsi *"Sea Power"* dalam rangka pertahanan negara dan keamanan dalam arti luas.

Dalam era ketidakpastian ini, TNI-AL tetap berkewajiban untuk senantiasa siap sedia merespon terhadap berbagai tantang dan ancaman bersama-sama dengan matra lainnya. Lebih dari itu, TNI-AL juga memiliki kewajiban untuk dapat selalu hadir di setiap arena dalam rangka melindungi kepentingan nasional bangsa Indonesia. Oleh karenanya, *The Future of Indonesian Sea Power*

[12] Djafar Albram, Perspektif Kelembagaan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dalam Bidang Pelayanan Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE) di Indonesia. Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Volume 16, Nomor 1, Maret 2016.

[13] Muhar Junef, Implementasi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan (Studi Kasus Prinsip Pencemar Membayar), Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Volume 16, Nomor 4, Desember 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

tidak dapat dipisahkan dengan kebutuhan akan eksistensi kekuatan TNI-AL yang andal, profesional, dan disegani pada tataran *world-class navy*.

Perlu disadari bersama, bahwa untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan berbagai upaya yang tidak mudah dan sedikit, kaitannya dengan kebutuhan modernisasi TNI-AL, guna menghadapi tantangan kedepan yang semakin kompleks, serta dalam rangka mengantisipasi berbagai perkembangan lingkungan strategis yang bergerak sangat dinamis. Kebutuhan modernisasi tersebut tidak hanya berhubungan dengan Alat Utama Sistem Senjata (Alutsista), namun juga terkait dengan pembinaan dan pengembangan kompetensi pengawak Alutsista dan organisasi.[14]

Negara kepulauan mempunyai kedaulatan terhadap seluruh daratan/pulau, perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial termasuk ruang udara diatasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya, serta sumber daya alam di dalamnya. Wilayah laut/perairan suatu negara kepulauan ditentukan dengan mekanisme penarikan garis pangkal kepulauan *(archipelagic baseline)*. Suatu negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan *(archipelagic straight baseline)* yang menghubungkan titik dasar di pulau atau karang kering terluar ke titik dasar di pulau atau karang kering terluar lainnya. Perairan yang berada di sisi dalam dari garis pangkal kepulauan itu disebut perairan kepulauan. Churchill dan Lowe menjelaskan karakteristik perairan kepulauan itu sebagai suatu rejim baru dalam hukum internasional dan melakukan elaborasi sebagai s*uch water are neither internal waters nor territorial sea, although they bear a number of resemblances to the latter*. Menurut Churchill dan Lowe, perairan kepulauan tidak sama dengan perairan pedalaman dan laut territorial, akan tetapi apabila dilihat dalam konteks hak kewajiban negara lain perairan dan laut dimaksud, maka perairan kepulauan identik dengan laut teritorial.

Adanya perbedaan antara perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial pada dasarnya ditentukan oleh hak dan kewajiban negara kepulauan dan juga hak dan kewajiban yang dimiliki oleh negara lain di perairan tersebut. Hak dan kewajiban dimaksud adalah hak pelayaran dan penerbangan yang dimiliki oleh negara asing dan pemanfaatan perairan kepulauan dan laut teritorial oleh negara lain di perairan/laut dimaksud. Sayangnya, *Law of the Sea Convention* (LOSC) tidak secara jelas mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak di perairan kepulauan. Hal itu tentu saja akan menyulitkan bagi negara kepulauan maupun negara lainnya untuk menentukan hak dan kewajiban yang dapat dilaksanakan di perairan dimaksud. Kondisi ini tentu saja akan menyulitkan negara kepulauan dalam menentukan hak dan kewajibannya termasuk juga melakukan pengaturan terhadap hak dan kewajiban yang dapat dinikmati oleh negara penggguna di perairan kepulauan tersebut.

Kedaulatan yang dimiliki oleh negara kepulauan dapat dilaksanakan dengan memperhatikan pada beberapa hak yang dapat dinikmati oleh negara lain, sebagai contoh memberikan dan mengakomodasikan hak pelayaran melalui perairan kepulauan, kewajiban untuk menghormati perjanjian yang telah ada dengan negara lain sebelum pemberlakuan LOSC, mengakui hak perikanan tradisional, mengakui adanya kegiatan atau aktivitas yang sah lainnya, serta menghormati kabel bawah laut dan memperbolehkan kegiatan pemeliharaan/penggantian kabel.

B. Model Penegakan Hukum Keamanan Maritim yang Ideal dalam Wilayah NKRI

Secara legal formal, Indonesia terikat dengan ketentuan-ketentuan dalam UNCLOS 1982, termasuk kewajibannya untuk menjamin keamanan di wilayah laut, khususnya di *Sea Lane of Communication (SLOC),* termasuk pula wilayah yuridiksi nasional yaitu ZEE, Landas Kontinen dan Zona Tambahan. Kewajiban untuk menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran internasional ini tidak dapat diabaikan. Apabila kapal-kapal negara lain merasa terancam keamanannya saat melintas maupun melakukan kegiatan yang sah di sekitar perairan Indonesia, maka hal ini dapat menjadi alasan untuk menghadirkan kekuatan laut negaranya.

[14] Marsetio. Sea Power Indonesia (Universitas Pertahanan, 2014) , hlm. 124-125.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

Berkaitan dengan hal-hal tersebut diatas, maka diperlukan persamaan persepsi tentang dimensi keamanan laut, khususnya bagi seluruh komponen bangsa yang memiliki tugas, fungsi dan kewenangan dilaut, agar *"action plan"* dapat dilaksanakan tepat sasaran, terarah dan terpadu. Perlu dipahami pula, bahwa keamanan laut bukan hanya menyangkut aspek penegakan hukum semata-mata, karena keamanan laut tidak sama dengan penegakan hukum di laut. Keamanan di laut memiliki dimensi yang jauh lebih luas daripada aspek penegakan hukum. Dimensi keamanan laut mengandung pengertian bahwa laut aman digunakan dan bebas dari ancaman dan gangguan terhadap aktivitas penggunaan atau pemanfaatan laut yang mencakup hal-hal sebagai berikut :

1) Lautan terbebas dari ancaman kekerasan *(free from violence threat);*

Termasuk ke dalam ancaman jenis ini yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan senjata yang terorganisir dan memiliki kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan personel atau negara. Ancaman tersebut dapat berupa pembajakan, perompakan, sabotase objek vital, peranjauan, dan aksi teror bersenjata;

2) Lautan terbebas dari ancaman navigasi *(free from navigation threat);*

Termasuk ke dalam ancaman jenis ini yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi serta informasi pelayaran yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

3) Lautan terbebas dari ancaman terhadap lingkungan dan sumber daya laut *(free from natural resources tribulation).*

Termasuk ke dalam ancaman jenis ini yaitu pencemaran dan perusakan ekosistem laut, eksploitasi yang berlebihan serta konflik pengelolaan sumber daya laut. Fakta menunjukkan bahwa konflik pengelolaan sumber daya laut memiliki kecenderungan mudah dipolitisir, dan selanjutnya dengan penggelaran kekuatan militer asing.

4) Lautan terbebas dari ancaman pelanggaran hukum *(free from law transgression threat)*[15]

Termasuk ke dalam ancaman jenis ini yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku di laut, seperti : *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal immigrant*, penyelundupan, dan lain-lain.

Ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 yang berlaku bagi semua kapal-kapal asing, pada Pasal 19 ayat (2) menyebutkan tentang daftar dari kegiatan-kegiatan dari kapal asing yang dianggap tidak damai :

(a) Melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang melanggar prinsip-prinsip hukum;

(b) Melakukan pelatihan perang atau praktik dengan senjata macam apapun;

(c) Melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;

(d) Melakukan perbuatan yang melakukan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;

(e) Meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu pesawat udara dari atau ke atas kapal;

(f) Meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal;

(g) Membongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang atau orang dengan cara yang bertentangan dengan peraturan perundangan di biedang Bea Cukai, fiskal, imigrasi dan saniter;

(h) Melakukan perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah;

(i) Melakukan kegiatan penangkapan ikan secara ilegal;

(j) Melakukan kegiatan riset atau survei tanpa izin dari negara pantai;

[15] Naskah Akademik Rancangan Undang-undang Tentang Perubahan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia, BPHN Kemenkumham RI 2013 hlm. 90-91.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(k) Melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengganggu sistem informasi, setiap fasilitas atau instalasi komunikasi lainnya; dan

(l) Melakukan kegiatan lain yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.[16]

Di tengah konsentrasi pemerintah dan negara untuk penegakan keamanan maritim, yang harus dicermati secara mendalam dan antisipatif, antara lain potensi konflik akibat sengketa wilayah maritim. Di Laut Tiongkok Selatan. Sengketa Laut Tiongkok Selatan sebenarnya sudah terjadi lebih dari 20 tahun lamanya, yaitu sejak tahun 1974 hingga 2011. Namun, ketegangan yang baru-baru ini terjadi menimbulkan kekhawatiran baru di kawasan ini dan semakin mengancam ketahanan dan keamanan dunia. Titik sengketa Laut China Selatan adalah Kepulauan Spratly. Sengketa atas kepemilikan Kepulauan Spratly dan Kepulauan Paracel mempunyai riwayat yang panjang dan berbatasan dengan wilayah perairan dari beberapa negara, seperti Filipina, Vietnam, Indonesia, dan Malaysia. Kepulauan ini terletak kurang lebih 110 kilometer dari pelabuhan Yu Hin (Pulau Hainan, Tiongkok) dan 500 kilometer dari pantai Kalimantan Bagian Utara. Pada tahun 2011 Tiongkok bertemu dengan negara anggota ASEAN dan sepakat untuk nenbicarakan tata cara penyelesaian Laut Tiongkok Selatan yang hingga kini belum menemukan penyelesaian. Tiongkok tidak pernah menjelaskan posisi kedaulatannya di Laut Tiongkok Selatan secara hukum internasional, padahal mereka sudah meratifikasi perjanjian konvensi tentang Hukum Laut.[17]

Indonesia hingga saat ini juga masih mempunyai pekerjaan rumah untuk menyelesaikan perbatasan laut teritorial dengan Malaysia, Singapura, dan Timor Leste. Perbatasan ZEE dengan Malaysia, India, dan Palau serta perbatasn Landas Kontinen dengan Malaysia dan Palau.

Perlu dicacat, sesuai Pasal 56 UNCLOS 1982, kewenangan negara dan ZEE bukanlah sebuah kedaulatan *(sovereignty),* melainkan hak berdaulat *(sovereign rights)*. Hal itu berarti negara memiliki kewenangan penegakan hukum yang terbatas pada sumber daya kelautan, baik hayati maupun non-hayati di kolom air zona ini. Hal mana akan berbeda dengan status laut wilayah yang berlaku seluruh hukum nasional dari negara pantai secara penuh.

Regulasi yang berlaku di atas permukaan ZEE adalah rezim laut bebas dimana terdapat beberapa kebebasan bagi kapal asing. Oleh karena itu, wilayah permukaan air diatas ZEE seringkali disebut laut bebas yang khusus (sui generis) karena masih terdapat hak berdaulat negara pantai di kolom airnya.

Sesuai dengan hukum internasional, negara yang memiliki wilayah laut berbatasan diwajibkan melakukan negosiasi dalam mencapai kesepakatan atas batas wilayahnya. UNCLOS 1982, telah memberikan petunjuk bagaimana negara pantai bisa menyepakati batas wilayah lautnya, termasuk ZEE.

Dalam menyelesaikan perundingan batas wilayahnya, tidak ada batas waktu yang diberikan kepada negara-negara dalam hukum internasional. Akan tetapi, semakin lama proses kesepakatan itu tertunda, insiden-insiden seperti yang telah terjadi antara Indonesia dan Vietnam akan kerap terjadi. Saling klaim dan sama-sama merasa berwenang dalam penegakan hukum di wilayah tersebut.

Pasal 15, Pasal 74, dan Pasal 83 UNCLOS 1982 pada dasarnya telah mengatur bagaimana delimitasi batas maritim antarnegara seharusnya dilakukan. Khususnya Pasal 74, UNCLOS memberikan mandat kepada negara-negara yang sedang berunding untuk membuat sebuah kesepakatan atau pengaturan sementara yang bertujuan untuk tidak melakukan tindakan-tindakan yang saling merugikan dan menghambat proses pencapaian kesepakatan batas wilayah itu.[18]

Problematika penegakan keamanan maritim dalam kawasan NKRI, selain sengketa Laut Tiongkok Selatan, dengan klaim sepihak dari Negara Tiongkok, juga berkenaan dengan pembangunan-pembangunan fisik di laut yang berbatasan dengan negara lain. Termasuk disini perjanjian pemasangan kabel listrik,

[16] Dikdik Mohammad Sodik. Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia. Bandung, Refika Aditama, 2014 hlm. 28-29.

[17] Muhar Junef. Sengketa Wilayah Maritim di Laut Tiongkok Selatan. Jurnal Penelitian Hukum De Jure Volume 18 Nomor 2, Juni 2018 hlm. 223.

[18] Arie Afriansyah, Batas Wilayah Laut dan Hak Berdaulat, dimuat dalam Kompas Edisi Rabu 8 Mei 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

telekomunikasi, dan pipa minyak bawah laut, dan juga tentang reklamasi di laut yang berbatasan dengan negara lain.

Sebagai perkembangan terkini dari reklamasi di laut yang berpotensi mengancam keamanan maritim, bahkan mengancam kedaulatan suatu negara, yaitu reklamasi di pantai Singapura. Kejadian reklamasi di laut bisa saja terjadi di berbagai negara lain yang luas daratannya terbatas, namun perkembangan ekonomi dan perdagangan meningkat pesat. Hal ini juga mengancam keamanan maritim dan menjadi sengketa perbatasan laut dengan negara tetangga.

Perdana Menteri Malaysia Mahathir Muhammad memberlakukan pelarangan seluruh aktivitas ekspor pasir laut dari neganya ke Singapura. Pelarangan itu berlaku sejak 3 Oktober 2018 atau sekitar lima bulan setelah dirinya dilantik kembali menjadi Perdana Menteri. Mahathir disebutkan marah karena tanah asal Malaysia dimanfaatkan untuk memperluas wilayah negara tetangga yang lebih kaya.

Rencana itu antara lain mencakup pengembangan Pelabuhan Tuas yang digadang-gadang menjadi terminal peti kemas terbesar di dunia. Singapura telah meningkatkan luas daratannya seperempat kali lebih luas dibandingkan dengan luas daratannya saat negara itu memproklamasikan kemerdekaannya, dengan memisahkan diri dari Malaysia pada tahun 1965. Sebagian besar langkah Singapura memperluas wilayah daratan dilakukan melalui reklamasi wilayah pesisir dengan pasir.

Setelah berpisah pada tahun 1965, Singapura dan Malaysia mengalami dinamika dalam hubungan, termasuk perselisihan mengenai wilayah dan sumber daya bersama seperti air.[19]

Kementerian Lingkungan Hidup yang sekarang berubah namanya menjadi Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan mencatat, kerugian yang dialami Indonesia mencapai Sin$42,38 miliar. Setiap hari, ada 29 kali kapal hilir mudik pembawa ribuan meter kubik pasir laut dari Riau menuju Singapura. Kapal tersebut berkapasitas muat berkisar antara 1.000-4.000 meter kubik sekali angkut. Akibat mengambil pasir dari daratan Indonesia, luas wilayah Singapura maju sejauh 12 km ke arah perbatasan Indonesia mendekati pulau terluar, Pulau Nipah, Kepulauan Riau. Perairan di pulau tersebut mengalami kenaikan yang menyisakan daratan beberapa meter dari permukaan laut. Wilayah perairan internasional termasuk lebar jalur pelayaran antara Singapura dan Batam akan tergeser. Perubahan itu otomatis juga akan menggeser masuk wilayah perairan Indonesia, karena lebar jalur pelayaran dihitung dari titik terluar garis pantai,[20]

Konsistensi NKRI melaksanakan kedaulatan wilayahnya, termasuk dalam kawasan maritim, suatu penegakan hukum untuk mewujudkan keamanan maritim, telah dan terus menerus dilakukan. Kerjasama institusi terkait seperti Ditjen Bea Cukai, Bakamla, Ditjen Imigrasi, Polair, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta TNI-AL. Posisi dan eksistensi TNI-AL dalam penegakan keamanan maritim NKRI, adalah melekat sebagai unsur utama pertahanan di laut wilayah NKRI, dan pelaksanaan tugas keamanan maritim bagi TNI AL adalah perwujudan Operasi Militer Selain Perang (OMSP) sesuai Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang TNI, pada Pasal 7 Ayat (2) Poin b. OMSP adalah sangat strategis dan dominan. Problem utama dalam mengoperasionalkan TNI-AL secara maksimal, tidak lain adalah jumlah kapal perang dan kapal pendukungnya yang masih terbatas. Sehingga optimalisasi TNI-AL untuk menjaga keamanan maritim NKRI tetap terkendala.

Kepala Staf Angkatan Laut (KASAL) Laksamana TNI Siwi Sukma Aji memaparkan beberapa persoalan besar yang sifatnya struktural yang dihadapi oleh TNI-AL, diantaranya persoalan anggaran yang sangat terbatas. Padahal seharusnya TNI-AL memerlukan Alat Utama Sistem Persenjataan (Alutsista) yang mengikuti perkembangan zaman untuk memperkuat aspek pertahanan. Kami mengajukan anggaran untuk tahun 2019 sebesar Rp.439 triliun, hanya dipenuhi Rp.14,3 triliun atau hanya 33,36%.[21]

[19] Kompas, Malaysia Stop Ekspor Pasir, Kamis 4 Juli 2019.

[20] Puput Tripeni Juniman, CNN Indonesia, Berkaca dari Reklamasi di Singapura, Jumat, 15/04/2016, https://www.cnnindonesia.com/nasional/20160415172432-20-124254/berkaca-dari-reklamasi-di-singapura.

[21] Rountable Discussion bertema "Wilayah Negara dan Pertahanan dan Keamanan Negara Menurut UUDRI

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

NKRI, sebagai bangsa yang mengedepankan perdamaian dunia, serta berupaya bekerjasama secara serius dan mendalam dengan negara lain, dan organisasi internasional lainnya, pendekatan dan penyelesaian keamanan maritim khususnya di NKRI, selalu dikomunikasikan secara intensif dengan negara-negara lain dan organisasi internasional, untuk mencari kesepakatan.

Sebagai eksistensi negara yang berdaulat, menurut *Black Law Dictionary*, negara diartikan sebagai *"The political system of a body of people who are politically organized",* dan negara adalah suatu organisasi kekuasaan. Negara adalah organisasi yang dapat memaksakan kehendaknya.[22] Negara yang berdaulat adalah negara merdeka yang satu bebas dari yang lainnya, juga mempunyai derajat yang sama dengan lainnya.[23]

KESIMPULAN

Perwujudan keamanan maritim dalam wilayah NKRI, khususnya pada aspek penegakan hukum sangat terkendala. Kompleksitas wilayah laut NKRI dengan ribuan pulau besar dan kecil, baik yang berpenghuni maupun kosong, dengan kekayaan laut yang melimpah mengundang berbagai pihak asing untuk memanfaatkannya. Sebagai negara kepulauan, NKRI dapat diibaratkan rumah tanpa pagar, siapapun dapat keluar masuk tanpa dapat dideteksi secara dini.

Kompleksitas keamanan maritim NKRI, diawali dengan masih adanya wilayah perbatasan laut antara NKRI dengan berbagai negara tetangga, yang belum mencapai kesepakatan batas wilayah. Dalam kasus-kasus pencurian ikan, dan klaim atas wilayah antara NKRI dengan negara tetangga, telah berkali-kali terjadi. Sedangkan tindak pidana di laut, yang sangat beragam, diantara para pelaku tindak pidana di laut, adalah Warga Negara Asing (tetangga), bahkan terkadang dikawal oleh Angkatan Laut/Penjaga Pantai negara asing tersebut.

Perkembangan baru tentang keamanan maritim yang sesungguhnya telah terjadi sejak 15 tahun yang lalu adalah reklamasi pantai di Singapura. Pada waktu itu, secara tersamar Singapura mengimpor pasir dari Indonesia, dan pada kenyataannya pasir tersebut bukan saja untuk pembangunan gedung/perkantoran dan sarana lainnya. Namun untuk reklamasi pantai di Singapura. Secara sadar Malaysia mulai menghentikan ekspor pasir ke Singapura, karena terbukti pasir tersebut untuk memperluas wilayah pantai.

Sebagai konsekuensi logis perluasan wilayah pantai berangkat dari setiap ekspor pasir Malaysia ke Singapura, dapat dipastikan bahwa akan terjadi pergeseran batas wilayah laut antara Malaysia dengan Singapura. Begitu juga antara wilayah laut Indonesia dengan Singapura. Yang sangat diuntungkan adalah Singapura, sedangkan yang merugi adalah Malaysia dan Indonesia.

Sengketa wilayah di Laut Tiongkok Selatan antara negara Tiongkok dengan beberapa negara tetangga, dapat berimbas pada ZEE Indonesia, dan ancaman terhadap pertahanan negara. Keamanan maritim dapat dipastikan terganggu, penggunaan alat utama persenjataan (Alutsista) modern jika sampai terjadi konflik bersenjata, sangat membahayakan kawasan maritim termasuk di laut yang berbatasan langsung dengan NKRI.

Dalam menangani keamanan maritim, berbagai instansi terkait telah lama bertanggung jawab, termasuk Bakamla, yang baru sekitar 4 (empat) tahun mengawal keamanan laut. Sinergitas instansi terkait Ditjen Bea Cukai, Ditjen Imigrasi, KKP, Polri, KLH, TNI AL dan berbagai pihak lainnya, sudah cukup memadai. Hanya saja, kendala utama keterbatasan sumber daya manusia, sarana dan prasarana, dana operasional.

Keamanan maritim dalam wilayah NKRI, merupakan tanggung jawab mutlak pada NKRI. Berbagai kendala dalam mewujudkan keamanan maritim, pada perjanjian perbatasan laut dengan negara tetangga, masih ada yang belum terealisir. Kesepakatan untuk bersepakat tentang perjanjian perbatasan wilayah laut, ternyata masih sulit dilaksanakan. Pada tingkat Kepala Negara/Kepala

Tahun 1945", Lembaga Pengkajian MPR, Selasa 2 Juli 2019. Koran Sindo Rabu 3 Juli 2019.

[22] Sudjijono & Bagus Teguh Santoso. Hukum Kepolisian Studi Kekuasaan dan Rekonstruksi Polri dalam Fungsi Pemerintahan. Penerbit Laksbang Surabaya 2017 hlm 170.

[23] Mochtar Kusumaatmadja. Pengantar Hukum Internasional. Penerbit PT Alumni Bandung 2003 hlm. 16.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

Pemerintahan seringkali terbentur di tingkat pelaksanaannya.

Dalam aspek kerja sama penegakan hukum di laut, yang dilakukan antar negara, isu-isu yang mudah diselesaikan adalah menyangkut tindak pidana pembajakan/perompakan d laut. Sedangkan permasalahan pencurian ikan, dan pencemaran laut, selalu membutuhkan jalur diplomasi yang panjang.

Penguatan dan pembaruan peraturan perundang-undangan untuk mendukung pengamanan maritim NKRI dalam arti luar, terus dilakukan. Diantaranya untuk merevisi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia. Sedangkan penegakan keamanan maritim yang ideal dalam wilayah NKRI, memerlukan keseriusan, dan konsistensi dari instansi terkait.

SARAN

Berkenaan bahwa keamanan maritim dalam NKRI, berawal dari belum seluruhnya wilayah perbatasan laut dengan negara tetangga, terdapat perjanjian antar negara, Kementerian Luar Negeri dan instansi terkait perlu segera merealisasikan perjanjian perbatasan laut dengan negara tetangga yang belum terwujud. Di samping berbagai peraturan perundang-undangan terkait yang belum selaras atau sudah ketinggalan zaman, perlu diusulkan untuk direvisi.

Penguatan SDM, sarana dan prasarana pada berbagai instansi yang juga menangani keamanan maritim, yaitu Ditjen Bea dan Cukai, Ditjen Imigrasi, KLH, Polri, Bakamla, TNI AL, dan instansi yang lain, harus segera diwujudkan. Khusus TNI AL sebagai unsur pertahanan negara di laut, dan juga unsur utama keamanan maritim, yang masih menuju *Minimum Essential Force* (MEF) dalam penyediaan Alutsista, harus dipenuhi penganggaran secara lebih progresif.

Kerja sama internasional dalam menangani keamanan maritim NKRI, tetap harus dijaga, dan ditingkatkan. Karena bagaimanapun, kehidupan berbangsa, dan bernegara untuk kesejahteraan rakyat di semua negara, bergantung pada laut atau maritim.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penegakan keamanan maritim dalam NKRI merupakan permasalahan yang sangat mendasar dan sekaligus mendesak sebagai perwujudan negara hukum yang berdaulat. menyadari bahwa keamanan maritim belum sepenuhnya dikelola dan diimplementasikan dengan baik, maka penulis dengan segala upaya mencoba untuk melakukan penelitian hukum yang berjudul Penegakan Keamanan Maritim dalam NKRI dan Problematikanya.

Tentu saja dalam upaya melakukan penelitian hukum ini terdapat kekurangan dan keterbatasan, untuk itu secara pribadi saya mengucapkan terima kasih kepada Dewan Redaksi Jurnal Ilmiah De Jure dan Reviewer yang telah mengoreksi hasil penelitian hukum ini, sehingga dapat diterbitkan dalam Jurnal Ilmiah De Jure. Semoga Allah SWT memberikan petunjuk kepada kita semua.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

Angga Nurdin Rachmat. Keamanan Global Transformasi Isu Keamanan Pasca Perang Dingin. Penerbit Alfabeta. Bandung 2015.

Bernhard Lembong. Poros Maritim. Penerbit Margaret Pustaka. Jakarta. 2015.

Dikdik Mohammad Sodik. Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia. Penerbit Refika Aditama Bandung 2015.

Djafar Albram. Perspektif Kelembagaan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dalam Bidang Pelayanan Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE) di Indonesia. Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Volume 16, Nomor 1, Maret 2016.

Hadari Nawawi. Metode Penelitian Sosial, Penerbit Gajahmada Pers Yogyakarta 1993.

Jokowi & Jusuf Kalla, Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian: Visi, Misi, dan Program Aksi, Jakarta, Mei 2014, diunduh dari https://www.bantuanhukum.or.id/web/wp-content/uploads/2014/06/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN 1410-5632
e-ISSN 2579-8561

Kresno Buntoro. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala. Penerbit SEKOAL TNI-AL Jakarta 2012.

Laporan Penelitian Hukum Tentang Penegakan Hukum di Perairan Indonesia. BPHN Kemenkumham 2015.

Marsetio. Sea Power Indonesia. Cetakan Pertama April 2014. Penerbit Universitas Pertahanan Jakarta 2014.

Mochtar Kusumaatmadja. Pengantar Hukum Internasional. Penerbit Alumni Bandung 2003.

Muhar Junef. Sengketa Wilayah Maritim di Laut Tiongkok Selatan. Jurnal Penelitian Hukum *De Jure* Volume 18 Nomor 2, Juni 2018.

_____. Implementasi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan (Studi Kasus Prinsip Pencemar Membayar). Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Volume 16, Nomor 4, Desember 2016.

Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Tentang Perubahan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia, BPHN Kemenkumham 2013.

Sadjijono & Bagus Tegus Santoso. Hukum Kepolisian Indonesia Studi Kekuasaan dan Rekonstruksi Polri dalam Fungsi Pemerintahan. Penerbit Laksbang Surabaya 2017.

Soerjono Soekanto & Sri Mamudji. Penelitian Hukum Normative Suatu Tinjauan Singkat. Penerbit Rajawali Pers, Jakarta 1990.

Suharyo. Dinamika Peranan TNI dalam Penegakan Hukum dan Kedaulatan NKRI, Penerapan Keadaan Bahaya & OMSP di Negara Demokrasi. Penerbit Pohon Cahaya. Yogyakarta. 2016.

Ani Afriansyah. Batas Wilayah Laut dan Hak Berdaulat. Dimuat dalam Kompas, Rabu 8 Mei 2019.

Kompas Diplomasi Maritim Kebijakan Kelautan Berorientasi Keluar. Sabtu 23 Februari 2019.

Kompas Malaysia Stop Ekspor Pasir. Kamis 4 Juli 2019.

Sindo Roundtable Discussion Lembaga Pengkajian MPR, Rabu 3 Juli 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ijtimaiya : Journal of Social Science Teaching
https://journal.iainkudus.ac.id/index.php/Ijtimaia
P-ISSN: 2580-8990; E-ISSN: 2720-9245
Vol. 5 No. 1 Tahun 2021 | 49 – 64
DOI : 10.21043/ji.v4i2.8080

Pengaruh Fernand Braudel terhadap Kajian Sejarah Maritim di Indonesia

Muhammad Habiburrohman
Mahasiswa Magister Sejarah dan Kebudayaan Islam
UIN Syarif Hidayatullah Jakarta
muhammad_habiburrohman18@mhs.uinjkt.ac.id

Abstract

Fernand Braudel is one of the most influential historians in modern historiography. Braudel's works are considered to provide a new writing perspective in modern historiography. The definition of the Mediterranean and the Mediterranean World in the time of Philip II is considered a revolutionary study which is different from the conventional or traditional historiographical tradition. This study aims to explore the role and influence of Fernand Braudel's thought in modern historical writing. The method that is used is a literature review with a character and knowledge analysis unit, namely Fernand Braudel and the book The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. The results show that Braudel's work introduces something new, called "Total History" from historical studies using a multi-dimensional approach - by including economic, social, cultural aspects as a critical alternative to political domination in the historical dimension, namely history. who only cares about big events and focuses on big figures who are politically inclined.

Keywords: *Fernand Braudel; Maritime history; Indonesian*

Abstrak

Fernand Braudel salah satu sejarawan yang mempunyai pengaruh dalam historiografi modern. Karya-karya Braudel dianggap memberikan perspektif penulisan baru dalam historiografi modern. Sebagaimana karyanya berjudul *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* dianggap sebagai kajian revolusiner yang berbeda dengan tradisi historiografi konvensional atau tradisional. Penelitian ini bertujuan untuk mengupas peran dan pengaruh pemikiran Fernand Braudel dalam penulisan sejarah modern. Metode yang dilakukan adalah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
K INDONESIA

literature review dengan satuan kajian (*unit of analysis*) tokoh dan karyanya, yakni Fernand Braudel dan karyanya *The Mediterranean and the Medoterranean World in the Age of Philip II*. Hasil penelitian menunjukan bahwa karya Braudel memperkenalkan sesuatu yang baru, yakni "Total History" atas kajian penulisan sejarah dengan menggunakan pendekatan multi dimensional dengan memasukkan aspek-aspek ekonomi, sosial, budaya sebagai upaya *alternative-critic* atas dominasi politik dalam dimensi sejarah, yaitu sejarah yang hanya mementingkan peristiwa besar dan terfokus pada tokoh besar yang cenderung bersifat politis.

Kata kunci: Fernand Braudel; Sejarah Maritim; Indonesia

A. Pendahuluan

Perkembangan historiografi banyak ditemui beragam karya tokoh sejarawan dengan ciri khasnya masing-masing. Ada yang menggunakan model pendekatan politik, sosial, bahkan kemaritiman. Hal ini menjadikan historigrafi semakin hari mengalami perkembangan menuju arah yang lebih baik. Selain itu, peninjauan kembali terhadap karya-karya lama historiografi pun semakin mendapat perhatian serius, demi memberikan ruang pada masa kini agar memunculkan pemikiran baru.

Pada periode historiografi modern abad ke-20, perkembangan historiografi di Eropa, terutama di Prancis menemukan arah baru. Salah satu tokoh yang mempunyai peran penting dalam historiografi modern, yaitu Fernand Braudel, ia adalah salah satu sejarawan akademis yang mempunyai pengaruh di dunia kesejarahan, terutama oleh sejarawan yang berkecimpung di bidang sejarah kawasan. Karya-karya Braudel dianggap sebagai kajian revolusiner dalam historigrafi modern, khususnya karyanya yang berjudul *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Dalam karya tersebut, Braudel memperkenalkan sesuatu yang baru atas kajian penulisan sejarah, yakni *Total History,* dengan menggunakan pendekatan multi-dimensional. Braudel memasukkan semua aspek pendekatan dalam memahami sejarah seperti ekonomi, sosial, dan sebagainya. Tujuan dari penerapan pendekatan multi-dimensional tersebut agar sejarah dapat dipahami secara utuh dari berbagai aspek. Selain itu, sebagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

upaya *alternative*-kritik atas dominasi politik dalam dimensi sejarah, sebab masa itu sejarah dianggap tradisional, yakni sejarah yang hanya mementingkan peristiwa besar dan terfokus pada orang-orang besar yang cenderung politis.

Pada perkembangannya, pemikiran Braudel pun banyak menginspirasi sejarawan untuk menggunakan konsep Braudelian. Terutama sejarawan yang fokus pada Sejarah Kawasan, seperti Anthony Reid, dalam karyanya yang berjudul *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680 Vol. I: The Lands below the Winds; Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680 Vol. II: Expansion and Crisis.* Selain itu sejarawan lain M. C. Ricklefs, dengan karyanya yang berjudul *A New History of Southeast Asia*. Selain penulis orientalis tersebut, konsep Braudelian juga digunakan oleh sejarawan Indonesia, diantaranya yaitu Sutjipto Tjiptoatmodjo, A.B. Lapian, dan lain sebagainya.

Berangkat dari latar belakang tersebut, maka dalam penulisan artikel ini akan membahas pemikiran-pemikiran Braudel atas historiografi terutama dalam sejarah kawasan (maritim). Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui bagaimana latar belakang Fernand Braudel, mengetahui isi dan karyanya dalam kajian sejarah, serta bagaimana pengaruh permikiran Fernand Braudel dalam perkembangan historigrafi maritim di Asia Tenggara, khususnya Indonesia.

Penelitian ini menggunakan satuan kajian (*unit of analysis*) tokoh dan karyanya, yakni Fernand Braudel dan karyanya berjudul *The Mediterranean and the Medoterranean World in the Age of Philip II*. Oleh karenanya, kegiatan pengumpulan data difokuskan pada diri biografi individu, karya, serta pengaruh tokoh. Alasan dipilihnya buku *The Mediterranean and the Medoterranean World in the Age of Philip II* sebagai satuan unit kajian adalah karya ini merupakan karya *masterpice* Braudel yang dianggap sebuah terobosan baru dan menjadi suatu kajian "revolusioner" khususnya dalam historiografi. Selain itu karya ini juga banyak dijadikan acuan dalam penulisan sejarah kawasan di Asia Tenggara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Adapun tahapan-tahapan yang dilakukan dalam penelitian ini sebagai berikut: *Pertama*, heuristik yakni pengumpulan sumber yang berkaitan dengan tema kajian yang dibahas sebagai unit analisis peneliti, seperti buku, artikel jurnal, dan lainnya. Tahapan *kedua* adalah kritik sumber/verifikasi (Kuntowijoyo 1995, 99). Semua jenis data yang sudah terkumpul kemudian diverifikasi guna mendapatkan gambaran dan signifikansi terhadap tema kajian. Tahapan *ketiga* atau tahapan terakhir yakni penulisan/ historiografi.

B. Pembahasan

1. Biografi Singkat

Fernand Braudel lahir pada 24 Agustus 1902 di sebuah desa di Perancis bernama *Luméville-en-Ornois*. Pada tahun 1909, tepat saat berusia 7, ia masuk sekolah formal dan tinggal bersama orang tuanya di Paris. Kemudian ia sekolah di *Lycée Voltaire* (antara tahun 1913-1920), pada saat ini ia mulai bersinggungan dengan pelajaran sejaran, serta belajar bahasa Latin dan Yunani. Setelah selesai mengenyam pendidikan di bangku sekolah, sekitar tahun 1920 Braudel meneruskan pendidikannya di Universitas Sorbone, tiga tahun berselang ia lulus sebagai *agrégé* dalam disiplin sejarah tahun 1923 (William H 2001).

Kemudian Braudel melanjutkan karir sebagai pengajar di Universitas Algiers hingga tahun 1932. Selama mengajar di Universitas Algiers, ia dikenal sebagai seorang yang produktif menghasilkan berbagai artikel dan buku, salah satunya tentang orang-orang Spanyol di Afrika Utara masa abad XVII dan mulai fokus terhadap kajian perpolitikan dan kebijakan luar negeri Philip II (Marine Hughes Warrington 2008, 32).

Selain di Universitas Algier, Braudel juga mengajar di *Lycée Condorcet* dan *Lycée Henri IV* di Paris dan Universitas Sao Paolo, Brazil pada 1932 hingga 1935. Pada masa-masa di Brazil inilah Braudel memulai perjumpaan dengan dengan Lucian Febvre

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam perjalanan pulang dari Brazil, yang kemudian mereka berdua menjadi teman diskusi dalam penulisan sejarahnya. Febvre (1878–1956) sendiri merupakan seorang yang dikenal sebagai reformator historiografi Prancis pada tahun 1929. Febvre bersama temannya Marc Bloch meripakan pendiri sekaligus editor jurnal sejarah *Annales d'histoire e´conomiques*. Sebuah jurnal sejarah yang mempunyai reputasi dan gebrakan metodologis dalam kajiannya sejarah modern Eropa, -yakni merenkontruksi sejarah tidak sekedar peristiwa perang dan politik, akan tetapi juga berupaya merangkul semua aspek pengalaman manusia, seperti sosial dan lainnya- yang disebut sebagai "sejarah total". Di kalangan akademisi Eropa saat itu, jurnal ini mendapat banyak sanjungan oleh para akademisi (William H, 2001).

Karir Braudel dalam dunia mengajar tidak begitu mulus. Pada tahun 1938, ia menerima pengangkatan mengajar di *Ecole Pratiqu des Hautes Etudes*. Namun pada waktu itu nasib tidak berpihak kepadanya, sebab kondisi politik Eropa yang tidak stabil karena terjadi Perang Dunia II, akhrinya Braudel dijatuhi wajib militer (Marine Hughes Warrington, 2008). Perang Braudel seperti perang Perancis pada umumnya, berlangsung dengan singkat, alih-alih menang, ia justru menderita kekalahan, ditangkap oleh Nazi dan menjadi tahanan di *Kamp Mainz* (1940-1942). Dua tahun kemudian ia dipindah ke *Lübeck* (1942-1945) di pantai Baltik. Meskipun dalam keadaan yang keras ini, Braudel melanjutkan pekerjaan intelektualnya tentang kebijakan-kebijakan Philip II –yang sebelumnya tertunda – atas studi mendalam tentang kawasan laut Mediterania. Sebagai hasilnya, *The Mediterranean* muncul dalam tiga draf berturut-turut (William H, 2001).

Fernand Braudel salah satu sejarawan akademis berpengaruh di dunia. Reputasinya di atas karyanya yang terbit pada tahun 1949 dengan judul *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* dan karya-karyanya yang lain. Pemikiran Braudel tidak bisa dipisahkan atas perkembangan historiografi di Eropa, terutama di Prancis, khususnya sejak ia menggantikan Lucian Febvre sebagai guru besar di *Collége de France* dan terlibat aktif dalam Jurnal *Annales*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada dekade 1920-an, di Prancis mulai berkembang "sejarah jenis baru" yang menjadi alternatif terhadap sejarah yang dianggap tradisional, yaitu sejarah yang hanya mementingkan peristiwa besar dan terfokus pada orang-orang besar yang bersifat politik. Gerakan sejarah kritis dengan pendakatan baru ini dipelopori oleh March Bloch dan Lucian Febvre, (Burke, 2003) melalui jurnal yang mereka terbitkan, *Annales d'historie économique et social*. Jurnal tersebut digunakan sebagai kampanye dan media untuk menyalurkan ide, gagasan, serta kritik terhadap dominasi politik dalam dimensi sejarah. March Bloch dan Lucian Febvre mengganti sejarah sifatnya politis dengan sejarah yang lebih mencakup banyak aspek, yakni sejarah yang tidak sekedar membincangkan tokoh-tokoh besar, namun juga berbicara tentang semua aspek kehidupan manusia –seperti aspek ekonomi, sosial, budaya, lingkungan, geografi, dan lainnya- sebagai disebut "Sejarah Total (total history)" oleh Mazhab Annales.

Kritik Braudel sendiri terhadap penulisan sejarah konvensional/tradisional sangat tajam. Ia menganalogikan bahwa sejarah tradisional seperti kunang-kunang menerangi malam, tidak mampu menyinari apapun disekitarnya (Goff 1972, 340). Ungkapan demikian menunjukkan bahwa, sejarah tradisional yang ditulis selama ini hanya memberi gambaran sekilas, terlalu sempit, kurang komprehensif, dan cenderung terfokus pada peristiwa dan tindakan individual tokoh. Bagi Braudel, Sejarah haruslah mengkaji realitas-realitas sosial dan sejarah tradisional hanya tahap awal dari sejarah yang sebenarnya. seperti yang ditulisnya:

> "Sejarah naratif selalu mengklaim, mengaitkan hal-hal sebagaimana mereka benar-benar terjadi". Ranke percaya benar kepada pernyataan ini ketika ia mengeluarkannya. Padahal dalam cara yang tersembunyi, sejarah naratif terdiri dari sebuah penafsiran, sebuah filsafat sejarah yang otentik. Persisnya adalah tugas kita untuk melangkah ke luar tahap pertama sejarah ini. Realitas-realitas sosial harus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> ditangani dalam diri mereka sendiri dan untuk mereka sendiri. Dengan realitas-realitas sosial saya maksudkan seluruh bentuk pokok kehidupan kolektif, ekonomi, lembaga-lembaga, struktur-struktur sosial, singkatnya dan utamanya, peradaban-seluruh aspek realitas (Braudel 1972, 11).

Sejarah konvensional atau tradisional semakin banyak mendapat kritikan bersamaan dengan perkembangan historiografi di Eropa yang semakin mengalami perubahan ke arah baru., terutama dari pihak mazhab *Annales*. Sebagaimana telah disinggung, Mazhab *Annales* merupakan pelopor sejarah total juga dalam penulisan sejarah dipengaruhi oleh pendekatan struktural kualitatif yang dipengaruhi aliran "strukturalisme" Levi-Strauss. Pendekatan ini berkonsentrasi pada kontinuitas-kontinuitas jangka panjang dalam sejarah struktur-struktur sosial, ekonomi, geografi, dan kultur yang tersembunyi di bawah permukaan peristiwa-peristiwa jangka pendek yang muncul dalam bidang sosial, politik perang, dan adat kebiasaan individu sehari-hari. Perumusan struktur-struktur tersebut pada umumnya sering diabaikan dan bersifat eksternal bagi pemikiran, namun memiliki otonomi cukup besar dalam menentukan perubahan mental manusia dan kehidupan fisik.

Braudel yang terlibat dalam penyuntingan jurnal *Annales* tentu saja mengikuti gaya historiografi Madzhab *Annales* dalam menyusun karya-karya penulisan sejarah. Sebagaimana kajiannya tentang Mediteranean dan struktur kehidupan sehari-hari, yang merupakan volume pertama dari versi terakhir Peradaban dan Kapitalisme (William H, 2001).

2. Karya-karya Fernand Braudel

Karya-karya Braudel cukup banyak jumlahnya. Di antara karya *masterpiece*-nya yakni: *La Méditerranée et le monde méditerranéen á l'époque de Philippe II* (1949) (versi bahasa Inggris; *The Mediterranean and the Medoterranean World in the Age of Philip II, 2 vol,* 1972); *Capitalism and Material Life, 1400-1800* (1974); *Civilisation and*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Capitalism 15th-18th Century, 3 vol (1981-1992); dan *The Identity of France, 2 vol* (1990). Karya tentang kawasan laut Mediterania dalam bukunya *The Mediterranean and the Medoterranean World in the Age of Philip II* merupakan karya *masterpiece,* yakni menggunakan berbagai pendekatan berbagai ilmu pengetahuan.

Dalam karya Mediterania, Braudel memasukkan unsur kajian *Total History*, dengan pendekatan multi-dimensional yang mencakup semua aspek, seperti ekonomi, sosial, dan sebagainya. Dengan konsep sejarah multi-dimensional ini, Braudel memanfaatkan ilmu-ilmu bantu sosial lain untuk membantu memotret dan memahami peristiwa yang terjadi di masa lampau. Dari hal tersebut sebagai salah suatu produknya adalah munculnya sejarah kuantitatif, dimana aspek sosial-ekonomi serta demografis dimanfaatkan untuk memahami suatu peristiwa. Lebih jauh lagi, Braudel memasukkan konsep multi-dimensional yang melibatkan ilmu-ilmu sains, seperti aspek iklim, lingkungan, dan geografi yang membentuk suatu peradaban manusia dan tentu mempengaruhi peristiwa yang terjadi. Hal ini dimaksudkan bahwa dalam mengungkap sejarah, diperlukan seluruh ilmu-ilmu sosial agar data yang dikumpulkan dapat menggali dan menyeleksi lapisan-lapisan warisan masyarakat masa lampau.

Terdapat konsep penting dalam kajian karya *Mediterranean* Braudel, yakni konsep pembabakan/ periodesasi/ waktu yang dikelompokkan menjadi tiga kelompok besar waktu sejarah: waktu geografis (*la longue durée),* waktu sosial, dan waktu individual. *Pertama,* waktu geografis –disebut juga *geo-history* – yakni suatu periode hubungan antara manusia dan lingkungannya, yang terjadi secara berulang dan sifat yang alurnya tidak bisa dipahami (Burke 2003, 229). Dalam pengambilan waktu geografis, setidaknya diperlukan rentang waktu satu abad, sebab suatu perubahan terjadi kadang begitu lambat dan sering tidak nampak alurnya. Menjadi ciri khas Braudel dalam karya *Mediterranean* menggunakan rentang waktu yang panjang, sebab dimulai dari pendekatan *geo-history*. Metode *geo-history* ini dipengaruhi oleh Vidal de la Blance

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan Albert Demangeon. Tujuannya memperkenalkan *geo-history* ini sebagai petunjuk bahwa *landscape* memiliki peran penting memahami peristiwa lampau dalam kajian sejarah.

Kedua, waktu sosial, setidaknya diambil rentang waktu antara 80-120 tahun. Rentang waktu tersebut Braudel ambil untuk melihat kecenderungan-kecenderungan umum dalam struktur masyarakat, peradaban, dan negara. Seperti sistem ekonomi, perkembangan teknologi dan sains, lembaga politik, peperangan, dan lainnya (Burke, 2003). Dari hal inilah Braudel disebut sebagai seorang strukturalis.

Ketiga, waktu individu berkisar antara 60-80 tahun, sesuai jangka waktu umur manusia. Waktu individu dijadikan sebagai analisis untuk melihat kecenderungan umum yang terdapat pada individu manusia, seperti peran tokoh dalam suatu peristiwa dan potret tokoh yang tersaji dalam buku Mediterania, yaitu Philip II, Don Garcia de Tolede, dan Dohn John Austria, dan catatan-catatan perang serta perjanjian selama abad XVI. Meskipun sebenarnya Braudel tidak memfokuskan pada waktu ini sebab cenderung bersifat politis, namun Braudel juga tidak mungkin untuk meninggalkan sejarah politik, karena kajian politik dalam studinya merupakan sebuah cara untuk menyibak struktur.

Azyumardi Azra menyebutkan bahwa, esensi dari agenda pokok sejarah Braudel adalah penyatuan (unifikasi) antara kajian-kajian historis dan sosial. Penyatuan kedua bidang ini harus menyangkut berbagai level yang berbeda, dan aspek-aspek waktu dan struktur. Seperti yang disebutkan di atas, Braudel sangat mementingkan *landscape* dimensi waktu. Dalam aspek waktu, karya-karya Braudel selalu mengindentifikasi tiga level berbeda, yakni: peristiwa, fase- fase siklis (*conjunctur*), dan jangka waktu yang sangat lama (*longe duree/geo-history*). Tujuan identifikasi level waktu yang berbeda tersebut Braudel lakukan untuk mengintegrasikan seluruh level waktu atas dasar suatu perubahan struktural, sebab suatu perubahan dapat terjadi begitu lambat dan sering tidak nampak. Braudel melihat bahwa persoalan *longe duree* sangat dominan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dipengaruhi oleh struktur. Struktur yang dimaksudkan yakni, sebuah sistem organisasi hubungan-hubungan antara realitas-realitas dan massa-massa sosial. Struktur-struktur tersebut mempunyai kekuatan-kekuatan baik yang sifatnya mendukung atau menghalangi tindakan yang berada di luar kemampuan dan pengalaman manusia (Azra, 1996).

Pandangan Braudel tentang unifikasi sejarah dan sosial, yang dikemukakan di atas tidak lepas dari pendapat kedua pendahulunya, Febvre dan Bloch, yang melihat bahwa tugas pokok sejarah adalah mengkaji hukum kausalitas antara individu dan masyarakat. Oleh karenanya, sejarawan harus menempatkan karyanya dalam lingkungan sosialnya, karena masyarakat merupakan suatu keharusan bagi individu. Metode yang digunakan para sejarawan harus juga bersifat psikologis, di mana pengkajian individu dan mentalitas (*mentality*) epos-epos masa silam haruslah diselidiki lebih secara historis-psikologis daripada sekedar komparatif.

Sejarah menurut Braudel, sejauh mungkin harus diungkapkan secara total, dari berbagai aspek, jangkauan waktu, jenis-jenis waktu yang berbeda, strukrur, *conjuncture* (fase siklis) dan peristiwa-peristiwa (Braudel 1972, 76) Meskipun begitu, setiap studi ada sisi kelemahannya. Banyak ahli sejarawan yang berargumen bahwa penting untuk dicatat, sejarah total Braudel pun tidak betul-betul total, dalam pengertian mencakup interaksi seluruh momen-momen realitas sosial. Seperti halnya sejarah total Febvre dan Bloch, sejarah total Braudel adalah sejarah struktural (*stuctural history*) di mana tidak banyak berbicara dan bahkan cenderung mengabaikan perubahan-perubahan (*change*) mengenai perubahan historis.

Dalam karya Mediterania, Braudel lebih lanjut memaparkan tentang struktur masyarakat, yaitu berkenaan tentang kesenjangan sosial antara "si kaya" dan "si miskin" semakin lebar pada kedua abad ke-16, baik di sisi barat Laut Tengah (Kristen Eropa), maupun di sisi timurnya (Muslim Arab) (Burke 2003, 229). Masyarakat mempolar ke

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam dua kutub, kutub yang satu ialah para bangsawan kaya yang terbentuk dalam dinasti-dinasti kuat, kutub yang lain adalah kelas bawah (rakyat miskin) yang jumlahnya banyak dan terus bertambah. Pandangan struktural Braudel tersebut dipengaruhi oleh Karl Marx, meskipun ada perbedaan antara antara keduanya. Jika Marx pada periode tersebut melihat kebangkitan kaum borjuis adalah sentral, Braudel justru lebih memberi perhatian pada "pemunggungan" kaum borjuis, atau kebangkrutan mereka (Burke 2003, 230).

Hal terakhir yang dari tinjauan karya Mediterranean ialah metode kuantitatif yang dipakai oleh Braudel dalam menjabarkan aspek ekonomi di kawasan laut Mediterania di akhir abad ke-16. Dia menunjukkan jumlah penduduk dan bandingannya terhadap produk bruto. Pembahasan secara kuantitatif ini dapat dilihat di Bab I *The Mediterranean* di mana secara gampang Braudel memaparkan terkait keseluruhan penduduk yang berjumlah kurang lebih 60 juta, penduduk kota: 6 juta, atau hanya 10 persen dari total penduduk. Produk Bruto: 1,2 miliar duka per tahun, atau 20 dukat per kepala. Total konsumsi sereal: 600 juta duka, separuh produk bruto. Penduduk miskin (pendapatan kurang dari 20 dukat setahun) berjumlah 20-25 persen dari total keseluruhan jumlah penduduk (Braudel 1972). Dari hal tersebut terlihat bahwa dari gambaran umum di atas dijadikan konsep oleh Braudel dalam mengolah data kuantitatif.

3. Pengaruh Pemikiran Braudel terhadap Kajian Sejarah Maritim di Indonesia

Banyak sejarahwan yang telah terinspirasi oleh karya-karya Braudel, terutama oleh sejarawan yang berkecimpung di bidang sejarah kawasan. Seperti Anthony Reid yang fokus terhadap kajian kawasan Asia Tenggara melalui dua karya monumentalnya terdiri dari dua volume membahas masa Abad perdagangan tahun *1450-1680* (Reid, 1988), (Reid, 1993). Dalam bukunya model pendekatan yang digunakan adalah "*total history*" seperti yang dikembangkan oleh Braudel.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebagaimana kawasan Mediterania, menurut Reid Asia Tenggara merupakan kawasan geografis yang sangat terpisah dari kawasan sekitarnya, yaitu India, Asia Timur, dan Pasifik. Dalam bukunya, periodisasi yang digunakan Reid dengan pendekatan waktu geografis seperti Braudel, dimana peradaban di kawasan Asia Tenggara meliputi semua aspek dalam kurun waktu 200 tahun (antara tahun 1450-1680), dalam memaparkan berbagai aspek meliputi geografis, demografi, pakaian, pesta rakyat, kerajaan, *material culture,* makanan, seks, dan lainnya. Tujuan Reid tidak lain mengikuti gaya Braudel dengan memasukkan *la longue durée* untuk melihat secara total dalam memahami peristiwa lampau mengenai masa lalu Asia Tenggara dalam kurun periode baik masa kejayaan maritim, awal kedatangan bangsa-bangsa Eropa, hingga hegemoni Eropa atas kawasan Asia Tenggara.

Selain Reid, sejarawan Braudelian lainnya, yaitu M. C. Riclekfs terlihat dalam bukunya *A New History of Southeast Asia* (Ricklefs, 2010). Sama seperti Reid yang mengkaji kawasan Asia Tenggara, Ricklefs dalam hal periodisasi lebih memanjangkan waktunya, yaitu dari masa pra-sejarah hingga kontemporer. Namun sedikit perbedaan dari kajian Ricklefs, dalam hal ini aspek yang ditonjolkan adalah politik –dengan menggunakan periodisasi politik.

Peneliti seperti James F. Waren dengan aspek-aspek yang lebih terbatas melakukan studi yang berfokus mengenai sejarah kawasan Laut Sulu (kawasan laut sekitar perairan Kalimantan Utara, Laut Sulawesi, hingga Filipina Selatan). Kajian James terfokus pada respon lokal melihat proses ekonomi perdagangan internasional, (antara Inggris dan Cina). Sebagaimana diketahui, sejak abad ke-18 hingga akhir abad ke 19 Inggris dan Cina telah menjalin hubungan perdagangan teh yang masif (Warren, 1981); (Warren, 1996). Namun ada masalah dalam proses perdagangan teh tersebut, Cina memberikan persyaratan kepada Inggris untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Cina pada waktu itu; teripang, kerang mutiara, dan sarang burung. Maka muncul

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

persoalan lain, semakin tingginya permintaan komoditas-komoditas tersebut timbul kekurangan tenaga kerja. Oleh karenanya, kekurangan tenaga kerja tersebut dijawab dengan "produksi" budak dalam skala industri. Eksploitasi budak tidak dapat dikendalikan dan menjadi budaya hampir di kawasan Asia Tenggara, terutama kawasan Sulu. Sementara itu Inggris, dengan oportunisnya seringkali menutup mata dan hanya mementingkan keuntungan-keuntungan ekonomis.

Di Indonesia, sejarawan tanah air yang pertama kali mencoba menerapkan model ala Braudelian adalah F.A. Sutjipto melalui kajiannya tentang kawasan Selat Madura (F.A. Sutjipto Tjiptoatmodjo, 1983). Seperti yang dipaparkan oleh Singgih Tri Sulistiyono, Selat Madura merupakan sebuah kawasan yang berhubungan erat dalam sejarah perkembangan kota-kota pantai, baik di Pulau Madura sendiri-seperti; Sumenep, Pamekasan, Bangkalan- maupun kota-kota pantai di Pulau Jawa, seperti kota Gresik, kota Surabaya, hingga Banyuwangi. Melalui pendekatan yang menekankan pada pengkajian perdagangan, agama, kebudayaan dan perkembangan politik, Sujipto (1983), mengungkap hubungan dan proses historis kota-kota yang terletak di sekitar Selat Madura itu tumbuh dan berkembang dengan ciri dan karakteristik yang berbeda-beda antara kota satu dengan yang lainnya (F.A. Sutjipto Tjiptoatmodjo, 1983) .

Selanjutnya sejarawan Indonesia lainnya, yaitu A.B. Lapian yang digadang menjadi pionir dalam kajian sejarah maritim di Indonesia. Lapian mengkaji tentang sejarah kawasan Laut Sulawesi dengan fenomena perompakannya. Lapian menyebut bahwa, fenomena perompakan adalah sebagai sebuah reaksi lokal atas hegemoni Barat. Lapian membantah istilah perompakan (*zeerover*) yang selalu digunakan oleh kaum kolonialis sangat *bias*. Sebab aksi perompakan tersebut tidak lain adalah merupakan reaksi atas hegemoni yang dilakukan oleh para kolonialis Barat yang telah menghancurkan struktur sosial, ekonomi, politik dari penguasa lokal. Konsep kajian inilah yang menjadi *core* kajian Lapian dalam disertasinya. Dalam meluruskan tentang *piracy* yang cenderung sering dikategorisasikan Eropa-sentris yang monolitik. Ada tiga kategori yang sering dianggap *bias* dalam pemahaman kolonial Belanda, yaitu *Orang*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Laut, Raja Laut, dan Bajak Laut. Bajak laut dapat menganggap dirinya sebagai raja laut di wilayah kekuasaannya, sebab aksi perompakan tersebut bagi mereka bukan merupakan pelanggaran hukum karena mereka menganngap bahwa tindakan yang dilakukan adalah bentuk mengambil hak mereka sendiri. Sebab itu Lapian menganggap penggunaan istilah *perompak* atau *bajak laut* tidak tepat. Oleh sebab itu, A.B. Lapian menawarkan penggunaan kata *violence* atau kekerasan sebagai penanda dari aktivitas perompakan (Sulistiyono, 2009).

Setelah karya Lapian yang bergaya Braudelian tersebut, selanjutnya disusul oleh sejarawan-sejarawan yang lebih muda lainnya, seperti kajian disertasi dari I Gde Parimartha dengan kajiannya tentang perdagangan dan politik di Nusa Tenggara, serta dinamikanya dari masa pra-kolonial, kolonial, pasca-kolonial Belanda. Kemudian Gusti Asnan meneliti tentang fenomena pantai barat Sumatera. Pada penelitiannya tersebut ia fokus tentang mempersoalkan kehadiran pemerintah kolonial atas aktivitas perdangannya di kawasan Pantai Barat Sumatera (antara Indragiri dan Singkel). Kehadiran pemerintah kolonial berdampak pada semakin marginal posisi pengusaha pribumi akibat domonasi perdagangan (ekspor dan impor) dijalankan oleh pengusaha Belanda dan Cina. Meskipun disisi lain pemerintah kolonial membuat infrastruktur khususnya akses jalan ke pedalaman menjadi semakin baik sehingga juga semakin berkembang (Asnan, 2007).

Sejarahwan kawasan lain, Singgih Tri Sulistiyono memotret dan melacak pasang-surut perkembangan Jaringan pelayaran dan perdagangan di sekitar Laut Jawa dari akhir abad ke 19 sampai pertengahan abad ke 20 (tahun 1870-1970). Sejak masa kolonial, Laut Jawa telah disadari sebagai *Indië's Middellandsche Zee*. Dalam kajiannya, Singgih menggambarkan peran penting laut memiliki fungsi integratif dalam konteks negara nasional pada era modern. Dengan menggunakan Jaringan Laut Jawa sebagai suatu unit analisis, Singgih memberikan gambaran bahwa jaringan Laut Jawa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memainkan peranan dalam hubungan-hubungan ekonomi antara pelabuhan di kepulauan Indonesia, baik pelabuhan skala utama maupun pelabuhan yang lebih kecil. Pelabuhan-pelabuhan utama tersebut tidak hanya di kawasan Pulau Jawa, bahkan juga di Luar Jawa yang mencakup pelabuhan Singapura. Fungsi pelabuhan-pelabuhan tersebut sebagai penyangga ekonomi-politik sejak masa kolonial hingga masa awal Orde Baru (Sulistiyono, 2009).

C. Simpulan

Fernand Braudel digadang merupakan sejarawan yang memberi "gebrakan" dalam mengembangkan historiografi alternatif. Melalui pendekatan multidimensional yakni "*total history*" yang dikembangkan Braudel sejak tahun 1970-an memberikan terobosan baru, bahwa peristiwa sejarah tidak hanya peristiwa peperangan dan terfokus pada orang-orang besar namun peristiwa keseharian, sosial, ekonomi juga perlu diungkap dalam historiografi. Pada perkembangannya, kajian kesejarahan menjadi beragam penulisannya khususnya pengembangan kajian sejarah kawasan (maritim). Gaya Braudelian menjadi konsep pendekatan baru yang telah memberi inspirasi kepada sejarawan lain, terutama oleh sejarawan yang berkecimpung di bidang sejarah kawasan. Seperti Anthony Reid dengan karya monumental bertema kajian Nusantara, terdiri dari dua volume buku tentang kawasan Asia Tenggara masa "Abad Perdagangan". Reid menggunakan model pendekatan "*total history*" seperti yang dikembangkan oleh Braudel. Selain itu, di Indonesia ada A.B Lapian, dengan karyanya membahas fenomena *Bajak Laut di* kawasan Laut Sulawesi Abad XIX. F.A. Sutjipto Tjiptoatmodjo membahas Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura Abad ke-17 hingga Abad ke-19. Terakhir Singgih Tri Sulistiyono, dengan karyanya *The Java Sea Network: Patters in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Integration in Indonesia* membahas pelabuhan-pelabuhan yang memiliki fungsi integratis sebagai penyangga ekonomi-politik suatu negara bangsa.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Asnan, G. (2007). *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera.* Ombak.

Azra, A. (1996). Islam di "Negeri Bawah Angin" dalam Masa Perdagangan. *Studia Islamika*, *3*(2).

Braudel, F. (1972). *The Mediterranean and the Medoterranean World in the Age of Philip II. Vol II.*

Burke, P. (2003). *Sejarah dan Teori Sosial*. Yayasan Obor Indonesia.

F.A. Sutjipto Tjiptoatmodjo. (1983). *Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad ke-17 sampai Abad ke-19)*. Universitas Gajah Mada.

Goff, J. L. (1972). *Historical Studies Today* (G. Felix Gilbert, Stephen R (ed.)). W.W. Norton & Company.

Kuntowijoyo. (1995). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Bentang.

Marine Hughes Warrington. (2008). *50 Tokoh Penting dalam Sejarah*. Pustaka Pelajar.

Reid, A. (1988). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680 Vol. I: The Lands below the Winds.* Yale University Press.

Reid, A. (1993). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680 Vol. II: Expansion and Crisis.* Yale University Press.

Ricklefs, M. C. (2010). *A New History of Southeast Asia.* Palgrave Macmillan.

Sulistiyono, T. S. (2009). Historiografi Maritim Indonesia: Prospek dan Tantangannya. *Seminar Muswil IKAHIMSI Wilayah II (Jateng-DIY)*.

Warren, J. F. (1981). *he Sulu Zone, 1768-1898.* Singapore University Press,.

Warren, J. F. (1996). 'Looking back on "The Sulu Zone": State formation, slave raiding and ethnic diversity in Southeast Asia'. *JMBRAS*, *69*(1).

William H, M. (2001). Fernand Braudel. *The Journal of Modern History*, *73*(1). http://www.jstor.org/stable/10.1086/319882

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENGARUH PERUBAHAN SUHU PERMUKAAN LAUT TERHADAP CURAH HUJAN BENUA MARITIM INDONESIA PADA SEPTEMBER 2006

SEA SURFACE TEMPERATURE EFFECT TO INDONESIAN MARITIME CONTINENT RAINFALL ON SEPTEMBER 2006

Danang Eko Nuryanto*, Imelda Ummiyatul Badriyah
Pusat Penelitian dan Pengembangan, BMKG, Jl Angkasa I No 2 Kemayoran
Jakarta Pusat 10720 Indonesia
**E-mail*: danang.eko@bmkg.go.id

Naskah masuk: 10 April 2014; Naskah diperbaiki: 17 Nopember 2014; Naskah diterima: 15 Desember 2014

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk investigasi pengaruh perubahan Suhu Permukaan Laut (SPL) terhadap curah hujan di atas wilayah Benua Maritim Indonesia (BMI). Hal ini dilakukan mengingat wilayah BMI terdiri dari pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut, di antaranya ada dua lautan besar yaitu Samudra Hindia dan Samudera Pasifik. Penelitian ini dilakukan dengan melakukan pemodelan iklim menggunakan model Regional Climate Model versi 4 (RegCM4). Model RegCM4 merupakan salah satu model iklim yang awalnya dikembangkan di National Center for Atmospheric Research (NCAR) dan banyak diterapkan untuk kajian studi regional iklim dan prakiraan musim diseluruh dunia. Skenario model yang digunakan untuk mengetahui interaksi darat-laut-atmosfer yang terjadi di BMI dengan cara salah satunya untuk mengetahui pengaruh SPL terhadap curah hujan. Skenario SPL tersebut dibagi menjadi penambahan SPL 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C dan pengurangan 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C. Dalam penelitian ini disimulasikan selama satu bulan yaitu tanggal 1 – 30 September 2006. Hasilnya menunjukkan bahwa dominasi pengaruh perubahan SPL terhadap curah hujan BMI di darat lebih tinggi daripada di laut. Hal ini mengindikasikan bahwa pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut.

Kata kunci: Benua Maritim Indonesia, RegCM4, suhu permukaan laut, curah hujan

ABSTRACT

The aim of this study was to investigate the effect of changes in Sea Surface Temperature (SST) of the rainfall over the Indonesian Maritime Continent (IMC) region. This is done because of IMC region consists of many islands surrounded by the sea, of which there are two major oceans, namely Indian Ocean and the Pacific Ocean. This study was conducted by using a model of Regional Climate Model version 4 (RegCM4). The RegCM4 model is one of climate models that were originally developed by the National Center for Atmospheric Research (NCAR) and widely applied to study regional climate studies and forecasts of season around the world. The model scenario is used to determine interaction of land-ocean-atmosphere that occurs in IMC with one way to determine the effect of SST on rainfall. The scenario is divided into increasing 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C and reducing 1 $^{\circ}$C – 2 $^{\circ}$C of SST. The simulation in this study was using one month period data, from 1 to 30 September 2006. The results show that the dominance affects of SST changes to IMC rainfall is higher on land than at sea. This indicates that the influence of the SST to rainfall is strengthened on land than at sea.

***Keyword**: Indonesia Maritime Continent, RegCM4, sea surface temperature, rainfall*

1. Pendahuluan

Atmosfer di atas Benua Maritim Indonesia (BMI) memiliki dinamika dengan tingkat nonlinearitas yang sangat tinggi sebagai akibat dari sangat beragamnya topografi, vegetasi, serta pengaruh *monsoon* dan interaksi laut-atmosfer di Samudra Pasifik dan Samudra Hindia di samping interaksi darat - atmosfer - laut di BMI sendiri. Eksperimen-eksperiman awal penerapan sejumlah model numerik iklim di BMI, baik yang berbasis model sirkulasi global (*Global Climate Model*/GCM) maupun model iklim regional (*Regional Climate Model*/RCM, *Local Area Model*/LAM, *Regional Model*/REMO) telah dilakukan [1,2,3,4,5].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam hal ini kompleksitas proses-proses fisis dan dinamis yang terjadi di BMI menjadi menarik untuk dijadikan bahan kajian yang digambarkan dalam suatu model iklim. Karena pemahaman tentang kondisi fisis dan dinamis ini sangat penting guna menjelaskan konsep-konsep fisika dan dinamis yang terjadi BMI. Berbagai penelitian telah dilakukan untuk mengkaji bagaimana suatu sistem iklim saling berinteraksi membentuk pola iklim di lokasi tertentu. Salah satu alat yang paling memungkinkan adalah dengan menggunakan model iklim.

Yamamoto dan Hirose [6] telah menggunakan data asimilasi Suhu Permukaan Laut (SPL) resolusi tinggi dengan *Ocean General Circulation Model* (OGCM) untuk mensimulasikan pertumbuhan angin siklon melewati Laut Jepang. Menurutnya bahwa perbedaan antara SPL asimilasi dan interpolasi tidak bisa diabaikan dalam simulasi karena pengaruhnya signifikan dalam cyclogenesis. Berdasarkan simulasi komparatif menggunakan SPL asimilasi dan interpolasi, selanjutnya Yamamoto dan Hirose [7] menunjukkan bahwa simulasi *cold-air outbreak* meningkat dengan menggunakan SPL asimilasi resolusi tinggi.

Dalam hal ini model *Regional Climate Model* versi 4 (RegCM4) memiliki banyak pilihan yang memungkinkan perhitungan temperatur permukaan laut sebagai variabel analisa mengikuti skema Zeng [8]. Hal ini mengikuti tampilan realistis dari temperatur permukaan laut harian, berdasar flux permukaan pada interaksi udara-laut. Skema didasarkan pada model dua lapis yang meliputi lapis panas/dingin seperti dijelaskan oleh Fairall et al [9]. Temperatur pada kedua lapisan dihitung menggunakan persamaan transfer panas satu dimensi dan kondisi batas ditentukan oleh flux permukaan hingga atmosfer (laten, sensibel, dan radiatif) dan ketinggian temperatur permukaan pada 3 m diambil dari penjelasan tentang SPL [8].

Dengan demikian karena pentingnya peranan SPL dalam dinamika atmosfer tersebut, maka perlu dilakukan studi pengaruh SPL terhadap aktivitas atmosfer tersebut. Sedangkan penelitian tentang SPL di BMI masih sedikit. Tujuan penulisan paper ini adalah untuk investigasi pengaruh SPL terhadap curah hujan di atas BMI.

2. Metode Penelitian

Model RegCM4 merupakan salah satu model iklim yang awalnya dikembangkan di *National Center for Atmospheric Research* (NCAR) dan banyak diterapkan untuk kajian studi dari regional iklim dan prakiraan musim diseluruh dunia. RegCM tersedia di jaringan internet dengan alamat, . Generasi pertama dari NCAR RegCM telah dibangun di NCAR-*Pennsylvania State University* (PSU) *Mesoscale Model version 4* (MM4) pada akhir 1980-an [10]. Komponen dinamis yang terdapat didalam model RegCM berasal dari MM4, yang mana adalah hasil dari kompres file, terbatas dari perbedaan model dengan keseimbangan hidrostatis dan koordinat vertikal.

Kemudian, dari penggunaan split integrasi waktu eksplisit skema ini ditambahkan algoritma untuk mengurangi difusi horizontal model dengan adanya kecuraman gradien topografi. Sebagai suatu hasilnya, inti dinamis dari RegCM adalah serupa dengan versi hidrostatik dari *Mesoscale Model version 5* (MM5) [11].

Sistem pemodelan RegCM memiliki 4 komponen: Terrain, *Initial Condition Boundary Condition* (ICBC), RegCM, dan *Postprosessor*. Selain itu juga melibatkan variabel *terrestrial* (meliputi ketinggian, penggunaan lahan, dan SPL) dan data meteorologi isobarik tiga dimensi terinterpolasi secara horisontal dari lintang-bujur dengan domain resolusi yang tinggi baik dari proyeksi rotasi *Mercator*, *Conformal Lambert*, atau proyeksi *Polar Stereografis*. Interpolasi vertikal dari level tekanan sampai sistem koordinat σ dari RegCM juga ditunjukkan. Permukaan σ yang dekat dengan permukaan tanah secara dekat mengikuti pola *terrain*, dan permukaan σ yang lebih tinggi tingkatannya cenderung mendekati permukaan isobarik (Gambar 1).

Di sisi lain model RegCM4 menggunakan skema radiasi NCAR CCM3 seperti yang dijelaskan oleh Kiehl [11]. Secara singkat, komponen matahari, yang menghitung efek O_3, H_2O, CO_2 dan O_2 sesuai dengan aproksimasi δ-Eddington [12]. Skema ini memasukan 18 interval spektal dari 0.2 sampai 5 μm. Parameterisasi penghamburan dan absorpsi awan mengikuti skema Slingo [13], dimana sifat-sifat optic droplet awan (peluruhan kedalaman optik, penghamburan *single albedo*, dan parameter asimetri) yang diekpresikan dalam *Liquid Water Content* (LWC) awan dan radius efektif *droplet*. Ketika awan cumulus terbentuk, fraksi tutupan awan yang berbentuk *grid point* merupakan total tutupan untuk memperluas tingkat awan dasar menjadi level awan puncak (dihitung berdasarkan *random overlap*) yang merupakan fungsi spasi horizontal *grid point*. Ketebalan lapisan awan diasumsikan sama dengan lapisan model, perbedaan kandungan air khususnya untuk awan menengah dan rendah [14].

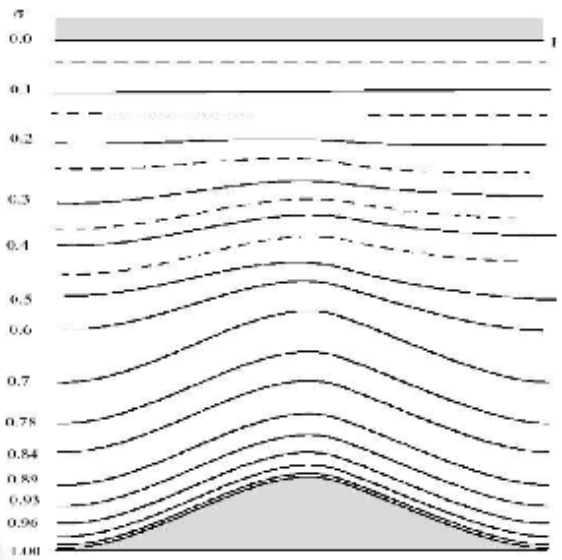
Sumber data yang digunakan meliputi: data global *land cover* dari *the Global Land Cover Characteristics the Biosphere Atmosphere Transfer Scheme* (GLCC BATS) dengan resolusi 10 menit, topografi dari *Global TOPOgraphy data* (GTOPO)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan resolusi 10 menit, *Sea Surface Temperature* (SST) dengan nama file sst.wkmaen.1990-now dan data *initial & lateral boundary condition* dari NCEP / NCAR *Reanalysis Project* 2 (NNRP2) dengan resolusi 2.5° x 2.5°. Dalam penelitian ini disimulasikan selama satu bulan yaitu tanggal 1 – 30 September 2006. Pemilihan bulan September dilakukan untuk menghindari adanya curah hujan yang terlalu tinggi pada musim hujan. Sehingga simulasi yang dilakukan pada bulan September adalah bulan dimana sebagian besar wilayah Indonesia musim kemarau.

Sedangkan parameterisasi *flux* lautan BATS menggunakan standar hubungan kesamaan Monin-Obukhov untuk menghitung *flux* tanpa perlakuan khusus terhadap konvektif dan pada kondisi stabil. Sebagai tambahan, panjang kekasaran diatur konstan, misalnya bukan fungsi dari angin dan stabilitas [14].

Selanjutnya data global tersebut diolah menjadi data yang hanya mencakup lokasi Indonesia. Data *land cover* tersebut yang merupakan data tutupan lahan yang terbagi menjadi 20 kelas vegetasi seperti yang ditunjukkan Tabel 1. Sedangkan diagram alir proses kerja model RegCM4 dapat diperhatikan pada Gambar 2, dimana mendeskripsikan mulai dari input model sampai keluaran model. Keluaran model selanjutnya diolah dengan software GrADS sehingga dapat dianalisis dengan baik.

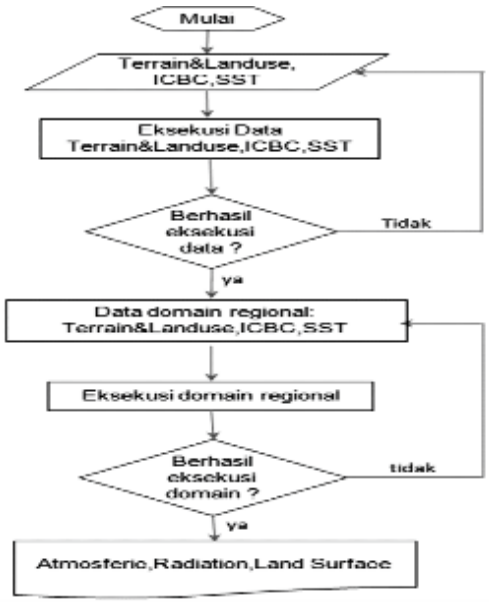


Gambar 1. Skema representasi dari struktur vertikal model. Contoh diatas adalah untuk 16 lapisan. Garis putus-putus menggambarkan tingkatan setengah sigma, garis penuh menggambarkan sigma penuh. (Sumber: Elguindi, et. al., 2010) [14]

Tabel 1. Tutupan lahan/kelas vegetasi (Sumber: Elguindi, et. al., 2010) [13].

Kelas	Vegetasi
1	Crop/mixed farming
2	Short grass
3	Evergreen needleleaf tree
4	Deciduous needleleaf tree
5	Deciduous broadleaf tree
6	Evergreen broadleaf tree
7	Tall grass
8	Desert
9	Tundra
10	Irrigated Crop
11	Semi-desert
12	Ice cap/glacier
13	Bog or marsh
14	Inland water
15	Ocean
16	Evergreen shurb
17	Deciduous shrub
18	Mixed Woodland
19	Forest/Field mosaic
20	Water and Land mixture

Skenario model yang digunakan untuk mengetahui interaksi darat-laut-atmosfer yang terjadi di BMI dengan cara salah satunya mengetahui pengaruh SPL terhadap curah hujan. Skenario SPL tersebut dibagi menjadi penambahan SPL 1 °C – 2 °C dan pengurangan 1 °C – 2 °C. Selanjutnya dari masing-masing skenario akan dihasilkan empat rata-rata curah hujan selama September 2006 dan kemudian dibandingkan dengan keluaran model yang tidak mengalami modifikasi dari bulan dan tahun yang sama. Sehingga akan diketahui pada masing-masing skenario tersebut bagaimana pengaruh SPL terhadap curah hujan.



Gambar 2. Diagram alir proses kerja model RegCM4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Hasil dan Pembahasan

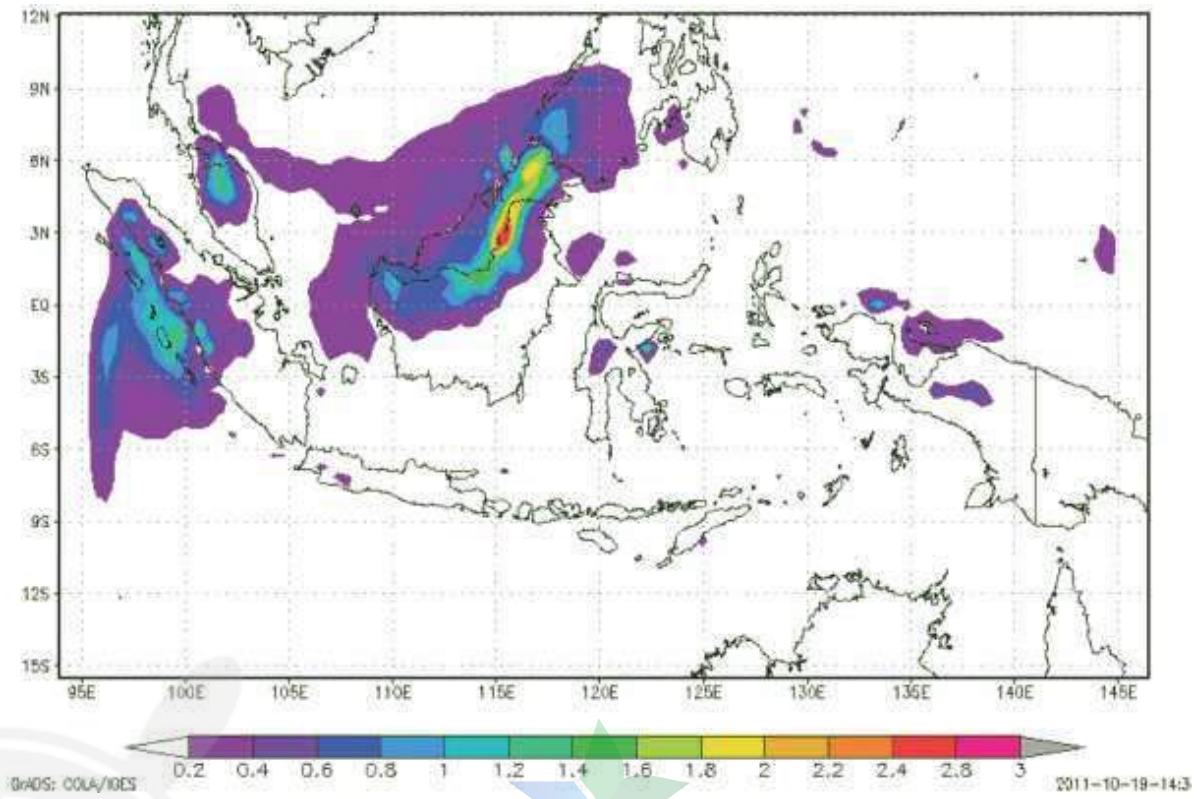
Analisis interaksi SPL terhadap curah hujan di Indonesia dilakukan dengan skenario perubahan SPL yaitu dengan penambahan SPL (1 °C – 2 °C) dan pengurangan SPL (1 °C – 2 °C) dan hasilnya dibandingkan dengan curah hujan normal yang dijadikan sebagai kontrol model. Kontrol model ini merupakan curah hujan yang tidak dimodifikasi data input modelnya (Gambar 3).

Hasil simulasi model RegCM4 menunjukkan bahwa pada bulan September 2006 curah hujan terdistribusi antara 0.2 – 2.8 mm/hari di sebelah barat bukit barisan, pulau-pulau di sebelah barat Sumatera, Kalimantan bagian utara, sebagian kecil wilayah di Sulawesi bagian tengah, sebagian kecil wilayah di Pulau Papua bagian tengah, sebagian wilayah di timur kepala burung pulau Papua (Gambar 3). Wilayah daratan yang mendapatkan curah hujan tersebut umumnya di sekitar pegunungan dan dataran tinggi, seperti Bukit Barisan di Sumatera, Pegunungan Bawui di Kalimantan, Pegunungan Sudirman dan Jayawijaya di Papua, dan dataran tinggi di sekitar Gunung Kabinturu di Sulawesi.

Untuk skenario pertama, ketika SPL diubah menjadi 1 °C lebih hangat, distribusi curah hujan tidak berubah terlalu signifikan (Gambar 4). Sebagian kecil wilayah di Kalimantan bagian barat (tanda panah A) mengalami peningkatan intensitas, dari semula 0.6 – 0.8 mm/hari menjadi 0.8 – 1.0 mm/hari. Meskipun bukan di wilayah Indonesia, menarik untuk diperhatikan juga berkaitan dengan pengaruh SPL terhadap curah hujan, tampak di Sabah (tanda panah B) juga terjadi peningkatan intensitas, dari 1.8 – 2.0 mm/hari menjadi 2.0 – 2.2 mm/hari.

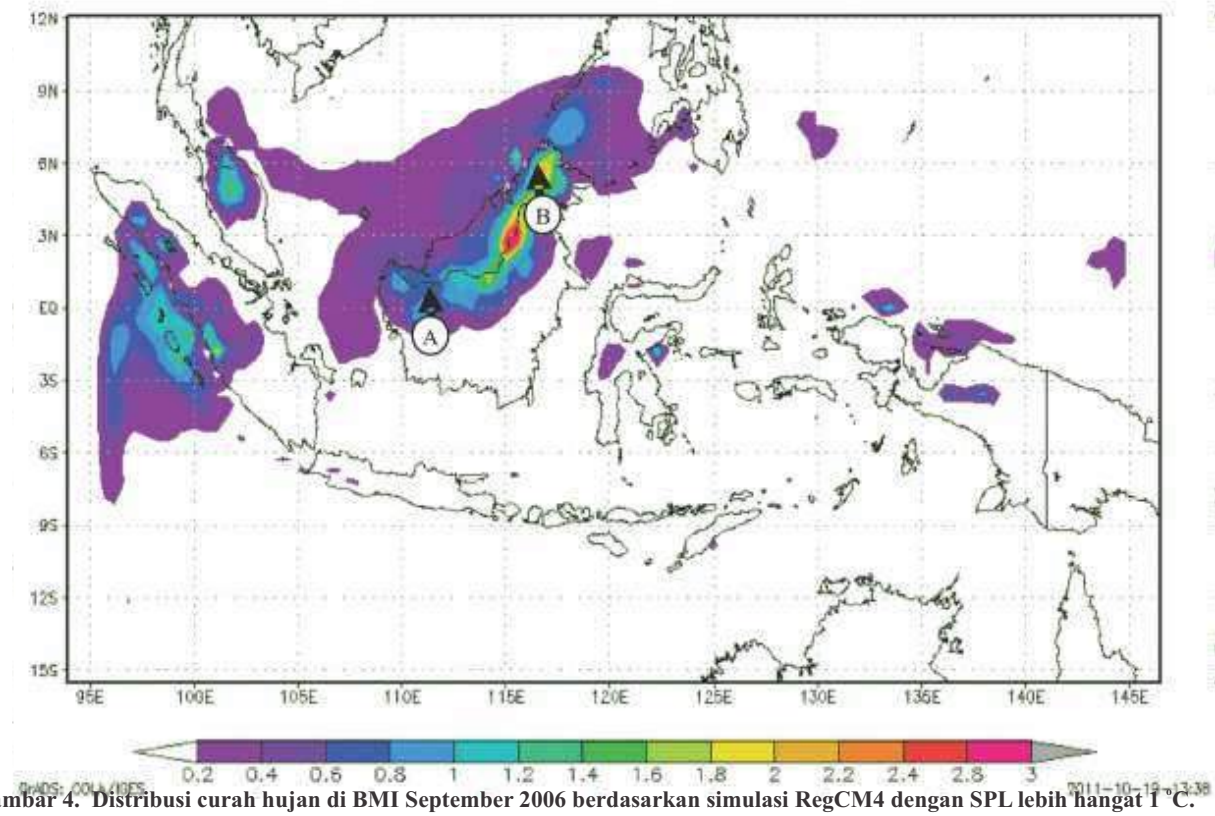
Selanjutnya ketika SPL lebih hangat 2 °C, perubahan distribusi curah hujan di wilayah Benua Maritim Indonesia pun tidak berubah secara signifikan (Gambar 5). Bahkan daerah Sabah (tanda panah D) dengan intensitas curah hujan tertinggi mencakup wilayah yang tidak seluas ketika temperatur muka laut lebih hangat 1 °C.

Pada skenario kedua, yaitu jika temperatur muka laut lebih hangat 2 °C, dataran-dataran tinggi di Kalimantan tidak banyak mengalami perubahan intensitas curah hujan, hanya spot-spot kecil yang tersebar. Peningkatan curah hujan terkonsentrasi di Serawak bagian tengah (tanda panah C). Curah hujan di Pegunungan Sudirman dan Pegunungan Jayawijaya Papua kurang lebih sama seperti kondisi bila temperatur muka laut lebih hangat 1 °C.

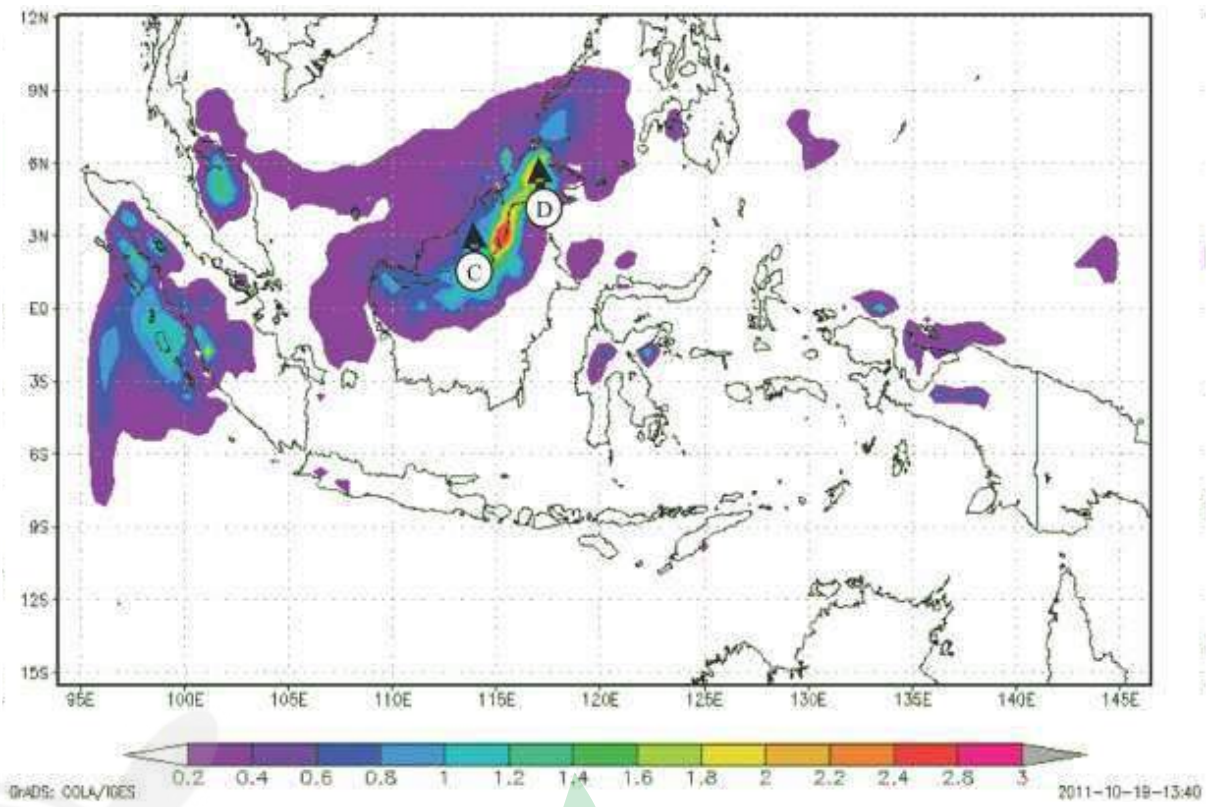


Gambar 3. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan hasil simulasi RegCM4 tanpa ada perubahan SPL yang dijadikan kontrol model dan disebut curah hujan normal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

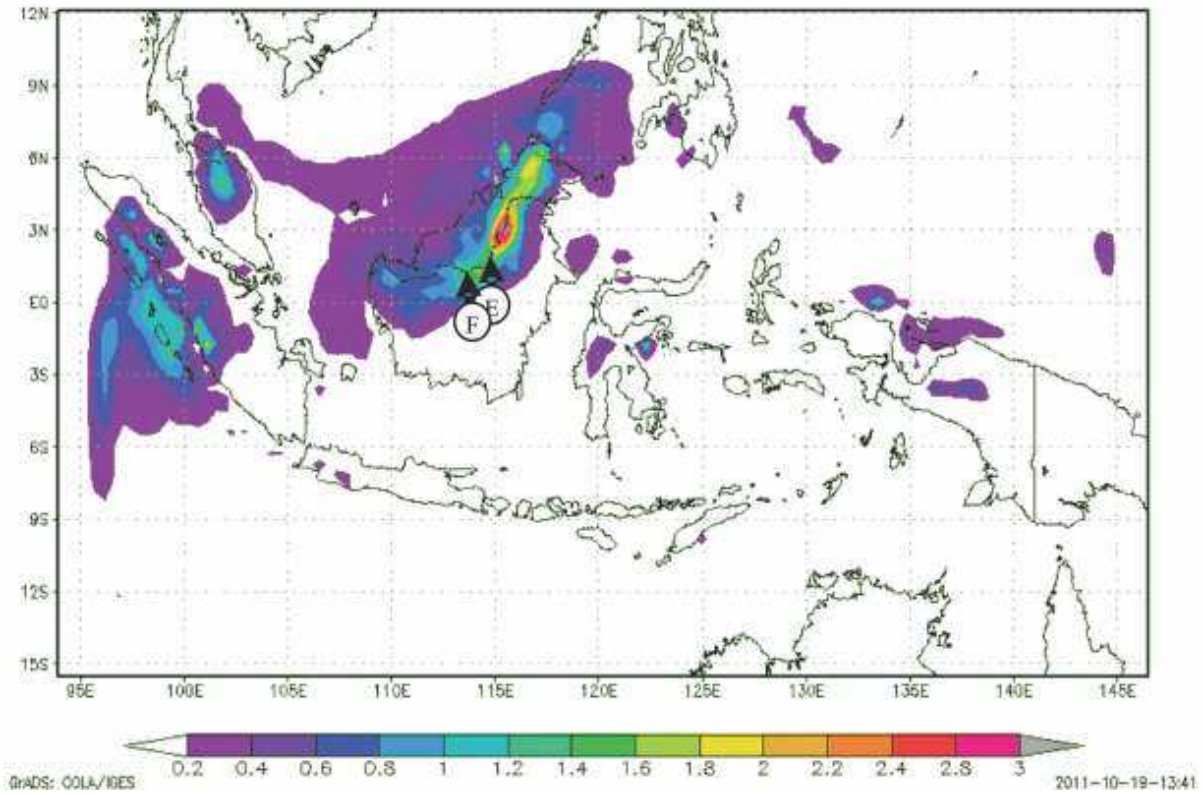


Gambar 4. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih hangat 1 °C.



Gambar 5. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih hangat 2 °C.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 6. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih dingin 1 °C.

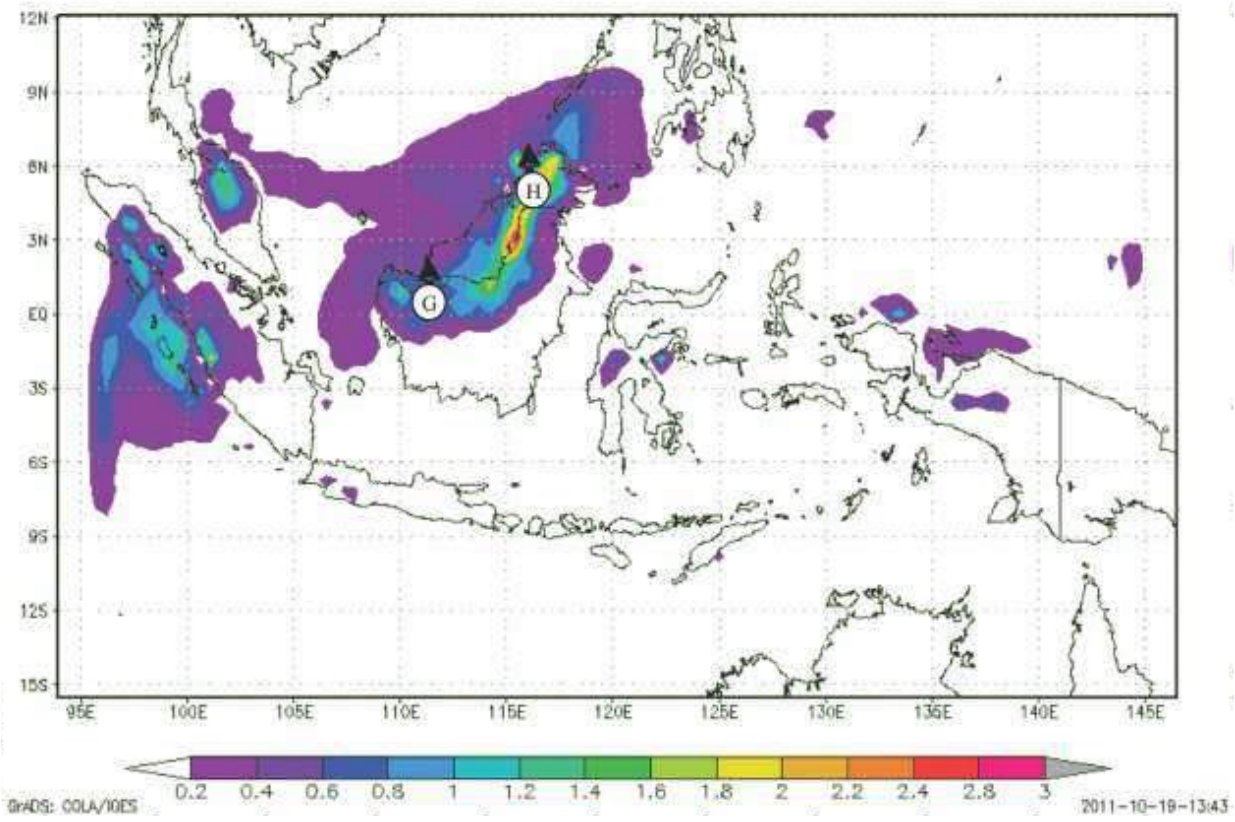
Intensitas curah hujan di sekitar Bukit Barisan di Sumatera terlihat terjadi peningkatan, bahkan sampai di sisi timur Bukit Barisan dan daerah sekitar Danau Toba dan Gunung Leuser di Sumatera. Daerah di Bukit Barisan yang mengalami penurunan intensitas curah hujan pada skenario SPL 1 °C lebih hangat, semakin besar penurunan intensitas curah hujannya, kecuali di sebelah pesisir timur Sumatera. Pada skenario ini, intensitas curah hujan di Sulawesi nyaris tidak berubah sama sekali bila dibandingkan dengan kondisi normal.

Selanjutnya jika skenario dalam model RegCM4 SPL lebih dingin 1 °C (skenario ketiga), peningkatan intensitas curah hujan di Kalimantan (tanda panah E) seperti pada skenario pertama, hanya saja konsentrasinya lebih ke timur (gambar 6). Sedangkan di pegunungan bagian barat Kalimantan (tanda panah F) tidak terjadi peningkatan intensitas, bahkan terjadi penurunan. Lebih lanjut perubahan intensitas curah hujan di Pegunungan Sudirman dan Pegunungan Jayawijaya Papua kurang lebih sama seperti dua skenario sebelumnya, hanya saja peningkatan intensitas curah hujan di Pegunungan Sudirman tidak sebanyak pada 2 skenario sebelumnya. Kemudian peningkatan intensitas curah hujan di pesisir Sumatera yang berseberangan dengan Kepulauan Mentawai kurang lebih sama seperti pada skenario pertama.

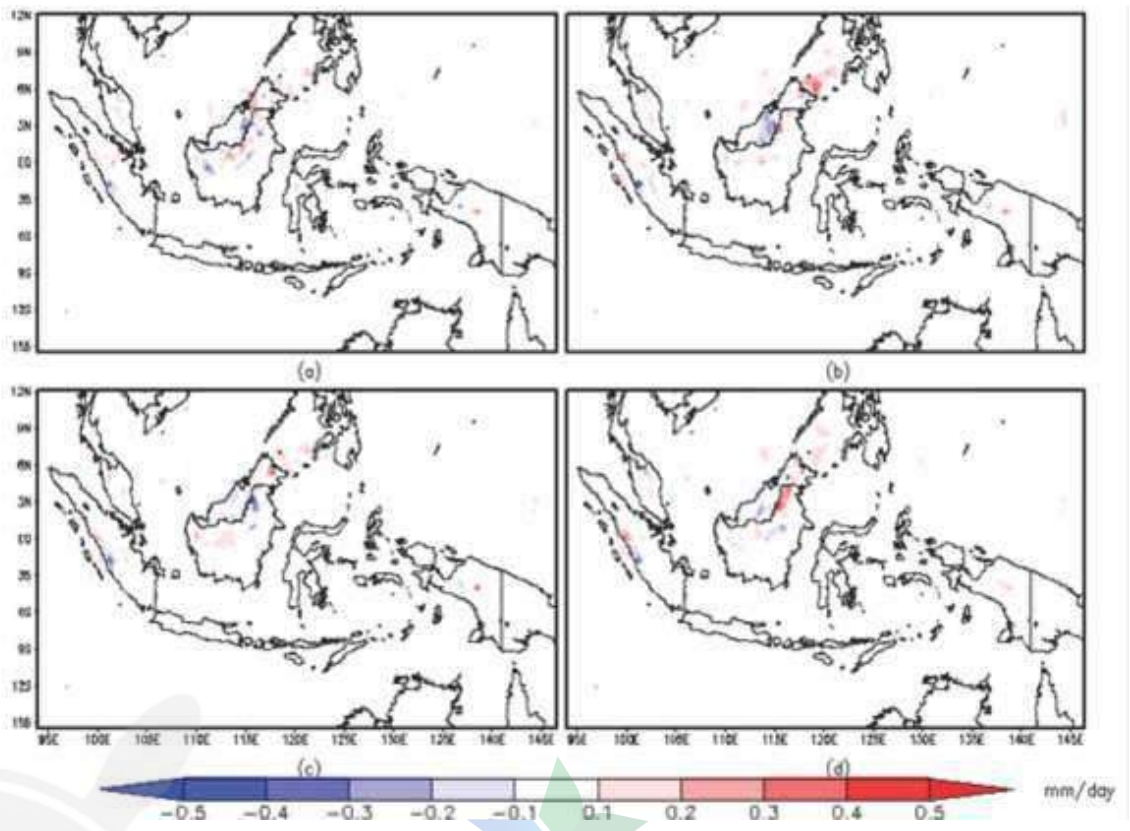
Pada skenario keempat, yakni jika SPL lebih dingin 2 °C, daerah di Kalimantan yang mengalami peningkatan intensitas curah hujan lebih sedikit, bahkan di pegunungan di sebelah timur laut mengalami penurunan intensitas curah hujan tertinggi (Gambar 7). Di Sumatera, perubahan intensitas terjadi di pesisir barat Sumatera dan sedikit di timur Bukit Barisan. Seperti ketiga skenario lainnya, pesisir yang menghadap Kepulauan Mentawai mengalami peningkatan intensitas curah hujan sedangkan yang menghadap Kepulauan Batu mengalami penurunan.

Peningkatan intensitas curah hujan juga terjadi di dataran di sekitar Gunung Leuser. Di Sulawesi perubahan intensitas yang cukup kentara terjadi di sebagian kecil wilayah di Sulawesi Barat. Perubahan intensitas curah hujan di Pegunungan Sudirman dan Jayawijaya paling tidak terlihat dibandingkan dengan ketiga skenario lainnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 7. Distribusi curah hujan di BMI September 2006 berdasarkan simulasi RegCM4 dengan SPL lebih dingin 2°C.



Gambar 8. Selisih antara curah hujan di wilayah BMI luaran model RegCM4 pada kondisi awal model (kontrol model) dengan luaran model RegCM4 jika perubahan SPL (a) +1 °C, (b) +2 °C, (c) -1 °C dan (d) -2 °C.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 8 merupakan selisih curah hujan skenario model dengan kontrol model. Selisih antara curah hujan di wilayah BMI antara kontrol model dengan (a) skenario satu, (b) skenario dua, (c) skenario tiga dan (d) skenario empat. Selisih positif artinya curah hujan skenario lebih kecil daripada kontrol model. Demikian juga sebaliknya selisih negatif artinya curah hujan skenario lebih tinggi dibanding dengan kontrol modelnya. Terlihat bahwa selisih curah hujan bisa dikatakan sangat kecil, berada di kisaran ±0.5 mm/hari, atau sekitar ±18% per hari. Sementara eksperimen terhadap SPL yang dilakukan oleh Xie et al [15] pada bulan Agustus-Oktober memberikan selisih curah hujan sekitar ±20 mm/bulan atau sekitar ±0.6 mm/hari.

Dari penjelasan di atas jelas bahwa meskipun SPL lebih panas ataupun lebih dingin hingga 2 °C, tampaknya perubahan itu tidak berpengaruh secara signifikan pada distribusi curah hujan di laut. Meskipun kecil selisihnya curah hujan di darat dari keempat sekenario, didominasi perubahan curah hujan di darat. Kondisi tersebut terjadi karena perubahan SPL berpengaruh relatif kecil terhadap curah hujan di Indonesia sebagaimana ditunjukkan Gambar 8. Hal lainnya adalah, penggunaan skema curah hujan konvektif Grell [11] dan skema *ocean flux* Zeng [8] yang diterapkan di seluruh Indonesia yang seharusnya dilakukan untuk lokasi tertentu saja yang lebih kecil. Dalam hal ini belum dicoba dengan skema lain yang mungkin akan lebih berpengaruh terhadap curah hujan. Dengan demikian pengaruh SPL terhadap curah hujan masih sangat bergantung pada pilihan model yang diberikan, hal ini sejalan dengan Xue dan Sukla [16].

Meskipun demikian terlihat jelas pada selisih curah hujan pada Gambar 8, bahwa dominasi pengaruh perubahan SPL di darat lebih mendominasi daripada di laut. Hal ini mengindikasikan pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat sangat kontras dengan di laut. Artinya pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut. Untuk memahami fenomena ini, peran topografi dalam penguatan curah hujan di darat menjadi faktor dominan yang layak diperhatikan, sesuai dengan Wu et al [17] pada wilayah studi di Taiwan. Lebih lanjut Xie et al [15] menjelaskan bahwa perubahan curah hujan tropis mempunyai korelasi positif dengan penyimpangan SPL secara spasial. Sedangkan simulasi CMIP5 untuk studi telekoneksi SPL dengan curah hujan dilakukan oleh Martin et al [18].

4. Kesimpulan

Pengaruh SPL terhadap curah hujan di lakukan dengan skenario pengurangan dan penambahan SPL sebesar 1 °C dan 2 °C, hasilnya menunjukkan bahwa dominasi pengaruh perubahan SPL di darat lebih mendominasi daripada di laut. Hal ini mengindikasikan bahwa pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut. Pengaruh SPL terhadap curah hujan di darat mengalami penguatan dibanding di laut, salah satu alasannya karena adanya peran topografi di darat.

Daftar Pustaka

[1] Aldrian, E., L. D. Gates, D. Jacob, & R. Podzun, (2004). Long-term simulation of Indonesian rainfall with the MPI regional model. *Clim. Dyn*., *22*, 795–814.

[2] Aldrian, E., D. Sein, D. Jacob, L. D. Gates, & R. Podzun, (2005). Modelling Indonesian rainfall with a coupled regional model. *Clim. Dyn*., *25*, 1–17.

[3] Aldrian, E., & R. D. Susanto, (2003) Identification of three dominant rainfall regions within Indonesia and their relationship to sea surface temperature. *Int. J. Climatol*., *23*, 1435–1452.

[4] Aldrian, E., D. Jacob, R. Podzun, L. D. Gates, & D. Gunawan, (2004). Long term simulation of the Indonesian rainfall with the MPI Regional Model. *Clim. Dyn*., DOI 10.1007/s00382-004-0418-9, nn.

[5] Kadarsah. (2006). Analisis Penyebaran Asap Kebakaran Hutan Periode El Nino/La Nina Dengan Menggunakan Model Regional-REMO, Tesis Program Magister, Program Studi Sains Atmosfer – Institut Teknologi Bandung.

[6] Yamamoto M, & Hirose N. (2007). Impact of SST reanalyzed using OGCM on weather simulation: A case of a developing cyclone in the Japan-Sea area. *Geophysical Research Letters, 34*: L05808, Doi:10.1029/2006GL028386.

[7] Yamamoto M, & Hirose N. (2008). Influence of assimilated SST on regional atmospheric simulation: A case of a cold-air outbreak over the Japan Sea. *Atmospheric Science Letters, 9*, 13–17.

[8] Zeng, X., (2005). A prognostic scheme of sea surface skin temperature for modeling and data assimilation, *Geophysical Research Letters, 32*, l14605.

[9] Fairall, C. W., Bradley, E. F., Hare, J. E., Grachev, A. A., & Edson, J. B., (2013), Bulk Parameterization of Air–Sea Fluxes: Updates and Verification for the COARE Algorithm, *Journal of Climate*, *16*, 571 – 591.

[10] Dickinson, R. E., R. M. Errico, F. Giorgi, & G. T. Bates, (1989). A regional climate model for the western United States, *Climatic Change*, *15*, 383 – 422.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[11] Grell, G. A., J. Dudhia, & D. R. Stauffer, (1994). Description of the fifth generation Penn State/NCAR Mesoscale Model (MM5), *Tech. Rep. TN-398+STR*, NCAR, Boulder, Colorado, pp. 121.

[12]Kiehl, J. T., J. J. Hack, G. B. Bonan, B. A. Boville, B. P. Breigleb, D.Williamson, & P. Rasch, (1996). Description of the NCAR Community Climate Model (CCM3), *Tech. Rep. NCAR/TN-420+STR*, National Center for Atmospheric Research.

[13]Slingo, J. M., (1989). A GCM Parameterization for the Shortwave Radiative Properties of Water Clouds, *J. Atmos. Sci.*, *46*, 1419–1427.

[14]Nellie Elguindi, Xunqiang Bi, Filippo Giorgi, Badrinath Nagarajan,Jeremy Pal, Fabien Solmon, Sara Rauscher, & Ashraf Zakey, (2010) RegCM Version 4.0 User's Guide, Trieste, Italy, ICTP.

[15] Xie, S-P., Deser, C., Vecchi, G. A., Ma, J., Teng, H., & Wittenberg, A. T., (2009), Global Warming Pattern Formation: Sea Surface Temperature and Rainfall, *Journal of Climate*, *23*, 966 – 986.

[16] Xue, Y., & Sukla, J., (1997), Model Simulation of the Influence of Global SST Anomalies on Sahel Rainfall, *Monthly Weather Review*, *126*, 2782 – 2792.

[17] Wu, C-C, Yen, T-H, Kuo, Y-H, & Wang, W., (2002), Rainfall Simulation Associated with Typhoon Herb (1996) near Taiwan. Part I: The Topographic Effect, *Wea. Forecasting*, *17*, 1001–1015.

[18] Martin, E. R., Thorncroft, C., & Booth, B. B. B., (2014), The Multidecadal Atlantic SST—Sahel Rainfall Teleconnection in CMIP5 Simulations, *Journal of Climate*, *27*, 784 – 806.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENGARUH PROPAGASI *MADDEN JULIAN OSCILLATION* (MJO) DI BENUA MARITIM INDONESIA (BMI) TERHADAP SIKLUS DIURNAL DINAMIKA ATMOSFER DAN CURAH HUJAN DI PROVINSI LAMPUNG TAHUN 2018

The Influence of Madden Julian Oscillation (MJO) Propagation over Indonesian Maritime Continent (IMC) on the Diurnal Cycle of Atmospheric Dynamics and Rainfall in Lampung Province in 2018

Sindy Maharani[1)], Hasti Amrih Rejeki[2)]

[1)]Stasiun Meteorologi Kelas I I Gusti Ngurah Rai. Denpasar, Indonesia
[2)]Sekolah Tinggi Meteorologi Klimatologi dan Geofisika. Tangerang Selatan, Indonesia
*e-mail: sindymaharani55@gmail.com

Intisari

Madden Julian Oscillation (MJO) merupakan osilasi gelombang submusiman di wilayah tropis yang berpropagasi ke arah timur dari Samudera Hindia melewati Benua Maritim Indonesia (BMI) hingga Samudera Pasifik. Propagasi MJO dapat meningkatkan konvektivitas dan curah hujan pada wilayah yang dilewatinya. Lampung merupakan salah satu wilayah di BMI bagian barat yang berbatasan dengan Samudera Hindia sebagai tempat awal kemunculan MJO. Posisi Lampung tersebut menyebabkan perbedaan insolasi antara daratan dan lautan secara diurnal sehingga siklus diurnal ikut berperan dalam pembentukan cuaca. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh propagasi MJO dari Fase 3-5 pada tahun 2018 terhadap siklus diurnal dinamika atmosfer dan curah hujan di Lampung. Siklus diurnal dianalisis dengan membagi empat periode waktu yaitu dini hari (00.00-06.00 LT), pagi hari (06.00-12.00 LT), siang hari (12.00-18.00 LT) dan malam hari (18.00-00.00 LT). Berdasarkan rata-rata komposit data Reanalysis ECMWF, GSMaP, dan curah hujan observasi didapatkan bahwa selama penjalarannya MJO menguat ketika Fase 3-4 dan melemah ketika Fase 5. Secara diurnal konvektivitas yang kuat dan curah hujan tinggi terjadi di perairan pada dini hari hingga pagi hari, di daerah pesisir pada siang hari, dan di daratan pada malam hari yang meningkat dari Fase 3-4 dan melemah pada Fase 5. Hujan menjalar dari Lampung bagian barat menuju Lampung bagian tengah dengan jeda waktu selama 2-5 jam ketika Fase 3, 4-7 jam ketika Fase 4, dan 1-2 jam ketika Fase 5. Pada Fase 3-5 hujan terjadi di Lampung bagian timur dengan perbedaan waktu 1-3 jam dari Lampung bagian tengah.

Kata kunci: *MJO, Siklus Diurnal, Konvektif, Curah Hujan, Propagasi*

Abstract

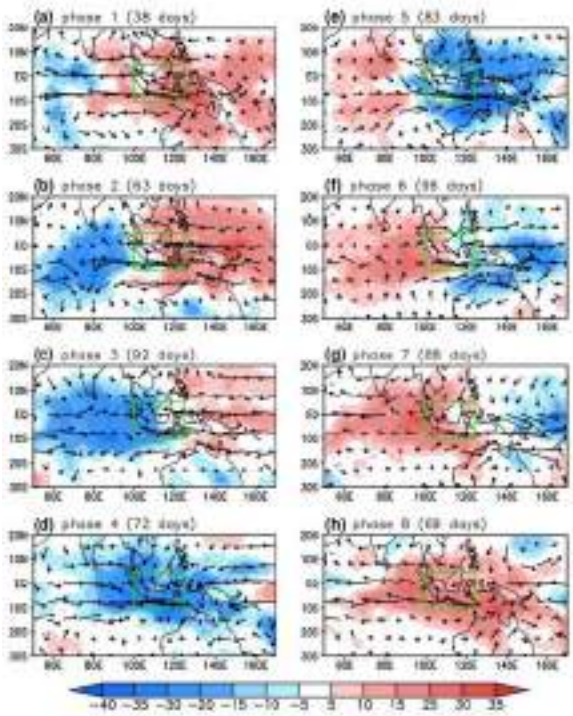
Madden Julian oscillation (MJO) is a sub-seasonal wave oscillation in the tropics that propagates eastward from the Indian Ocean through the Indonesian Maritime Continent (IMC) until the Pacific Ocean. MJO propagation can increase convective and rainfall in the regions it passes. Lampung is one of the regions in the western IMC which near the Indian Ocean for the MJO first appeared. The Lampung position causes different insolation between land and sea diurnally, so the diurnal cycles play an important role in weather formation. Therefore, this study aims to determine the effect of MJO propagation phases 3-5 in 2018 on the diurnal cycle of atmospheric dynamics and rainfall in Lampung. The diurnal cycle was analyzed by dividing four periods of time, in the early morning (00-06 LT), morning (06-12 LT), afternoon (12-18 LT), and night (18-00 LT). Based on the average composite of ECMWF, GSMaP, and precipitation observations data were obtained that propagation MJO strengthens during phase 3-4 and weakens during phase 5. Diurnal strong convective and high rainfall occur in the oceans from early morning to morning, in coastal during the day, and on land at night which increases from phase 3-4 and weakens in phase 5. Rain propagates from western Lampung to central Lampung with a time lag of 2-5 hours during phase 3, 4-7 hours when phases 4, and 1 -2 hours during phase 5. In the 3-5 phase, rain occurs in eastern Lampung with a time difference of 1-3 hours from central Lampung.

Keywords: *MJO, Diurnal Cycle, Convective, Rainfall, Propagation*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. PENDAHULUAN

Madden Julian Oscillation (MJO) merupakan suatu gelombang atau osilasi submusiman dengan periode 30-60 hari yang terjadi di lapisan troposfer wilayah tropis, dan bergerak dari barat ke timur yaitu dari Samudera Hindia menuju Samudera Pasifik Tengah dengan rentang daerah penjalaran 15°LU–15°LS (Madden dan Julian, 1971;1972;1994). MJO bergerak mengelilingi bumi dari arah barat ke timur melewati 8 fase, Fase 1 dimulai dari wilayah Afrika dekat Samudera Hindia dan terus merambat ke arah timur menuju Fase 8 di wilayah Samudera Pasifik bagian timur (Higgins dan Shi, 2001). Pada saat MJO aktif akan terlihat peningkatan aktivitas konvektif dan berdampak besar terhadap sebagian besar cuaca di wilayah tropis yang dilewatinya (Madden dan Julian 1994). Hal tersebut membuat MJO menjadi sumber utama adanya variabilitas curah hujan submusiman di daerah tropis (Zhang *et al.*, 2009).



Gambar 1. Komposit OLR dan anomali angin 850mb setiap fase MJO (Oh *et al.*, 2011)

Benua Maritim Indonesia (BMI) merupakan salah satu wilayah tropis yang termasuk kedalam daerah penjalaran MJO pada Fase 3 hingga Fase 5 (Gambar 1), sehingga kondisi cuaca di BMI dipengaruhi oleh adanya penjalaran MJO yang pembentukannya berada di Samudera Hindia (Hidayat dan Kizu, 2009). Selain itu, posisi BMI tersebut menyebabkan proses cuaca yang terjadi di BMI memiliki siklus diurnal yang menonjol dengan perbedaan aktivitas konvektif yang signifikan antara wilayah daratan dan lautan (Oh *et al.*, 2011). Perbedaan insolasi (*incoming solar radiation*) pada siang hari dan malam hari membentuk perbedaan suhu antara daratan dan lautan, akibatnya pada siang hari aktivitas konvektif terjadi di atas daratan, sedangkan pada malam hari aktifitas konvektif terjadi di atas lautan (Lu dan Wang, 2019). Perbedaan insolasi tersebut menunjukkan adanya siklus diurnal yang kuat di BMI (Nesbitt dan Zipser, 2003). MJO dapat menjadi sumber utama adanya variasi siklus diurnal kondisi atmosfer sebagai proses konvektivitas dan curah hujan di BMI (Peatman *et al.*, 2014).

Beberapa penelitian mengenai pengaruh propagasi MJO terhadap siklus diurnal di wilayah BMI telah dilakukan oleh Oh *et al.* (2011), Peatman *et al.* (2014), dan Lu dan Wang (2019) yang hasilnya menunjukan selama propagasi MJO siklus diurnal curah hujan meningkat selama Fase 2-5 dan berkurang selama Fase 6-8. Menurut Oh *et al.* (2011) konvergensi yang intens dan *upward* yang kuat dominan terjadi di daratan pada malam hari dan di lautan pada tengah malam hingga pagi hari. Hal tersebut yang memicu curah hujan tinggi di lautan pukul 00-08 LT dan pertama kali muncul di pesisir pada sore hari hingga malam hari (14-20 LT) kemudian maksimum di daratan pukul 20-00 LT. Peningkatan curah hujan ditandai dengan adanya konvergensi dan kelembaban yang tinggi hingga lapisan atas sehingga meningkatkan aktivitas konvektif. Penelitian serupa untuk wilayah yang lebih sempit di BMI telah dilakukan di Kototabang oleh Syafrijon (2013) yang hasilnya menunjukan bahwa ketika MJO aktif terjadi peningkatan jumlah curah hujan dengan kejadian hujan lebih dominan terjadi pada sore hingga malam hari dan berlangsung selama 7 jam. Selain itu, Arbain *et al.,* (2017) melakukan penelitian siklus diurnal selama MJO aktif di Jakarta yang menunjukkan distribusi hujan bergerak dari Selatan ke Utara pada siang hari.

Salah satu wilayah BMI lainnya yang mendapatkan pengaruh terhadap penjalaran MJO adalah Lampung. Hal ini dikarenakan Lampung terletak pada koordinat 3°45'-6°45' LS dan 105°45'-103°48' BT yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia. Samudera Hindia merupakan daerah awal pembentukan MJO yang kemudian berpropagasi dari barat menuju timur, sehingga wilayah Lampung dilewati oleh lintasan MJO pada setiap siklusnya (Hermawan, 2010). Ketika fase penjalaran MJO sudah mulai memasuki dan mempengaruhi wilayah Lampung akan menyebabkan aktivitas konvektif meningkat (Hermawan, 2011). Hal tersebut akan memicu pembentukan awan-awan konvektif yang cukup banyak dengan skala besar yang dikenal *Super Cloud Clusters* (SCCs) dan dapat mempengaruhi kondisi atmosfer dan curah hujan di wilayah BMI bagian barat khususnya Lampung (Hermawan, 2010). Wilayah Lampung yang memiliki daerah pesisir pantai menyebabkan proses pembentukan cuaca di Lampung tidak terlepas dari adanya perbedaan daratan dan lautan pada siang dan

malam hari, yang artinya siklus diurnal ikut berperan dalam pembentukan cuaca di wilayah Lampung (Wirjohamidjojo dan Swarinoto, 2010).

Berdasarkan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya (Hidayat dan Kizu, 2009; Hermawan, 2010), maka diperlukan penelitian mengenai pengaruh propagasi MJO terhadap kondisi atmosfer dan curah hujan di wilayah Lampung yang merupakan salah satu wilayah terdekat dengan Samudera Hindia sebagai daerah awal pembentukan MJO. Oleh karena itu diperlukan penelitian yang mengkaji bagaimana propagasi MJO dan pengaruhnya terhadap kondisi atmosfer dan curah hujan di Lampung saat MJO aktif dari Fase 3 hingga Fase 5 secara diurnal sehingga dapat dijadikan sebagai bahan acuan dalam prediksi hujan dan peringatan dini di wilayah Lampung.

2. DATA DAN METODE

2.1 Data

Data indeks RMM1 dan RMM2 dalam bentuk diagram Fase MJO digunakan untuk identifikasi MJO aktif dari Fase 3-5 diperoleh dari *Bureau of Meteorology Australia.* Data curah hujan observasi setiap jam selama tahun 2018 yang digunakan untuk melihat siklus diurnal curah hujan ketika MJO aktif Fase 3-5 diperoleh dari *Automatic Weather Station* (AWS) dan *Automatic Rain Gauge* (ARG) di Lampung. Data curah hujan setiap jam dari *Global Satellite Mapping of Precipitation* (GSMaP) dengan resolusi spasial 0.1^0 x 0.1^0 selama tahun 2018 digunakan untuk melihat propagasi dan distribusi curah hujan secara spasial selama MJO aktif Fase 3-5. Data *reanalysis ERA5 European Centre for Medium-Range Weather Forecast* (ECMWF) digunakan untuk melihat kondisi dinamika atmosfer sebagai aktivitas konvektif ketika MJO aktif Fase 3-5. Data ECMWF yang diunduh merupakan data divergensi, kecepatan vertikal, dan kelembaban relatif (RH) harian dengan resolusi temporal per jam selama tahun 2018 untuk lapisan 850 mb dan 500 mb dengan resolusi spasial $0{,}125^o$ x $0{,}125^o$.

2.2 Metode

Identifikasi kejadian MJO dilakukan dengan mengelompokkan tanggal kejadian MJO aktif Fase 3-5 dari data RMM1 dan RMM2. Tanggal–tanggal kejadian MJO aktif yang telah diidentifikasi akan dijumlahkan hari kejadian MJO aktif untuk masing-masing fase MJO. Jumlah hari kejadian MJO aktif ini akan digunakan dalam mengolah data selanjutnya dengan mengkompositkan data sesuai dengan jumlah hari kejadian MJO aktif setiap fasenya.

Selanjutnya membuat peta rata-rata komposit data GSMaP dan ECMWF secara global (15^0 LU-15^0 LS dan 40^0 BT-160^0 BB) dan di Lampung (7^0-3^0 LS dan 97-110^0 BT) selama MJO aktif Fase 3-5 sehingga dapat diketahui penjalaran MJO. Selain itu data diolah dengan membuat peta rata-rata komposit akumulasi curah hujan setiap 6 jam dari GSMaP dan rata-rata komposit dinamika atmosfer dari ECMWF setiap 6 jam, yaitu dini hari (00.00-06.00 LT), pagi hari (06.00-12.00 LT), siang hari (12.00-18.00 LT) dan malam hari (18.00-00.00 LT). Data curah hujan AWS dan ARG akan dibuat grafik frekuensi kejadian hujan per jam untuk setiap fase.

Tabel 1. Jumlah Kejadian MJO Setiap fase

Fase MJO	Jumlah hari kejadian MJO
Fase 3	35
Fase 4	23
Fase 5	37
Total kejadian	95

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

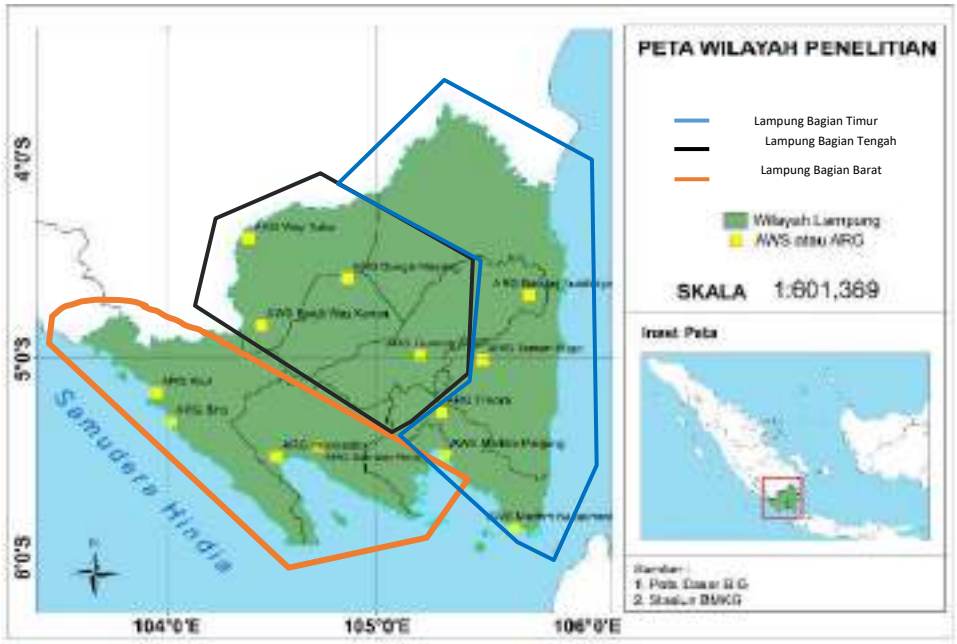
3.1 Propagasi MJO Fase 3-5 di BMI

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan adanya aktivitas konvektif yang menjalar ke arah timur selama MJO aktif. Gambar 3 menunjukkan ketika Fase 3 (Gambar 3 (a)) terjadi konvergensi pada lapisan 850 mb dengan gerakan massa udara (*upward*) yang kuat pada lapisan 500 mb mulai memasuki Benua Maritim Indonesia (BMI) namun meluas hingga BMI bagian timur. Memasuki Fase 4 (Gambar 3 (b)) area konvektivitas bergeser ke timur yaitu di BMI bagian tengah hingga timur BMI dengan nilai yang semakin meningkat. Pada Fase 5 (Gambar 3 (c)) area konvektivitas semakin bergeser ke arah timur hingga Samudera Pasifik bagian barat dengan nilai yang semakin kecil dari fase-fase sebelumnya.

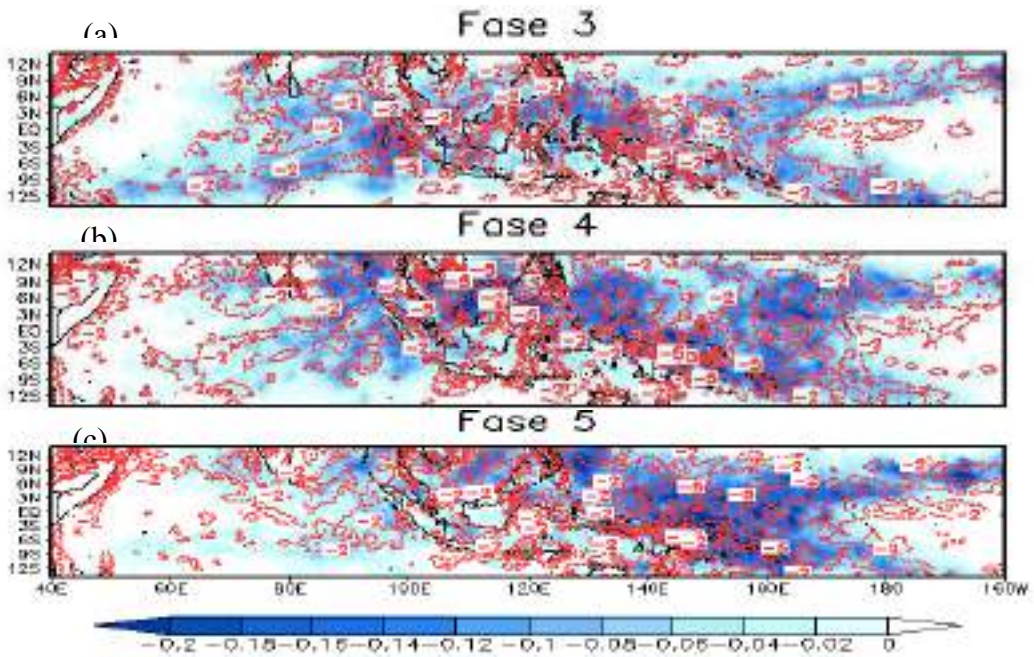
Selaras dengan area konvektif, nilai RH pada lapisan 850 dan 500 mb ketika Fase 3 (Gambar 4 (a) dan (b)) berkisar antara 70-85 %. Pada lapisan 850 mb dan sekitar 65-85 % pada lapisan 500 mb. Penjalaran MJO terlihat jelas pada lapisan 500 mb. Wilayah dengan RH tinggi meluas dari BMI bagian barat hingga BMI bagian timur ketika Fase 4 (Gambar 4 (c) dan (d)). Memasuki Fase 5 (Gambar 4 (e) dan (f)) RH tertinggi semakin bergeser ke arah timur sehingga nilai RH di wilayah BMI bagian barat mulai berkurang sedangkan nilai RH di wilayah BM bagian timur lebih tinggi daripada RH di BMI bagian barat.

Wilayah konvektif dengan RH yang tinggi berpengaruh terhadap penjalaran hujan ketika MJO. Berdasarkan Gambar 5(a) ketika Fase 3 curah hujan tinggi bernilai antara 20-50 mm meluas dari Samudera Hindia hingga Samudera Pasifik bagian barat dengan wilayah curah hujan tertinggi sesuai dengan wilayah fase aktifnya yaitu berada di Samudera Hindia bagian timur yang mencapai 50 mm dan mulai memasuki BMI bagian barat.

PERPUSTAKAAN MASSIVE INDONESIA

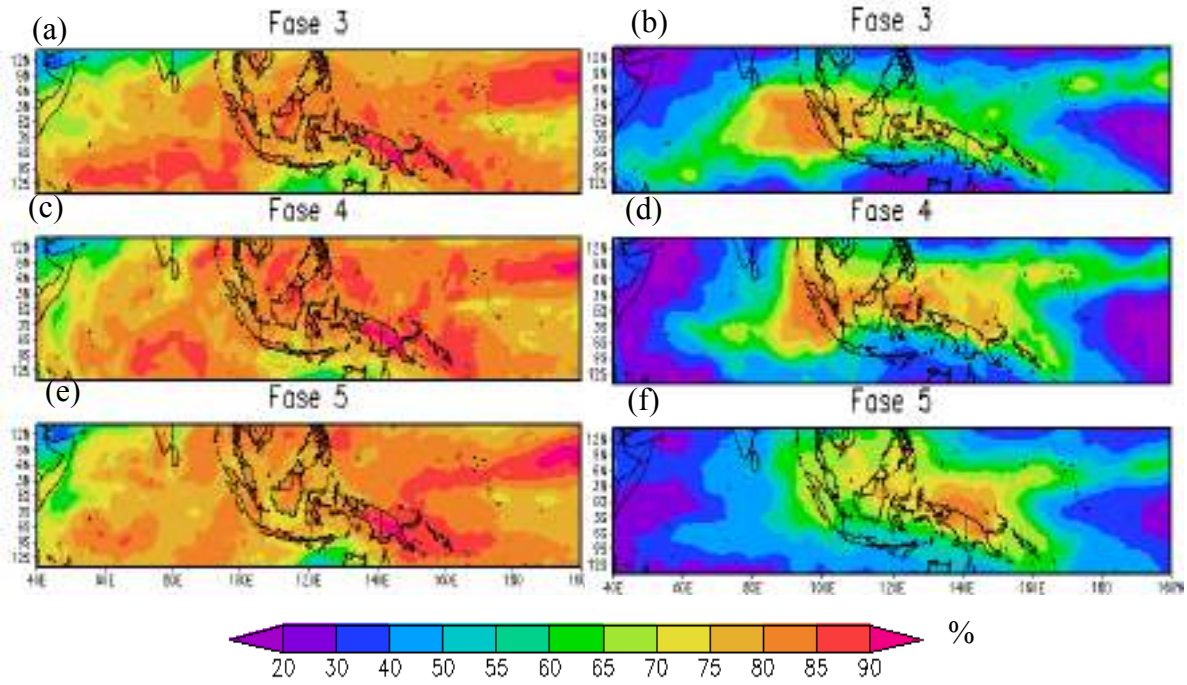


Gambar 2. Peta penelitian

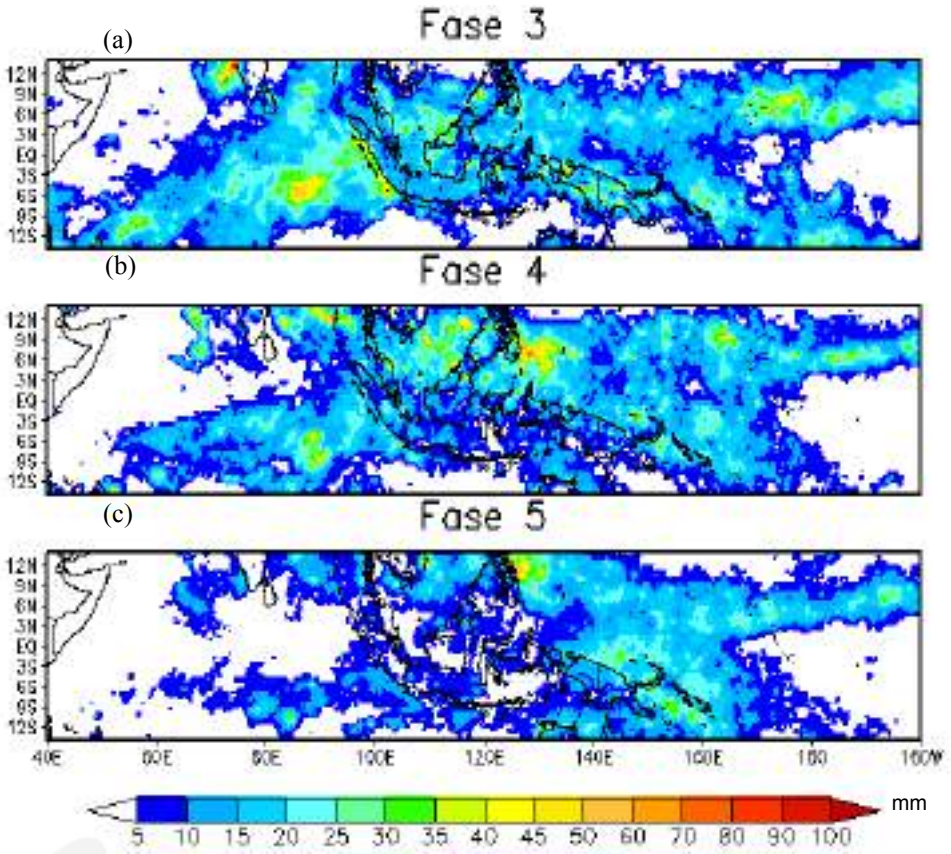


Gambar 3. Penjalaran divergensi lapisan 850 mb (*contour*, x10^{-6} s^{-1}) dan kecepatan vertikal lapisan 500 mb (*shaded*, Pa s^{-1}) ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 4. Penjalaran kelembaban relative (RH) lapisan 850 mb (a-c) dan lapisan 500 mb (d-f)



Gambar 5. Penjalaran curah hujan

Ketika Fase 4 (Gambar 5 (b)) curah hujan di wilayah Samudera Hindia bagian timur dan BMI bagian barat semakin berkurang, sedangkan di BMI bagian timur hingga Samudera Pasifik lebih tinggi. Memasuki Fase 5 (Gambar 5 (c)) wilayah dengan curah hujan tinggi sesuai dengan wilayah fase aktifnya yaitu semakin bergeser ke arah timur dari fase sebelumnya dan semakin meluas hingga Samudera Pasifik bagian barat dengan intensitas curah hujan yang semakin menurun.

Terlihat adanya aktivitas konvektif yang menjalar ke arah timur selama MJO aktif. Selama penjalaran MJO, konvektif meningkat dari Fase 3 hingga Fase 4 dan mulai melemah ketika MJO aktif di wilayah BMI bagian timur yaitu pada Fase 5. Hal tersebut hampir serupa dengan penelitian Zhang dan Ling (2017) yang menyatakan bahwa

MJO sangat kuat ketika memasuki BMI dan mulai melemah ketika berada di atas BMI. Menurut Wu dan Hsu (2009) ketika MJO memasuki BMI maka penjalaran MJO akan terhambat dan melemah karena faktor topografi. Hal tersebut menyebabkan penjalaran MJO semakin melemah bahkan menghilang ketika memasuki Samudera Pasifik. Pelemahan MJO di atas BMI tersebut dikenal sebagai efek *barrier* (Wu dan Hsu, 2009).

3.1 Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer di Lampung Ketika MJO Fase 3-5

Berdasarkan Gambar 6 ketika pukul 00-06 LT (Gambar 6 (a-c)) wilayah konvergensi dengan kecepatan vertikal tertinggi berada di wilayah perairan barat Lampung. Kecepatan vertikal dengan nilai tertinggi terjadi ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (a) dan (b)) mencapai -0.2 Pa S^{-1} dengan konvergensi bernilai sebesar -4 x10^{-6} s^{-1} hingga -10 x10^{-6} s^{-1} di perairan barat Lampung. Memasuki Fase 5 (Gambar 6 (c)) kecepatan vertikal di perairan barat Lampung mulai berkurang menjadi -0.12 Pa S^{-1} dengan wilayah konvergensi yang semakin kecil.

Pukul 06-12 LT (Gambar 6 (d-e)) wilayah konvergensi masih dominan terjadi di wilayah perairan barat Lampung dan mulai tinggi di wilayah pesisir barat Lampung sebesar -10 x10^{-6} s^{-1}, namun kecepatan vertikal menjadi lebih rendah daripada kecepatan vertikal pukul 00-06 LT. Ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (d) dan (e)) kecepatan vertikal paling tinggi mencapai -0.2 Pa S^{-1} di perairan barat Lampung hingga pesisir barat Lampung. Kecepatan vertikal dan konvergensi mulai berkurang ketika memasuki Fase 5 (Gambar 6 (f)) baik di wilayah perairan maupun daratan.

Wilayah konvergensi dengan kecepatan vertikal yang tinggi meluas dari perairan barat Lampung hingga daratan pada pukul 12-18 LT (Gambar 6 (g-i)). Kecepatan vertikal tinggi lebih merata di wilayah daratan daripada wilayah perairan. Kecepatan vertikal tertinggi terjadi ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (g) dan (h)) yang mencapai -0.2 Pa S^{-1} di wilayah daratan dengan nilai konvergensi mencapai -12 x10^{-6} s^{-1}. Pada Fase 5 (Gambar 6 (i)) konvergensi semakin kecil dan kecepatan vertikal di wilayah daratan semakin berkurang menjadi -0.12 Pa S^{-1}.

Pada pukul 18-00 LT (Gambar 6 (j-l)) wilayah konvergensi dengan kecepatan vertikal tinggi masih dominan terjadi di perairan hingga daratan Lampung bagian barat dan tinggi di pesisir barat Lampung. Kecepatan vertikal paling tinggi terjadi ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 6 (j) dan (k)) mencapai -0.2 Pa S^{-1} di perairan barat Lampung hingga daratan Lampung bagian tengah. Memasuki Fase 5 (Gambar 6 (l)) nilai kecepatan vertikal menjadi lebih kecil dan wilayah konvergensi semakin berkurang di wilayah daratan dan pesisir barat Lampung.

Berdasarkan Gambar 7 yang merupakan RH pada lapisan 850 mb secara diurnal di Lampung, RH meningkat dari Fase 3 hingga Fase 4 dan kemudian menurun pada Fase 5. RH lapisan 850 mb pada pukul 00-06 LT (Gambar 7 (a-c)) tertinggi berada di perairan barat Lampung hingga Lampung bagian barat. Pada Fase 3 (Gambar 7 (a)) RH bernilai 85% di perairan barat Lampung hingga daratan. Fase 4 dan 5 (Gambar 7 (b) dan (c)) RH semakin berkurang setiap fasenya.

Pukul 06-12 LT (Gambar 7 (d-f)) RH semakin meningkat dari sebelumnya. Ketika Fase 3 (Gambar 7 (c)) RH mencapai 85% di wilayah perairan barat Lampung. Memasuki Fase 4 (Gambar 7 (d)) RH tertinggi semakin meluas ke timur hingga pesisir Lampung mencapai 85%. Memasuki Fase 5 (Gambar 7 (e)) RH semakin berkurang menjadi 75-80 % dan merupakan RH yang paling rendah jika dibandingkan dengan Fase 3 dan Fase 4.

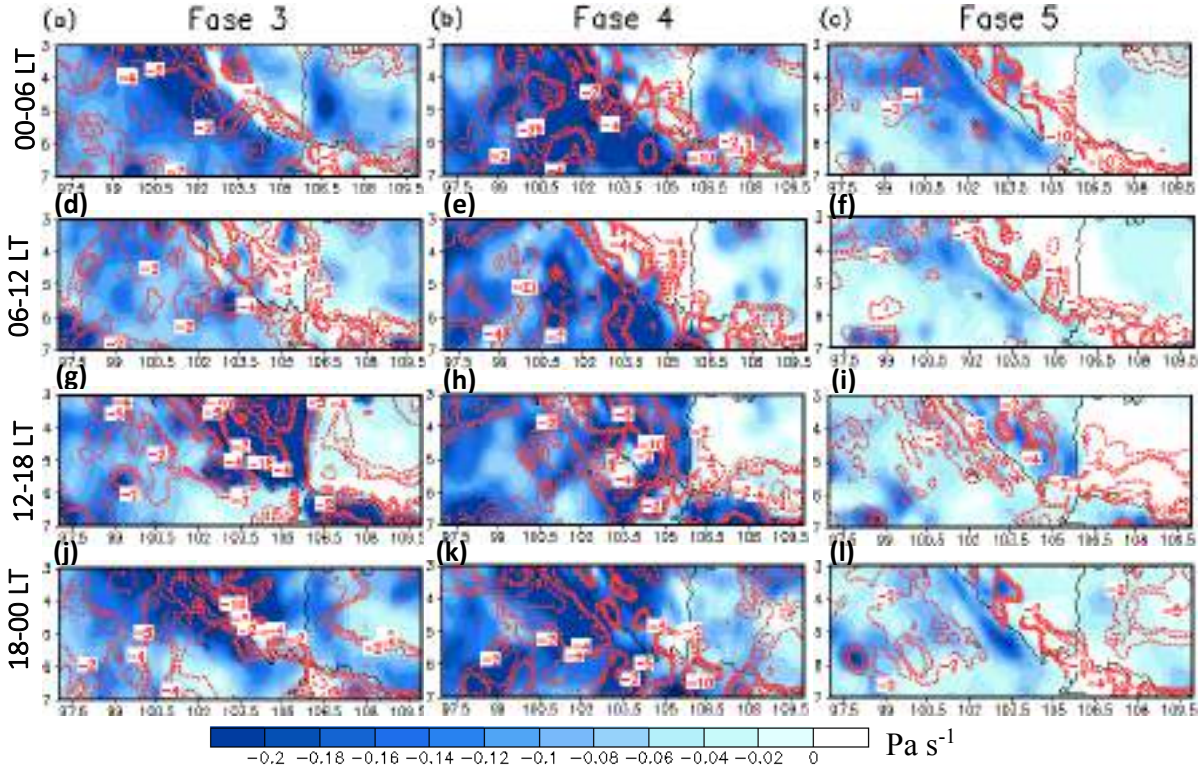
RH tertinggi lapisan 850 mb pada pukul 12-18 LT (Gambar 7 (g-i)) berada di pesisir barat Lampung hingga daratan Lampung bagian barat. RH pada Fase 3 (Gambar 7 (g)) tertinggi berada di pesisir barat Lampung hingga daratan Lampung bagian barat mencapai 85 %. RH tinggi dengan nilai 85% di pesisir barat Lampung semakin meluas hingga Lampung bagian timur pada Fase 4 (Gambar 7(h)). Fase 5 (Gambar 7 (i)) RH tertinggi berada di pesisir barat Lampung namun berkurang menjadi 75%. Pada pukul 18-00 LT (Gambar 7 (j-l)) tertinggi berada di daerah pesisir barat Lampung dan meluas hingga daratan Lampung. RH mencapai 85% di Lampung bagian timur ketika Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 7 (j) dan (5)). Pada Fase 5 (Gambar 7 (l)) RH mulai menurun menjadi 80 %.

Berdasarkan Gambar 8 kondisi RH lapisan 500 mb secara diurnal menunjukkan nilai RH tergolong tinggi meskipun nilainya lebih rendah daripada RH lapisan 850 mb. Secara diurnal tidak ada perbedaan yang signifikan pada RH pukul 00-06LT hingga 18-00 LT (Gambar 8 (a-b), (d-f), (g-i), dan (j-l)). Nilai RH tertinggi berada di perairan barat Lampung hingga Lampung bagian barat. RH tertinggi terjadi pada pukul 18-00 LT.

Ketika Fase 3 (Gambar 8 (a), (d), (g) dan (i)) RH bernilai 70–80 % dengan RH tertinggi berada di wilayah perairan barat Lampung hingga Lampung bagian tengah, sedangkan Lampung bagian timur memiliki nilai RH yang lebih rendah. Nilai RH meningkat ketika Fase 4 (Gambar 8 (b), (e), (h), dan (j)) mencapai 85 % di perairan barat Lampung. Pada Fase 5 (Gambar 8 (c), (f), (i) dan (l)) RH menjadi lebih rendah.

Gambar 9 merupakan kondisi diurnal curah hujan selama MJO Fase 3-5. Pada pukul 00-06 LT (Gambar 9 (a-c)) hujan intens terjadi di perairan barat Lampung dengan intensitas 3-14 mm, sedangkan di daratan 0.1-6 mm. Curah hujan tinggi ketika Fase 3 (Gambar 9 (a)) mencapai 16 mm dan meluas ke selatan mencapai perairan barat Lampung.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 6. Siklus diurnal divergensi lapisan 850 mb (*contour*, x10^{-6} s^{-1}) dan kecepatan vertikal lapisan 500 mb (*shaded*, Pa s^{-1}) ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.

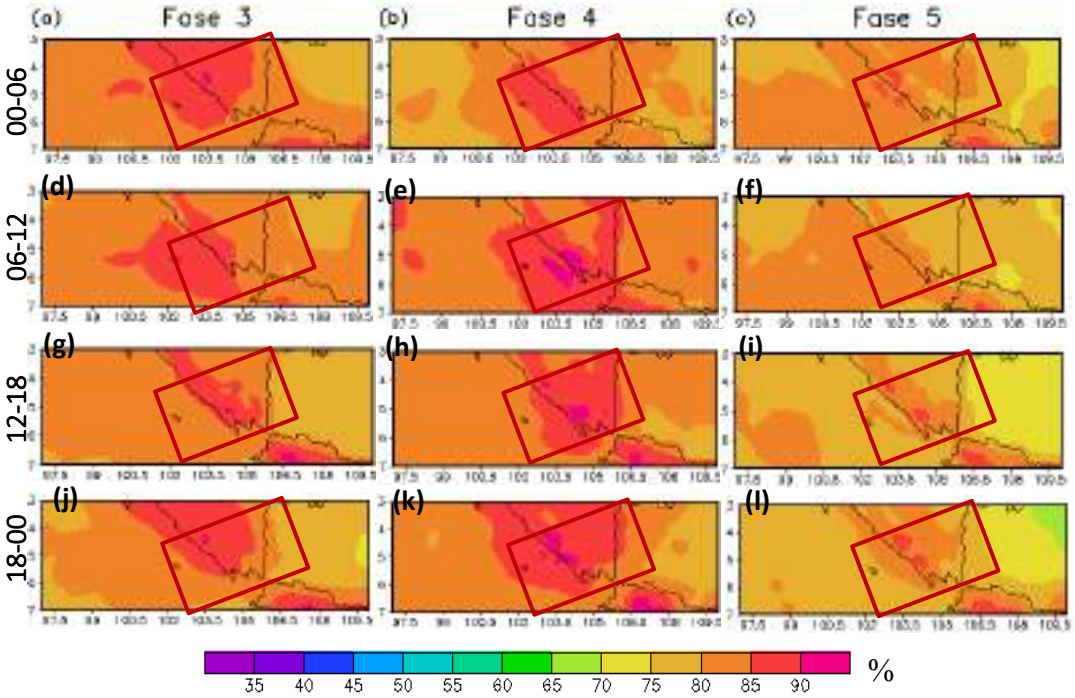
Ketika Fase 4 (Gambar 9 (b)) curah hujan semakin meluas hingga perairan selatan Lampung, namun intensitas menurun menjadi 5-10 mm. Memasuki Fase 5 (Gambar 9 (c)) curah hujan di wilayah perairan barat Lampung semakin menurun menjadi 3-6 mm.

Kondisi curah hujan pada pukul 06-12 LT selama MJO aktif (Gambar 9 (d-f)) di Lampung masih tinggi di wilayah perairan, namun meluas di perairan barat Lampung, sedangkan di daratan mulai menurun. Hal ini menunjukkan hujan lebih intens terjadi di perairan daripada di daratan. Intensitas curah hujan di perairan barat Lampung berkisar antara 3-14 mm, sedangkan di daratan 0.1-1 mm. Curah hujan ketika Fase 3 (Gambar 9 (d)) mencapai 12 mm merata di perairan barat Lampung. Pada Fase 4 (Gambar 9(e)) curah hujan tinggi semakin meluas hingga perairan selatan Lampung dengan intensitas 5-14 mm. Pada Fase 5 (Gambar 9 (f)) curah hujan menurun menjadi 3-6 mm di perairan barat dan selatan Lampung.

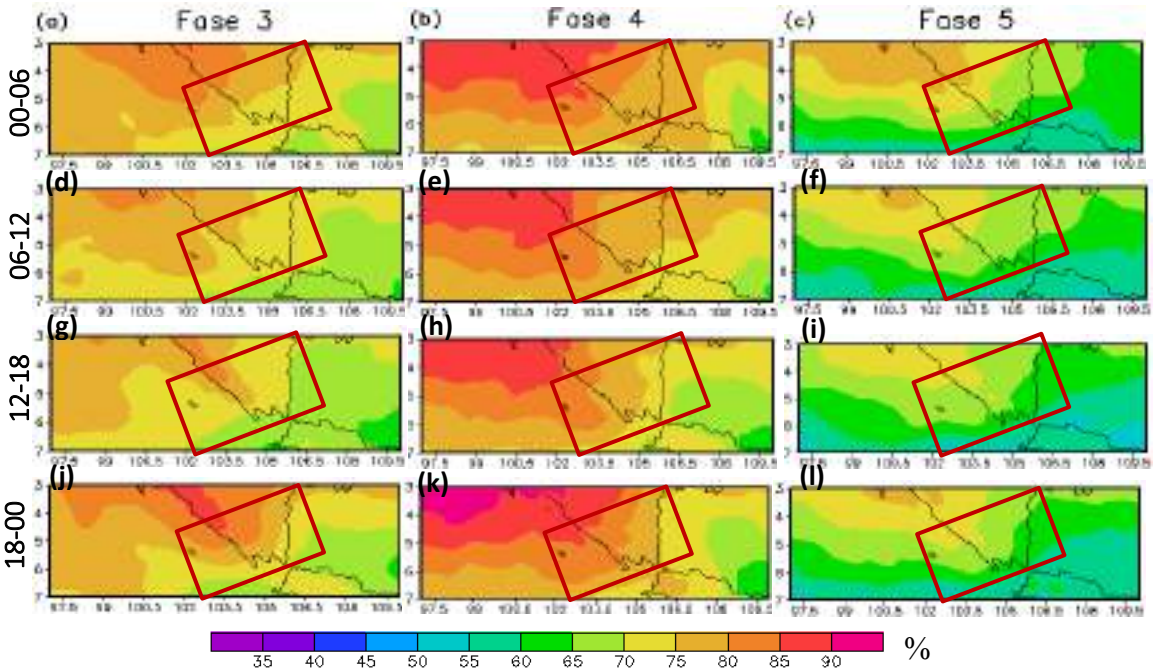
Curah hujan pada pukul 12-18 LT (Gambar 9 (g-i)) masih tinggi di wilayah perairan terutama perairan barat Lampung. Pada pukul 12-18 LT curah hujan mulai memasuki wilayah daratan. Intensitas curah hujan di perairan barat Lampung hingga pesisir barat Lampung berkisar antara 4–14 mm, sedangkan di daratan berkisar antara 1-7 mm. Curah hujan tinggi ketika Fase 3 (Gambar7 (g)) mencapai 14 mm dan meluas di perairan barat Lampung hingga pesisir barat Lampung, selain itu curah hujan di daratan juga meningkat mencapai 3-9 mm. Ketika Fase 4 (Gambar 9 (h)) curah hujan di perairan barat Lampung mulai meningkat, namun curah hujan di daerah pesisir dan daratan menurun menjadi 3-7 mm. Kemudian memasuki Fase 5 (Gambar 9 (j)) curah hujan semakin menurun menjadi 1-3 mm di perairan barat Lampung dan pesisir barat Lampung dan 0.1-2 mm di daratan.

Curah hujan pada pukul 18-00 LT (Gambar 9 (j-l)) lebih rendah di perairan namun semakin tinggi di pesisir dan daratan. Hal ini menunjukkan bahwa pada pukul 18-00 LT terdapat pergeseran curah hujan tinggi ke arah timur. Intensitas curah hujan di perairan barat Lampung berkisar antara 3-6 mm, sedangkan di daerah pesisir dan daratan mencapai 4-16 mm. Ketika Fase 3 (Gambar 9 (j)) curah hujan mencapai 16 mm dan meluas mencapai pesisir barat Lampung hingga daratan Lampung bagian timur. Ketika Fase 4 (Gambar 9 (k)) intensitas curah hujan berkurang namun semakin meluas di perairan barat Lampung, selain itu curah hujan di daerah pesisir dan daratan mulai menurun menjadi 3-10 mm dan meluas hingga pesisir timur Lampung. Ketika memasuki Fase 5 (Gambar 9 (l)) curah hujan menurun baik di pesisir dan di daratan menjadi 1-3 mm.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

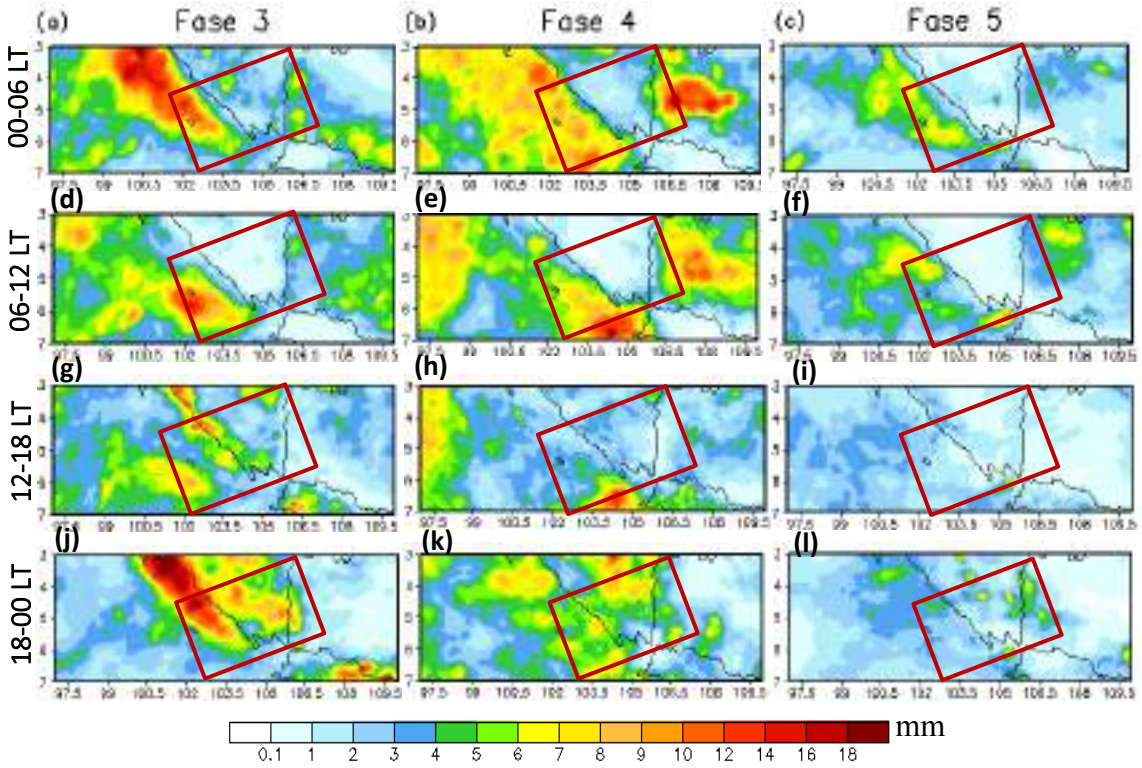


Gambar 7. Kelembaban relatif (RH) lapisan 850 mb diurnal ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.



Gambar 8. Kelembaban relatif (RH) lapisan 500 mb diurnal ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 9. Curah hujan diurnal ketika MJO a) Fase 3, b) Fase 4, c) Fase 5 pada pukul 00-06 LT; d, e, dan f pada pukul 06-12 LT; g, h, dan i pada pukul 12-18 LT; j, k, dan l pada pukul 18-00 LT.

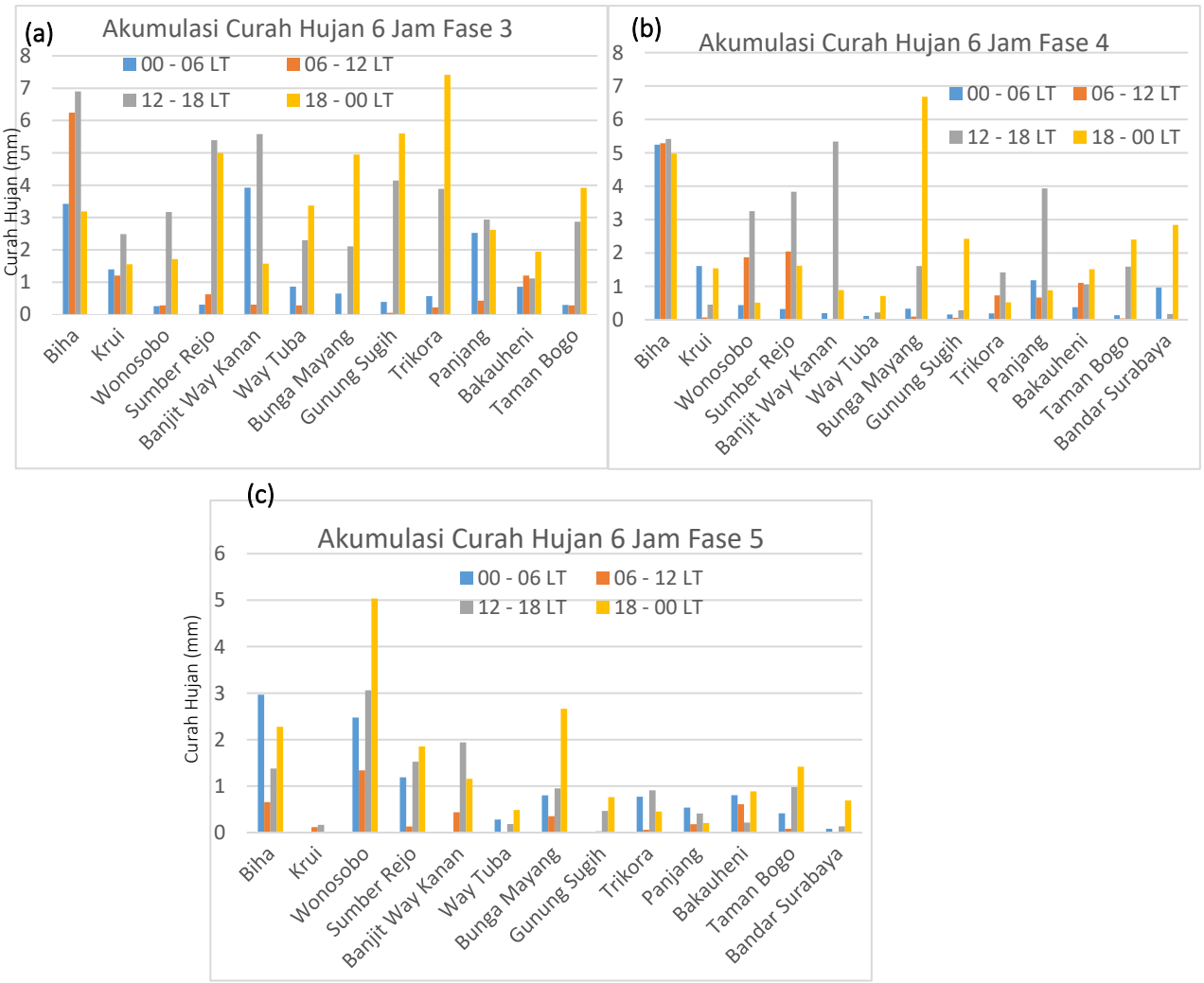
Konvektivitas dan curah hujan diurnal mengalami peningkatan dari Fase 3 hingga Fase 4 kemudian menurun ketika Fase 5. Menurut Lu dan Wang (2019) konvektivitas dan curah hujan diurnal pada BMI bagian barat meningkat pada tahap pembentukan MJO (Fase 1-4) karena anomali kelembaban pada lapisan atas bernilai positif di BMI bagian barat yang akan meningkatkan kandungan uap air untuk skala diurnal. Konvergensi diurnal pada Fase 1-4 juga lebih kuat karena menguatnya angin diurnal akibat penjalaran MJO ke timur. Siklus diurnal di Lampung melemah pada tahap matang (Fase 5-8).

Berdasarkan parameter divergensi, kecepatan vertikal, dan kelembaban relatif (RH) menunjukkan bahwa adanya perbedaan konvektivitas yang jelas antara perairan dan daratan. Konvektivitas yang kuat terjadi di wilayah perairan pada malam hingga dini hari sedangkan di wilayah daratan pada siang hingga malam hari. Perbedaan konvektivitas antara daratan dan lautan tersebut dijelaskan oleh Wirjohamidjojo dan Swarinoto (2010) yang disebabkan karena adanya perbedaan sifat antara daratan dan lautan dalam menerima dan melepaskan panas matahari secara diurnal. Selain itu, menurut Peatman *et al.* (2014) adanya perbedaan temperatur antara daratan dan lautan pada siang hari menyebabkan adanya gradien tekanan antara daratan dan lautan sehingga memicu angin yang menjalar dari wilayah pesisir menuju daratan dan menyebabkan adanya penjalaran konvektivitas dan curah hujan dari pesisir menuju daratan secara diurnal.

Penjalaran curah hujan secara diurnal tersebut dapat dianalisis dengan menghitung akumulasi curah hujan 6 jam ARG dan AWS di Lampung (Gambar 10) sehingga dapat diketahui intensitas curah hujan dan waktu terjadinya di wilayah Lampung. Urutan ARG dan AWS dalam grafik dari kiri ke kanan dibuat berurutan sesuai dengan lokasi ARG dan AWS dari paling barat hingga paling timur. ARG paling kiri (Biha) merupakan ARG paling barat dari Lampung dan ARG paling kanan dalam grafik (Bandar Surabaya) merupakan ARG paling timur dari Lampung. Penjalaran hujan dari perairan barat Lampung menuju daratan Lampung bagian timur secara diurnal didukung oleh hasil penelitian curah hujan AWS dan ARG dimana intensitas curah hujan tertinggi terjadi pada pukul 12-18 LT di daerah pesisir barat Lampung dan semakin ke timur curah hujan tinggi terjadi ketika malam hari.

Pada Fase 3 dan Fase 4 (Gambar 10 (a) dan (b)) hujan intens terjadi pada semua waktu di ARG Biha dimana ARG Biha hingga ARG Banjit Way Kanan memiliki curah hujan tinggi ketika pukul 12-18 LT, sedangkan dari ARG Way Tuba hingga ARG Taman Bogo rata-rata curah hujan paling tinggi terjadi pada pukul 18-00 LT. Curah hujan tertinggi berkisar antara 2-8 mm pada Fase 3 dan 1-7 mm pada Fase 4. Pada Fase 5 (Gambar 10 (c)) curah hujan paling banyak terjadi di ARG Biha dan ARG Wonosobo dimana curah hujan tertinggi dari ARG Biha hingga ARG Bandar Surabaya terjadi ketika malam hari hingga dini hari dengan curah hujan 0.5-5 mm.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 10. Diagram rata-rata akumulasi curah hujan ARG dan AWS di Lampung per 6 jam pada a) Fase 3; b) Fase 4; dan c) Fase 5

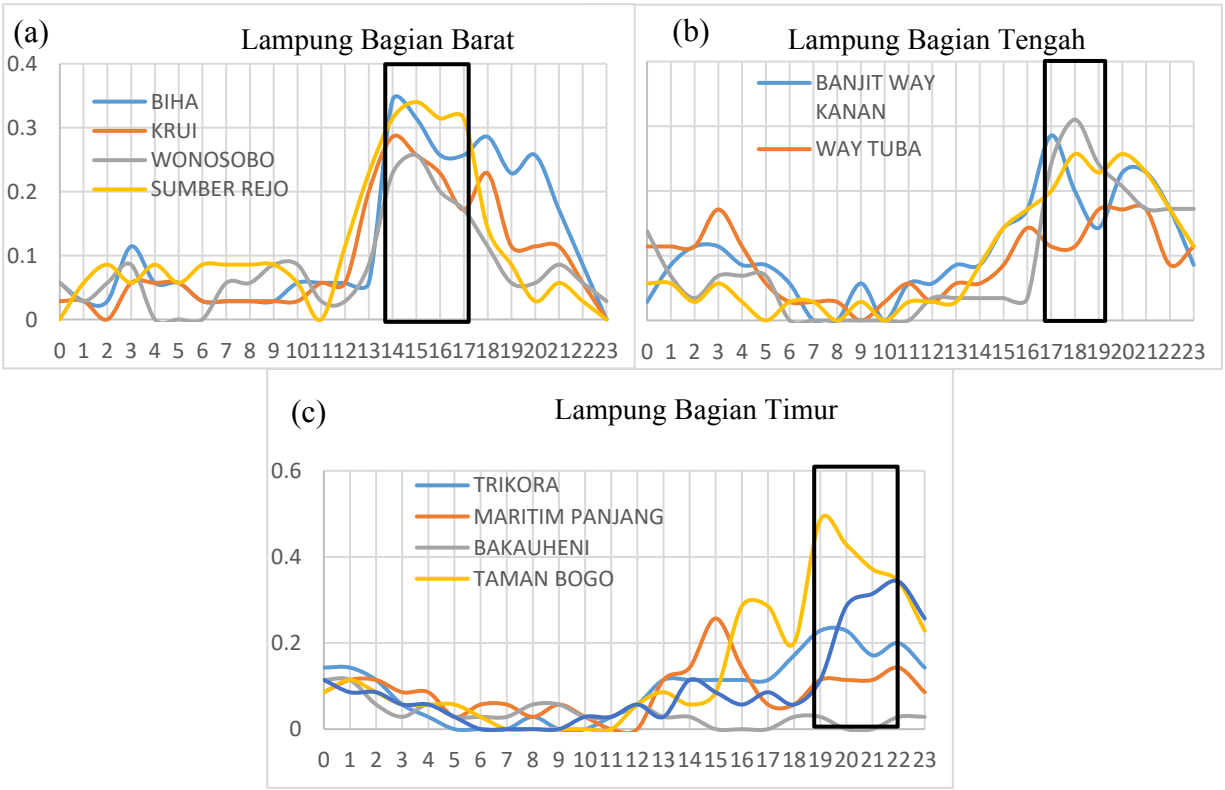
Hasil analisis menunjukkan adanya penjalaran konvektivitas yang kuat ke arah timur dari perairan barat Lampung hingga daratan Lampung bagian timur. Penjalaran tersebut ditandai dengan konvergensi yang kuat pada lapisan 850 mb disertai *upward* yang kuat hingga lapisan 500 mb dari massa udara yang basah sehingga menyebabkan curah hujan yang tinggi di wilayah perairan pada pukul 00-06 LT dan 06-12 LT kemudian di daerah pesisir pada pukul 12-18 LT dan sampai di daratan pada pukul 18-00 LT. Hasil penelitian tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Oh *et al.* (2011) yang menyatakan bahwa konvergensi dan *upward* yang kuat dominan terjadi di daratan pada malam hari dan di lautan pada tengah malam hingga pagi hari.

3.2 *Frekuensi Kejadian Hujan Ketika MJO Fase 3-5*

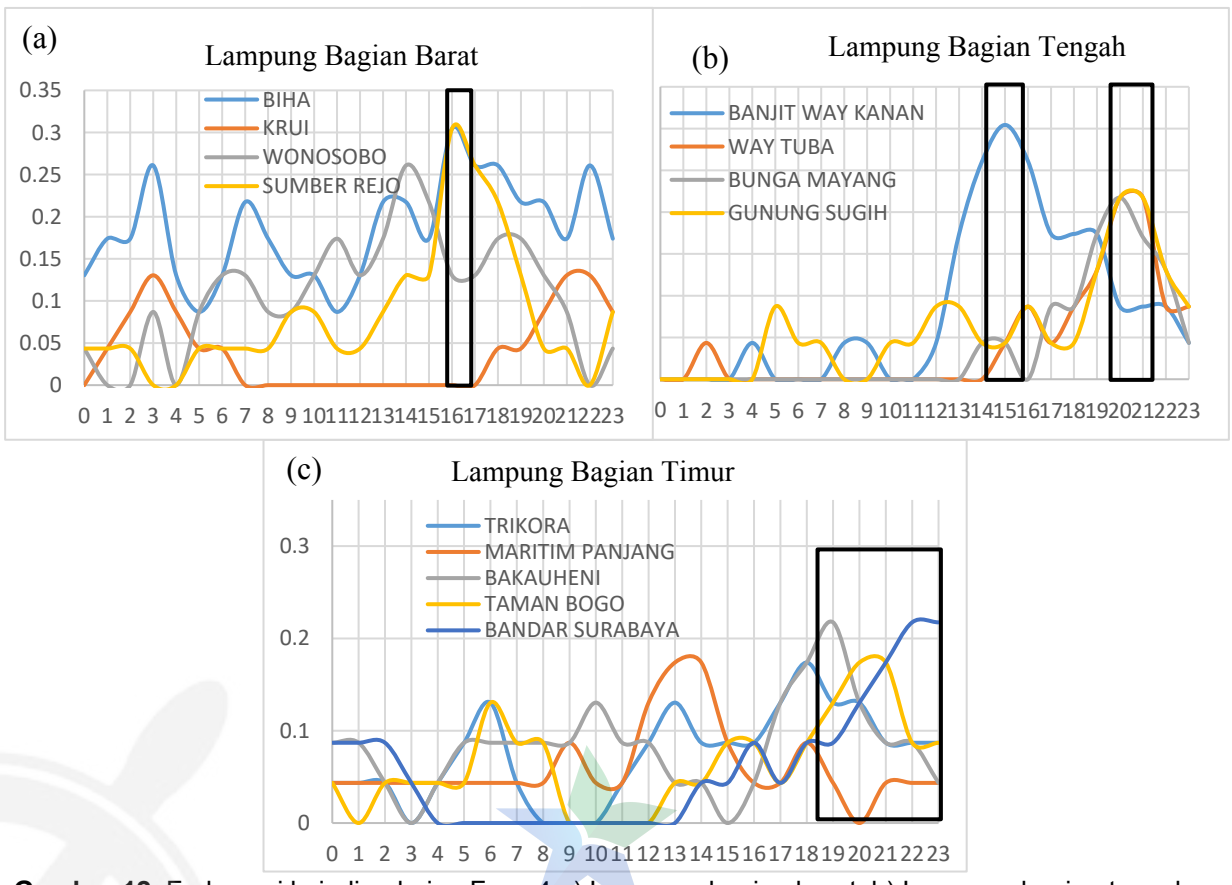
Pada Fase 3 (Gambar 11) di Lampung bagian barat (Gambar 11 (a)) hujan paling sering terjadi pada pukul 14-16 LT, kemudian di Lampung bagian tengah (Gambar 11 (b)) sering terjadi pukul 16-19 LT dan di Lampung bagian timur (Gambar 11 (c)) sering terjadi pukul 19-22 LT. Terdapat perbedaan waktu kejadian hujan selama 2-5 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian tengah dan 5-7 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian timur.

Pada Fase 4 (Gambar 12) hujan paling sering terjadi di Lampung bagian barat (Gambar 12 (a)) pada pukul 16-17 LT, kemudian di Lampung bagian tengah (Gambar 12 (b)) pukul 14-15 LT pada ARG gunung sugih dan 19-21 LT untuk ARG lainnya, sedangkan di wilayah Lampung bagian timur (Gambar 12 (c)) hujan paling sering terjadi pada pukul 20-23 LT. Terdapat perbedaan waktu kejadian hujan 5-7 jam antara Lampung bagian barat dengan timur.

Pada Fase 5 (Gambar 13) hujan paling sering terjadi hampir di semua waktu di Lampung bagian barat (Gambar 13 (a)) yaitu pada pukul 5-6 LT, 12-13 LT, dan 17-18 LT kemudian di Lampung bagian tengah (Gambar 13 (b)) hujan paling sering terjadi pada pukul 18-19 dan Lampung bagian timur (Gambar 13 (c)) pada pukul 19-21 LT. Terdapat perbedaan waktu kejadian hujan selama 1-2 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian tengah dan 2-4 jam antara Lampung bagian barat dengan Lampung bagian timur.

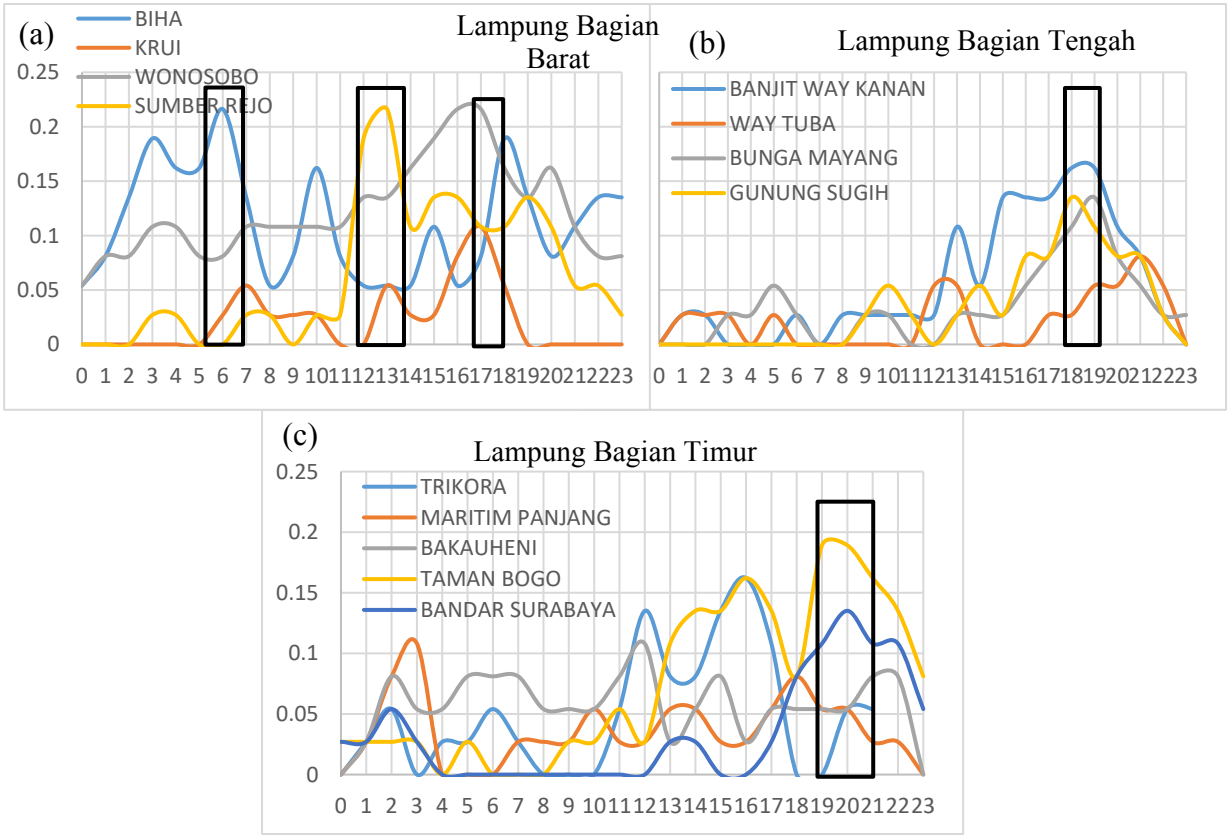


Gambar 11. Frekuensi kejadian hujan Fase 3 a) Lampung bagian barat; b) Lampung bagian tengah; c) Lampung bagian timur



Gambar 12. Frekuensi kejadian hujan Fase 4 a) Lampung bagian barat; b) Lampung bagian tengah; c) Lampung bagian timur

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 13. Frekuensi kejadian hujan Fase 5 a) Lampung bagian barat; b) Lampung bagian tengah; c) Lampung bagian timur

Berdasarkan frekuensi kejadian hujan, ketika MJO Fase 3-5 maka hujan paling sering terjadi di wilayah lampung bagian barat hingga tengah daripada Lampung bagian timur. Hasil tersebut sesuai dengan penelitian Ariani (2014) yang menyatakan bahwa selama MJO aktif di wilayah Sumatera anomali curah hujan di wilayah barat Sumatera lebih besar daripada timur Sumatera. Menurut Wu dan Hsu (2009) hal tersebut dikarenakan adanya pengaruh dari topografi barat Sumatera yang merupakan dataran tinggi sehingga melemahkan sinyal penjalaran MJO di atas wilayah pegunungan yang menjalar dari perairan barat Sumatera.

Tabel 2. Puncak waktu terjadinya hujan di Lampung ketika MJO aktif

	Lampung Barat		Lampung Tengah	Lampung Timur
Fase 3	14-16		16-19	19-22
Fase 4	16-17		20-21	20-23
Fase 5	5-6, 12-13, 17-18		18-19	19-21

Berdasarkan Tabel 2 kejadian hujan ketika MJO mempengaruhi wilayah Lampung (Fase 3-5) terjadi lebih cepat dengan durasi yang lebih lama. Menurut Oh *et al.* (2011) ketika Fase 1-4 maka akan terjadi penguatan angin diurnal di BMI bagian barat yang mengakibatkan proses konvergensi menjadi lebih cepat terbentuk daripada ketika MJO sudah tidak mempengaruhi wilayah Lampung. Selain itu, penjalaran MJO ke timur menyebabkan angin baratan bergerak lebih cepat sehingga dapat mempercepat penjalaran hujan menuju timur. Menurut Syafrijon (2013) ketika MJO aktif mempengaruhi suatu wilayah maka hujan terjadi ketika sore hingga malam hari dengan durasi hujan yang lebih lama. Ketika Fase 5 hujan rata-rata terjadi hampir pada semua waktu di Lampung bagian barat, kemudian Lampung bagian tengah pada pukul 18-19 LT dan Lampung bagian timur pada pukul 19-21 LT. Hujan terjadi lebih awal ketika berada di Lampung bagian barat yaitu pukul 14-16 LT pada Fase 3, kemudian pukul 14-17 LT pada Fase 4. Menurut Birch *et al.* (2016) yang menyatakan bahwa ketika MJO mempengaruhi wilayah BMI bagian barat (Fase 2-3) maka hujan mulai memasuki wilayah pesisir pada sore hari hingga malam hari (14-20 LT) kemudian meluas di daratan pada pukul 20-00 LT. Hal tersebut menandakan bahwa ketika MJO aktif di wilayah Lampung bagian tengah hujan terjadi 2-5 jam kemudian ketika Fase 3, 4-7 jam kemudian ketika Fase 4, dan 1-2 jam kemudian ketika Fase 5. Hal tersebut menandakan bahwa di wilayah Lampung bagian tengah Fase 5 tidak terlalu berpengaruh terhadap penjalaran hujan ke timur, sedangkan Fase 3 dan 4 mempengaruhi penjalaran hujan di Lampung bagian tengah. Di wilayah Lampung bagian timur ketika Fase 3 hingga Fase 5 tidak terdapat perbedaan waktu

terjadinya hujan yang signifikan dengan waktu terjadinya hujan pada fase lainnya kecuali Fase 4 yang terjadi 1-2 jam lebih lambat daripada Fase lainnya. Hal tersebut menandakan bahwa MJO Fase 3-5 tidak begitu berpengaruh terhadap penjalaran hujan ke timur di wilayah Lampung bagian timur.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa konvektivitas kuat terjadi di perairan maupun daratan pada Fase 3 kemudian berkurang di perairan dan menyebar di daratan pada Fase 4 dengan intensitas yang lebih kecil. Penurunan konvektifitas terjadi pada Fase 5 baik di daratan maupun perairan.

Wilayah dengan curah hujan tinggi sesuai dengan wilayah konvektivitas kuat. Curah hujan tinggi terjadi di perairan maupun daratan pada Fase 3 kemudian berkurang di perairan dan menyebar di daratan pada Fase 4 dengan intensitas lebih kecil. Selain itu, curah hujan menurun pada Fase 5 baik di daratan maupun perairan.

Jika dilihat dari siklus diurnal di Lampung, hasil penelitian menunjukkan adanya konvektivitas yang kuat dan curah hujan tinggi terjadi di wilayah perairan pada pukul 00-06 LT dan 06-12 LT kemudian memasuki pesisir pada pukul 12-18 LT dan sampai di daratan pada pukul 18-00 LT. Siklus diurnal tersebut mengalami peningkatan dari Fase 3-4 dan melemah ketika Fase 5.

Hujan menjalar dari Lampung bagian barat menuju Lampung bagian tengah dengan perbedaan waktu 2-5 jam ketika Fase 3, 4-7 jam ketika Fase 4, dan 1-2 jam ketika Fase 5. Pada Fase 3-5 hujan terjadi di Lampung bagian timur dengan perbedaan waktu 1-3 jam dari Lampung bagian tengah.

5. DAFTAR PUSTAKA

Arbain, A. A., Renggono, F., & Yahya, R. Y. (2017). Pengaruh Madden-Julian Oscillation Terhadap Distribusi Temporal Dan Propagasi Hujan Berdasarkan Pengamatan Radar Cuaca (Studi Kasus: Intensive Observation Period 2016 di Wilayah Jakarta dan Sekitarnya), *Jurnal Sains & Teknologi Modifikasi Cuaca*, *18*(2), pp.43-50. doi:10.29122/jstmcv18i2.2058.

Ariani, R. (2014). The Influence of the Madden-Julian Oscillation on Diurnal Cycle of Rainfall over Sumatera. *Thesis.* Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Institut Pertanian Bogor, Bogor.

Birch, C. E., Webster, S., Peatman, S. C., Parker, D. J., Matthews, A. J., Li, Y., dan Hassim, M. E. E. (2016). Scale Interactions between the MJO and the Western Maritime Continent, *Journal of Climate*, *29*(7), pp.2471–2492. doi:10.1175/JCLI-D-15-0557.1

Hermawan, E. (2010). Analisis Struktur Vertikal MJO Terkait dengan Aktivitas Super Cloud Cluster (SCCs) di Kawasan Barat Indonesia. *Jurnal Sains Dirgantara*, *8*, pp.26-42.

Hermawan, E. (2011). Peran Data Indeks Monsun Global dan IOD Terhadap Perilaku Curah Hujan Di Beberapa Kawasan Indonesia, *Prosiding Seminar Nasional Sains Atmosfer dan Antariksa,* Bandung.

Hidayat, R., Kizu, S. (2009). Influence of the Madden-Julian Oscillation on Indonesia Rainfall Variability in Austral Summer*, International Journal of Climatology*, *30*, pp.1816-1825. doi:10.1002/joc.2005.

Higgins, R. W. dan Shi, W. (2001). Intercomparison of the principal modes of interannual and intraseasonal variability of the North American Monsoon System, *Journal of Climate. American Meteorological Society*, *14*, pp.403–417.

Lu, J., Li, T., dan Wang, L. (2019). Precipitation Diurnal Cycle over the Maritime Continent Modulated by the MJO, *Climate Dynamics*, *53*, pp.6489–6501.

Madden, R. A, dan Julian, P. (1971). Detection of a 40-50 Day Oscillation in the Zonal Wind in the Tropical Pacific, *Journal of The Atmospheric Sciences*, *28*, pp.702-708. doi:10.1175/1520-0469(1971)028<0702:DOADOI>2.0.CO;2

Madden, R. A., & Julian, P. R. (1972). Description of global-scale circulation cells in the tropics with a 40–50 days period, *Journal of The Atmospheri Science*, *29*, hal:1109 -1123.

Madden, R. A., & Julian, P. R. (1994). Observations of the 40–50 Day Tropical Oscillation: A review, *Mon. Weather Rev*, *112*, pp.814 - 837.

Nesbitt, S. W., dan Zipser, E. J. (2003). The Diurnal Cycle of Rainfall and Convective Intensity according to Three Years of TRMM Measurements, *Journal of Climate*, *16*(10), pp.1456–1475.

Oh, J. H., Kim, K. Y., dan Lim, G. H. (2011), Impact of MJO on The Diurnal Cycle of Rainfall over The Western Maritime Continent in The Austral Summer, *Climate Dynamics*, Vol.38, pp.1167–1180.

Peatman, S. C., Matthews, A. J., dan Stevens, D. P. (2014). Propagation of the Madden-Julian Oscillation through the Maritime Continent and scale interaction with the diurnal cycle of precipitation, *Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society*, *140*, pp.814–825.

Syafrijon. (2013). Pengaruh MJO Terhadap Perilaku Hujan Harian di Atas Kototabang,

Prosiding Seminar Nasional Sains Atmosfer dan Antariksa, Bandung.

Wirjohamidjojo, S., & Swarinoto, Y. (2010). *Iklim Kawasan Indonesia: Dari Aspek Dinamik – Sinoptik*, Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika, Jakarta.

Wu, C.-H., & Hsu, H.-H. (2009). Topographic Influence on the MJO in the Maritime Continent, *Journal of Climate*, *22*(20), pp.5433–5448. doi:10.1175/2009JCLI2825.1.

Zhang, C., dan Ling, J. (2017). Barrier Effect of the Indo-Pacific Maritime Continent on the MJO: Perspectives from Tracking MJO Precipitation. *Journal of Climate*, *30*(9), pp. 3439–3459. doi:10.1175/JCLI-D-16-0614.1.

Zhang, L., Wang, B., dan Zeng, Q. (2009). Impact of the Madden–Julian Oscillation on Summer Rainfall in Southeast China, *Journal of Climate. American Meteorological Society*, *22*, pp.201–216. doi:10.1175/2008JCLI1959.1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pengelolaan Sampah Plastik sebagai Ancaman Keamanan Maritim di Indonesia di Kabupaten Pandeglang

Laode Muhamad Fathun
I Nyoman Aji Suadhana Ray

Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

E-mail: Laodemuhammadfathun@upnvj.ac.id

Abstract

This research purpose the issue of maritime security through. One of the maritime security issues in Indonesia is the issue of waste management at sea. As a country that wants to establish itself as the world's maritime axis, it should make waste at sea an important issue and need serious attention. Research from Ocean Conservancy reports that around 8 million tons of plastic pass into the sea every year. If the condition cannot be controlled, by 2025 about 1 ton of plastic waste will be found in every 3 tons of fish taken from the sea. This research was conducted in Pandelela Region, Banten Province from May to December 2019. This study wanted to look at the marine waste management challenge in Pandeglang District and its completion strategy. With the case study method through a qualitative research paradigm with data collection techniques, field observations, interviews, and literature review, the results were obtained while that waste management in Pandeglang Region has not been a government priority. The government is still focusing on poverty, education and health issues. To 2020 and has been included in the regional strategic plan. Challenges obtained in waste management are problems of policy orientation, economic problems, cultural issues, and resources. For this reason, hopefully this study can be useful for many parties, including government, academia, students and the community.

Keywords: Maritime Security, Plastic Waste, Security threats

Penelitian ini bertujuan membahas masalah keamanan maritim. Salah satu masalah keamanan maritim di Indonesia adalah pengelolaan limbah laut. Sebagai negara yang ingin menjadikan dirinya sebagai poros maritim dunia, Indonesia harus menjadikan limbah laut sebagai masalah penting dan perlu perhatian serius. Penelitian dari Ocean Conservancy melaporkan bahwa sekitar 8 juta ton plastik masuk ke laut setiap tahun. Jika kondisinya tidak dapat dikendalikan, pada tahun 2025 sekitar 1ton sampah plastik akan ditemukan di setiap 3ton ikan yang diambil dari laut. Penelitian ini dilakukan di Wilayah Pandegelang, Provinsi Banten dari Mei hingga Desember 2019. Penelitian ini ingin melihat tantangan pengelolaan limbah laut di Kabupaten Pandegelang dan strategi penyelesaiannya. Dengan metode studi kasus melalui paradigma penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data, observasi lapangan, wawancara, dan tinjauan pustaka,

hasilnya diperoleh sementara pengelolaan limbah di Wilayah Pandegelang belum menjadi prioritas pemerintah. Pemerintah masih fokus pada masalah kemiskinan, pendidikan dan kesehatan sampai tahun 2020 dan telah masuk dalam rencana strategis regional. Tantangan yang diperoleh dalam pengelolaan limbah adalah masalah orientasi kebijakan, masalah ekonomi, masalah budaya, dan sumber daya. Atas dasar itu, semoga studi ini dapat bermanfaat bagi banyak pihak, termasuk pemerintah, akademisi, mahasiswa dan masyarakat.

Katakunci: *Keamanan Maritim, Sampah Plastik, Ancaman Keamanan.*

Pendahuluan

Negara-negara di dunia belum mampu mendefinisikan konsep keamanan maritim yang tunggal. Hal tersebut dikarenakan keamanan maritim mengandung banyak korelasi dengan bidang lain. Konsep keamanan membentang luas mencakup berbagai bidang, seperti lembaga pemerintah, hukum, keamanan dan pertahanan, kebijakan, industri pelayaran, dan sebagainya. Konsekuensinya membuat batasan keamanan maritim menjadi ambigu. Konsep Keamanan maritim seperti *buzzword* yang tidak memiliki definisi tunggal tergantung kesepakatan pengertian setiap institusi, individu dalam memberikan batasan definisi. Lebih lanjut, esensi isu keamanan maritim terkoneksi dengan sejumlah ancaman bahkan keamanan maritim merupakan situasi kemampuan negara dalam menjaga wilayah lautnya[1].

IMO sebagai organisasi maritim sendiri membatasi konsep keamanan maritim bermakna pada *safety* yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran yang diakibatkan oleh keteledoran manusia. IMO juga mengatakan keamanan maritim mencakup *security* yang berhubungan dengan keamanan di laut baik kapal, manusia atau bebasnya ancaman dari aktivitas di laut. Akibat bentangan definisi yang luas tentang keamanan maritim. Oleh karena itu, keamanan maritim merupakan kajian yang berfokus pada sengketa batas negara, konflik angkatan laut antar negara. Lebih lanjut, keamanan maritim juga identik dengan tata kelola sumber daya di laut, pelayaran internasional, dan kejahatan lintas negara.[2] Ada pula definisi lain yang menyatakan bahwa keamanan maritim menyangkut isu batas maritim, penyelundupan, perompakan, terorisme maritim, dan *illegal fishing.* Sebagai kesimpulan, Sekretaris Jenderal PBB Ban Ki-Moon

[1] Christian Bueger, "What is Maritime Security?" *Marine Policy*, (2015); Lihat juga Lutz Feldt,. Peter Roell, and Ralph D Thiele, *Maritim Security: Perspectives for a Comprehensive Approach* (Berlin : IPSW, 2013), 2.

[2] Susanto dan Dicky R Munaf, *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut, Berbasis Sistem Peringatan Dini* (Jakarta: Gramedia, 2015).

memberikan batasan keamanan maritim yang tertuang dalam *Report on Oceans and the Law of the Sea*. Dalam laporan ini, ancaman keamanan maritim meliputi, yaitu perompakan dan serangan bersenjata terhadap kapal; aksi terorisme terhadap pelayaran, instalasi lepas pantai, dan infrastruktur lainnya; penyelundupan narkoba dan psikotropika secara ilegal; penyelundupan manusia melalui laut; *illegal, unreported, and unregulated* (IUU) *fishing*; dan aktivitas yang mencedera lingkungan bahari.[3]

Barry Buzan memberi batasan yang luas terhadap bentangan isu kajian maritim yang dikatakannya sebagai *securitization*. Salah satu fakta dari studi ini adalah meluasnya kajian maritim yang mencakup seluruh bagian kehidupan dan aktifitas di laut atau *security landscape*. Buzaan mengatakan bahwa bentangan itu mencakup bidang sosial, keamanan dan pertahanan, ideologi, ekonomi dll. Lebih lanjut, Bueger menyampaikan bahwa beberapa isu yang lagi hangat dalam kajian maritim diantaranya menjadi rezim kajian maritimyaitu: *internationall peace and security, sovereignty, territory and political independent, securityfrom criemes at the sea, resource security, environmental security,security seafarers and fishers*[4] Sehubungan dengan fondasi dasar kajian maritim tersebut, kajian ini mencakup dua hal yakni isu *environmental security, security seafarers and fishers* terutama isu sampah plastik yang berkonsekuensi terhadap lingkungan laut dan kualitas pendapatan dan hasil tangkap nelayan di laut. Problem ini menjadi semakin diperparah dengan adanya impor sampah ke Indonesia. Beberapa negara maju seperti Amerika Serikat, Australia, Inggris dan termasuk Tiongkok melakukan ekspor sampahnya ke Indonesia.

Beberapa wilayah yang menjadi lokasi impor tersebut adalah Batam, Mojokerto. Indonesia telah mengembalikan sampah plastik tersebut karena tidak memenuhi standar hukum Indonesia diantaranya adalah pemisahan sampah plastik dan bahan beracun dan berbahaya. Konsekuensinya hubungan antar negara pun bisa saja merenggang akibatnya hal ini. Hal ini tidak terlepas dari kebijakan Tiongkok yang tidak lagi menerima impor sampah plastik oleh negara-negara besar karena alasan lingkungan. Di sisi lainya wilayah ASEAN menjadi tempat yang baik untuk menyimpan sampah dunia walaupun sudah ditentang oleh beberapa pemimpin di ASEAN seperti Duterke.

Konsumsi sampah Indonesia sendiri masih mencapai 30 persen dan Indonesia memiliki komitmen untuk mengurangi volume sampah sampai 70 persen di tahun 2025, sebagaimana disampaikan Presiden

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[3] UN General Assembly 2008, part. 39.
[4] Bueger, *What is Maritime Security.*

Jokowi di G20 Summit di German. Mengantisipasi hal tersebut, pemerintah melakukan rapat terbatas tentang pengelolaan sampah yang tidak mengalami progres dengan melibatkan *stakeholders*. Pengurangan volume sampah tersebut dapat dilakukan dengan proses daur ulang sampah plastik menjadi sumber energi. Pengelolaan sampah plastik menjadi sumber energi sedang dilakukan di Provinsi Jawa Barat dan PT. Pertamina untuk menjadikan sampah sebagai energi alternatif dalam penyuplai listrik nasional dan daerah.

Akan tetapi tidak semua *stakeholders* memiliki orientasi yang sama. Walikota Bogor misalnya dengan kebijakannya melakukan bersih-bersih sampah juga menjadi salah satu rujukan daerah terutama di wilayah pesisir. Hal ini tidak sejalan dengan Kabupaten Pandeglang yang merupakan wilayahnya pesisir dan berbatasan langsung dengan beberapa laut lain yang berpotensi menjadi sumber datangnya sampah di lautan. Kabupaten Pandegelang masih belum menjadikan pengelolaan sampah sebagai orientasi kebijakan strategis daerah. Kabupaten Pandegelang masih menjadikan kemiskinan, pendidikan, sumberdaya manusia, infrastruktur serta tata kelola pemerintahan sebagai orientasi kebijakan.

Fakta di lapangan pasca terjadinya tsunami tahun 2018 di Kabupaten Pandeglang, karena kurang tanggapnya tata kelola mengakibatkan sampah plastik merambah kedarat yang terbawa oleh air. Ada sekitar 4ton sampah yang terbawa oleh air kedarat. Hal ini menunjukan bahwa pengelolaan sampah plastik belum optimal terutama wilayah pesisir Kabupaten Pandegelang. Menurut Balitbang Kabupaten Pandegelang yang tertuang dalam RPJMD tahun 2016-2021 bahwa isu pengelolaan sampah plastik belum menjadi orientasi kebijakan pemerintah daerah. Hal ini diakibatkan pemerintah fokus padaisu krusial seperti pendidikan, kemiskinan, sanitasi. Isu sampah hanya berhubungan dengan budaya. Lebih lanjut, Andi yang merupakan peneliti Balitbanag Kabupaten Pandegelang menyatakan bahwa "kami kesulitan mengontrol kebiasaan masyarakat di daerah terutamawilayah pasar dan pesisir. Masyarakat sudah terbiasa dengan budaya yang berlaku selama ini. Konsekuensinya pengelolaan sampah yang belum optimal berdampak pada bidang sosial, ekonomi dan lingkungan masyarakat pesisir.

Dengan demikian penelitian ini akan menjawab masalah tantangan pengelolaan sampah plastik di Kabupaten Pandeglang tinjauan keamanan maritim. Penelitian ini bertujuan untuk melihat urgensi pengelolaan sampah plastik di Kabupaten Pandegelang. Aspek kabaharuan dari penelitian ini adalah melihat pengelolaan isu sampah plastik dalam konteks mikro yang berkonsekuensi dalam tataran makro

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

baik level negara, maupun regional. Penelitian ini mencari permodelan pengelolaan sampah plastik di tingkat daerah, sebab saat ini terutama beberapa wilayah sedang mengkhawatirkan isu sampah plastik. Dengan permodelan ini bisa menjadi rekomendasi jika pengelolaan sampahnya sangat baik. Namaun apabila ditemukan pengelolaan sampah plastiknya belum optimal maka bisa menjadi bahan kajian untuk menjadikan isu ini sebagai rekomendasi kebijakan strategis daerah dan nasional. Sebab Indonesia sedang gencar mencanangkan anti sampah plastikyang sudah dipraktekan dibeberapa daerah.

Tinjauan Pustaka

Konsep Keamanan Maritim

Perdebatan tentang konsep keamanan maritim terdapat dua aliran pemikiran yaitu kerangka *de-securitization* atau kaum tradisionalis, berfokus pada kontestasi antar negara beserta ancaman yang ditimbulkannya dan kelompok non-tradisional (*securitization)* yang memperluas jangkuan definisi keamanan nasional hingga *human security* atau kekacauan yang ditimbulkan oleh aktivitas aktor yang berdampak nasional maupun internasional. Kelompok ini mengindentifikasi konsep ancaman keamanan meluas hingga berkaitan dengan identitas, agama, suku, penyakit lingkungan dan lain sebagainya. Dengan demikian, meluasnya objek kajian keamanan akan merubah format pengelolaan keamanan nasional dan internasional termasuk keamanan maritim.[5]

Keamanan maritim sebagai kondisi di mana tidak ada "ancaman" maritim (*absenc of threats*) seperti sengketa antar negara; aksi terorisme di laut; pembajakan; perdagangan narkotika, manusia, dan barang-barang selundupan; proliferasinsenjata; IUU *fishing* (*illegal, unreported, and unregulated fishing*); kejahatan lingkungan; serta bencana dan kecelakaan laut. Memperjelas pandangan tersebut, definisi lain'nya menyatakan bahwa keamanan maritim juga perlu dimaknai lebih dari sekedar *absence of threats*, tetapi juga termasuk kondisi yang diiringi oleh terciptanya stabilitas (*stable order*} di laut [6]. Lebih lanjut, Bueger mengatakan ada dua pendekatan melihat keamanan maritimyakni pendekatan yang fokus pada isu-isu yang dianggap sebagai ancaman kemanan maritim, dan pendekatan yang berfokus pada stabilitas

PERPUSTAKAAN NASIONAL

[5] Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia," *Ilmu sosial dan Ilmu Politik* ,Volume.13, No.1 (Juli 2009): 113.

[6] Bueger, *What is Maritime Security.*

di laut (*stable of the sea*). Pendekatan pertama berhubungan dengan isu ancaman tradisional dan ancaman non tradisional. Kemudian pendekatan kedua berfokus upaya capaian menjaga stabilitas wilayah maritim melalui pendekatan hukum.

Ada definisi terperinci tentang keamanan maritim itu sendiri namun IMO mendefiniskan keamanan maritim pada dua aspek yakni *maritime security* merujuk pada perlindungan terhadap aktifitas di lautan dan kebebasan mengarungi lautan. Sedangkan *maritime safety* menyangkut tentang meminimalisir kecelakaan di laut berupa tidak terstandarisasi kapal, atau prilaku *human error.* [7] Meskipun konsensus mengenai definisi keamanan maritim belum tercapai, dapat diamati bahwa terdapat beberapa karakteristik umum terkait keamanan maritim. Beberapa karakteristik tersebut ialah: (i) ancaman terhadap keamanan maritim tidak terikat batas-batas negara, dan karena itu membutuhkan kerja sama internasional; (ii) keamanan maritim bersifat luas, tidak hanya berasal dari kekuatan militer dan berfokus pada aktor negara; dan (iii) ditentukan oleh persepsi suatu negara akan apa yang dianggapnya berpotensi mengancam stabilitas keamanan maritim. Pada poin ketiga bahwa keamanan maritim merupakan sebuah konstruksi sosial atau presepsi maknanya adalah pendekatan sekuritisasi ini dapat berarti dua hal. Yang pertama ialah bahwa "maritim" itu sendiri dijadikan suatu isu yang disekuritisasi menjadi isu keamanan. Yang kedua ialah bagaimana isu-isu yang berbeda disekuritisasi untuk membentuk "keamanan maritim."

Mayoritas aktor-aktor internasional mendefinisikan keamanan maritim dengan mengidentifikasikan sejumlah ancaman yang termasuk dalam konsep keamanan maritim tersebut. Hal ini berhubungan dengan kekuasaan politik dapat mengkonstruksi isu menjadi sebuah ancaman kemanan atau disebut dengan *speech act*. Operasionalisasi konseptual ini akan dimkebangkan melalui ancaman kemanan maritim yang bersifat non tradisional [8]. Lebih lanjut,

> *Maritime Security" is a responsibility, which has no clear definitions when it comes to Maritime Security Operations: it is a governmental responsibility, but the authority to act on behalf of a state is a sovereign deci-sion with different options. This has a strong influence on Maritime Collaboration. It has no universal legal or agreed definition due to the fact that it is a broad topic, covering many policy sectors. Elements,*

PERPUSTAKAAN NASIONAL

[7] Angga Nurdin Rachmat, *Keamanan Global*: *Transformasi Isu Keamanan Pasca Perang Dingin*, (Bandung: Alfabeta, 2015)

[8] Bueger , *What is Maritime Security.*

which are part of maritime security, are: a) International and national peace and security b) Sovereignty, territorial integrity and political independence c) Security of Sea Lines of Communications d) Security protection from crimes at sea e) Resource security, access to resources at sea and to the seabed f) Environmental protection g) Security of all seafarers and fishermen.

Berikut adalah domain dari keamanan maritim (Bueger ,2015):

Figure 1: Maritime Security Matrix



Dari gambar di atas bisa disimpulkan bahwa penelitian ini menyangkut tentang *Marine Enviromental dan Economic Development*. Domain dari ancaman lingkungan berhubungan dengan perubahan lingkungan, polusi, yang berkonsekeusi pada pembangunan ekonomi dilaut atau dikenal dengan pendekatan ekonomi biru. Hal ini juga berkonsekuensi pada kesejahteraan masyarakat yang tinggaldi wilayah pesisir, sehingga, keamanan maritim akan berhubungan dengan keamanan manusia yang dikatakan oleh UNDP memiliki tujuh indikator.

Review Literatur

Pengelolaan sampah menjadi pembicaraan hangat dalam isu hubungan internasional kontemporer. Penelitian yang dipimpin oleh Jenna R Jambeck dari Universitas Georgia melaporkan hasil risetnya dalam *journal science* tahun 2015 menemukan bahwa ada sekitar 192 negara yang belum maksimal dalam pengelolaan sampah plastik terutama yang tersebar di lautan. Indonesia sebagai negara yang memiliki luas lautan yang besar menempati posisi kedua terhadap buruknya pengelolaan sampah plastik di lautan. Beberapa negara yang masih belum maksimal dalam pengelolaan sampahnya adalah Tiongkok dengan 8,8 juta ton, Indonesia dengan 3,2 juta ton, Filipina dengan 1,9 juta ton, Vietnam dengan 1,8 juta ton dan SriLangka dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1,6 juta ton. Terkhusus Indonesia 83 persen pengelolaanya belum baik dan akibatnya menimbulkan dampak sosial, ekonomi dan lingkungan terutama di laut. Lebih lanjut, data yang dirilis oleh *Ocean Concervancy* bahwa ada sekitar delapan ton sampah plastik yang lolos ke laut dan terdapat satu ton sampah dari hasil tangkap ikan. *World Bank* juga merilis data bahwa adasekitar 1,3 t miliyar ton sampah plastik terkumpul di sejumlah kota di dunia. World Bank juga memprediksi sampai tahun 2025 terdapat 2,2 milyar ton sampah plastik yang beredar di dunia.

Penelitian dari WALHI[9] menemukan bahwa setiap orang di dunia menyumbang 700 lembar kantong plastik setiap tahun itu artinya ada sekitar 9 miliar kantong plastik tersebar di dunia setiap tahun dan kebanyakan ada di lautan. Penyebaran sampah plastik ini memiliki berbagai jenis misalnya kantong plastik, botol minuman, popok bayi, bungkus makanan kemasan, dan lainya. WALHI menemukan bahwa ada sekitar 8 juta ton sampah plastik berbagai jenis yang tersebar di lautan dan tidak terurai serta bercampur dengan Bahan Beracun dan Berbahaya seperti bekas inpus, oli, dan zat beracun lainya. Sampah plastik tersebut kemudian terapung di lautan dan konsekuensinya menggangu keamanan maritime terutama yang berkaitan dengan lingkungan dan nasib nelayan yang hidup di wilayah pesisir laut. Tentunya hal ini akan berkonsekuensi pada hasil tangkap yang kurang baik, karena 1 dari 3 mamalia laut yang ditemukan di laut terinfeksi sampah plastik. Hal ini tentunya menggangu kemanan manusia dan dampak sosial ekonomi masyarakat pesisir yang menggantungkan hidupnya dari hasil laut.

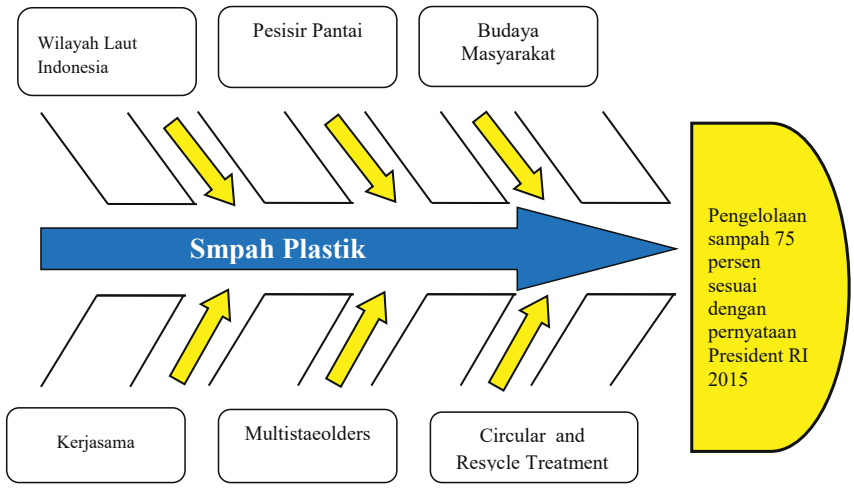
Metode Penelitian

Tipe Penelitian ini adalah tipe penelitian kualitatif deskripsi, menggunakan metode studi kasus. Penelitian ini akan menggunakan tipe observasi partisipan dan pengamatan lansung di wilayah objek penelitian. Untuk memperoleh data peneliti melakukan wawancara kepada sejumlah aktor yang berkaitan dengan penelitian ini. Peneliti juga menggunakan data sekunder dari berbagai referensi ilmiah seperti jurnal dan buku-buku serta internet. Adapun sejumlah tempat yang di kunjungi adalah: Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Pandegelang, Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Pandegelang, BAPPEDA Kabupaten Pandegelang, WWF Indonesia, Komunitas Pengelola Daur Ulang Sampah, Maysarakat Pesisir, Mahasiswa KKN

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[9] FGD Seminar Nasional UPN "Veteran "Jakarta 2019.

UGM. Penelitian akan dilakukan di Kabupaten Pandeglang dan akan berlangsung selama bulan Mei – September 2019. Alur Pemikiran kami sebagai berikut:



Sumber: Karya Pribadi

Pembahasan

Isu Sampah Plastik Lintas Nasional dan Regional

Negara-negara ASEAN saat ini disibukkan dengan impor sampah dari beberapa negara maju. Impor sampah tersebut tentunya memiliki konsekuensi ekonomis dan higinis (lingkungan). Beberapa negara ASEAN yang terkena dampak impor sampah diantaranya adalah Malaysia, Filipina, Thailand, dan Vietnam. Hal yang sama dialami oleh Indonesia yang justru menjadi bagian impor sampah negara-negara maju seperti Amerika, Eropa serta Australia. Menurut argumentasi bahwa banyaknya impor sampah di beberapa negara ASEAN termasuk Indonesia akibat kebijakan Tiongkok. Kebijakan Tiongkok berhenti melakukan impor sampah kepada sejumlah negara termasuk AS dan negara-negara Eropa.Tiongkok adalah salah satu negara terbesar penghasil sampah di dunia bahkan menjadi salah satu negara yang memiliki industri pengolahan sampah daur ulang terbesar di dunia.

Konsekuensinya adalah sejumlah negara maju tersebut harus mencari konsumen baru untuk bisa membeli hasil sampah plastik mereka. Di sisi lainya Tiongkok menyetop hal tersebut dengan akumulasi ekonomi sebesar USD 24 miliar per tahun, sehingga industri manufaktur ini berhenti dan berdampak sosial, ekonomi dan lingkungan juga kepada beberapa negara lainnya. Salah satu konsekuensinya adalah terhadap Indonesia. Menurut *The Economist*. Indonesia mengirim balik 5 kontainer berisi sampah ke AS. Menurut Ditjen Bea Cukai yang diterima, menyatakan bahwa lima kontainer

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

tersebut dikirim melalui pelabuhan Tanjung Perak Surabaya melalui kapal Zim Dalian menuju pelabuhan Seattle, AS yang akan transit terlebih dahulu ke Shanghai Tiongkok. Bea Cukai menuturkan bahwa lima kontainer tersebut tidak sesuai dengan impor yang dilakukan karena dalamkontainer masih bercampur diantaranya adalah sampah rumah tangga, beracun, dan berbahaya. Kontainer juga berisi plastik, impus, oli bekas, dll. Konsekeunsi ini tentunya akan sangat berbahaya bagi kesehatan lingkungan[10].

Menurut Archie Satya Nugroho dari PT. Guna Olah Limbah mengatakan bahwa berhentinya kebijakan Tiongkok terhadap impor sampah selain karena isu lingkungan negara tersebut, kebijakan pemberhentian itu karena mahalnya *tipping fee*. Di negara-negara maju harga *tipping fee* sangat mahal sedangkan di negara-negara berkembang sangat murah. Sampah di negara-negara maju tidak dipergunakan padahal mereka memiliki teknologi yang modern. Beberapa negara ASEAN seperti Filipina yang pernah mengembalikan berton-ton sampah dari berbagai negara maju harus merevisi kebijakan impor sampahnya. Demikian pula dengan Malaysia, Thailand termasuk Indonesia. Indonesia sendiri sepertinya harus meniru kebijakan sampah yang dilakukan oleh Tiongkok dimana Tiongkok memberlakukan kebijakan sampah yang sudah tercecah untuk bias masuk ke negaranya. Tiongkok mewajibkan setiap sampah yang masuk sudah terpisah dengan sampah yang teridentifikasi bahan beracun dan berbahasaya seperti oli, infus, botol kemasan dll.

Lebih lanjut, negara-negara ASEAN seperti Filipina yang telah mengembalikan 69 kontainer (sekitar 1.500 ton) yang mengandung kontaimen atau bahan berbahaya. Hal yang sama dilakukan oleh Indonesia terhadap Australia, konsekuensinya adalah Australia merasa dirugikan dan mengajukan protes kepada Indonesia karena menolak impor sampahnya. Indonesia sendiri sepakat bahwa impor sampah harus bebas dari bahan berbahaya dan beracun karena memiliki dampak terhadap lingkungan. Australia dipaksa mengikuti aturan Indonesia dan Filipina, apabila tidak melakukan hal tersebut, maka Australia bisa kehilangan pasar di wilayah ASEAN terkhusus Indonesia dan Filipina. Menanggapi hal tersebut, Australia akan berbenah termasuk akan memisahkan sampah impornya menjadi sampah layak daur ulang tidak terkontaminasi dengan bahan beracun dan berbahaya. Australia sendiri tidak menginginkan menggunakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

[10] "Pabrik Pengolahan Limbah Ilegal di Marunda Manfaatkan Oli Bekas Kapal," *Jakarta*, Agustus 19, 2014. https://news.detik.com/berita/2666221/pabrik-pengolahan-limbah-ilegal-di-marunda-manfaatkan-oli-bekas-kapal/1

sampah daur ulang untuk produksi barang-barangnya termasuk kosmetik. Konsekuensinya adalah sampah Australia bisa sampai ke Mojokerto.[11]

Menurut direktur eksekutif Ecoton, Prigi Arisandi, mengatakan bahwa, tingkat kontaminasi mungkin diharapkan murni tidak disengaja, yakni sekitar 2 persen, bukan injeksi sampah yang disengaja untuk dihadapi Indonesia. Tetapi sistem berubah setelah China membuat keputusan bulan Januari 2018 yang menolak sistem daur ulang dunia memasuki China. Lebih lanjut, studi yang dilakukan oleh *Greenpeace* menerangkan bahwa Indonesia, Malaysia, Thailand, dan Filipina menunjukan kenaikan hasil impor sampah mencapai 171 persen. Malaysia sendiri hasil impor sampah tahun 2018 mencapai 872.897ton yang naik 300 persen sejak tahun 2016. Sedangkan Indonesia, jumlahnya melonjak hampir 250 persen hanya dalam 12 bulan, dengan kontributor terbesar adalah Amerika Serikat, Kanada, Italia, Korea Selatan, dan Inggris. Kemudian, nama Presiden Rodrigo Duterte mengembalikan 69 kontanier sampah yang ada di Filipina. Dia berpendapat bahwa tidak akan mentolerir terhadapmasuknya sampah dunia. Presiden Rodrigo Duterte menyaksikan di pelabuhan Filipina terdapat 2.400ton sampah daur ulang yang telah dilabeli.

Menurut *World Wide Fund for Nature* (WWF) mengatakan, 300 juta ton plastik diproduksi setiap tahun dan sebagian besar berakhir di dalam bumi dan lautan. Fakta lainya adalah sampah bermasalah ditemukan juga di batam Kepulauan Riau. Tim gabungan dari Kemenko Maritim, KLHK, Dinas Lingkungan Hidup Kota Batam, dan Kantor Pelayanan Umum Bea Cukai Batam menindak lanjuti temuan 65 kontainer sampah. Puluhan container tersebut akan diinvestigasi sehingga tidak mengandung bahan berbahaya dan beracun. Perwakilan KLHK mengusulkan perubahan Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) Nomor 31 Tahun 2016 tentang Ketentuan Impor Limbah Non Bahan Berbahaya dan Beracun. Kebijakan impor sampah harus detail, karena apabila tidak bisa dikenakan Undang-undang (UU) Nomor 18 Tahun 2008 tertuang dalam pasal (1) dan (2) dengan hukuman 3-5 tahun, atau dengan biaya denda 100 juta sampai dengan lima milyar.

Analisis Pengelolaan Sampah Plastik

Ancaman keamanan maritim dengan berbasis pendekatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

[11] "Sampah Plastik Australia Berakhir di Desa Bangun Mojokerto," Jakarta, Juli 15, 2019. https://news.detik.com/abc-australia/d-4624297/sampah-plastik-australia-berakhir-di-desa-bangun-mojokerto

lingkungan lebih besar dikarenakan oleh prilaku manusia atau antroposentrisme. Kelompok diaspora UK juga menyatakan bahwa hal terberat bagi Indonesia adalah membangun budaya yang baik terhadap pemeliharaan lingkungan. Kelompok diaspora tersebut menyatakan bahwa masalah pengelolaan sampah sangat kompleks, namun budaya adalah penentu utama dalam menjaga lingkungan. Hal tersebut berbeda jauh dengan masyarakat di UK yang memaknai lingkungan ekosentrisme.

Dalam pandangan lain untuk memahami ancaman keamanan perspektif Keamanan manusia (*humaan security*) dianalisis melalui variabel: a) *security for whom,* b) *security for what value*, c) *security for what thereat*, dan d) *security by what means*. Perspektif ini adalah perspektif yang memaknai keamanan dari aktor non negara. Ancaman keamanan bukan hanya mengancam negara tetapi juga mengancam aktor non negara atau lebih tepatnya adalah manusia (*human security*)[12]. Pada analisis ini, *security for whom* mengacu pada ancaman keamanan bahwa negara harus menjamin keberlansungan hidup warganya dengan memastikan warganya bebas dari ancaman terutama ancaman lingkungan. Seperrti yang sudah dijelaskan pada bagian konseptual di atas bahwa lingkungan adalah ancaman nyata saat ini bagi manusia. Variabel ini menekankan pada keamanan warga pesisir terhadap ancaman sampah plastik sangat besaar.

Sehubungan dengan hal di atas, Kabupaten Pandeglang juga mengalami hal yang sama dalam pengelolaan sampah plastic. Konsekuensinya seperti yang dikatakan oleh Staf Dinas KKP Propinsi Banten pada saat wawancara bahwa, akibat budaya masyarakat pesisir yang antroposentrisme konsekuensinya adalah menurunnya jumlah tangkapan ikan di laut. Di samping, kualitas air laut di wilayah pesisir yang berubah warnanya seperti tidak biasa. Warna air laut menunjukan kecoklatan akibat selalu menjadi lokasi pembuangan sampah yang kemudian terbawa oleh ombak hingga ketengah laut. Hal ini akan berpengaruh pula pada hasil tangkap. WWF menyatakan bahwa 1 dari mamalia di laut terindikasi memakan sampah plastik dan hal tersebut apabila dikonsumsi akan sangat berpengaruh terhadap kesehatan.

Pengelolaan sampah plastik di Kabupaten Pandeglang belum memiliki hasil yang maksimal. Hal ini terlihat dari hasil observasi lapangan yang dilakukan oleh penulis serta melakukan wawancara langsung dengan beberapa *stakeholders* baik lembaga pemerintah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[12] Yanyan Mochamad Yani, Ian Montratama dan Emil Mahyudin. *Pengantar Studi Keamanan*. (Malang: Intrans Publishing, 2017)

maupun masyarakat setempat. Fakta di lapangan menunjukkan bahwa pengelolaan sampah di Kabupaten Pandeglang memiliki banyak kendala diantaranya, antara lain:

1. Orientasi kebijakan yang belum menjadikan isu lingkungan seperti sampah sebagai rencana strategis daerah.
2. Kesadaran masyarakat tentang pelestarian ekosistem laut masih sangat rendah dan didukung oleh tingkat pendidikan rata-rata masyarakat yang masih terbatas (SD dan SMP).
3. Infrastruktur dan finansial yang belum maksimal. Fakta di lapangan ditemukan bahwa di pinggir laut hanya terdapat satu tong sampah padahal luas pesisir pantai tidak sebanding dengan hanya satu tong sampah.
4. Sumberdaya manusia yang belum mampu memanfaatkan teknologi untuk mengelola sampah. Fakta di lapangan pengelolaan sampah masih bersifat tradisional atau di buang.
5. Budaya masyarakat yang belum bisa dikontrol oleh pemerintah.



Gambar 1 lokasi pembuangan sampah di Kecamatan Labuan Pandegelang
Sumber: Fotohasil observasi lapangan

Variabel lain adalah *security for what thereat*, pada poin ini mengindentifikasi ancaman sehingga mampu merumuskan solusi dari persoalan tersebut. Hasil pengamatan penulis melalui observasi di lapangan bahwa ancaman keamanan maritim yang terjadi di Kabupaten Pandeglang terkhusus wilayah pesisir ditemukan bahwa asal ancaman masih bersifat lokal. Hal ini terlihat dari gambar di atas yang menunjukan bahwa potensi akan rusaknya ancaman keamanan lingkungan karena perilaku manusia disekitaran pantai. Perilaku ini kemudian dikatakan antroposentrisme. Para penganut teori hijau mengusulkan bahwa apabila telah terjadi peristiwa seperti itu, maka harus ada kelompok penekan yang bisa menjadi penasehat bagi masyarakat. Penganut teori ini mengusulkan agar ada kolompok LSM yang selalu membimbing masyarakat agar mampu menjaga kelestarian lingkungan. Menurut penganut teori ini menjaga lingkungan harus berbasis kesejateraan, holistik, keadilan, dan keberlanjutan. Hal ini didasarkan bahwa lingkungan bukan hanya untuk manusia tetapi

untuk mahluk lain. Manusia tidak memiliki hak sewenang-wenang untuk mengelola lingkungan tanpa memikirkan konsekuensinya.

Hasil studi lapangan menunjukan bahwa konsekuensi dari masyarakat yang hanya berpendidikan rendah dan hanya memiliki pekerjaan sebagai nelayan ternyata menimbulkan kesadaran lingkungan yang kurang baik. Para nelayan tidak pernah memikirkan setiap konsekuensi akan bahaya lingkungan akibat hasil buangan sampah mereka di laut. Hal yang dilakukan saat ini adalah membuka peluang Kuliah Kerja Nyata (KKN) kepada kampus-kampus di wilayah Jabodetabek untuk memberikan sosialisasi terhadap bahaya lingkungan akibat sampah. Hal tersebut dilakukan oleh kelompok mahasiswa UGM yang memberikan program-program konstruktif untuk menjaga lingkungan dan memanfaatkan sampah dengan berbasis daur ulang.

Variabel lain, *security by what means*. Ancaman terhadap lingkungan memang tidak seperti ancaman tradisional seperti konflik dan perang yang lansung dirasakan konsekuensinya. Anacaman lingkungan sebagai maksud dari ancaman yang berbahaya bagi masyarakat. Pemaknaan ancaman lingkungan tidak *one shoot* seperti perang tetapi berkonsekuensi berkelanjutan. Contoh saja membuaNg sampah plastik seperti popok, bungkus *indomie*, dan sejenisnya bisa membutuhkan ratusan tahun untuk terurai. Belum lagi benda-benda tersebut terbawa oleh ombak dan dikonsumsi oleh biota laut dan kemudian dikonsumsi lagi oleh manusia maka bisa disimpulkan terganggunya kesehatan manusia akibat perilaku manusia itu sendiri.

Penulis melakukan FGD dengan WWF Jakarta disimpulkan beberapa hal yaitu, *Pengunaan kantong plastik 9M lembar pertahun, lebih parah lagi Satu orang menyumbang 700 lembar/ tahun. Lebih lanjut, 8 juta ton plastik ditemukan di lautan/ tahun itu artinya bahwa 1dari 3 spesies mamalia di laut bergulat dengan sampah plastic.WWF menyimpulkan bahwa Budaya Bahari dan pengelolaan ruang laut belum maksimal*. Berikut ini adalah beberapa fakta ancaman keamanan lingkungan dari data WWF:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar Sirkulasi sampah plastik dan konsekuensi hitungan tahun(terurai)

Plastik masih menjadi benda yang dekat dengan manusia dan menjadi representasi kehidupan manusia. Hal ini dikarenakan oleh, murah, tahan lama, ringan, mudah diperoleh. Akibatnya sampah plastic yang terbuang di pesisir adalah bukti bagaimana plastik masih menjadi bagian dari kehidupan manusia. Untuk meminimalisir hal tersebut memang butuh waktu akan tetapi tidak salah jika kita sudah memulainya.WWF mengusulkan beberapa solusi untuk persoalan ini, karena persoalan lingkungan bukan dominan persoalan pendidikan tetapi budaya dan tanggung jawab kita terhadap lingkungan.WWF mengusulkan solusi yaitu 1)mengubah perilaku (*behavior change*) dengan menghindari penggunaan produk plastik sekali pakai (*single-use plastic*); 2) menjalankan praktek 3 R (*Reduce, Reuse, Recycle*); 3) bergabung dan berpartisipasi secara sukarela dengan Jaringan *Citizen Science Survey* ;4) diplomasi bencana lintas bilateral , regional dan multilateral.

Kemudian variabel *security what value,* poin ini mengambil argumentasi dari mengukur keamanan manusia dari *safety, well-being, dignity, freedom, acces to market, and social apportunities, personal choice, surety about the future.* UNDP lebih spesifik mengukurnya dari perlindungan dari ancaman penyakit, pengangguran, kelaparan, kejahatan, konflik, resiko lingkungan.

Lebih lanjut, UNDP juga memberikan tujuh indikator untuk mengukur keamanan manusia. UNDP mengukurnya dari *economic*

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

security, food security health security, environmental security, personal security, community security, political security. Selain itu dalam mahzab Kanada *people centered security* itu menyangkut *security again economic privation, an acceptable access quality of life, and a guarantee of fundamental human right*. Hal tersebut menunjukan *basic needs, sustain economic, development, fundamental freedoms- freedom from fear and freedom for want, the rule of the law, good governance, social development and social aquality*. Apabila dikontekstualkan dengan isu di atas, nilai ancaman keamanan lingkungan akibat sampah plastic akan berpengaruh terhadapnilai lain yang telah di tetapkan oleh UNDP.

Keamanan lingkungan merupakan salah satu indikator UNDP untuk mengukur bahwa masyarakat negara bisa mendapatkan keamanan dari negara. Dengan demikian, apabila lingkungan terganggu terutama masyarakat pesisir akan berdampak pada kesehatan, pendapatan, akses individual atau kelompok. Pada intinya setiap individu memiliki kesamaan hak untuk mendapatkan akses kehidupan yang sehat terhadap lingkungan tempat tinggalnyaa. Oleh sebab itu, budaya membuang sampah plastik di sembarangan tempat terutama di pesisir laut masih menjadi tanggung jawab semua pihak. Hal ini dibutuhkan kerjasama mendalam dan kolaborasi semua aktor untuk bisa mengelola laut yang berbasis ekologi dan keberlanjutan. Karena hampir sebagian besar masyarakat di pesisir pantai bekerja sebagai nelayan, dan apabila sumber pendapatanya tercemar maka akan sangat menggangu kualitas hidup dan kesejahteraan mereka juga. Butuh kerjasama lintas sektoral baik NGO, masyarakat, pemerintah daerah dan negara dalam bentuk diplomasi bencana.

Penutup

Keamanan maritim sebagai *buzzword* tidak mengandung konsensus dalam pengertiannya. Keamanan maritim adalah usaha untuk melindungi wilayah teritori, infrastruktur, ekonomi, lingkungan, dan masyarakat dari sebuah negara dari ancaman yang terjadi di laut, termasuk perompakan. Salah satu persoalan keamanan maritim di Indonesia adalah limbah sampah di laut. Sebagai negara yang hendak mengukuhkan sebagai poros maritim dunia maka sudah semestinya menjadikan sampah di laut sebagai isu penting dan perlu mendapat perhatian serius. Riset dari *Ocean Conservancy* melaporkan bahwa sekitar 8 juta ton plastik lolos ke laut setiap tahun. Jika kondisi itu tak bisa dikendalikan, pada 2025 akan ditemukan sekitar 1ton sampah plastik di setiap 3ton ikan yang diambil dari laut. Sementara itu, dalam laporan riset yang dimuat di jurnal *Science* (2015), tim peneliti yang dipimpin Jenna R Jambeck dari Universitas Georgia menyatakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sampah plastik yang mengalir ke laut bisa lebih besar. Kalkulasi data dari 192 negara menyebutkan Indonesia menempati peringkat kedua dengan produksi sampah plastik mencapai 3,2 juta ton setelah Tiongkok (8,8 juta ton), disusul Filipina (1,9 juta ton), Vietnam (1,8 juta ton), dan Sri Lanka (1,6 juta ton). Sekitar 83% sampah di Indonesia tidak dikelola dengan baik.

Di atas semua itu, ancaman keamanan limbah sampah di laut diperlukan langkah strategis, antara lain: a) Pengembangan Pusat Kegiatan Strategis Nasional yang berhubungan dengan sosial ekonomi pesisir; b) Pengembangan Dukungan Kebijakan yakni mengembangkan kebijakan lintas sektoral yang kolaboratif serta dukungan kebijakan UU terkait wilayah pesisir maritime; c) Penetapan agenda program-program prioritas menyangkut *sovereignty, security,* dan *safety* serta environmentality. Kebijakan atau langkah-langkah ini diperlukan demi kepentingan *human security* yang basisnya *prosperity* dan *disaster*. Manajemen pengelolaan sampah di wilayah pesisir ini terutama yang berbatasan lansung dengan sejumlah negara sangat penting mengingat makin merebaknya jumlah sampah plastik yang masuk di lautan Indonesia. Dengan dukungan sejumlah kebijakan di atas diharapkan mampu meminimalisir masuknya sampah plastik baik karena sampah kiriman dari laut, akibat perilaku kunjungan wisatawan. Dengan demikian, diharapkan mampu menciptakan ekosistem laut yang baik dan bedampak pada kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buzan, Barry., and Ole Wæver and Jaap de Wilde. *Security: A New freaamwork For Analysis.* Boulder : Lynne Rienner Publisher, 1998.

Bueger, C. "*What is Maritime Security*?," *Marine Policy*, 2015

Buzzan, B. *People State and Fear : An Agenda For International Security Studies In the Post Cold War Era* . Hemsteat Harvester Wheatsheaf, 1991.

Carlesnaes, W. *Handbook Hubungan Internasional Terjemahan.* Bandung: Nuansa, 2013.

Dam, S . *Politik Kelautan.* Jakarta. : Bumi Aksara, 2010.

Fathun, Muhammad Laode, & Yugo Lastarob Khomeini,dkk. *Keamanan Kontemporer di Asia Tenggara*, Jakarta : Sulu Media Graha Ilmu, 2018.

Inu Kencana, Syafii,. *Ekologi Pemerintahan Indonesia*, Jakarta:Kompas Gramedia, 2019.

Keliat, Makmur. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia," *Ilmu sosial dan Ilmu Politik,* Volume.13*,* No.*1* (Juli 2009*): 113.*

Nicholas, Loy Dkk. *Melancong Ke Laut,* Jakarta: Kompas Gramedia, 2019.

Miller, S. M..J. *Global Dangers Changing Dimmentions of International Security* . Cambridge : MTT Press, 1995.

Mochamad Yani,Yanyan dan Ian, Moersetama. *Pengantar Studi Keamanan.* Malang : Intrans Publishing, 2017.

Nurdin, R. A. *Keamanan Global.* Bandung: Alfabeta, 2015.

O'Callghan, M. G. *International Relations :the key concepts.* New York: Routledge, 2002.

Remacle, Eric "Approaches To Human Security: Japan, Canada, And Europe In Comparative Perspective, " The Journal Social Science, 66, (2008)

Siadari,Eben E., *Esensi PraktekMenulis*,Jakarta:Kompas Gramedia, 2019.

Siswanto. *Kembali Melaut : Industri dan Jasa Mritim Dalam Visi Poros Maritim Dunia.* Yogyakarta: Kemenko Maritim dan PuSshankam UPN" Veteran " Yogyakarta, 2016.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Smith, J. B. *Globalization of fWorld Politics : An Introduction to International Relation* . United Kingdom : Oxford University Press, 2001.

Susanto, M. ,. *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut, Berbasis Sistem Peringatan Dini* . Jakarta: Gramedia, 2015.

Taufiqoerrochman, Achmad ,*Kpemimpinan MaritimSebuah Memoar*. Jakarta:Kompas Gramedia, 2019.

Dewan Guru Besar. *Proseding Kongres Maritim Ke II*. Yogyakarta: Dewan Guru Besar UGM, 2017.

Ullman, Richard H, "Redefining Security," *International Seurity*, Vol. 8, No. 1 (Summer, 1983).

Wahyono, S. *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta.: Teraju, 2009.

Waluyo ,Cipto. *Menggalang Ketahanan Nasional*, Jakarta: Kompas Gramedia, 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pengembangan Industri Maritim di Nusa Tenggara Barat (NTB): Peluang dan Tantangan

M. Firmansyah [1)*], Masrun [2)], Busaini[3)]
[1)2)3)] Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Mataram

[*] E-mail corresponding author: firmansyah.feb@unram.ac.id

Received: 10-10-2020;
Accepted: 27-02-2021;
Available online: 30-04-2021

Ecoplan *Vol. 4 No. 1, April 2021, hlm 1-9.*

ISSN p: 2620-6102
e: 2615-5575

Keywords: ***Maritime industries, Fishing, and Raw Materials***

Abstract - *One of the West Nusa Tenggara Governor's (2018-2023 era) mission is to encourage industrialization. This research tries to provide answers related to opportunities in the fisheries sector for industrialization and its challenges. The study was conducted with a qualitative approach. Qualitative (primary) data was obtained by conducting interviews with several experts in marine and fisheries and through FGD with related agencies. In contrast, secondary data was obtained from the fishing and marine services of (DKP) NTB Province. The results showed that NTB's fisheries were still relatively large in production and the area of fish land (capture and cultivation). And also, Non-fish production is suitable to be used as the main source of industrialization. However, several obstacles that need to be addressed, such as low human resources, infrastructure, supervision, and law enforcement of illegal practices in fisheries, low fiscal support and coordination among stakeholders, have not been resolved. Data validity is needed to be related to fisheries aspects, cross-stockholder forums such as Maritim product investment forums consisting of government, academia, and the business world, and directing industrial development towards the industrial Maritim cluster (ICM).*

Abstrak - Salah satu misi Gubernur Nusa Tenggara Barat (era 2018-2023) adalah mendorong industrialisasi. Sementara itu, perhatian terhadap sektor perikanan belum diberi porsi yang memadai untuk menjawab kebutuhan tersebut. Tujuan penelitian ini menjelaskan peluang pengembangan perikanan di NTB sebagai bahan baku industri. Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif dengan melakukan wawancara terhadap ahli dibidang perikanan, terdiri dai akademisi dan dinas perikanan. Hasil penelitian menunjukkan potensi perikanan NTB masih relatif besar, baik dalam usaha tangkap (off shore) maupun budidaya. Beberapa kendala seperti sumber daya manusia (SDM) yang rendah, infrastruktur perikanan yang belum memadai, pengawasan dan penegakan hukum atas praktik ilegal fishing belum maksimal, dukungan fiskal yang rendah dan koordinasi di antara para pemangku kepentingan yang belum maksimal juga perlu diselesaikan. Pembangunan industri menuju klaster industri maritim (ICM) dapat disarankan untuk dibangun.

Kata Kunci: *Industri Maritim, Perikanan dan Bahan Baku*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Lautan diyakini berperan penting menciptakan kekayaan dan kesejahteraan generasi sekarang dan mendatang, sehingga abad ke-21 dianggap eranya ekonomi kelautan (Kronfeld-goharani, 2018; Wang & Wang, 2019). Pembangunan kelautan atau ekonomi biru (Fernández-macho *et al.*, 2015) menyediakan ruang pengembangan ekonomi seperti perikanan, *akuakultur*, pembuatan kapal, pariwisata dan transportasi laut. Laut juga menjadi sumber energi terbarukan dan bioteknologi (Fernández-macho *et al.*, 2015). Keterbatasan lahan darat menyebabkan banyak negara melihat laut sebagai sumber daya penting, untuk itu diperlukan kebijakan pengembangan kelautan serta upaya memperkuat regulasi di dalamnya (Wang and Wang, 2019).

Mengingat pentingnya industri kelautan, era 1990-an China mengembangkan visi ekonomi kelautan berbasis teknologi dan pengetahuan (Su and Yang, 2018). Sementara Indonesia sejak Orde Baru pembangunan infrastruktur lebih berorientasi darat, walau pasca reformasi 1998 pembangunan maritim mulai disiapkan (Wicaksana, 2017).

Luas laut Indonesia adalah 70 persen, namun kemiskinan masyarakat nelayan masih relatif tinggi (Retnowati, 2011; Fatmasari, 2016). Belum tergambar kebijakan efektif menjadikan maritim sebagai titik tumpu pembangunan nasional, khususnya dalam upaya pengentasan kemiskinan. Isu-isu kemaritiman terbaru yang ramai dibicarakan di ruang publik masih seputar tol laut, ekspor *baby lobster*, impor ikan, sementara nelayan dan berbagai masalahnya belum banyak diselesaikan. Salah satu jalan menuntaskan kemiskinan adalah dengan industrialisasi bidang maritim.

Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB), oleh Gubernur terpilih periode 2018-2023 mencanangkan industrialisasi sebagai program utama. Sehingga, dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2018-2023, NTB memprioritaskan pembangunan beberapa kawasan industri, antara lain Global Hub Kayangan Lombok Utara, Kawasan SAMOTA (Teluk Saleh, Pulau Moyo dan Gunung Tambora), Kawasan Industri Pariwisata Mandalika dan Kawasan Industri Smelter di Sumbawa Barat.

Dari semua kawasan tersebut, ada 2 industri di aspek maritim yaitu pengembangan teluk saleh dan industri pariwisata super prioritas nasional di kawasan Mandalika Lombok. Dari dua kawasan maritim dalam RPJMD tersebut, pengembangan Teluk Saleh yang dirancang untuk pengolahan hasil laut. Secara keseluruhan pengembangan perikanan tentu tidak hanya di Teluk Saleh, karena potensi laut NTB yang relatif besar.

Dibutuhkan manajemen bisnis yang baik untuk menyiapkan industri maritim tersebut (Chen *et al.*, 2000). Langkah awal penyiapan tentu dengan mengidentifikasi potensi dan berbagai tantangan yang dihadapi. Sehingga, tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji peluang dan tantangan pengembangan industri maritim di NTB.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif. Tujuan penelitian kualitatif adalah mendeskripsikan dan memaknai (Vanderstoep and Johnston, 2009) fenomena atau kejadian serta melakukan interpretasi berdasar kejadian yang diamati. Data kualitatif diperoleh dari hasil wawancara terhadap beberapa partisipan (informan) yang terdiri dari pegawai dinas perikanan, akademisi dan pelaku bisnis. Adapun deskripsi informan: informan_1 berinisial Ir. P, MM akademisi, Informan_2 berinisial NK, SPi, M.Si birokrat, Informan_3: DM, MSc birokrat dan Informan_3 Dr. SH, M,Si sebagai akademisi. Di samping data kualitatif, penelitian ini juga menyajikan data sekunder sebagai pelengkap analisis berupa data produksi perikanan, potensi dan pemanfaatan perikanan provinsi NTB yang diperoleh di Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi NTB.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Maritim dan Pembangunan Ekonomi

Industrialisasi merupakan proses perubahan (*shifting*) aktivitas ekonomi dari sektor pertanian (agraris) menjadi sektor industri, atau berbasis agraris dan kerajinan tangan digantikan industri yang berbasis mesin (Pula, 2017). Walaupun masih diperdebatkan, industrialisasi diyakini pertama kali terjadi di Inggris pada akhir abad ke-17 dengan beberapa faktor pendorong antara lain liberalisasi, pasar yang semakin kompetitif, kewirausahaan, fenomena alam dan dorongan menuju teknologi dan inovasi (Pula, 2017).

Dalam pembangunan industrialisasi, terdapat beberapa unsur dalam mengukur indeks kinerja industri yang harus dipenuhi, terdiri dari (Setiawati and Nachrowi, 2012: output, faktor produksi dan biaya produksi. Output terdiri dari nilai tambah dan pertumbuhannya, upah dan pertumbuhannya, jumlah perusahaan dan pertumbuhannya. Dari aspek faktor produksi terdiri dari jumlah tenaga kerja, barang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

modal, dan kemajuan teknologi. Sedangkan dari aspek biaya produksi terdiri dari produktivitas tenaga kerja, barang modal dan efisiensi (Setiawati and Nachrowi, 2012). Kombinasi dari output dan biaya, maka roh industrialisasi adalah efisiensi, keunggulan (kompetitif) tidak saja dari kualitas namun juga harga serta komitmen politik pemerintah (Storm, 2017).

Pentingnya industri dalam wilayah laut perspektif teori ekonomi bukanlah hal baru, abad ke-18 Adam Smith telah menggambarkan keuntungan ekonomi dari keberadaan transportasi laut (Stopford 2009). Smith baru menyentuh aspek distribusi, padahal dalam konteks produksi laut (bahari) tentu menjanjikan banyak bisnis yang dapat dikembangkan, seperti (Retnowati, 2011): Perikanan (tangkap dan budidaya), pengolahan hasil budidaya, industri bioteknologi, industri tambang dan energi, pariwisata bahari, penyediaan transportasi laut, penyediaan jasa maritim, pemanfaatan pulau-pulau kecil untuk pariwisata, penggunaan sumber daya non-konvensional, pengembangan kultur dan budaya bari dan bisnis terkait jasa lingkungan (konversi dan biodiversitas).

Banyak determinasi bisnis sektor kelautan yang dapat dikembangkan. Oleh karena itu, penting bagi negara dan daerah membangun sektor kelautan khususnya dalam mengatasi persoalan yang masih dihadapi, yaitu kemiskinan. Hasil studi menunjukkan, bisnis akuakultur di Asia mampu meningkatkan ketahanan pangan, pengentasan kemiskinan, inklusi sosial, pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dengan tetap mempertahankan ekosistem bumi (Pomeroy *et al.*, 2017; Kronfeld-goharani, 2018).

Dengan luasnya dampak ekonomi bisnis maritim, tentu diperlukan perencanaan bisnis yang efektif. Dalam mengembangkan bisnis maritim, tidak lepas dari empat rantai bisnis beserta turunannya, yaitu aspek produksi, distribusi, komersialisasi dan pasar (Firmansyah, 2016). Walaupun pembangunan industri memasuki generasi ke-4 atau biasa dikenal 4.0 namun secara prinsip sebenarnya tidak jauh dari penataan produksi, distribusi, komersialisasi dan pasar. Persaingan industri generasi terbaru hanya lebih jauh dalam akses pasar dan upaya mengurangi hambatan perdagangan (Stimson, Stough, & Roberts 2002).

Di tengah kemajuan teknologi informasi (4.0) yang kian masif ditandai lahirnya bisnis *unicorn*, pembangunan nasional masih saja berorientasi darat. Pengabaian pembangunan maritim kurang sejalan dengan jati diri bangsa yang secara geografis berbentuk kepulauan (Dahuri, 2016). Kemajuan bidang maritim tidak berarti membatasi ruang gerak bisnis darat. Kemajuan sistem logistik justru meningkatkan efisiensi bisnis darat karena biaya transportasi yang lebih efisien. Indonesia merupakan negara yang paling mahal biaya logistiknya, yaitu diperkirakan 24 persen dari PDB, sedangkan negara lain umumnya di bawah 10 persen dari PDB (Dahuri, 2016).

Dinamika bisnis sektor maritim akan sejalan dengan perkembangan bisnis secara umum, bahkan ekonomi maritim mampu menjadi menyanggah perkembangan bisnis global dan perdagangan global (Chen et al., 2000). Dibutuhkan beberapa instrumen untuk mendorong bisnis maritim maju. Keterampilan kerja seperti komunikasi, teknik penyelesaian masalah, kemampuan beradaptasi, manajemen diri, kerja tim serta literasi dan teknologi digital (Chen et al., 2000) perlu diperkuat.

Di samping itu, aspek keberlanjutan (*sustainable*) merupakan hal penting lain untuk dipertimbangkan. Salah satu aspek penentu keberlanjutan adalah dengan menjadikan kultur atau nilai-nilai lokal yang berkembang dalam masyarakat sebagai instrumen untuk menjaga kelestarian laut dan ekosistemnya.

Aspek Perencanaan Sektor Maritim

UU No. 31 tahun 2004 mengatur tata kelola maritim, atau spesifiknya perikanan. Undang-undang ini mengatur pengelolaan ikan dan ekosistemnya, penangkapan, konservasi, nelayan, korporasi, pelabuhan dan seterusnya. Tujuan yang ingin dicapai dari keberadaan UU ini mulai dari meningkatkan taraf hidup, peningkatan devisa, kesempatan kerja, pemenuhan kebutuhan gizi, nilai tambah dan daya saing, industrialisasi dan juga *sustainability* (Puspitasari, Soemarmi and Juliani, 2016).

Payung hukum pengembangan industri manufaktur cukup rinci, pemerintah daerah hanya perlu menyusun *road map* dan rencana yang tepat untuk mencapai industrialisasi. Perencanaan bisnis maritim dalam konteks ini dengan merencanakan tiap-tiap tahapan bisnis yang akan dilewati sektor bisnis. Tahapan itu, dengan mengikuti alur *value chains* bisnis. Secara umum *value chains* terdiri dari input, produksi, distribusi, pemasaran dan pasar. Sebagai contoh tergambar proses *value chains* ikan lele dan ular di Kamboja berdasar hasil studi Pomeroy et al (2017). Di mana, rantai nilai dimulai dari (Pomeroy et al., 2017):

1. Input, di situ ada akifitas pasokan benih, pakan dan juga tersedia dokter hewan.
2. Produksi, hasil produksi (bahan baku) tersebar dalam 43,8 persen ke pengepul dan pedagang kecil, 37,5 persen masuk ke *wholesale-buyer* sisanya langsung ke pasar.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3. Pengepul, hasil pengepul terinci ke dalam 10, 4 persen langsung ke pasar, 15,9 persen masuk ke *processing* (pengolahan) dan 17, 5 persen masuk ke *wholesale-buyer*.
4. Prosesing, hasilnya 41,1 persen masuk ke *wholesaler* sisanya langsung ke pasar.
5. Perdagangan, di sana ada aktivitas *wholesaler* dan supermarket yang menyediakan kebutuhan pasar domestik, Konsumsi, dalam aspek ini produk mencakup kebutuhan pasar domestik (Pomeroy et al, 2017.

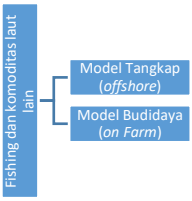
Studi terkait *value chains* juga dilakukan di Indonesia, komoditas yang diteliti adalah ikan bandeng. Ada beberapa hasil dari pengolahan ikan bandeng yaitu Abon, kerupuk, otak-otak, bandeng presto, bandeng beku (Pomeroy et al., 2017).

Otonomi maritim dapat dilakukan dengan memperkuat kapasitas internal pelaku usaha, di antaranya menurut David (2011) dengan cara merencanakan SDM, pemasaran, aspek produksi dan juga keuangan (Benyamin, 2013). Porter merinci beberapa tahapan strategis untuk mengembangkan bisnis yang juga perlu dipersiapkan yaitu persaingan antar pengusaha (dalam konteks daerah, persaingan antar daerah) merebut pasar, peluang masuknya pemain baru pada usaha yang sama, jenis produk substitusi, kekuatan pemasok sebagai penentu intensitas produksi dan kekuatan atau psikologi konsumen (Benyamin, 2013).

Kapasitas Produksi Bahan Baku

Pada 2017 Provinsi NTB memiliki jumlah nelayan di laut dan perairan umum sebanyak 68.240 orang, jumlah kapal sebanyak 24.707 unit (DKP Prov NTB 2018). Bila dibuat angka rasio maka satu kapal digunakan 3 orang nelayan. Jumlah ikan yang dihasilkan mencapai 182.992 ton ikan, terdiri dari 179.134 ton di laut dan 3854 ton di perairan umum. Bila dibuat rasio satu kapal menghasilkan sekitar 7,4 ton per tahun, atau 0,6 ton per bulan. Dari angka tersebut tentu masih jauh dari kapasitas memadai. Dalam meningkatkan produksi sektor maritim sebagai bahan baku, perlu direvitalisasi setidaknya tiga aspek, yaitu: penangkapan, budidaya dan pengembangan non ikan.

Gambar 1. Pengembangan Produksi Kelautan



Semua ahli perikanan yang ditanya dalam penelitian ini apakah sektor maritim layak dijadikan sebagai bahan baku industri, mayoritas menyatakan layak. Pernyataan ahli tentu beralasan karena potensi hasil ikan dan non ikan yang relatif besar di NTB. Produksi ikan tangkap dan budidaya NTB dijelaskan sebagai berikut:

Tabel 1. Produksi Perikanan di NTB



Sumber: DKP Provisi NTB, 2018

Dari tabel 1 menunjukkan, jumlah produksi perikanan tangkap jauh lebih kecil dari perikanan budidaya. Padahal berdasar rencana alokasi ruang laut berdasar dokumen RZWP3K NTB luas perikanan tangkap sebesar 2.384.459,59 hektar, sedangkan perikanan budidaya hanya seluas 72.863, 58 (DKP

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Provinsi NTB, 2018). Dari total produksi ikan, yang dimanfaatkan untuk pengolahan industri UMKM (Usaha Menengah Kecil Mikro) pada 2017 adalah sebesar 199.895 ton atau 0,017 persen saja. Jumlah UMKM yang mengelola perikanan sebagai produk industri 2017 adalah 2426 unit. Berdasar fakta tersebut, peluang untuk pengembangan industri berbasis produksi perikanan dalam skala yang lebih besar masih terbuka lebar.

Tabel 2. Data Potensi dan Tingkat Pemanfaatan Sumberdaya Ikan tangkap Pada WPP 573 dan WPP 713 Provinsi NTB

Jenis ikan	WPP 573		WPP 713	
	Potensi (ton/tahun)	Tingkat Pemanfaatan SDI (%)	Potensi (ton/ tahun)	Tingkat Pemanfaatan SDI (%)
Pelagis kecil	294.092	0,91	104.546	0,61
Pelagis besar	505.942	0,78	419.342	0,86
Ikan demersal	103.501	0,96	77.238	1,04
Ikan karang	8.778	1,36	365.420	0,34
Udang panaeid	6.854	1,36	37.268	1,70
Lobster	844	0,54	1.020	1,40
Kepiting	465	1,05	5.016	1,59
Rajungan	659	0,64	6.740	1,52
Cumi-cumi	6.556	1,40	10.010	1,70
Total	**929.330**		**1.026.599**	

Sumber: DKP Provinsi NTB, 2018

Keterangan:

- *WPP 573 = Area tangkap sekitar perairan Samudra Hindia bagian Selatan Jawa hingga NTB, Laut Sawu dan Laut Timur Bagian Barat.*
- *WPP 713=Area tangkap meliputi perairan selat Makassar, Teluk Bone, laut Bali dan Flores*

Selain produk ikan, NTB menjadi salah satu pemasok garam nasional, di samping itu memiliki potensi rumput laut, ubur-ubur dengan pangsa pasar ekspor yang cukup memadai, khususnya ke negara Cina. Masalahnya produk-produk non ikan seperti garam belum terkelola secara baik, salah satu masalahnya adalah tata niaga, seperti tingginya impor garam negara, kualitas garam yang rendah (kualitas KW-2 ke bawah) dan lain-lain.

Di samping garam, jumlah produksi rumput laut NTB pada 2017 adalah 68.240 ton. Produksi rumput laut mengalami pasang surut (fluktuatif), sehingga komersialisasi produk maritim perlu gencar dilakukan, sering kali produk lokal kalah bersaing karena masyarakat lokal sendiri tidak mengenal produk asli daerahnya, produk-produk itu jauh dari konsumen. Penggunaan produk asli daerah oleh masyarakat lokal belum banyak dilakukan. Komoditas garam misalnya, garam luar bermerek kapal api dan dolpin mendominasi baik untuk kebutuhan rumah tangga maupun rumah-rumah makan.

Sumber Daya Fisik Dan Non Fisik

Ada kesamaan dan perbedaan prioritas yang dibangun berdasar pandangan empat informan ahli terkait menjadikan industrialisasi maritim di NTB. Namun bila disimpulkan beberapa prioritas itu, terdiri dari aspek fisik antara lain: 1). Ketersediaan data valid terkait kapasitas perikanan NTB untuk kebutuhan riset dan perhitungan investasi, 2). Penguatan Modal bagi usaha perikanan 3). Infrastruktur dan fasilitas pendukung.

Provinsi NTB menyadari pentingnya data sebagai acuan Analisa pembangunan. Sehingga diluncurkan program NTB satu data. Dinas Kelautan dan Perikanan juga menyodorkan data dalam website NTB satu data. Namun demikian, data-data yang disodorkan harus dipastikan validitasnya sehingga menjadi acuan investor untuk melakukan perhitungan *benefit-cost* investasi perikanan.

Ada beberapa peluang investasi perikanan yang ditawarkan oleh Pemerintah Provinsi, yaitu (KKP, 2018): Produk pengolahan kelautan dan perikanan, pengembangan gudang beku (*cold storage*), investasi perikanan tangkap, pembangunan industri wisata bahari dan investasi perikanan budidaya. Pemerintah daerah-pun memberi insentif untuk kemudahan berinvestasi melalui Pergub No.10 Tahun 2016, selama perusahaan menyerap tenaga kerja lokal, alih teknologi, daya saing daerah dan seterusnya.

Dari aspek non-fisik menurut ahli, antara lain: 1) Menyediakan SDM kemaritiman yang menguasai teknologi penangkapan dan pemasaran produk. Hal ini penting mengingat sektor maritime adalah sektor yang padat karya dan padat pengetahuan (Chang and Zhang, 2018). 2). *Law enforcement* terhadap pelaku *illegal fishing* dan perilaku kriminal lain dalam kelautan, 3). Kemitraan dan koordinasi lintas *stackholder* yaitu lintas sektor, lintas wilayah dan lintas *science*.

Beberapa kendala yang masih dihadapi NTB dijelaskan oleh informan ahli berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

> *"Kemiskinan, destruktif and illegal fishing, IUU Reported, koordinasi lintas stakeholders yang masih lemah, minimnya investasi, rendahnya penguasaan teknologi, lemahnya kapasitas sumber daya manusia di birokrasi, keberpihakan penganggaran di sektor maritim yang masih sangat minim, pengawasan dan law enforcement yang masih lemah, minimnya riset di sektor maritim, lemahnya penataan kelembagaan dan tata niaga"* (Informan-4)

Provinsi NTB masih terkendala pada persoalan praktik ilegal di sektor perikanan. Di samping disebabkan oleh kemiskinan, juga minimnya pemahaman nelayan akan bahaya yang ditimbulkan dari praktik ilegal. Rendahnya pengawasan oleh pemangku kebijakan tentu menjadi alasan lain dari praktik ilegal di sektor perikanan.

Contoh praktik ilegal misalnya menangkap ikan dengan bom, padahal beberapa tahun sebelumnya telah terbentuk Satgas Pengawas penangkapan ikan (antara, 2017). Tentu saja persoalan *illegal fishing* tidak boleh ada lagi ke depan, karena tidak saja terkait *sustainability* bagi ekosistem ikan namun juga terkait kepastian hukum dalam pengembangan investasi perikanan. *Illegal fishing* juga menunjukan rendahnya koordinasi dan pengawasan masing-masing *stackholder* daerah.

Teknologi yang didorong untuk dikembangkan adalah teknologi berkaitan dengan peningkatan budidaya dan tangkap serta teknologi dalam pemasaran hasil ikan. Penggunaan teknologi dibutuhkan infrastruktur (alat) sekaligus keahlian nelayan. Sehingga, pelatihan dalam pembuatan teknologi canggih dalam usaha perikanan perlu dipikirkan diselenggarakan secara berkala. Pengelolaan pasar berbasis *market place* atau *platform* adalah keniscayaan di era industri 4.0. sehingga pasar perikanan dapat menjangkau secara luas.

Riset Dan Pengembangan (R and D)

Dalam rangka meningkatkan kualitas sumber daya manusia perikanan dan kelautan untuk mencapai industrialisasi salah satunya ditopang oleh perguruan tinggi. Di Provinsi NTB, ada dua kampus yang memiliki program studi perikanan yaitu, Universitas 45 dengan fakultas kelautan dan perikanan dan Universitas Mataram dengan fakultas pertanian, program studi budidaya perairan. Universitas Mataram awalnya berencana membuka fakultas kelautan dan perikanan namun terkendala moratorium pembukaan fakultas baru oleh pemerintah pusat.

Dengan demikian, riset dan pengembangan industri perikanan tentu menjadi terhambat bila tidak didukung sumber daya manusia yang memadai di bidang tersebut. Di samping itu, rendahnya kualitas dan kuantitas riset. Bila dilihat dari *google scholar* dapat diamati peta riset terkait perikanan dan kelautan di NTB, umumnya dilakukan oleh peneliti di luar NTB, misalnya dari KKP, BPPT dan IPB. Sementara kontribusi peneliti di NTB sendiri masih sangat terbatas.

Industrialisasi dibutuhkan laboratorium pengembangan yang setiap saat mengkaji aspek produksi perikanan dan kelautan, pemasaran sampai dengan pendampingan *start-up* usaha perikanan. Dengan demikian, fakultas Teknik industri perlu juga tersedia bagi daerah untuk mendukung industrialisasi perikanan.

Dukungan Penganggaran (APBD)

Dukungan penganggaran daerah terhadap pengembangan sektor perikanan dan kelautan menjadi penting dalam meletakan industrialisasi di sektor ini. Politik anggaran daerah dapat terlihat pada pembiayaan APBD 2019 untuk pengembangan usaha perikanan dan kelautan. Program pemberdayaan masyarakat pesisir terdiri dari beberapa kegiatan yaitu: 1). Pengembangan Usaha Masyarakat Pesisir dan pulau-pulau kecil dengan program Penguatan usaha budidaya perikanan, terdiri dari: Penguatan Usaha Perikanan Tangkap Penguatan, Usaha pengolahan dan pemasaran hasil perikanan. 2). Program Pengembangan Budidaya Perikanan: Pengelolaan dan Pengembangan Produksi Perikanan Budidaya, Pengelolaan dan Pemberdayaan Usaha Pembudidaya Ikan, Pengelolaan Sistem Pembenihan Ikan. 3). Program Pengembangan dan Pengelolaan Perikanan: Pengelolaan Pelabuhan Perikanan, Pengelolaan dan Pengembangan Unit Penangkapan Ikan dan Kenelayanan, Pengelolaan Sumber daya Ikan dan Pengendalian Penangkapan Ikan. 4). Program Optimalisasi Pengelolaan dan Pemasaran Produksi Perikanan: Pengembangan Pengolahan dan Jaminan Mutu Hasil Perikanan, Pengembangan Usaha dan Logistik Hasil Kelautan dan Perikanan, serta Penguatan dan Pengembangan Pemasaran Produk Kelautan dan Perikanan.

Di samping itu, ada Program pengelolaan Laut, Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil terdiri dari beberapa kegiatan yaitu: Pengawasan dan Pengendalian Sumber daya Kelautan dan Perikanan, Pelestarian dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemulihan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Penataan Ruang Laut dan Pengelolaan Perairan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dan Balai Pengembangan Budidaya Perikanan Pantai Sekotong.

Bila di lihat dari postur APBD dapat dijelaskan bahwa upaya peningkatan kuantitas dan kualitas hasil laut sebagai bahan baku industri oleh Dinas Kelautan dan perikanan Provinsi NTB telah tepat sasaran. Hasil produksi tersebut dapat ditindaklanjuti oleh dinas perindustrian untuk penguatan aspek hilir (industri).

Tata Niaga Bisnis

Menurut informan-2 kendala lain selain anggaran yang relatif kecil adalah validitas data potensi dan pengawasan terhadap program yang lemah. Sehingga, program hanya sukses di awal namun tidak berkelanjutan. Secara lengkap, pemaparan informan 2 sebagai berikut:

> *"Belum tersedianya data potensi dengan baik. Kurangnya kerja sama antar stake holder. Pengawasan program kurang terlaksana dengan baik"*(Informan-2)

Umumnya beberapa dinas yang menangani rantai industri dari hulu sampai hilir belum terkoordinasi dengan baik. Masing-masing dinas terkesan berjalan sendiri. Harusnya dalam konteks industrialisasi produk perikanan dan kelautan yang dikembankan dinas perikanan dan kelautan, perlu dijemput dinas perindustrian untuk dikembangkan sebagai bahan baku industri, dipasarkan atau dijual dinas perdagangan, dibantu dinas koperasi untuk membangun keuangan nelayan dan dibesarkan oleh dinas penamanan modal dan pelayanan satu pintu (DPMPT-SP) untuk investasinya.

Kerja sama yang kurang optimal tidak saja terjadi antar OPD (Organisasi Perangkat Daerah) namun juga dengan pihak swasta. Swasta yang paling mengerti seluk beluk industri dan bisnis di dalamnya. Dalam mempermudah upaya koordinasi antar *stockholder* informan-3 memberi solusi untuk dibentuk forum dari setiap komoditas. Forum ini melakukan pertemuan dan membahas secara tuntas terkait produksi dan pengembangan produk. Misalnya *Fish Investment Forum* (FIF), Rumput Laut Investment Forum (Rulif) atau *Salt Investment Forum* (SIF). Lebih jauh informan-3 menjelaskan sebagai berikut:

> *"perlu adanya forum di tiap komoditas yang fokus memikirkan dan melaksanakan kegiatan dalam rangka mempercepat komoditas menjadi sektor unggulan…"*

Kementerian Kelautan dan Perikanan secara berkala menyelenggarakan *Marine and Fisheries Business and Investment Forum* dengan agenda percepatan bisnis dan investasi perikanan nasional. Hal yang sama perlu dilakukan Pemerintah Provinsi NTB. Targetnya, memperkenalkan potensi perikanan, menawarkan insentif bisnis dan menjelaskan lahan industri yang *clear and clean* untuk pembangunan pabrik dalam industri kelautan.

Ekosistem Industri: Sebagai Tata Kelola

Model budidaya dibutuhkan sumber daya nelayan yang memadai, teknologi, infrastruktur, kualitas pembibitan dan pendampingan. Budidaya diharapkan produksi ikan melimpah dan berkelanjutan, sehingga berpeluang untuk di bangun *Maritim Industrial Cluster* (MIC) berbasis usaha pengolahan ikan. MIC dianggap mampu menciptakan daya saing ekonomi dan persaingan global (Karahan and Kirval, 2018; Xiao and Wang, 2019), kluster dapat memfasilitasi berkembangnya industri 4.0 (Jankowska and Götz, 2017). Model pengembangan kluster industri secara umum berkembang di darat. Namun, berdasar beberapa kajian sebelumnya terbukti mampu dikembangkan dalam bisnis sektor maritim.

Pengolahan ikan dapat berupa industri pengalengan ikan dan pengolahan produk ikan ke dalam berbagai bentuk (determinasi). Di samping itu, untuk memenuhi kebutuhan pasar tertentu dapat pula dilakukan ekspor ikan mentah. Konsep kluster yang dikembangkan Porter misalnya mengumpulnya industri yang sejenis dalam satu kawasan atau secara konseptual sebagai konsentrasi geografis perusahaan yang saling berhubungan, di dalamnya ada pemasok, penyedia layanan, perusahaan industri terkait dan lembaga terkait dalam bidang tertentu (Djoumessi, Chen and Cahoon, 2019). Pengembangan kluster sangat mungkin dilakukan di NTB, karena memiliki beberapa teluk besar dan potensial, di antaranya Teluk Saleh, Teluk Bima dan Teluk Waworada. Beberapa teluk ini menghasilkan komoditas ikan seperti ikan kerapu, udang vaname, lobster, ubur-ubur dan seterusnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dukungan Regulasi

Perda No.12 tahun 2017 adalah berkaitan dengan **"**rencana zonasi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil provinsi Nusa Tenggara Barat tahun 2017-2037" Perda mengatur *sustainability* sektor perikanan sekaligus upaya meningkatkan produksi ikan. Secara rinci perda menjelaskan langkah-langkah perlindungan dan pengembangan ekonomi di sektor perikanan. Lebih jauh informan 3 menjelaskan sebagai berikut:

> *"Pengawasan dan pendampingan secara intensif terhadap pemanfaatan sumber daya kelautan perikanan, Peningkatan kapasitas SDM di level pemerintah dan masyarakat pelaku pemanfaatan sektor maritim (nelayan, pembudidaya, etc), Penataan kelembagaan sesuai kapabilitas, dukungan infrastruktur dan dukungan fiskal yang memadai bagi pengembangan sektor kemaritiman, penguatan jejaring dan kemitraan dengan privat sektor, perijinan yang tidak berbelit dan akuntabel, memperkuat koordinasi dan sinkronisasi program lintas sektor. Menjamin penerapan Perda no 12 tahun 2017 secara akuntabel dan transparan".*

Dengan demikian, secara regulasi atau aspek aturan pengembangan sektor perikanan telah tersedia di NTB, tinggal implementasinya.

KESIMPULAN

Berdasar jumlah produksi dan luas lahan, Provinsi NTB layak menjadikan sektor perikanan sebagai dasar bahan baku industrialisasi. Secara regulasi telah tersedia payung hukum untuk memperkuat sektor perikanan sebagai sumber industrialisasi. Namun demikian, rendahnya SDM di sektor maritim, infrastruktur, pengawasan dan *law inforcement* terhadap praktik ilegal dalam sektor kelautan, dukungan fiskal yang masih rendah dan koordinasi antar *stackholder* masih menjadi kendala.

IMPLIKASI KEBIJAKAN

Mengingat peluang pengembangan sektor maritim masih cukup besar untuk kebutuhan industrialisasi, pemangku kepentingan perlu mengupayakan peningkatan produksi produk perikanan secara kuantitas dan kualitas. Beberapa upaya yang perlu dilakukan adalah 1). Menyiapkan penganggaran dan program yang memadai dalam memperkuat sektor kelautan, 3. Menyediakan data valid terkait aspek perikanan sebagai dasar analisis tata kelola, 2). Melahirkan forum bersama yang mendorong industrialisasi maritim, 3). Mengarahkan pembangunan industri ke arah *industry cluster maritim* (ICM).

DAFTAR PUSTAKA

Antara (2017) 'NTB bentuk satgas pengawas "illegal fishing"', *antara.com*. Available at: https://www.antaranews.com/berita/647576/ntb-bentuk-satgas-pengawas-illegal-fishing.

Benyamin, P. (2013) 'Manajemen Dan Pengembangan Pemasaran Pada Perusahaan Perikanan Di Sidoarjo', *AGORA*, 1(1).

Chang, Y. and Zhang, X. (2018) 'Optimization of Continuing Education of Marine Human Resources in China Based on System Stability', *Educational Sciences: Theory & Practice*, 18(5), pp. 2403–2409.

Chen, P. S.-L. *et al.* (2000) 'Employability skills of maritime business graduates: industry perspectives.', *WMU Journal of Maritime Affairs*, 17(2), pp. 267–292.

Dahuri, R. (2016) 'Ironi Ekonomi Dualistis', in Munir, B. (ed.) *NTB Pusat Pangan Halal Dunia*. Yogyakarta: Regional Institute 104, pp. 6–7.

Djoumessi, A., Chen, S. L. and Cahoon, S. (2019) 'Factors influencing innovation in maritime clusters: An empirical study from Australia', *Marine Policy*, (December 2018).

DKP Provinsi NTB, 2018. Potensi Usaha dan Peluang Investasi Kelautan dan Perikanan Provinsi NTB. Provinsi NTB

Fatmasari, D. (2016) 'Analisis Sosial Ekonomi dan Budaya Masyarakat Pesisir Desa Waruduwur, Kecamatan Mundu, Kabupaten Cirebon', *Al-Amwal*, 6(1), pp. 144–166.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Fernández-macho, J. *et al.* (2015) 'Measuring the maritime economy : Spain in the European Atlantic Arc', *Marine Policy*. Elsevier, 60, pp. 49–61.

Firmansyah, M. (2016) 'Bisnis Pangan Halal Beserta Turunannya: Peluang dan Tantangan', in Munir, B. (ed.) *NTB Pusat Pangan Halal Dunia*. Yogyakarta: Regional Institute 104, pp. 51–66.

Jankowska, B. and Götz, M. (2017) 'Clusters and Industry 4.0 - do they fit together?', *European Planning Studies*, 25(9), pp. 1633–1653.

Karahan, C. B. and Kirval, L. (2018) 'Clustering potential of Istanbul maritime sector Clustering potential of Istanbul maritime sector', *Maritime Business Review*, 3(3), pp. 314–336.

KKP (2018) *Potensi Usaha dan Peluang Investasi Kelautan dan Perikanan Provinsi Nusa Tenggara Barat*, *Direktorat Jenderal Penguatan Daya Saing Produk Kelautan dan Perikanan: Kementerian Kelautan dan Perikanan*. Available at: https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/A_PDS/Potensi Usaha dan Investasi/NTB.pdf.

Kronfeld-goharani, U. (2018) 'Maritime economy : Insights on corporate visions and strategies towards sustainability', *Ocean and Coastal Management*. Elsevier, 165(February), pp. 126–140.

Pomeroy, R. *et al.* (2017) 'Linkages and Trust in the Value Chain for Small-scale Aquaculture in Asia', *Journal of the World Aquaculture Society*, 48(4), pp. 542–554.

Pula, B. (2017) 'Industrialization and Deindustrialization', *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social Theory*, (1962), pp. 1–3.

Puspitasari, N., Soemarmi, A. and Juliani, H. (2016) 'Fungsi Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Sebagai Sarana Pendukung Industri Perikanan Di Jakarta Utara', *DIPONEGORO LAW JOURNAL*, 5(4), pp. 1–17.

Retnowati, E. (2011) 'Nelayan Indonesia Dalam Pusaran Kemiskinan Struktural (Perspektif Sosial, Ekonomi, dan Hukum)', *Perspektif*, XVI(3), pp. 149–159.

Setiawati, D. and Nachrowi, N. D. (2012) 'Pembangunan Indeks Kinerja Industri Industrial Performance Index Development Pendahuluan Tinjauan Referensi', *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, 13(1), pp. 47–68.

Stopford, M. (2009) *Maritme Economics*. Third Edit. London and new york: Routledge.

Su, M. and Yang, Y. (2018) 'Evolution of district marine policies in China : The case of Shandong Province', *Marine Policy*. Elsevier Ltd, (December 2017), pp. 0–1.

Vanderstoep, S. W. and Johnston, D. D. (2009) *Research Methods For Everydaya Life: Blending Qualitative and Quantitative Approaches*. San Francisco: John Wiley & Sons, Inc.

Wang, Y. and Wang, N. (2019) 'The role of the marine industry in China' s national economy : An input – output analysis', *Marine Policy*. Elsevier Ltd, 99(October 2018), pp. 42–49.

Wicaksana, I. G. W. (2017) 'Indonesia's maritime connectivity development: Domestic and international challenges', *Asian Journal of Political Science*, 25(2), pp. 212–233.

Xiao, W. and Wang, L. (2019) 'The Identification of Maritime Industry Clusters Using Maritime Industry Super-network', *Ekoloji*, 28(107), pp. 2023–2029.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Planoearth
PWK FT UMMat | e-ISSN 2615-4226
Vol. 5 No. 2, Agustus 2020, hal. 79-83

Pengembangan Pariwisata Kenjeran Berbasis Potensi Maritim

Suning, Dwi Muryanto, Ogie Abriantoko

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas PGRI Adi Buana Surabaya
Program Studi Teknik Sipil, Universitas dr. Soetomo Surabaya
suning@unipasby.ac.id, dwi.muryanto@unitomo.ac.id

INFO ARTIKEL

Riwayat Artikel:

Diterima: 18-07-2020
Disetujui: 05-08-2020

Kata Kunci:

Kawasan pesisir
Pengembangan pariwisata
Potensi Maritim
Biota laut
Teknologi alat tangkap ikan

ABSTRAK

Abstrak: Industri pariwisata berbasis maritim saat ini menjadi kebutuhan daerah dan kota untuk pengembangan kawasan pariwisata, sehingga dapat dimanfaatkan sebagai edukasi mengenalkan maritim kepada masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi karakteristik pariwisata, potensi maritim, dan menentukan arahan pengembangan pariwisata. Metode penelitian yang di gunakan deskriptif kualitatif dan kuantitatif, dengan teknik analisis hierarki proses (AHP). Hasil penelitian menunjukkan karakteristik pariwisata yang ada di Pantai Kenjeran dilihat dari fasilitas sarana prasarana lingkungan sudah tersedia, namun perlu di tambahkan beberapa sarana prasarana seperti toilet, mushola, dan bak sampah di beberapa titik yang saat ini sudah mengalamim kerusakan. Potensi maritim yang ada berupa jenis biota laut, hasil produksi tangkapan laut, dan teknologi alat tangkap ikan. Arahan pengembangan kegiatan pariwisata berbasis maritim dengan skala prioritas 1 sebesar 58,2% jenis biota laut, 39,8% hasil produksi tangkapan ikan, dan 54,1% teknologi alat tangkap ikan. Skala prioritas 2 sebesar 41,8% jenis biota laut, 60,2% hasil produksi tangkapan ikan, dan 45,9% teknologi alat tangkap ikan. Dengan demikian arahan kebijakan yang direkomendasikan adalah penyediaan laboratorium biota laut dan kegiatan peningkatan alat teknologi tangkap ikan bagi para nelayan.

Abstract: *The maritime-based tourism industry is currently a necessity for regions and cities to develop tourism areas so that it can be used as education to introduce maritime to the community. This study aims to determine the condition of tourism characteristics, marine potential, and determine the direction of tourism development. The research method used is descriptive qualitative and quantitative, with a process hierarchy analysis (AHP) technique. The results of the study showed that the characteristics of tourism in Kenjeran Beach saw from the availability of environmental infrastructure. Still, it was necessary to add some infrastructure such as toilets, prayer rooms, and trash bins at several points that were currently experiencing damage. The maritime potential is in the form of marine biota, marine catch production, and fishing gear technology. The direction of development of maritime-based tourism activities with priority scale 1 is 58.2% of marine biota types, 39.8% of fish catch production, and 54.1% of fishing gear technology. Priority scale 2 was 41.8% of marine biota types, 60.2% of fish catch production, and 45.9% of fishing gear technology. Thus the recommended policy directives are the provision of marine biota laboratories and activities to improve fishing technology for fishers.*

A. LATAR BELAKANG

Indonesia, sebagai negara kepulauan telah diakui dunia secara internasional (UNCLOS 1982) yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985. Berdasarkan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia seluas 5,9 juta km2 terdiri atas 3,2 juta km2 perairan teritorial dan 2,7 km2 perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas tersebut belum termasuk landasan kontinen. Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, sedangkan Peraturan Undang-Undang No.19 Tahun 2015 total luas wilayah laut Indonesia seluas 4,6 juta km2 terdiri atas 2,9 juta km2 perairan teritorial dan 2,3 km2 perairan Zona Ekonomi Eksklusif. Pelebaran daratan akibat reklamasi di kepulauan kecil, mengakibatkan luas laut Indonesia semakin sempit sehingga hasil pembangunan di bidang kelautan dan perikanan jauh dari target. Industri pariwisata berbasis maritim pada masa kini, sangat berkembang dan kebutuhan untuk melakukan pengembangan dan pembangunan sarana dan prasarana, termasuk di dalam pariwisata untuk kemudahan informasi yang disampaikan kepada masyarakat umum. Penelitian ini di lakukan dengan tujuan untuk mengembangkan kegiatan pariwisata khususnya di pantai Kenjeran Surabaya berbasis potensi maritime. Tujuan utama nya adalah untuk mengenalkan secara obyektif kondisi empiris objek wisata dalam bentuk edukasi kemaritiman, misalnya bagaimana potensi indah nya dasar laut, melihat terumbu karang,

menjaga kelestarian biota laut, serta pengenalan ke dunia luar dalam bentuk promosi khususnya, obyek wisata yang ada di Provinsi Jawa Timur wisata Pantai Kenjeran di Kota Surabaya (Apridev, 2013).

Garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia (± 81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Kekuatan inilah yang merupakan potensi besar untuk memajukan perekonomian Indonesia dengan potensi maritimnya. Lemahnya pengelolaan potensi maritim secara profesional memberi dampak signifikan terhadap kesejahteraan masyarakt pesisir khususnya para nelayan. Beragamnya potensi maritim Indonesia, antara lain industri bioteknologi kelautan, perairan dalam (deep ocean water), wisata bahari, energi kelautan, mineral laut, pelayaran, pertahanan, serta industri maritim, sebenarnya dapat memberikan kontribusi besar bagi kesejahteraan masyarakat pesisir khususnya nelayan (Agricuture Organization, 2012).

Posisi Kota Surabaya di pinggir pantai memang sangat maju dengan jalur transportasi laut berskala Internasional yaitu Pelabuhan Tanjung Perak. Karena itulah ibu Kota Provinsi Jawa Timur ini dinamakan sebagai kota bahari karena tonggak perekonomian yang utamanya bersumber dari laut. Selain itu, Kota Surabaya juga menyimpan banyak tempat wisata pantai yang sangat indah untuk di kunjungi. Salah satunya adalah Pantai Kenjeran yang lokasinya sekitar 9 km dari sebelah Timur ibu kota Provinsi Jawa Timur, lokasi pantai ini mudah dijangkau, baik menggunakan alat transportasi pribadi ataupun angkutan umum karena jalan raya sudah bagus dan moda transportasi umum sudah dapat menghubungkan langsung ke lokasi obyek wisata Pantai Kenjeran.

B. METODE PENELITIAN

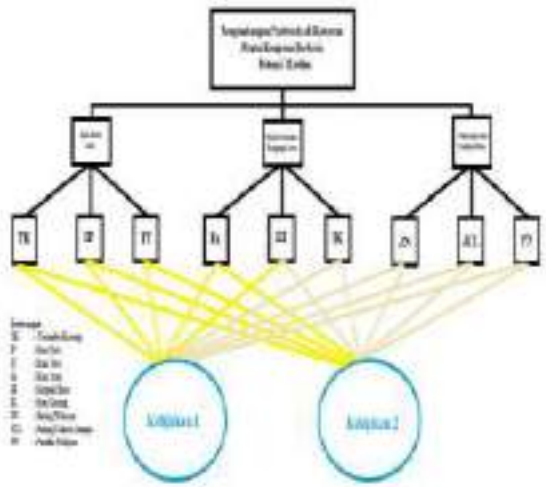
Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif dan kuantitatif dengan teknik analisis AHP. Creswell, John W. (2003) menjelaskan penelitian kualitatif adalah suatu penelitian dimana peneliti biasanya membuat klaim pengetahuan berdasarkan perspektif konstruktif. Strategi yang digunakan adalah desain yang melibatkan penyelidikan seperti narasi, phenomenologies dan etnografi yang didasarkan pada studi teori maupun studi kasus. Penelitian kualitatif berusaha untuk mengangkat secara ideografis berbagai fenomena dan realitas sosial atau dapat dikatakan sebagai pembangunan dan pengembangan teori sosial (Creswell dalam Somantri, 2005). Teori yang dihasilkan diharapkan mendapatkan pijakan yang kuat pada realitas yang bersifat kontekstual dan historis (Somantri, 2005).

Penelitian kualitatif dilakukan untuk mendapatkan kategorisasi data-data yang ditemukan di lapangan dengan pola-pola atau teori yang dapat menjelaskan fenomena sosial. Fenomena sosial yang dalam hal ini tidak sekadar sebuah hasil, tetapi bagaimana proses berlangsung dan realitas-realitas lain yang melingkupi proses itu. Penelitian kualitatif peduli dengan seluruh aspek yang melekat dalam fenomena sosial, hal ini dapat diperoleh bila metode penelitian yang digunakan berorientasi kepada pengenalan situasi interaksi sosial dan bukan sekadar mengetahui aspek teknis-ekonomis dari sebuah persoalan. Penelitian kualitatif biasanya menggunakan logika induktif, dimana silogisme dibangun berdasarkan pada hal-hal khusus atau data empiris di lapangan dan bermuara pada kesimpulan-kesimpulan umum.

Konsep dasar AHP adalah suatu hierarki fungsional dengan input utama yang diperoleh dari persepsi responden terpilih yang ahli dan memahami kondisi empiris suatu lokus yang diteliti. Oleh karenanya analisis AHP digunakan untuk menentukan skala prioritas strategi dengan arahan kebijakan yang didapat sehingga pengembangan kawasan pariwisata dapat diarahkan sesuai dengan kemauan stakeholders, tokoh masyarakat, paguyupan nelayan dan masyarakat secara umum. Output AHP dihasilkan dengan menggunakan software Expert Choice 11. Kerangka dasar struktur hieark AHP ditunjukkan pada **Tabel 1** dan **Gambar 1.**

Tabel.1
Identifikasi Kriteria dan Sub Kriteria AHP

Kriteria	Sub Kriteria
Jenis Biota Laut	K.1 Terumbu Karang K.2 Ikan Pari K.3 Ikan Teri
Hasil Produksi Tangkap ikan	K.1 Ikan Asap K.2 Kerupuk Ikan K.3 Ikan Kering
TeknologI Alat Tangkap Ikan	K.1 Jaring Nelayan K.2 Jaring Cahaya Lampu K.3 Perahu Nelayan



Gambar 1. Struktur Hirarki AHP

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristis Sarana Prasarana Wisata

Ketersediaan fasilitas sarana dan prasarana untuk pengembangan pariwisata suatu daerah dapat memberikan pelayanan kepada para wisatawan, baik secara langsung maupun tidak langsung (Muljadi, 2002). Menurutnya terdapat tiga bagian penting dalam menyediakan fasilitas sarana prasarana, diantara; 1) Sarana Pokok Pariwisata (Main Tourism Suprestructures), artinya perusahan yang hidup dan kehidupannya sangat tergantung kepada arus kedatangan orang yang melakukan perjalanan wisata, 2) Sarana Pelengkap Pariwsata (Suplementing Tourism Suprestructures), artinya perusahaan atau tempat – tempat yang

menyediakan fasilitas untuk rekreasi yang fungsinya tidak hanya melengkapi sarana pokok pariwisata, tetapi yang terpenting adalah untuk membuat wisatawan dapat lebih lama tinggal pada suatu daerah tujuan wisata, 3) Sarana Penunjang Pariwisata (Supporting Tourism Superstructures), artinya perusahaan yang menunjang sarana pelengkap dan sarana pokok, selain berfungsi untuk membuat wisatawan lebih lama tinggal pada suatu daerah tujuan wisata, sarana penunjang pariwisata memiliki fungsi yang jauh lebih penting yaitu membuat wisatawan lebih banyak mengeluarkan atau membelanjakan uangnya di tempat yang di kunjunginya.

Yoeti (2002) menyebutkan bahwa prasarana pariwisata adalah semua fasilitas yang dapat memungkinkan proses perekonomian berjalan dengan lancar sedemikan rupa, sehingga dapat memudahkan manusia atau wisatawan untuk dapat memenuhi kebutuhannya. Ketersediaan fasilitas yang di perlukan oleh suatu daerah pariwsata tidak terlepas dari teknologi informasi dan komunikaasi yang memberikan kontribusi ekonomi kepada daerah tempat pariwisata. Oleh karenanya ketersediaan dan pelayanan akan kehadiran sarana dan prasarana di suatu kawasan wisata akan mempengaruhi ramai tidaknya pengunjung. Menyepakati apa yang disampaikan Amstrong (2015) bahwa kegiatan pariwisata harus mampu beradaptasi terhadap semua tuntutan perubahan dengan selalu mendengar suara dari berbagai pihak yang berkepentingan khususnya wisatawan yang memiliki preferensi yang berbeda dalam memilih objek-objek wisata yang akan di kunjungi. Preferensi wisatawan timbul dari keberagaman fasilitas dan kegiatan wahana wisata yang memenuhi kebutuhan wisatawan saat melakukan perjalanan wisata. Preferensi wisatawan menjadi dasar dalam memperhitungkan keinginan dan kebutuhan akan pelayanan fasilitas wisata yang akan di kunjungi. Beberapa potret kondisi empiris sarana prasarana wisata di Pantai Kenjeran ditunjukkan pada **Gambar 2**.



Gambar 2. Sarana Prasarana Pariwisata Pantai Kenjeran

Gambar 2 menunjukkan bahwa secara fisik ketersediaan fasilitas sarana prasarana yang ada sudah bagus, hanya perlu dijaga dan ditingkatkan lagi kebersihan terutama air dan toilet, dan ditambahkan lagi ketersediaan fasilitas sarana prasarana dibeberapa spot area wisata, dengan harapan pengunjung tidak terlalu banyak mengantri jika memerlukan fasilitas yang dibutuhkan.

2. Potensi Maritim Sebagai Pengembangan Kawasan Wisata

Terdapat tiga potensi maritime yang dapat dikembangkan diantaranya; jenis biota laut, hasil produkti tangkapan laut, dan teknologi alat tangkap ikan. Potensi jenis biota laut merupakan potensi maritim yang dapat dikembangkan sebagai upaya meningkatkan daya tarik wisatawan. Salah satuh yang dikembangkan adalah dengan membangun laboratorium biota laut dengan tujuan untuk sarana wahana edukasi maritim, yaitu fasiltas yang disediakan untuk kegiatan mengeksplorasi berbagai jenis biota laut di dalamnya yang diperuntukkan bagi pengunjung terutama pelajar dan bekerjasama dengan pihak sekolahan maupun perguruan tinggi dalam kegiatan outdoor.

Jenis biota laut yang ada berupa terumbu karang dan ikan pari. Potensi tersebut belum dikelola oleh pihak dinas pariwisata maupun lembaga lain termasuk nelayan. Saat ini masyarakat pesisir masih sebatas pada pengambilan terumbu karang yang sudah mati yang ada di dasar laut, untuk kemudian diproduksi menjadi bahan jadi berupa kerajinan seperti hiasan dinding, kalung, bros, maupun bentuk lainnya. Terdapat tiga unsur untuk pengembangan pariwisata suatu daerah yaitu masyarakat (people), alam dan budaya. Ketiga unsur tersebut berkolaborasi menjadi suatu sistem manajemen pariwisata dengan tujuan wisata yang dikelola akan diminati dan dikunjungi oleh banyak pengunjung dan itu artinya terdapat daya tarik yang mampu menjaga keberlanjutan pariwisata yang ada. Potensi biota laut secara spasial dapat dilihat pada **Gambar 3**.

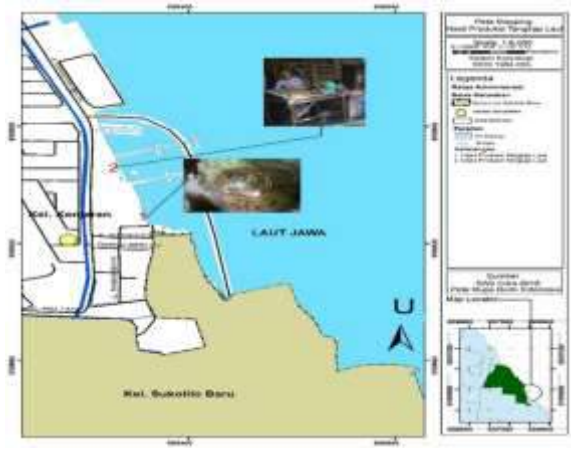


Gambar 3. Foto Mapping Jenis Biota Laut

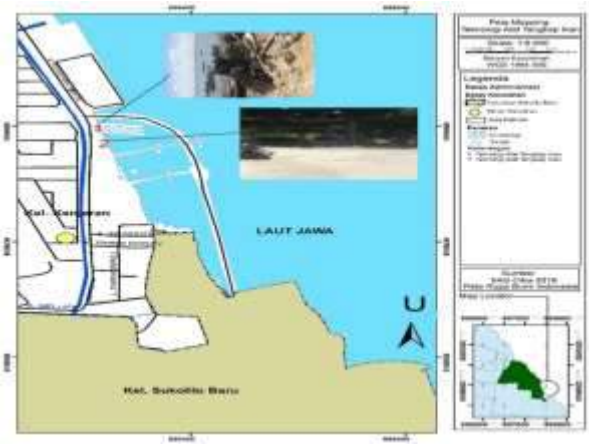
Selain potensi biota laut, pantai Kenjeran juga dikenal potensinya sebagai sentra pengolahan hasil lautnya, dan beberapa spot kuliner yang dapat dinikmati oleh pengunjung, serta teknologi alat tangkap ikan. Hasil dan olahan tangkapan ikan mayoritas berupa krupuk ikan dan ikan asap terutama jenis ikan dorang yang di buat ikan asin dan kerupuk ikan. Pemasaran hasil produk olahan dijajakan disepanjang jalan menuju area pintu masuk pariwisata. Terdapat UMKM sebagai lembaga yang membantu pemasaran salah satunya dengan disediakannya bangunan untuk menjajakan hasil produksi tangkapan laut. Banyaknya jenis teknologi tangkapan ikan laut mempengaruhi varian hasil produksi tangkapan laut, yang mana sejak dahulu sampai sekarang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

para nelayan di Kenjeran masih menggunakan alat tradisional untuk menangkap ikan di laut, yaitu jaring ikan dan keramba di lengkapi cahaya lampu atau (light fishing) agar ikan terkumpul di jaring nelayan yang menggunakan cahaya lampu, dengan cara seperti ini para nelayan berpikir kelestarian biota laut yang ada di dalamnya tetap terjaga kelestariannya. Secara spasial hasil produksi tangkapan laut dan teknologi alat tangkap ikan ditunjukkan pada gambar 4 dan 5.



Gambar 4. Foto Mapping Hasil Produksi Tangkapan Laut



Gambar 5. Foto Mapping Teknologi Alat Tangkap Ikan

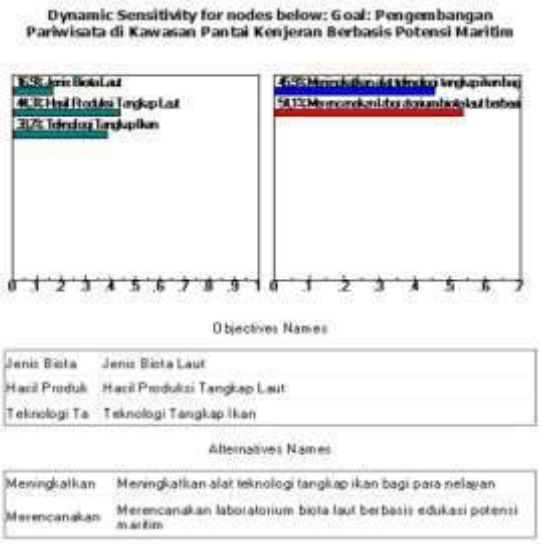
3. Arahan Kebijakan Pengembangan Kawasan Wisata

Arahan kebijakan yang dimaksud adalah suatu rekomendasi hasil kebijakan mengenai pengembangan Kawasan wisata berdasarkan perspektif pakar. Pakar yang dimaksud adalah responden yang ahli dalam perspektif bahwa responden yang dipilih berdasarkan kepakaran mereka dilihat dari sisi pengalaman responden dalam menangani Kawasan wisata dan masyarakat yang secara empiris mengerti betul kondisi kenjeran dalam kebijakan yang direkomendasikan adalah penyediaan laboratorium biota laut dan kegiatan peningkatan alat teknologi tangkap ikan bagi para nelayan.

D. SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang dihasilkan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pengembangan kegiatan pariwisata berbasis maritim diarahkan untuk menyediakan waktu yang lama (masyarakat yang tinggal di area Kenjeran, para nelayan dan tokoh masyarakat). Hasil informen yang telah dikumpulkan selanjutnya di lakukan proses analisis AHP dengan menggunakan program expert choice 11.

Penentuan skala prioritas di hasilkan dari perhitungan kompilasi prioritas kebijakan yang sudah dijawab oleh responden, yang kemudian di olah pada software expert choice 11. Selanjutnya dihasilkan prioritas kebijakan dari kriteria dan sub kriteria yang telah di running sebagaimaa yang tertera dalam Gambar 1. Struktur Hirarki AHP, dengan menjumlahkan bobot rata-rata penilaian dari semua responden (Permadi, 1992). Kebijakan dengan jumlah yang terbesar menjadi prioritas kebijakan pengembangan pariwisata di Pantai Kenjeran. Hasil prioritas dari 3 kriteria yaitu kriteria jenis biota laut, hasil produksi tangkap ikan, serta teknologi alat tangkap ikan ditunjukkan pada gambar 6.



Gambar 7. Kompilasi Kriteria Terhadap Kebijakan

Gambar 7 dijelaskan bahwa potensi maritim yang ada berupa jenis biota laut, hasil produksi tangkapan laut, dan teknologi alat tangkap ikan. Arahan pengembangan kegiatan pariwisata berbasis maritim dengan skala prioritas 1 sebesar 58,2% jenis biota laut, 39,8% hasil produksi tangkapan ikan, dan 54,1% teknologi alat tangkap ikan. Skala prioritas 2 sebesar 41,8% jenis biota laut, 60,2% hasil produksi tangkapan ikan, dan 45,9% teknologi alat tangkap ikan. Dengan demikian arahan laboratorium biota laut dan kegiatan peningkatan alat teknologi tangkap ikan bagi para nelayan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih kepada Universitas PGRI Adi Buana Surabaya dan laboratorim Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memfasilitasi penelitian ini.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR RUJUKAN

[1] Agricuture Organization. 2012. Luas Lautan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
[2] Amstrong, 2015. Persepsi Wisatawan Muslim Terhadap Sarana Penunjang Wisata Halal Di Kawasan Desa Sembalun Lombok
[3] Anonim, 2010. Peraturan Pemerintah No 18 Tahun 2010 Tentang Usaha Budaya Tanaman. Agricuture Organization. 2012. Luas Lautan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
[4] Badan Koordinasi Keamanaan Laut RI. 2009. Hukum Laut Zona-Zona Maritim Sesuai UNCLOS 1982 dan Konvensi-Konvensi Bidang Maritim. http://www.bakorkamla.go.id/images/doc/isbn978 60287 41019.pdf /
[5] Brojonegoro, B., & Permadi, B. (1992). "AHP" Pusat Antar Universitas, Studi Ekonomi. Jakarta : UI
[6] Creswell, John W. 2003. Research Design: qualitative, quantitative, and method approached. California. Sage Publication, Inc.
[7] Khomenie, Apridev dan Umilia, Ema. 2013. Arahan Pengembangan Kawasan Wisata Terpadu Kenjeran Surabaya, Surabaya : Jurnal Teknik Pomits. Vol.2 (1). Surabaya : Institut Teknologi Surabaya.
[8] Muljadi, 2002. Pengaruh Ketersediaan Sarana Prasarana Terhadap Kepuasan Wisatawan.
[9] Saaty, T. Lorie. 1993. Pengambilan Keputusan Bagi Para Pemimpin, Proses Hirarki Analitik untuk Pengambilan dalam Situasi yang Kompleks.
[10] Somantri, G. R. (2005). Memahami Metode Kualitatif. Jurnal Makara, Sosial Humaniora. 9 (2), hlm. 57-65.
[11] Yoeti, 2002. Analisis Strategi Pengembangan Pariwisata Daerah.
[12] Somantri, G. R. (2005). Memahami Metode Kualitatif. Jurnal Makara, Sosial Humaniora. 9 (2), hlm. 57-65.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENGUATAN ZONA EKONOMI EKSLUSIF DALAM PENGELOLAAN SUMBER DAYA MARITIM INDONESIA DI WILAYAH PERBATASAN (Pembelajaran dari Kebijakan Pemerintah Norwegia Perihal Regulasi, Pemanfaatan Iptek, Manajemen Kelembagaan dan Kerjasama Internasional)

Anugerah Yuka Asmara
Pappiptek-LIPI
Email: a.yuka.asmara@gmail.com

Diterima 6 September 2012 - Disetujui 23 November 2012

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki berbagai permasalahan pengelolaan sumber daya kelautan khususnya di perbatasan antar negara. Beberapa pelanggaran batas laut negara yang telah ditetapkan melalui zona ekonomi ekslusif (ZEE) tiap tahun marak terjadi. Misalnya penangkapan ikan oleh nelayan asing, eksplorasi tambang di bawah laut oleh beberapa perusahaan asing menyebabkan pencemaran laut di batas negara, dan minimnya penggunaan iptek dalam pengelolaan sumber daya maritim di Indonesia. Tujuan penelitian dalam studi ini ialah : 1) Mengetahui dan mendeskripsikan kebijakan Pemerintah Norwegia dalam menguatkan posisi wilayah laut negaranya sekaligus pengelolaan sumber daya laut yang ada di dalamnya dan 2) Mengelaborasi langkah-langkah Pemerintah Indonesia dalam mengambil beberapa pelajaran dari keberhasilan negara Norwegia tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah melalui pendekatan literatur atau studi pustaka. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif-deksriptif. Teknik analisis data yang digunakan ialah dengan mengambil praktik-praktik terbaik *(best practices)* dari keberhasilan suatu negara dalam mengimplementasikan program. Hasil tinjauan dari berbagai literatur menunjukkan bahwa pembelajaran kebijakan pengelolaan kelautan dari Norwegia sebagai salah satu negara yang memiliki geografi laut cukup luas patut menjadi contoh bagi Indonesia. Hal ini dikarenakan secara geografis dan sistem pemerintahannya memiliki kemiripan di antara keduanya, meskipun Indonesia sebagai negara maritim terluas di dunia memiliki tantangan lebih berat dari pada Norwegia yang secara geografis lebih kecil dari Indonesia.

Kata Kunci: kebijakan, pemerintah, Iptek, pengelolaan, kelautan, perbatasan

Abstract: ***Reinforcement The Exclusive Economic Zone Within Managing The Indonesian Maritime Resource in Interstate Boundary Area (Learning From The Government Policy of Norway in Terms of The Regulation, Utilisation For Science and Technology, Institutional Management, and International Cooperation). By: Anugerah Yuka Asmara.***

Indonesia is an archipelago country which has the various issues in managing the living marine resource especially in interstate boundary. The violations of the interstate sea boundary which are determined by economic exclusive zone (EEZ) increasingly occur up to now. Such as, illegal fishing by the strange fishers, the crude oil explorations which bring about ocean pollution in interstate boundary area, and the lack of use science and technology within managing the living marine resources in Indonesia. The research objective of this study is to: 1) Determine and describe the policy of the Government of Norway in strengthening the country's position as well as marine areas marine resources therein and 2) Elaboration of the steps the Government of Indonesia to take some lessons from the success of the Norwegian state. The method used is through literature or literature approach. This research is a qualitative-descriptive. Data analysis technique used is to take the best practices (best practices) of a country's success in implementing

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

the program. The learning of policy for the maritime resource from Norway as a geographically large maritime country can became a precedent for Indonesia. It is caused between Indonesia and Norway have the similarity in the geographic area and in the government system, although Indonesia as the world's largest maritime countries have more severe challenges from Norway who is geographically smaller than Indonesia.

Keywords: policy, government, science and technology, managing, ocean, boundary

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara maritim terbesar dunia dengan wilayah hampir 70% perairan laut (Riyadi, 2004), mempunyai panjang garis pantai 81.000 km dan luas laut sekitar 3,1 juta km^2 (Darsono, 1999), masih menyisakan beberapa permasalahan klasik sektor kelautan, khususnya di wilayah perbatasan negara. Bahkan penentuan wilayah perbatasan antara Indonesia dengan negara tetangga seperti Malaysia, Singapura, Thailand, Australia, Filipina, India, dan Vietnam masih belum disepakati secara utuh (belum terselesaikan) dikarenakan perbedaan kesepakatan internasional yang dipakai masing-masing negara (Indonesia Maritime Institute, 2010; Wibowo, 2011; Songa, 2012). Permasalahan perbatasan laut dengan negara lain merupakan hal esensial karena menyangkut berbagai potensi kelautan yang terkandung di dalamnya.

Suatu pengelolaan wilayah laut Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) pertama-tama harus mengedepankan kedaulatan negara untuk dimanfaatkan sebagai cara memakmurkan dan mensejahterakan rakyat dan negara. Secara prinsip ZEE sudah mencakup berbagai unsur yang meliputi pertahanan negara, pengelolaan sumber daya laut dan pengakuan secara internasional walaupun masih terbatas (Koesdinar, 2010). Prakteknya batas kelautan NKRI yang diatur dalam zona ekonomi eksklusif (ZEE) masih menemui kendala (Djalal, 2010). Hal ini terbukti dengan maraknya pelanggaran batas-batas negara Indonesia seperti penangkapan ikan secara ilegal oleh kapal asing (Rudyanto, 2004; Sutardjo, 2012). *Illegal fishing* merugikan negara sebesar Rp 80 triliun dengan rincian potensi ikan yang hilang Rp 30 triliun dan kehilangan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) sebesar Rp 50 triliun setiap tahun (Indonesia Maritime Institute, 2010).

Persoalan batas negara lain ialah penambangan lepas pantai oleh beberapa perusahaan tambang asing menyebabkan pencemaran laut di batas negara Indonesia (Kementerian BUMN, 2012). Kasus kebocoran ladang minyak dan gas lepas pantai yang terjadi di Laut Timor pada tanggal 21 Agustus 2009 oleh operator kilang minyak PTT Exploration and Production (PTTEP) Australia merupakan contoh pencemaran lingkungan laut lintas batas yang melibatkan 3 negara, yaitu Indonesia, Timor Leste dan Australia (Sitompul, 2011). Menurut Direktur Eksekutif Walhi NTT, Carolus pencemaran Laut Timor pada 2009 meluas ke perairan di sekitar Kabupaten Rote Ndao, bahkan hingga Laut Sawu, terutama sekitar Kabupaten Sabu Raijua dan pantai selatan Pulau Timor. Sekitar 7000 nelayan di perairan sekitar kehilangan pekerjaan. Tumpahan minyak itu mencemari sekitar 16.420 km per segi wilayah Laut Timor yang tercakup dalam zona ekonomi eksklusif Indonesia. Kementerian Lingkungan Hidup menyatakan potensi kerugian akibat kasus Montara mencapai 290 miliar rupiah (Indonesia Maritime Institute, 2010).

Di Indonesia, ilmu pengetahuan dan teknologi tentang kelautan amat tertinggal dibanding dengan negara lain. Riset-riset ilmiah kelautan yang ada belum mampu berkontribusi banyak bagi masyarakat dan memberi saran kebijakan praktis di bidang pembangunan kelautan (Wismono, 2008). Minimnya pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi (iptek) dalam pengelolaan sumber daya kelautan di Indonesia menjadi salah satu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hambatan utama saat ini. Fakta ini menjadi salah satu faktor belum maksimalnya penetapan zona ZEE sejak tahun 1945 diakibatkan oleh keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM), Infrastruktur dan Iptek, sehingga dengan mudahnya negara-negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia masuk kewilayah kedaulatan Indonesia secara bebas (Indonesia Maritime Institute, 2010).

Beberapa negara maju telah berupaya melakukan penyelesaian masalah kelautan dan pengelolaan sumber daya laut dengan berdasar pada hasil-hasil riset atau ilmu pengetahuan (Benito, 2003; Hoel, 2005; Wismono, 2008; Koesdinar, 2010). Bahkan di negara kepulauan Norwegia, suatu lembaga riset kelautan ternama telah mampu menghasilkan beberapa temuan ilmiah yang menjadi referensi kuat dalam penguatan kelembagaan dan kerjasama internasional di bidang kelautan (Hoel, 2005). Pembelajaran dari negara Norwegia dapat menjadi contoh bagi pembelajaran di Indonesia dalam menguatkan ZEE sebagai wilayah kedaulatannya dan pengelolaan sumber daya hayati laut. Menguatkan hal ini Riyadi (2004) mengemukakan bahwa belajar dari negara lain dalam pengelolaan sumber daya laut dan perikanan yang dapat memberikan kontribusi ekonomi nasional lebih besar dari sektor lain, meskipun memilki luas laut yang lebih kecil. Pembelajaran Indonesia dalam mengelola laut dari negara Norwegia bukanlah hal mudah mengingat kompleksitas permasalahan kelautan yang dihadapi. Studi ini berupaya memberikan alternatif pemecahan permasalahan Indonesia di sektor perikanan dan kelautan dengan mengambil nilai-nilai yang bisa diterapkan di Indonesia melalui kebijakannya.

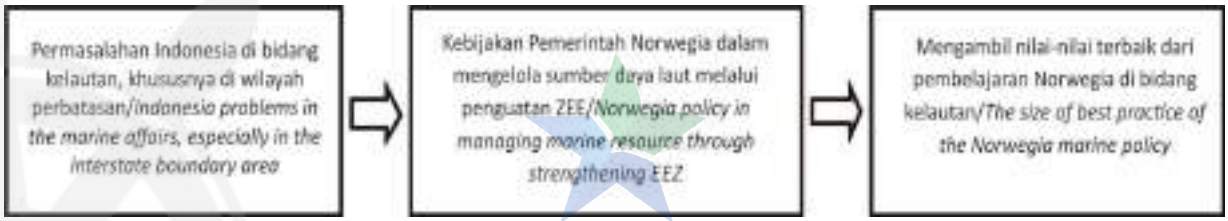
Tujuan penelitian dalam studi ini ialah : 1) Mengetahui dan mendeskripsikan kebijakan Pemerintah Norwegia dalam menguatkan posisi wilayah laut negaranya sekaligus pengelolaan sumber daya laut yang ada di dalamnya; 2) Mengelaborasi langkah-langkah Pemerintah Indonesia dalam mengambil beberapa pelajaran dari keberhasilan negara Norwegia tersebut.

METODOLOGI

Kerangka Pikir Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif-deksriptif. Menurut Mukhtar (2000) penelitian deskriptif dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu variabel atau tema, gejala atau keadaan yang ada pada saat penelitian dilakukan. Dalam penelitian ini dimulai dari isu kelautan dan perikanan di wilayah perbatasan.

Penelitian ini berangkat dari berbagai isu kelautan di wilayah perbatasan negara Indonesia dengan negara tetangga. Isu-isu ini telah lama menjadi *trending topics* di sektor maritim mengingat wilayah perbatasan adalah hal esensial bagi kedaulatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Belajar dari upaya-upaya terbaik Pemerintah Norwegia yang merupakan salah satu negara kepulauan dan juga berbatasan langsung dengan negara-negara Uni Eropa dan Rusia menjadi hal penting bagi Pemerintah Indonesia. Ternyata Pemerintah Norwegia tidak hanya mampu menjaga kedaulatan wilayah negaranya, akan tetapi juga mampu mengelola sumber daya kelautannya di wilayah laut perbatasan dengan negara-negara tetangga di sekitarnya.



Gambar 1. Kerangka Pikir Penelitian.
Figure 1. Analytical Framework.

Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan ialah data sekunder berupa buku, jurnal/artikel ilmiah, *working papers,* media massa, dan beberapa dokumen lain pendukung (Soekanto *dalam* Adiyanto *et al.,* 2007). Studi ini menggunakan berbagai sumber data dari buku, jurnal ilmiah, dan berbagai artikel tentang kelautan, khususnya penguatan wilayah zona ekonomi eksklusif.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik analisis data yang digunakan ialah dengan mengambil praktik-praktik terbaik *(best practices)* dari keberhasilan suatu negara dalam mengimplementasikan program. *Best Practices* dalam hal ini ialah ialah pembelajaran dari Norwegia dalam mengelola sumber daya laut di perbatasan.

Teknik Analisis Data

Penelitian ini disebut juga sebagai penelitian literatur atau studi pustaka, karena penelitian ini tidak secara langsung mengambil data di lapangan, melainkan tinjauan dari berbagai literatur dan berbagai hasil penelitian yang telah dilakukan. Data yang diambil dari berbagai sumber terpercaya dan relevan dengan studi ini.

REZIM KELAUTAN NORWEGIA DAN IMPLIKASI BAGI MANAJEMEN ZEE

Konservasi dan Perlindungan Lingkungan

Tantangan global seperti perubahan iklim *(climate change)* mengakibatkan permasalahan konservasi sumber daya laut seperti penurunan jumlah ikan dan polusi laut. Masalah jumlah ikan yang menurun ditanggulangi oleh Norwegia melalui kebijakan konservasi dan aturan ketat dari pemerintah. Hal ini cukup berhasil dibanding negara lain yang melakukan hal sama seperti Kanada atau Uni Eropa. Dasar pengambilan kebijakan ini diambil dari temuan lembaga riset kelautan yang menyimpulkan adanya *"safe biological limits"* di Norwegia (Hoel, 2005)

Pendekatan Pencegahan (*Precautionary Approach*)

Pendekatan pencegahan *(precautionary approach)* merupakan pengembangan sumber hayati laut berkelanjutan yang diawali pada tahun 1995 berdasar persetujuan stok ikan UN. Pendekatan telah dilakukan oleh di Norwegia di area Timur Laut Atlantik yang bersandar pada saran ilmiah *(scientific advice)* dengan dua parameter yaitu : 1) stok telur ikan dan 2) tingkat penurunan atau pertumbuhan stok ikan yang disepakati. Tantangannya, meskipun ada perjanjian tahun 2002 antara Rusia dengan Norwegia untuk menerapkan pendekatan ini (seperti *total allowable catches)*, akan tetapi Rusia dalam regulasi perikanannya belum menyebutkan nilai-nilai pendekatan ini. Akan tetapi, beberapa pengelola sumber daya laut meminta agar pendekatan ini dipertahankan. Penerapan pendekatan ini mengartikan bahwa ilmu pengetahuan telah memberi peran penting dalam proses pembuatan keputusan yang didorong dan dintegrasikan dengan proses politik (Hoel, 2005).

Manajemen Berbasis Ekosistem

Sebagian besar manajemen perikanan lama masih bertujuan menghasilkan panen maksimal. Dalam perspektif manajemen berbasis ekosistem ini, tujuan utama ialah meminimalisir dampak negatif pemanenan ikan pada eksosistem secara keseluruhan, dan untuk mengantisipasi dampak perubahan iklim pada produksi perikanan. Melalui *World Summit of Sustainable Development* tahun 2002, Norwegia memberikan beberapa cara penerapan ini, meskipun beberapa negara yang ikut pertemuan tersebut belum melakukannya. Di Norwegia, perkembangan manajemen ini secara signifikan terjadi di dunia ilmu pengetahuan, terkait dengan reorganisasi institut riset kelautan *(marine research institute).* Insitut ini sebelumnya diorganisasi ke dalam 4 sektor : manajemen sumber daya, akuakultur, manajemen area pantai, dan lingkungan laut. Saat ini, lembaga riset ini memiliki 19 kelompok riset yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bertugas menyampaikan hasil-hasil penelitian secara advisori ke *customers* seperti Menteri Perikanan dan ke Menteri Lingkungan Hidup (Hoel, 2005).

Selain manajemen berbasis ekosistem, Pemerintah Norwegia mengembangkan pendekatan ekosistem untuk manajemen kelautan di sisi lain. Manajemen kelautan mengelola bagaimana kepentingan industri minyak di lepas pantai diseimbangkan dengan kepentingan industri perikanan dan kelestarian lingkungan hidup yang tertuang dalam *The Management Plan For The Barents Sea (MPBS)*. Kerja MPBS ini diatur oleh komite inter-agen yang dipimpin oleh Menteri Lingkungan Hidup yang didukung dari Kementerian Kelautan dan Perikanan serta beberapa agen pemerintah lain yang relevan (Hoel, 2005).

Untuk mengimplementasikan pendekatan *precautionary* dan manajemen berbasis ekosistem, di tahun 2003 Pemerintah Norwegia menunjuk suatu komite untuk membuat draf Undang-Undang Sumber Daya Laut baru. UU ini dilengkapi pada tahun 2005 yang ber tujuan: a) memperluas legislasi sumber daya hayati laut agar dapat menjadi pertimbangan; b) memodernisasi regulasi perikanan berdasar kebutuhan industri perikanan dan masyarakat umum, serta menyederhanakan kerangka regulasi; 3) mempertimbangkan kewajiban lingkungan internasional yang telah dilakukan Norwegia. Selanjutnya komite ini berupaya mengembangkan kriteria pengembangan area terlindung kelautan (Hoel, 2005).

Hak Pembagian Sumber Daya Hayati Laut

Pembentukan ZEE dan pengembangan rezim kontinental memacu redistribusi global akan sumber daya laut, karena selama ini akses dan kontrol masih menjadi wewenang negara panta. Kriteria untuk distribusi kekayaan secara internasional dan juga domestik masih belum jelas. Hukum konvensi laut atau *The Law of the Sea Convention (LOSC)* tidak memberi kriteria spesifik untuk berbagi sumber daya dan distribusi hak. Praktiknya, hak negara pantai dapat dideskripsikan sebagai hak untuk mengelola sumber daya hayati. Ini relatif masih benar sepanjang sumber daya terletak di dalam wilayah hukum satu negara. Tetapi ketika, sumber daya terbagi dengan negara lain, atau berada diantara batas-batas perairan internasional, hal ini menjadi lebih rumit (Hoel, 2005).

Tahun 1995, ada perjanjian persediaan ikan PBB untuk memperbaiki situasi ini dengan memberikan dua kategori hak yaitu : hak untuk berpartisipasi dalam manajemen dan hak untuk berbagi di dalam sumber daya. Kasus Norwegia, yang memiliki stok ikan besar di wilayah zona ZEE-nya, apa hanya dibagikan dengan negara lain yang di berada di wilayah perbatasan perairan internasional saja ? Norwegia mengatasi persoalan tersebut dengan mendistribusikan hak bagi perikanan melalui kerjasama dengan Rusia (pembagian 50-50), dengan EU (pembagianya cukup kompleks), dan dengan beberapa negara pantai melalui perjanjian *Herring* (pembagiannya cukup kompleks). Perjanjian pembagian ini didasarkan pada sejarah wilayah perikanan, distribusi geografis, stok ikan dan faktor politik. Intervensi politik misalnya penggunaan kekuasaan oleh EU meminta agar Norwegia dapat menambah akses penjualan ikan ke pasar Eropa (Hoel, 2005).

PENERAPAN DI SEKTOR KELAUTAN DAN PERIKANAN INDONESIA

Regulasi Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

Pada 13 Desember 1957, pemerintah mendeklarasikan Wawasan Nusantara, dikenal dengan Deklarasi Djuanda. Meskipun pada awalnya deklarasi di Jenewa-Swiss belum mendapat pengakuan internasional, deklarasi ini tetap di pertahankan Indonesia (Basuki *et al.,* 2009). Deklarasi ini menetapkan kawasan perairan di bagian dalam kepulauan Indonesia otomatis menjadi bagian dari wilayah kedaulatan Indonesia. Sementara itu, ketentuan pengukuran 3 mil dari garis pantai setiap pulau diubah menjadi 12 mil. Lebih lanjut pada April 1982 konsep Wawasan Nusantara diterima menjadi bagian konvensi hukum laut internasional hasil Konferensi PBB tentang hukum laut yang ketiga (UNCLOS). Selain

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengukuran 12 mil, juga ditetapkan tentang kawasan ZEE yang cakupannya mencapai 200 mil dari garis pantai setiap pulau. Untuk kawasan ZEE, kewenangan hanya sebatas mengelola dan memelihara kekayaan alam saja, sementara di wilayah 12 mil Indonesia punya kedaulatan penuh di daratan, perairan wilayah, dan bahkan terhadap tanah di bawah permukaan air dan ruang udara yang ada di atasnya *(sovereign rights)* (Yudanto, 2010). ZEE adalah zona dengan luas 200 mil dari garis dasar pantai, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang di atasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa (Indonesia Maritim Institute, 2010).

Lingkup peraturan internasional, dalam Bab IV Pasal 47 ayat (1) UNCLOS 1982 diatur mengenai mekanisme penarikan garis pangkal kepulauan bagi negara-negara kepulauan *(archipelagic state)*. Dalam Bab II Pasal 2 ayat (1) dan (2)UNCLOS 1982 diatur mengenai status hukum laut teritorial, ruang udara di atas laut teritorial, dan dasar laut serta tanah di bawahnya. Sementara lingkup peraturan perundang-undangan Nasional, UU RI No 17/1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982, UU RI No 17 Tahun 1985 merupakan pengesahan (ratifikasi) Negara Republik Indonesia atas UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 yang terdiri atas dua pasal dan diundangkan pada tanggal 31 Desember 1985. Dalam undang-undang ini diatur mengenai status Indonesia sebagai negara kepulauan, penetapan laut teritorial Indonesia, dan metode penarikan garis pangkal lurus kepulauan *(archipelagic straight baseline)* (Adiyanto, 2007).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 21 Butir (21), zona ekonomi eksklusif Indonesia yang selanjutnya disebut ZEEI adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut teritorial Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya, dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut yang diukur dari garis pangkal laut teritorial Indonesia.

Pemanfaatan Iptek Dalam Pengambilan Keputusan di Sektor Maritim

Dutton dkk (2001) mengungkap bahwa tingkat pengetahuan formal mayoritas masyarakat Indonesia di bidang pesisir dan pengelolaan sumber daya laut masih amat rendah, yang mengakibatkan pengambilan keputusan di bidang tersebut belum dapat optimal. Lakitan (2012) menguatkan bahwa Ketidakmampuan Indonesia memahami potensi apalagi untuk mengelola sumber daya kelautan terkait langsung dengan tingkat penguasaan teknologi kelautan yang belum berkembang di Indonesia. Ternyata hanya 11% yang diperankan oleh institusi dalam negeri yang melaksanakan kegiatan riset, termasuk perguruan tinggi, Lembaga Pemerintah Non-Kementerian (LPNK), atau badan penelitian dan pengembangan pada berbagai kementerian.

Hasil penelitian Wismono (2008); Indonesia Maritime Institute (2010); Sugeha (2012) mengungkap bahwa minimnya pemanfaatan ilmu pengetahuan di Indonesia dikarenakan hasil-hasil riset perikanan-kelautan masih minim, yang disebabkan antara lain penelitian kelautan yang belum mengarah sebagai bahan pengambilan kebijakan (bersifat sektoral dan tidak kontinyu), kecilnya biaya riset (justru biaya riset menurun) dan juga kurang ketertarikan pengambil kebijakan sendiri dalam mendorong riset perikanan-kelautan.

Bercermin dari Norwegia, yang mana riset amat penting dalam memberikan nilai tambah sektor kelautan di negara ini (Benito *et al.,* 2003). Pentingnya ilmu pengetahuan atau hasil-hasil riset kelautan-perikanan sebagai *input* dalam pengambilan keputusan di Indonesia merupakan hal esensial untuk mengatasi berbagai permasalahan. Beberapa pernyataan dukungan iptek untuk mendukung manajemen kelautan antara lain:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. Indonesia harus berkomitmen dalam pengembangan kelautan sebagai bagian penting dalam pembangunan negara secara keseluruhan. Komitmen berinvestasi tidak hanya diartikan dalam pengalokasian dana, tetapi juga dalam peningkatan dan perbaikan SDM dan infrastruktur didukung Iptek yang maju serta dari segi peraturan perundang-undangan dan penetapan garis batas yang jelas. Faktor terakhir tersebut amat penting agar keabsahan penetapan garis batas ZEE tidak hanya diterima sepihak, tetapi juga diakui secara internasional. Iptek yang ada sekarang akan dapat membantu melakukan hal itu dengan akurat dan dapat memudahkan komunikasi antar negara menjadi lebih mudah dan cepat (Koesdinar, 2010).
2. Pengelolaan sumber daya pesisir dan laut di Indonesia saat ini memerlukan manajemen yang terintegrasi dengan iptek (Rudyanto, 2004).
3. Usaha untuk mendapatkan manfaat dari laut harus disertai dengan perkembangan teknologi yang memungkinkan manusia untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya kelautan. Untuk dapat mengetahui dan menentukan besarnya potensi tersebut sebagai dasar yang rasional dalam pengelolaannya, maka perlu dilakukan kegiatan penelitian ilmiah kelautan (Wismono, 2008).
4. Kegiatan penelitian dan pengembangan dilakukan untuk menemukan teknologi-teknologi baru dalam rangka meningkatkan optimasi pemanfaatan sumber daya ikan secara lestari dan bertanggung jawab. Tujuan program ini adalah menyiapkan ilmu, pengetahuan dan teknologi sebagai basis kebijakan pembangunan kelautan dan perikanan dengan sasaran termanfaatkannya Iptek hasil penelitian dan pengembangan oleh para pemangku kepentingan (Renstra Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2010-2014).

Dalam pengambilan keputusan *(decision making)* oleh pemerintah pasti ada unsur politis dan unsur-unsur kepentingan dari berbagai kelompok (Setyodarmodjo, 2005; Wibawa, 2011). Sebagaimana di Norwegia, pengambilan keputusan di sektor kelautan-perikanan ini mendapat dukungan politis dari parlemen. Kusumastanto (2010) menguatkan agar politik kelautan seharusnya juga menjadi komitmen partai politik sehingga kesadaran berbangsa yang berwawasan bahari mampu mewarnai keputusan politik dalam rangka menggerakan segenap daya dan upaya untuk kemajuan pembangunan kelautan nasional. Dengan demikian, fungsi DEKIN untuk ”mengkoordinasikan” maupun sebagai lembaga konsultasi dan memfasilitasi semua komponen masyarakat madani (*civil society*) dan institusi negara yang bergerak dalam bidang kelautan benar-benar dapat terimplementasikan.

Manajemen Kelembagaan Maritim

Salah satu kendala di kelembagan Indonesia hampir di seluruh aspek ialah masih bekerja secara sektoral, hal ini juga berlaku pada kinerja kelembagaan di sektor kelautan yang cenderung belum efektif, tujuan program ego-sektoral, dan lemahnya koordinasi antar kelembagaan (Kusumastanto, 2006; Kusumastanto, 2010). Kompleksitas persoalan pengelolaan sumber daya kelautan ini tidak diimbangi dengan peningkatan kapasitas lembaga dan personel yang memadai, serta regulasi dan kebijakan publik yang tegas dan implementatif (Lakitan, 2011).

Sejauh ini birokrasi dalam bidang kelautan maupun bidang lainnya baik di level *upper structural*, *middle structural* maupun *bottom structural* terkungkung dalam suasana birokrasi yang kaku, munculnya *rent-seeking* di kelembagaan, arah kebijakan pembangunan kelautan masih berjalan sendiri-sendiri, kebijakan lebih bersifat sektoral. Belum ada suatu mekanisme kelembagaan yang mampu mensinergikan dan memadukan kebijakan pembangunan kelautan. Dampaknya, penanganan suatu kasus dalam pembangunan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kelautan acapkali menimbulkan konflik kepentingan ketimbang solusi integral. (Kusumastanto, 2010).

Belajar dari Norwegia, kelembagaan kelautan yang tersentral kuat antar sektor serta didukung komitmen politik parlemen dapat menjadi contoh bagi Indonesia sebagai. Di dalam Renstra KKP Tahun 2010-2014, pada prioritas pertama ialah pelaksanaan reformasi birokrasi dan tata kelola; pemantapan tata kelola pemerintahan yang lebih baik melalui terobosan kinerja secara terpadu, penuh integritas, akuntabel, taat kepada hukum yang berwibawa, dan transparan. Penerapan di dalam Renstra ini juga sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Kusumastanto *dalam* Kusumastanto (2010) tentang *ocean governance*. Beberapa kelembagaan di Indonesia yang perlu dikuatkan dalam tatakelola ini antara lain: Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata dan Kebudayaan, Kementerian ESDM, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Keuangan, Kementerian Koperasi dan PPK, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Kementerian Hukum dan HAM, Bappenas, Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi, Menko Ekuin, Kementerian Pertahanan, TNI AL, dan Kepolisian RI (Polisi Perairan).

Kementerian Kelautan dan Perikanan akan mengoptimalkan hasil pembangunan kelautan dan perikanan melalui penciptaan dan penguatan *networking*, baik secara internal antar eselon I di lingkup KKP, antara pusat-daerah, antar daerah, antar instansi/lintas sektor, komunitas bisnis, kerjasama internasional (bilateral, multilateral, dan regional) (Renstra KKP, 2010-2014). Di tingkat domestik, kelembagaan maritim harus dipadukan antara berbagai level pemerintahan, mulai dari pusat, kabupaten/kota, kecamatan dan desa (Rudyanto, 2004). Penjelasan di atas amat jelas, bahwa komitmen kelembagaan kelautan yang tersentral kuat (bukan otoriter) amat diperlukan demi tujuan integrasi kelautan nasional.

Kerjasama Internasional Dalam Penguatan ZEE Indonesia

Soegiarto dan Stel dalam Lakitan (2012) mencatat bahwa sudah sejak tahun 1970-an, Indonesia melakukan upaya untuk membangun kapasitas nasional sektor kelautan melalui berbagai kerjasama bilateral, regional, dan internasional dalam rangka menghasilkan personel yang berkualitas, membentuk lembaga yang kompeten, sarana kapal riset yang modern, kemampuan akses data via satelit, dan berbagai kompetensi kelautan lainnya.

Baru-baru ini kerjasama internasional Indonesia (bilateral, trilateral, multilateral) di sektor kelautan dalam penguatan ZEE diantaranya ialah :

1. *Asia-Pasific Economic Development* (APEC) dalam memerangi dan mengatasi *illegal fishing (Indonesia Maritime Institute, 2010)*.
2. *International maritime organizations* terkait pencemaran penambangan minyak lepas pantai yang masuk wilayah Indonesia (Kementerian BUMN, 2011).
3. Kerjasama bilateral untuk mengatasi *Illegal Fishing, Trafficking* dan Terorisme. dilakukan dalam kerangka *Border Crossing Agreement (BCA)* antara Pemerintah RI dan Pemerintah Filipina (Berita Manado, 24 April 2012).
4. Indonesia dan Malaysia menandatangani nota kesepahaman atau MoU tentang keamanan teritorial laut di Bali (Menlu RI Natalegawa, 2012).

Beberapa contoh kerjasama internasional yang dapat dilakukan Indonesia cukup banyak dan baik dalam tataran dokumen perjanjian. Namun sampai saat ini masalah penyelesaian wilayah perbatasan melalui kerjasama internasional/diplomasi belum membuahkan hasil signifikan (Marsetio, 2011; Wibowo, 2011). Mengingat luasnya wilayah laut ZEE Indonesia dan adanya *overlap* dengan ZEE negara lain, maka perlu adanya tindakan tegas pemerintah Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam menetapkan garis batas ZEE dengan negara-negara yang berbatasan dengan NKRI. Penetapan batas ZEE ini harus diupayakan dengan aktif dan berkesinambungan untuk menghindari potensi masalah di kemudian hari dengan berbagai negara (Koesdinar, 2010).

Kementerian Luar Negeri Indonesia harus proaktif untuk mulai melakukan pendekatan hingga membuat perjanjian seperti yang pernah dilakukan terhadap batas laut teritorial dengan Malaysia 1970, Singapura 1973 dan terakhir pada 2009 (Songa, 2012). Bagi Indonesia sikap pro-aktif merupakan komitmen politik pemerintah yang tercantum dalam Renstra KKP 2010-2014 bahwa optimalisasi diplomasi terkait dengan perjanjian politik, keamanan kewilayahan dan kelautan.

Sikap pro-aktif Indonesia juga harus didukung sumber daya manusia, teknologi dan infrastruktur serta anggaran yang memadai (Djalal, 2010). Argumen yang baik tidak akan mampu dibangun di atas pondasi ilmu pengetahuan dan teknologi yang rapuh. Diplomasi untuk memperjuangkan harkat martabat bangsa juga tak akan dapat dimenangkan jika tanpa amunisi pemahaman tentang potensi sumber daya seluruh wilayah Indonesia dan potensi manusianya. Tentunya modal alamiah ini perlu dilengkapi dengan modal kecerdasan intelektual, yakni penguasaan teknologi (Lakitan, 2012).

Anggota DPR, Muradi Darmansyah (2010) menegaskan bahwa dukungan pendidikan, pemahaman akan pejabat tentang ketegasan hukum laut, serta kesiapan teknologi menjadi kunci penting dalam penguatan ZEE. Keberanian dalam menegakkan hukum teritorial laut ialah mutlak bagi penguatan ZEE Indonesia menuju negara maritim yang kuat (Adiyanto, 2007; Tamin, 2007; Basuki, 2009; Lakitan, 2012; Sutardjo, 2012). UU RI No. 17 Tahun 1985 mengamanatkan perlunya penanganan secara serius penataan batas-batas maritim dengan negara-negara tetangga. Di laut Indonesia berbatasan dengan 10 (sepuluh) Negara, yakni India, Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, dan Timor Leste. Yaitu laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landasan kontinen (Basuki *et al.,* 2009).

TANTANGAN GLOBAL SEKTOR MARITIM DI INDONESIA

Tantangan global yang ditandai dengan perubahan iklim dan berdampak pada perkembangbiakan ikan serta pertumbuhan biota laut secara alamiah akan mempengaruhi populasi ikan dan biota lain di suatu waktu (Hoel, 2005). Tiga elemen penting kebijakan Pemerintah Norwegia yaitu pengambilan keputusan berbasis ilmu pengetahuan, kelembagaan kelautan yang terintegrasi dan tersentralistik kuat, serta kerjasama internasional yang kuat khususnya dengan negara-negara tetangga menjadikan Norwegia dapat mengatasi berbagai tantangan kelautan akibat tantangan global saat ini, seperti perubahan iklim yang berdampak pada sumber daya hayati laut, percaturan politik, dan perkembangan iptek. Lantas bagaimana dengan Indonesia yang notabene lembaga riset dan temuan-temuan riset kelautan masih belum dioptimalkan, kelembagaan kelautan masih sektoral, dan kerjasama internasional kelautan/perbatasan laut yang masih belum menemui kepastian hukum atau justru lebih terlihat sikap mengalah ke negara lain ?

Berdasar situasi Indonesia terkini, memang terlihat Pemerintah Indonesia telah melakukan 3 (tiga) terobosan sebagaimana yang dilakukan Norwegia yaitu 1) penerapan pendekatan pencegahan, 2) manajemen berbasis ekosistem, dan 3) pembagian hak sumber daya kelautan dengan negara lain. Meskipun demikian, potensi Indonesia untuk melaksanakan ketiga hal tersebut amat besar dan memungkinkan dapat dijalankan.

Penerapan Pendekatan Pencegahan *(Precautionary Approach)*

Pengelolaan dan pemanfaatan potensi sumber daya hayati laut sampai saat ini masih berorientasi pada peningkatan produksi hasil

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dari eksploitasi potensi sumber daya perikanan laut maupun budidaya untuk mengejar target pertumbuhan sektoral (Darsono, 1999). Kesepakatan untuk *total allowable catches (TACs)* antara Indonesia dengan negara lain masih belum nampak jelas. Renstra KKP Tahun 2010-2014 menyebut bahwa sumber daya ikan di perairan Indonesia baik di laut maupun perairan umum cenderung mengalami degradasi dalam satu dekade terakhir ini yang disebabkan degradasi kualitas lingkungan pesisir, pencemaran perairan baik laut maupun tawar, *destructive fishing*, *overfishing* secara ilegal, dan sejenisnya. Kegiatan *illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing* yang masih terjadi hingga saat ini (Kusumastanto, 2006; Muhammad, 2010; Sutardjo, 2012), hingga merugikan negara US $ 1,5- 4 milliar atau Rp. 11-30 Triliun (Kurs dolar Rp. 8000 per 1 US $). Bahkan di beberapa wilayah laut Indonesia terjadi *overfishing* di satu sisi dan *underfisihing* di sisi lain (Kusumastanto, 2006).

Pendekatan pencegahan yang diterapkan di Norwegia berasal dari hasil-hasil temuan lembaga riset maritim terkemuka di negara tersebut (Hoel, 2005). Konteks di Indonesia, belum maksimalnya kelembagaan riset-riset kemaritiman saat ini (Wismono, 2008; Lakitan, 2012), bukanlah alasan untuk tidak melakukan suatu "pendekatan pencegahan" terhadap eksplorasi potensi laut Indonesia, terlebih lagi yang dilakukan oleh kapal-kapal asing *illegal*.

Kecenderungan populasi ikan yang menurun serta semakin menipisnya kekayaan biota laut memerlukan suatu kebijakan ketat agar sumber daya hayati laut tersebut tidak punah. Kebijakan pencegahan harus dilakukan oleh Pemerintah Indonesia melalui pembuatan serta penerapan regulasi yang mengatur dengan pasti jumlah ikan yang ditangkap serta bagaimana cara penangkapan ikan tersebut. *Total allowable catches* dapat menjadi salah satu alternatif terbaik saat ini dalam memecahkan persoalan tersebut.

Hasil-hasil temuan ilmiah yang telah ada dimaksimalkan sebagai bahan pembuatan kebijakan pencegahan ini. Kusumastanto (2006) dan Lakitan (2012) menegaskan bahwa peningkatan riset teknologi sebagai alat eksplorasi laut terus diupayakan agar penggunaan teknologi tidak hanya ditujukan untuk kepentingan ekonomi, tapi juga untuk kesejahteraan rakyat, memperhatikan kelestarian lingkungan hidup. Teknologi yang dikembangkan perlu menjaga keseimbangan antara kepentingan ekonomi dengan kearifan ekologi.

Manajemen Berbasis Ekosistem

Pengelolaan laut secara sektoral tanpa memperhatikan pola perencanaan dan pengelolaan laut secara terpadu, pada akhirnya dapat menyebabkan degradasi sumber daya laut dunia dan di Indonesia (Indrawasih *dalam* Kartika, 2010). Mencontoh Norwegia, lembaga-lembaga riset kelautan di Indonesia dapat mereorganisasi dirinya ke riset di bidang manajemen sumber daya, akuakultur, manajemen area pantai, dan lingkungan laut. Konsepsi sektor kelembagaan riset Indonesia untuk pengembangan teknologi maritim berbasis ekonomi-ekologi yang dikemukakan oleh Lakitan (2012) ialah :

> *Ragam teknologi berasas keseimbangan ekonomi-ekologi perlu dijadikan asas pokok dalam pengelolaan sumberdaya kelautan, termasuk untuk: (a) Teknologi penangkapan ikan, budidaya ikan dan biota laut, serta teknologi pengolahannya; (b) (Bio) teknologi untuk memanfaatkan biodiversitas sebagai sumber bahan baku industri dan sumber tetua untuk program pemuliaan tanaman dan ikan atau biota laut lainnya; (c) Teknologi eksplorasi dan eksploitasi migas, bahan tambang lainnya dan sumberdaya energi terbarukan; dan (d) Teknologi konservasi sumberdaya kelautan, yang dapat juga dilebarkan cakupannya pada potensi pengelolaannya untuk pariwisata bahari.*

Lembaga-lembaga riset kelautan Indonesia sudah saatnya mendukung manajemen kelautan berbasis ekosistem dengan menghasilkan temuan-temuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang memberi *input* bagi pengelola ataupun pengambil kebijakan kelautan di sektor lingkungan hidup, sosial-ekonomi, pengelolaan perikanan, masyarakat pesisir, dan sebagainya (Kusumastanto, 2006; Wismono 2008). Dalam Renstra KKP Tahun 2010-2014 menyatakan bahwa penelitian oseanografi ditujukan untuk kelestarian sumber daya alam dan lingkungan hidup yang meliputi: a) peningkatan konservasi dan pengendalian kerusakan ekosistem pesisir dan laut; b)pengelolaan meteorologi penerbangan dan maritim BMKG; c) penelitian dan pengembangan geologi kelautan; dan d) pengelolaan sumber daya ikan (SDI).

Pembagian Hak Sumber Daya Kelautan

Bagi Indonesia, berbagai permasalahan batas laut yang belum selesai dengan negara tetangga, kerjasama hanya di lingkup keamanan batas laut, dan perjanjian pertukaran tawanan nelayan antar negara, kesemuanya belum merefleksikan aturan penggunaan bersama wilayah laut internasional di perbatasan, termasuk pemanfaatan sumber daya hayati di dalamnya. Damanik (2010) menyatakan, Pemerintah belum optimal melindungi sumber kekayaan laut Indonesia. Ditambah lagi dengan lemahnya diplomasi oleh Pemerintah terhadap negara-negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia.

Faktanya, Indonesia selalu dirugikan atas pembagian sumber daya laut yang ada di wilayahnya sendiri seperti *illegal, unreported and unregulated fishing* (Kusumastanto, 2006; Muhammad, 2010; Sutardjo, 2012), yang hasilnya dibawa dan dimanfaatkan penuh oleh negara asing, pencurian biota laut semacam terumbu karang, bahkan kerjasama riset dengan negara lain, sebagaimana Wismono (2008) ungkapkan bahwa ada kecurigaan dari negara-negara sedang berkembang seperti Indonesia saat melakukan *joint researchs* dengan negara-negara maju, berbagai biota laut dibawa tanpa izin resmi dari Pemerintah Indonesia (dicuri) untuk diteliti di negara maju tersebut. Selain itu, tidak sedikit pula tujuan negara maju meneliti di Indonesia hanya untuk kegiatan mata-mata intelejen negaranya.

Pembagian hak sumber daya kelautan Indonesia dengan negara lain di wilayah perbatasan baru dapat dilakukan Indonesia jika penentuan batas-batas teritorial kelautan antar negara telah diselesaikan, iptek pengelolan sumber daya hayati laut telah teroptimalkan, serta kelembagaan manajemen kelautan telah terintegrasi dan terkoordinasi kuat. Hal ini diperkuat oleh anggota DPR RI Muradi Darmansyah (2010) yang menilai bahwa dalam pengelolaan laut ZEE perlu mendapat dukungan, agar ekonomi maritim kedepan bisa terkelola optimal. Hal tersebut perlu dilakukan kajian akademis dari perguruan tinggi secara komperhensif serta perbaikan infrastruktur di bidang kelautan.

Jika kelautan sudah di tata kelola dengan baik (Kusumastanto, 2010), maka pemanfaatan sumber daya hayati laut dapat dibagi sesuai dengan kriteria pengelolaan yang telah dilakukan masing-masing negara (misalnya penggunaan teknologi, akses pasar, kesediaan stok sumber daya hayati, keterdekatan geografis dengan suatu negara) atau bagi hasil sesuai dengan nota kesepakatan sebelumnya atau bahkan melalui konsensus politik dengan negara lain sebagaimana Norwegia dengan negara-negara Uni Eropa dan Rusia.

PENUTUP

Sebagai negara kepulauan yang wilayah geografisnya lebih kecil dari Indonesia, Norwegia telah melakukan beberapa upaya guna menyelesaikan permasalahan di sektor kelautan-perikanan dan mengantisipasi masalah-masalah tersebut di waktu mendatang. Penetapan regulasi maritim yang ketat disertai dengan penegakan hukum yang tegas, pengambilan kebijakan yang didasarkan pada hasil-hasil temuan lembaga riset kelautan, manajemen kelembagaan yang tersentral dan terintegrasi, serta kerjasama internasional terkait penetapan batas laut dan pengelolaan sumber daya di dalamnya, telah menjadikan Norwegia selangkah lebih baik dari negara-negara pulau yang ada di sekitarnya. Bahkan,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk menjawab tantangan global Norwegia telah mengantisipasi dengan upaya melakukan *precautionary approach,* manajemen kelautan berbasis ekosistem, dan pembagian hak sumber daya hayati laut dengan negara lain di wilayah laut perbatasan antar negara.

Indonesia, sebagai negara maritim terluas dunia memiliki tantangan lebih berat dari Norwegia yang secara geogragis lebih kecil dari Indonesia. Permasalahan, *illegal fishing*, penyelesaian batas antar negara yang belum selesai, pengelolaan sumber daya laut yang masih minim, serta pencurian biota laut untuk kepentingan riset dikarenakan kecilnya dukungan Pemerintah Indonesia untuk pembangunan di sektor ini. Hal ini bisa dilihat dari lemahnya penegakan hukum laut di wilayah perbatasan negara, minimnya penggunaan temuan-temuan ilmiah dalam pengambilan kebijakan kelautan-perikanan, kinerja kelembagaan kelautan yang masih sektoral, dan lainnya. Meskipun demikian, ada potensi besar untuk menyelesaikan permasalahan maritim di Indonesia yang belum dioptimalkan Pemerintah Indonesia saat ini.

Peningkatan riset kelautan-perikanan di Indonesia harus didukung dana/fasilitas yang memadai. Hal ini bertujuan agar berbagai temuan tersebut dapat menjadi *input* dalam *decision making* di sektor kelautan-perikanan. Program "Reformasi Birokrasi" di sektor kelautan-perikanan dan sektor pemerintah lain yang tengah menjadi wacana harus disegerakan saat ini untuk mendukung kegiatan riset yang lebih baik di sektor kelautan-perikanan. Selain itu, kerjasama internasional Indonesia dengan negara lain harus didukung dengan kemampuan teknologi, sumber daya manusia, regulasi yang kuat, implementasi hukum yang baik, serta koordinasi kelembagaan dengan mekanisme formal. Ketiga upaya di atas dapat dilakukan dengan adanya kesungguhan pemerintah atau *political will* dari segenap jajaran pemerintah Indonesia yang didukung lapisan WNI. Kesungguhan ini pada akhirnya akan menumbuhkan harmonisasi isu maritim pada hubungan antara eksekutif dan legislatif termasuk dengan pihak keamanan laut, penguasaha di sektor laut, serta masyarakat di wilayah pesisir dan perbatasan.

DAFTAR PUSTAKA

Adiyanto, E., E. Eidman, L. Adrianto. 2007. Tinjauan Hukum Dan Kebijakan Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar Indonesia (Studi Kasus Pulau Nipa). Buletin Ekonomi Perikanan Volume VII No. 2 Tahun 2007.

Anonim. 2010a. Alur Laut Kepulauan: Sebuah Konsekuensi Negara Kepulauan. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=1369, diakses pada tanggal 31 Agustus 2012).

_____. 2010b. Batas Laut Belum Jelas, Panaskan Hubungan Indonesia – Malaysia. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=1346, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

_____. 2010c. Illegal Fishing, Teroris Bagi Nelayan. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=798, diakses pada tanggal 31 Agustus 2012).

_____. 2010d. Konflik Batas Laut: Pertaruhan Harga Diri Bangsa. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=1341, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

_____. 2010e. Maritime Policy : Arsitektur Negara Maritim. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=1263, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

_____. 2010f. Pencemaran Lingkungan, Tumpahan Minyak dari Celah Timor Rusak Ekosistem Laut. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=274, diakses pada tanggal 31 Agustus 2012).

_____. 2010f. ZEE Dalam Keterbatasan SDM dan Infrastruktur. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=1320, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

_____. 2010g. Zona Ekonomi Eksklusif: Potensi Maritim Tak Terjamah. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=1361, diakses pada tanggal 31 Agustus 2012).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

_____. 2012. Mengatasi Masalah Perbatasan, Indonesia-Filipina Joint Patrol.(http://beritamanado.com/politik-pemerintahan/mengatasi-masalah-perbatasan-indonesia-filipina-joint-patrol/94818/, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

Basuki, I. E. Sembiring, D. Safitriani, D. Simanjuntak. 2009. Sumber Daya Laut Indonesia dan Pengelolaannya. Unpublished Report.

Benito, G. R.G. 2003. A Cluster analysis of the maritime sector in Norway. International Journal of Transport Management 1 (2003). 03-215pp.

Damanik, M.R. 2010. Illegal Fishing, Teroris Bagi Nelayan.(http://indomaritimeinstitute.org/?p=798, diakses pada tanggal 31 Agustus 2012).

Darsono, P. 1999. Pemanfaatan Sumber Daya Laut dan Implikasinya Bagi Masyarakat Nelayan. Jurnal Oseana. XXIV(4). hal 1 – 9.

Dutton, I. M, K.S. Hidayat, T. Gunawan, F. Sondita, J. Steffen, D. Storey, R. Merril dan Sylvianita. 2001. Sikap Dan Persepsi Masyarakat Mengenai Sumberdaya Pesisir Dan Laut Di Indonesia. Jurnal Pesisir dan Kelautan. 3 (3). Hal 45-51.

Hoel, A.H. 2005. The Performance of Exclusive Economic Zones: The Case of Norway dalam Ebbin, S. A., A.H.Hoel, A. K. Sydnes. 2005. Asea Change: The Exclusive Economic Zone And Governance Institutions For Living Marine Resources. Netherlands. Springer.

Kartika, S. 2010. Strategi Pengelolaan Sumberdaya Perikanan Berbasis Ekosistem Di Pantura Barat Provinsi Jawa Tengah (Studi Empiris: Kota Tegal, Kabupaten Tegal, Kabupaten Pemalang dan Kabupaten Brebes). Skripsi. Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro Semarang.

_____. 2011. Indonesia Usulkan Pencemaran Laut Lintas Batas Akibat Eksplorasi Minyak Lepas Pantai Masuk dalam Regulasi IMO. (http://www.bumn.go.id/bki/publikasi/berita/indonesia-usulkan-pencemaran-laut-lintas-batas-akibat-eksplorasi-minyak-lepas-pantai-masuk-dalam-regulasi-imo, diakses pada tanggal 3 September 2012).

Kusumastanto, T. 2006. Arah dan Pendayagunaan Riset Sosial Ekonomi Perikanan dan Kelautan. Disampaikan dalam Workshop ”Pendayagunaan Riset Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan dalam Rangka Mendukung Pembangunan Sektor Kelautan dan Perikanan”, Auditorium FPIK 2 Agustus 2006.

_____. 2010. Kebijakan Tata Kelola Kelautan Indonesia. Pusat Kajian Pesisir dan Kelautan, Institut Pertanian Bogor. Bogor

Lakitan, B. 2012. Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Berbasis Iptek Untuk Kemakmuran Bangsa. Makalah kunci pada Seminar Nasional Kelautan VIII, Universitas Hang Tuah Surabaya, 24 Mei 2012.

Marsetio. 2011. Masalah Perbatasan Laut Berpotensi Konflik. (http://www.pikiran-rakyat.com/node/166764, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

Muhammad, F.2010. Batas Laut Belum Jelas, Panaskan Hubungan Indonesia – Malaysia. (http://indomaritimeinstitute.org/?p=1346, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

Mukhtar, E. W. 2000. Konstruksi Ke arah Penelitian Deskriptif. Avyrouz. Yogyakarta.

Nugroho, R. D. 2004. Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi. PT Elex Media Komputindo. Jakarta

Anonim. 2010. Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2010-2014. Kementerian Kelautan dan Perikanan. Jakarta

Riyadi, M. 2004. Kebijakan Pembangunan Sumber Daya Pesisir Sebagai Alternatif Pembangunan Indonesia Masa Depan. Disampaikan pada Sosialisasi Nasional Program MFCDP, 22 September 2004.

Rudyanto, A. 2004. Kerangka Kerjasama Dalam Pengelolaan Sumberdaya Pesisir Dan Laut. Disampaikan pada Sosialisasi Nasional Program MFCDP, 22 September 2004.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Setyodarmodjo, S. 2005. Public Policy. Universitas Airlangga Press. Surabaya.

Sitompul, F.A. 2011. Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Pencemaran Lintas Batas Akibat Kebocoran The Montara Well Head Platform Di Laut Timor. Skripsi. Departemen Hukum Internasional. Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara. Medan.

Songa, W. W. 2012. Indonesia Harus Pro Aktif Tuntaskan Batas Laut. (http://beritasore.com/2012/06/25/indonesia-harus-proaktif-tuntaskan-batas-laut, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

Suhega, H.M. 2012. Dana Riset Cekak, Indonesia Sulit Bersikap Tegas. (http://perikanan.dharmawangsa.ac.id/berita-888-dana-riset-cekak-indonesia-sulit-bersikap-tegas.html, diakses pada tanggal 3 September 2012).

Sutardjo, S.C. 2012. Indonesia Sasaran Pencurian Ikan. (http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2012/05/04/08390294/Indonesia.Sasaran.Pencurian.Ikan, diakses pada tanggal 30 Agustus 2012).

Tamin, Y. B. 2012. Kontribusi Hukum Bagi Wilayah Perikanan Indonesia dan Pemanfatannya. (http://bunghatta.ac.id/artikel/165/kontribusi-hukum-bagi-wilayah-perikanan-indonesia-.html, diakses pada tanggal 3 September 2012).

Wibawa, S. 2011. Politik Perumusan Kebijakan Publik. Graha Ilmu. Yogyakarta.

Wibowo, T. 2011. Indonesia Belum Tuntaskan Perbatasan Laut di 8 Negara. (http://news.detik.com/read/2011/06/23/232605/1667468/10/indonesia-belum-tuntaskan-perbatasan-laut-di-8-negara, diakses pada tanggal 31 Agustus 2012).

Wismono, R.W. 2008. Unifikasi Pengaturan Penelitian Ilmiah Kelautan di Indonesia Dalam Rangka Meningkatkan Alih Teknologi Kelautan. Tesis. Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.

Yudanto, A.H. 2010. Wilayah Perairan Indonesia. (http://www. *hankam.kompasiana.com/2010/09/04/wilayah-perairan-indonesia/, diakses* pada tanggal 30 Agustus 2012).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penyelenggaraan Pembangunan NKRI Menuju Negara Maritim Berdasarkan Prinsip Negara Kepulauan

Aryono Putra, Yasser Arafat
Fakultas Hukum Universitas Borneo Tarakan
email: aryonoputra.borneo@gmail.com

ABSTRACT

Indonesia has been deprived of its own true roots as a maritime country. This is the success of the colonial Dutch colonialists who do "devide at empera" in which eventually the nation in the archipelago of this archipelago sees the sea as a separator and inhibitor space.

The purpose of this novice lecturer's research is to Know the concept of archipelagic state and maritime state in Indonesia and to prove its implementation in policy and development direction in Indonesia. Is the Government Homeland use in marine activities as a prime mover and a pledge to increase the economy, (2) is supported by a fleet of strong civilian and military, and (3) contribute as much as possible for the prosperity of the people.

The research method used in writing this beginner lecturers are socio-juridical legal research methods is often called legal sociological research based school of sociological jurisprudence. Judging from the effectiveness of law or facts that exist in the field which is then compared with the rules of positive law. Field data is used as important information in determining policy and regulatory arrangements and institutions in legal practice for island and coastal communities in Tarakan City, North Kalimantan Province.

The results of this study that the Government of the Republic of Indonesia should re-arrange the grand design of a National System oriented to Indonesia as an archipelagic country and the State Archipelago.

Keywords: islands, maritime, country, policy, kaltara

Abstrak

Sesungguhnya Indonesia sudah tercabut dari akar jati dirinya sebagai negara maritim. Ini adalah keberhasilan kaum penjajah kolonial Belanda yang melakukan "*devide at empera*" di mana akhirnya bangsa di kepulauan nusantara ini memandang laut sebagai pemisah dan penghambat ruang gerak.

Adapun tujuan dari penelitian dosen pemula ini ialah untuk Mengetahui konsepsional *archipelagic state* dan *maritime state* di Indonesia dan Membuktikan pelaksanaannya dalam kebijakan serta arah pembangunan di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia. Apakah Pemerintah NKRI menggunakan kegiatan di laut sebagai penggerak utama dan andalan untuk meningkat perekonomian, (2) didukung oleh armada sipil dan militer yang kuat, serta (3) memberikan kontribusi sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan dosen pemula ini adalah metode penelitian hukum yuridis sosiologis atau sering disebut penelitian hukum yang sosiologis berdasarkan *Madzhab sociological jurisprudence*. Dilihat dari efektifitas hukum atau fakta yang ada di lapangan yang kemudian dibandingkan dengan aturan hukum positif. Data lapangan dipergunakan sebagai informasi penting dalam menentukan penyelenggaran kebijakan dan regulasi serta institusi dalam praktik ilmu hukum bagi masyarakat kepulauan dan pesisir di Kota Tarakan Provinsi Kalimantan Utara.

Hasil Penelitian ini bahwa Pemerintah Republik Indonesia harus menyusun kembali grand desain suatu Sistem Nasional yang berorientasi kepada Indonesia sebagai negara kepulauan dan Negara Nusantara.

Key words: kepulauan, maritime, negara, kebijakan, kaltara

Pengantar

Berbagai ukuran geo-statistik memang menunjukkan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Luas wilayah lautnya mencapai 5,8 juta km2. Sedangkan panjang garis pantainya 81.000 km merupakan ke dua terpanjang di dunia setelah Kanada. Jumlah pulau, baik besar dan kecil sebanyak 17.504 buah. Letaknya yang diapit oleh dua samudera besar-samudera Hindia dan samudera Pasifik dan berada di daerah khatulistiwa telah menjadikan Indonesia sebagai negara yang sangat kaya sumberdaya alam dengan keanekaragaman-hayati yang luar bisa sehingga dimasukan dalam kelompok negara *mega-biodiversity.*

Indonesia sebagai negara kepulauan (archipelagic state) memiliki ciri khas konfigurasi geografi yang sebagian besar wilayahnya berupa laut diantara pulau-pulau yang ada. Nenek moyang bangsa Indonesia telah memahami dan menghayati kegunaan laut sebagai sarana kehidupan baik untuk perdagangan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maupun jalur komunikasi. Bukti keunggulan bahari bangsa Indonesia ini tersebar di berbagai penjuru nusantara bahkan hingga Madagaskar. Namun kejayaan maritim ini secara berangsur menyusut.

Opini umum mengatakan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan atau *archipelago state.* Kata *archipelago* sering diterjemahkan sebagai "kepulauan," yaitu kumpulan pulau-pulau yang dipisahkan oleh laut. Sebagai bangsa kepulauan terbesar, Indonesia memiliki sektor maritim yang luas yang dikembangkan dengan baik sehingga dapat membantu negara untuk mencapai tujuan ekonomi, sosial, dan politik. Pengembangan dari sektor maritim antara lain dapat menyumbangkan:[1]

1) Integrasi ekonomi dari kepulauan, dengan pergerakan komoditas yang diperdagangkan dan tenaga kerja yang bebas hambatan antara pulau-pulau;
2) Integrasi sosial dan politik dari bangsa dengan pergerakan warga negara yang bebas hambatan diantara pulau-pulau untuk berbagai tujuan.

Namun demikian sesungguhnya terdapat perbedaan fundamental antara kepulauan dan *archipelago*. Kepulauan adalah kumpulan pulau-pulau, sedangkan *archipelago* adalah sebuah kata berasal dari bahasa Latin "*archipelagus*" yang berasal dari kata *archi* yang berarti utama dan *pelagus* yang berarti laut. Dengan demikian *archipelago* sesungguhnya memiliki arti "laut utama". Oleh sebab itu pula makna asli dari kata *archipelago* bukan merupakan "kumpulan pulau", tetapi laut yang ditebari sekumpulan pulau.[2] Menurut Mahan, terdapat 6 (enam) syarat sebuah negara menjadi negara maritim yaitu, lokasi geografis, karakteristik dari tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk, karakter penduduk, dan lembaga pemerintahan.[3]

---

[1] Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk meningkatkan Ekonomi Nasional* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 1.

[2] A.M. Djuliati Suroyo, *Sejarah Maritim Indonesia 1: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad Ke-17* (Semarang: Jeda, 2007), hlm. 8.

[3] Ermaya Suradinata, *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi Dalam Kerangka Keutuhan NKRI* (Jakarta: Suara Bebas, 2005), hlm. 21-22.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebagai negara bahari, Indonesia tidak hanya memiliki satu "laut utama" atau *heart of sea* tetapi paling tidak ada tiga laut utama yang membentuk Indonesia sebagai *sea system* yaitu laut Jawa, laut Flores dan laut Banda. Laut Jawa merupakan kawasan jantung perdagangan laut kepulauan Indonesia dan telah terintegrasi oleh jaringan pelayaran dan perdagangan sebelum datangnya bangsa Barat. Sementara itu Houben menyatakan bahwa laut Jawa bukan hanya merupakan laut utama bagi Indonesia, tetapi juga merupakan laut inti bagi kawasan Asia Tenggara.[4] Sejarawan Belanda lainya yang secara lebih khusus menulis mengenai sejarah perdagangan maritim di Indonesia adalah Meilink Roelofzs. Dalam buku itu dilukiskan bahwa di wilayah Indonesia sebelum datangnya para pedagang Portugis dan Belanda telah berlangsung perdagangan antar pulau. Barang-barang dagangan utama yang diperdagangkan dalam skala yang besar adalah beras dan lada, dan dengan menggunakan kapal-kapal pribumi yang cukup besar.

Pulau-pulau dalam wilayah Indonesia itu terbentang menyebar sejauh 6.400 km dari timur ke barat dan sejauh 2.500 km dari utara ke selatan, sedangkan garis terluar yang mengelilingi wilayah itu sekitar 81.000 km.[5] Sumber yang lain menyebutkan bahwa Indonesia memiliki wilayah seluas sekitar 587.000 km^2, sementara jarak dari ujung paling timur ke ujung paling barat sebagaimana digambarkan oleh Multatuli adalah lebih panjang daripada jarak antara London sampai Siberia.[6]

Sehubungan dengan hal itu, adalah kurang bijaksana melihat sejarah Indonesia dari sisi daratan saja, sehingga pengetahuan dan pandangan tentang masa lampau yang merupakan dasar untuk mengenal dan mengerti

---

[4] V.J.H. Houben, H.M.J. Maier and W. van der Molen**,** *Looking in Odd Mirrors: The Java Se**a*** (Leiden: Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Asië en Oceanië Leiden Universiteit, 1992), hlm. viii.

[5] W.F. Wetheim, *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change* (The hague: W. van Hoeve , 1969), hlm. 16-37. Lihat juga A.S. Walcott, *Java and her Neighbors: A traveler's Note in Java, Celebes, the Moluccas and Sumatra,* (New York and London: Knickerbocker Press, 1914), hlm. 1; "Koninklijke Paketvaart Maatschappij", *KPM: Official Yearbook 1837-1938,* (Batavia: De Unie, 1938), hlm. 37; S. Ali, 'Inter-island Shipping', *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 3, 1966, hlm. 27.

[6] C. Drake, *National Integration in Indonesia: Patterns and Policies* (Honolulu: University of Hawai Press, 1989), hlm. 16.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masa kini menjadi berat sebelah. Penulisan sejarah yang berpretensi atau beraspirasi Nasional dalam arti yang sebenarnya dianggap tidak lengkap apabila yang diutamakan hanya unsur darat saja dari yang seharusnya sejarah *tanah air*. Hal ini menjadi lebih penting lagi sesudah Wawasan Nusantara diterima dan diakui sebagai pandangan resmi yang dianut oleh pemerintah dan bangsa Indonesia. Wawasan ini tidak lagi melihat Negara Republik Indonesia sebagai suatu kesatuan berdasarkan prinsip pulau-demi-pulau, melainkan suatu negara kepulauan (*archipelagic state*) yang mempunyai kebulatan teritorial termasuk laut dan selat yang berada di dalam garis perbatasan yang telah ditentukan. Azas atau konsep 'Negara Kepulauan' resmi diumumkan lewat Deklarasi Juanda pada 13 Desember 1957 dan diperjuangkan pada tingkat internasional selama 25 tahun.[7]

Dalam perjalanan sejarahnya bangsa Indonesia pernah mengalami kejayaan dalam bidang maritim. Hal itu dapat diketahui dari adaya masa kejayaan kerajaan-kerajaan maritim yang pernah tampil dalam sejarah Indonesia. Di antara kerajaan-kerajaan itu juga saling berhubungan melalui transaksi perdagangan dan pelayaran perahu.[8]

Rumusan Masalah

Melalui latar belakang yang telah dikemukakan tersebut diatas, maka penulis dalam penelitian dosen pemula ini mencoba menyimpulkan beberapa persoalan yang menjadi rumusan masalah, adalah sebagai berikut :

1. Apakah konsepsional *archipelagic state* dan *maritime state* di Indonesia?

[7] Azas 'Negara Kepulauan' itu secara resmi diputuskan dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) pada 10 Desember 1982 yang diratifikasi RI tahun 1985 (UU No. 17, 1985).

[8] Yang dimaksud dengan kerajaan-kerajaan maritim adalah kota-kota pelabuhan yang sekaligus merupakan pusat kekuasaan raja-raja atau penguasa di kota pelabuhan tersebut, atau merupakan bagian dari wilayah suatu kerajaan yang besar seperti Majapahit atau Mataram Islam. Termasuk kebudayaan maritim yang dikembangkan oleh Kerajaan Tarakan atau sebelumnya The ancient King of Tidung di Pulau Tarakan dan wilayah Provinsi Kalimantan Utara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2. Bagaimanakah pelaksanaan kebijakan pembangunan di Indonesia dalam penyelenggaraan Negara Maritim berdasarkan prinsip Negara Kepulauan?

Tujuan Luaran dan Kontribusi Penelitian

Berkenaan dengan rumusan masalah diatas tersebut, penelitian dosen pemula ini bertujuan untuk:

Tujuan

Berkenaan dengan rumusan masalah diatas tersebut, penelitian dosen pemula ini bertujuan untuk:

a. Mengetahui konsepsional *archipelagic state* dan *maritime state* di Indonesia dan Membuktikan pelaksanaannya dalam kebijakan serta arah pembangunan di Indonesia khususnya di Kota Tarakan.
b. Membuktikan apakah Pemerintah NKRI (1) menggunakan kegiatan di laut sebagai penggerak utama dan andalan untuk meningkat perekonomian, (2) didukung oleh armada sipil dan militer yang kuat, serta (3) memberikan kontribusi sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.

Luaran Penelitian

Luaran yang diharapkan dari penelitian dosen pemula ini adalah :

Publikasi melalui Jurnal ilmiah yang mempunyai ISSN atau jurnal nasional terakreditasi dan proseding pada seminar dan di masukkan pada Perpustakaan Universitas Borneo Tarakan, sehingga dapat diketahui dan dipelajari oleh masyarakat umum khususnya mahasiswa Universitas Borneo Tarakan. Selain dapat digunakan sebagai pengayaan bahan ajar khususnya dalam mata kuliah Hukum Tata Negara, Hukum Konstitusi, Hukum Adat, Pendidikan Pancasila dan Pendidikan Kewarganegaraan.

No	Jenis Luaran	Indikator Capaian
1	Publikasi ilmiah di jurnal nasional (ber ISSN)	draf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2	Pemakalah dalam temu ilmiah	Nasional	submitted
		Lokal	submitted
3	Bahan Ajar		draf
4	Luaran lainnya jika ada (Teknologi Tepat Guna, Model/Purwarupa/Desain/Karya seni/ Rekayasa Sosial)		Tidak Ada
5	Tingkat Kesiapan Teknologi (TKT)		Tidak Ada

Kontribusi Penelitian

Penelitian dosen pemula ini secara teoritis diharapkan dapat menambah perbendaharaan pengetahuan tentang konsep Negara maritime dalam konstitusi mengenai prinsip atau asaz Negara kepulauan di tinjau dari arah pembangunan NKRI. Serta pengembangan ilmu hukum khususnya Hukum Konstitusi, Hukum Tata Negara, Hukum Adat, Pendidikan Pancasila dan Pendidikan Kewarganegaraan.

Sedangkan secara praktis penelitian ini diharapkan pula menjadi bahan masukan bagi Pemerintah Pusat, Pemerintah Kota Tarakan untuk membuat kebijakan dan regulasi mengenai penegasan arah pembangunan NKRI yang menuju Negara maritime berdasarkan jiwa bahari bangsa Indonesia, agar diharapkan menjadi perhatian dan renungan seluruh komponen dalam rangka melihat dan merasakan cita rasa masyarakat maritime yang dimasa lalu pernah mengalami kejayaan.

Tinjauan Pustaka

Teori Negara Maritim

Untuk mewujudkan kodrat sebagai negara maritim yang kuat tersebut, bangsa Indonesia harus dibentuk menjadi insan yang berjiwa bahari atau pelaut kembali. Mutlak untuk disadari bahwa dalam membangun bangsa ini

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diperlukan instrumen instrumen maritim serta Angkatan Laut sebagai *military power* yang kuat, diperlukan suatu gotong royong yang kuat antar stakeholder maritim dalam *nation building* maritime.[9]

Istilah maritim dapat berkaitan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut.[10] Secara primer pengertiannya adalah sifat yang menggambarkan obyek atau aktifitas berkenaan dengan laut. Dalam kontek Negara kepulauan negara maritim adalah negara yang mempunyai sifat memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya, sedangkan negara kelautan lebih menunjukkan kondisi fisiknya, yaitu negara yang berhubungan, dekat dengan atau terdiri dari laut.[11]

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

Masyarakat pesisir atau dapat pula disebut masyarakat laut adalah sekumpulan manusia yang hidup bersama dalam suatu tempat dekat daerah pantai dengan ikatan-ikatan tertentu. Masyarakat laut umumnya mendiami daerah-daerah di sekitar pantai yang ada di pulau-pulau di kepulauan Indonesia. Wilayah kepulauan Indonesia sebagian besar terdiri dari wilayah perairan yang didalamnya terdapat ribuan pulau.[12] Atau dengan kata lain,

[9] Amanat Presiden RI dalam rapat Panglima ALRI tanggal 17 Juni 1965 bab II no.27.
[10] Kamus Besar Bahasa Indonesia.
[11] UNCLOS bab IV *archipelagic state.*
[12] A. M Djuliati Suroyo, dkk, Sejarah Maritim Indonesia 1 (Semarang : Jeda, 2007) hlm. 206.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

secara geografis Indonesia berbentuk kepulauan dengan wilayah laut lebih besar dari pada wilayah daratan. Hal ini memungkinkan peran dari masyarakat laut atau pesisir tidak bisa dilepaskan dari berbagai segi kehidupan di Indonesia.

Dengan demikian negara maritim bisa dipahami sebagai negara yang dianggap perduli dan mampu dalam mengelola sumber daya kekayaan alam dari dasar hingga permukaan lautnya dan bahkan hingga lautan samudera, dalam berbagai aspek diantaranya aspek ekonomi, geopolitik serta aspek militer yang tercermin dalam *ocean policynya*. Dalam aspek ekonomi, Indonesia perlu membangun kembali visi ekonomi yang berbasis kelautan/maritim dan menempatkan Indonesia kembali kepada kejayaan bahari. Sumber daya perikanan, mineral, energi terbarukan, transportasi, pariwisata dan keanekaragaman hayati sangat melimpah serta menunggu untuk menjadi sumber positioning daya saing

Indonesia dalam persaingan global. Upaya ini harus didukung dari faktor atau aspek lain dari geopolitik maritim antara lain demografi, geografi, politik dan militer. Oleh karena itu kita harus bisa mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar yang tercermin dalam Doktrin Maritim Indonesia dalam *ocean policynya* yang dapat mewujudkan masa depan Indonesia sebagai negara yang memiliki paradigm kemaritiman dan akan berakibat kepada terjadinya transformasi besar besaran menuju kemakmurannya secara ekonomi, geopolitik dan militer.

Pada tataran Kebijakan Nasional belum terlihat jabaran strategi pertahanan mairitim Indonesia meskipun pada undang-undang dan kebijakan umum pertahanan negara telah dinyatakan bahwa upaya pertahanan harus memperhatikan kondisi geografis. Kita akan menghadapi *legal constrain* apabila menganalisis pendekatan *top-down* pada institusi institusi yang ada, seperti TNI AL, Polri, Bakorkamla yang sekarang telah menjadi Bakamla ataupun Coast Guard yang akan dibentuk, apabila dihadapkan pada tindak kriminal seperti *transnational crime* karena

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

aturannya memang belum ada. Sesungguhnya sejak tahun 2005 TNI AL telah memformulasikan SPLN yang dilanjutkan dengan penyusunan SPMI. Namun konsep ini tidak didukung dengan komitmen pada tingkat yang lebih tinggi sehingga tidak dapat dijadikan rujukan dalam melaksanakan pertahanan negara maritim. Oleh karenanya kebijakan pertahanan nasional belum bisa dikatakan berpusat pada kerangka maritim. Secara konseptual dapat dinyatakan bahwa membangun strategi maritim dilakukan dengan memenuhi aspek *political will* sebagai modal dasar untuk mewujudkan pertahanan maritim yang tangguh (*ends*), *Sea Power* yang kuat (means), dan melaksanakan *sea control* dan *power projection ashore* (*ways*).[13]

Teori Pembangunan

Pembangunan Nasional adalah cara Negara mewujudkan kesejahteraan bagi bangsanya yang termaktub pada amanat Pembukaan UUD 1945, yaitu untuk: (1). melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia; (2). memajukan kesejahteraan umum; (3). mencerdaskan kehidupan bangsa; (4). serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan dan perdamaian abadi (5). keadilan sosial dengan mewujudkan terciptanya masyarakat Indonesia yang maju, adil makmur dan sejahtera berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Maka selayaknya mengingat Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan Negara Maritim, dimana 2/3 wilayanya adalah lautan, 1/3 wilayahnya adalah daratan yang terdiri dari 17.500 pulau-pulau besar dan kecil, berikut wilayah Zona Eksklusif Ekonomi Indonesia.

Maka Pembangunan Nasional Indonesia dalam mencapai kesejahteraan sesuai yang disampaikan Pembukaan UUD 1945, pembangunannya harus disesuaikan dengan wilayah (geographic) Negara Maritim dan yang memilki wilayah daratan yang agraris, selain memperhatikan masyrakat yang majemuk budayanya (plural demographic) yang tersebar di pulau-pulau. Maka sistim Ekonomi Pancasila adalah sisitim yang tepat dan sewajarnya

[13] Letkol Laut (P) Salim, *Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Militer Maritim Indonesia, hlm. 5.* Makalah diakses pasa tanggal, 22 Mei 2016 jam 10.45 WIB.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dilaksanakan di Negara Indonesia, sebagai pendekatan terhadap orientasi wawasan, yang dapat disimpulkan memilki ciri-ciri sebagai berikut:

Pertama: Ketuhanan Yang Maha Esa, diberlakukannya etik dan moral agama, bukan materialisme, karena manusia beragama melakukan syariah berkat iman sebagai hidayah Allah. *Kedua*: Kemanusiaan, kehidupan berekonomi yang humannistik, adil dan beradab, tidak mengenal pemerasan, penghisapan atau riba. *Ketiga*: Persatuan, berdasar sosio-nasionalisme Indonesia, kebersamaan dan berasaskan kekeluargaan, gotong royong, bekerja sama, tidak saling mematikan. *Keempat*: Kerakyatan, berdasar demokrasi ekonomi, kedaulatan ekonomi, mengutamakan hajat hidup orang banyak, ekonomi rakyat sebagai dasar ekonomi nasional. *Kelima*: Keadilan sosial secara menyeluruh, kemakmuran rakyat yang utama, bukan kemakmuran orang seorang, berkadilan, berkemakmuran.

Landasan Dasar Bangsa Indonesia Membangun Negara

Bangsa Indonesia telah bersepakat memperjuangkan Tiga Landasan Dasar dalam mewujudkan negara pada Sumpah Pemuda tahun 1928. Kesepakatan tersebut merupakan tonggak awal atau embrio dalam cita-cita membentuk Negara dan Bangsa Indonesia. Isi pernyataan Sumpah Pemuda: 1. Kami putra dan putri Indonesia, mengaku bertumpah darah yang satu, tanah Indonesia. 2. Kami putra dan putri Indonesia, berbangsa satu, bangsa Indonesia. 3. Kami putra dan putri Indonesia, menjunjung bahasa persatuan, bahasa Indonesia Berkat Rahmat Tuhan Yang Maha Esa, maka 17 tahun kemudian, Tiga Modal Dasar tersebut telah diwujudkannya dengan melaksanakan Proklamasi Kemerdekaan pada tahun Tanah 1945 yang dilakukan oleh Sukarno dan Hatta atas nama Bangsa Indonesia.

Tiga Landasan Dasar tersebut merupakan tonggak Bangsa Indonesia menciptakan negara kesatuan, mewujudkan masarakat merdeka yang abadi, sejahtera, berkeadailan sosial berlandaskan spiritual, materi/jasmani dan natural/ alami yang diwujudkan dalam Pancasila.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1. Indonesia yang letaknya sangat strategis, terletak diantara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, merupakan lalu lintas 60% perdagangan dunia. Terletak dalam lingkungan diantara 21 negara yang merupakan 44% jumlah penduduk dunia dan penyumbang 54% GDP dunia. Selat Lombok+Selat Makasar, Selat Timor, Selat Sunda dan Selat Malaka merupakan lalu lintas angkutan laut terpenting dikawasan dunia bagian selatan khatulistiwa, bagi armada pertahanan maupun armada perdagangan International. Wilayah Indonesia juga merupakan lintas penerbangan internasional dikawasan Asia Tenggara dan Asia Selatan maupun antara Benua Asia dan Benua Australia. Kekayaan alam yang tersebar dikawasan 17.500 pulau-pulau Nusantara dan di wilayahnya lautan/perairan, adalah merupakan karunia Tuhan Yang Maha Esa,yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan Bangsa Indonesia. Pembangunan kawasan pertanian, perkebunan dan penambangan kekayaan alam perlu ditingkatkan produktivitasnya dan diolah pada centra industri sebagai barang jadi yang memberikan nilai tambah bagi pendapatan dan kebutuhan hidup anak bangsa, selain memberikan lapangan kerja dan memasukan devisa bagi Negara. Bergeraknya ekonomi (economic movement) nasional dari satu pulau kepulau lain adalah merupakan suatu kehidupan wajar dari suatu Negara Maritime. Maka untuk tercapainya maksud tersebut diperlukan suatu sistim angkutan yang tetap teratur dan tepat waktu. Tarif biaya angkutnya harus berlaku minimal selama 6 bulan, terjangkau bagi pertumbuhan ekonomi nasional, sesuai kesepakatan bersama antara pemakai jasa angkutan dan pengangkut demi kepentingan nasional, dimana Pemerintah wajib memberikan subsidi bila biaya tarifnya menjadi beban bagi biaya oprasi angkutan, bukan diserahkan pada mekanisme pasar bebas yang tergantung permintaan dan penawaran.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2. Bangsa Indonesia yang berjumlah 240 juta yang terus bertambah 1,7% per tahun dan memiliki budaya yang adatnya pluralistis, sejak dahulu kala biasa bergaul dan berdagang dengan bangsa dari negara tetangga sekitarnya untuk saling memenuhi kebutuhan hidupnya sebagai Bangsa Melayu. Mereka adalah tenaga kerja produktive dan inovative, menjadikan potensi pasar yang konsumtive bagi product nasional.
3. Bahasa Indonesia sebagai Lingua Franca merupakan modal besar dalam mempersatukan Bangsa Indonesia, yang penduduknya memilki 550 dialek dan bahasa dari suku-suku bangsa yang berlainan adat dan bahasanya. (Pasal 36 UUD 1945).

Metode Penelitian

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti adalah Kota Tarakan yaitu Kantor Pemerintah Kota Tarakan, Lantamal Tarakan, Pelabuhan Malundung, Pelabuhan Ferry Juata Laut.

Metode Penelitian

3.1.1 Pendekatan Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan dosen pemula ini adalah metode penelitian hukum yuridis sosiologis atau sering disebut penelitian hukum yang sosiologis berdasarkan Madzhab *sociological jurisprudence.*[14]Dilihat dari efektifitas hukum[15] atau fakta yang ada di lapangan yang kemudian dibandingkan dengan aturan hukum positif. Data lapangan dipergunakan sebagai informasi penting dalam menentukan penyelenggaran regulasi dan institusi dalam praktik ilmu

[14]. Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm 47.

[15]. Lebih jelasnya lihat Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan Ketiga, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2010), hlm 50-51.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hukum bagi masyarakat kepulauan dan pesisir di Kota Tarakan Provinsi Kalimantan Utara.

3.1.2 Objek Penelitian

Objek penelitian dalam penulisan ini adalah, sebagai berikut : (a) Bagian Hukum Pemerintah Kota Tarakan; (b) Pelabuhan Malundung Kota Tarakan; (c) Pelabuhan Ferry Juata Laut; dan (d) Lantamal Tarakan (e) Kebijakan dan Regulasi Pembangunan NKRI yang mengarah pada konsep Negara maritim berdasarkan prinsip Negara kepulauan.

Data Penelitian

Data yang akan di perlukan dalam penelitian ini adalah terdiri dari; data Primer dan data sekunder.

a. Data Primer : data yang diperoleh dari instansi pemerintah daerah melalui wawancara dengan beberapa narasumber yaitu Gubernur Provinsi Kalimantan Utara, Bagian Hukum Pemerintah Kota Tarakan, Pengelola Pelabuhan Malundung, Pelabuhan Ferry Juata Laut, Lantamal Tarakan, Walikota Tarakan. Masyarakat pesisir dan kepulauan di Kota Tarakan.
a. Data Sekunder : yang dari sudut kekuatan mengikatnya digolongkan kedalam :
    - Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945
    - Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah
    - Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara.
    - Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil
    - Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia
    - Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia
- Undang -Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pengesahan ILO Convention No.185 Concerning Revising The Seafarers' Indentity Documents Convention, 1985 (Konvensi ILO No. 185 Mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Indentitas Pelaut, 1985)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia
- Undang-Udang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1984 Tentang Pengelolaan Sumber Daya Hayati di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 78 Tahaun 2005 Tentang Pengelolaan Pulau-pulau Kecil Terluar
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Dewan Kelautan Indonesia
- Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Utara
- Peraturan Gubernur Provinsi Kalimantan Utara
- Peraturan Daerah Kota Tarakan
- Peraturan Walikota Tarakan.

a. Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang bersifat menjelaskan terhadap bahan hukum primer berupa literature, jurnal serta hasil penelitian terdahulu.

b. Bahan hukum tersier yaitu hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder berupa kamus, berita, majalah dan surat kabar.

Pengolahan, Penyajian Data Penelitian

Teknik pengolahan, penyajian data penelitian dilakukan dengan cara mempelajari studi, dokumen atau bahan pustaka yang antara lain berupa makalah-makalah, literatur ilmiah, teori-teori atau pendapat para pakar,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

peraturan perundang-undangan dan peraturan-peraturan lainnya, juga di lakukan dengan cara pengamatan dan pemantauan secara langsung di lapangan (observasi), berinteraksi secara langsung (wawancara) dengan instansi pemerintah daerah yang berkaitan dengan objek penelitian.

Analisis atau Pembahasan

Metode analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif yaitu memaparkan dan menjelaskan data yang ditemukan dalam penelitian dan mengungkapkan fakta-fakta secara mendalam berdasarkan karakteristik ilmiah dari individu atau kelompok untuk memahami dan mengungkapkan sesuatu dibalik fenomena.

Hasil Dan Pembahasan

Konsepsional Archipelagic State dan Maritime State di Indonesia

Pembangunan suatu daerah selain meningkatkan daya saing daerah juga mengupayakan keseimbangan pembangunan kabupaten/kota sesuai dengan potensinya masing-masing. Perkembangan indikator utama dalam pembangunan daerah meliputi pertumbuhan ekonomi, pengurangan pengangguran, dan pengurangan kemiskinan dapat menggambarkan capaian kinerja pembangunan wilayah secara umum.

Reorientasi pembangunan yang didasarkan pada konfigurasi teritorial Indonesia sebagai salah satu Negara Kepulauan yang terbesar di dunia, dengan posisi yang khas dan strategis sebagai Negara Nusantara, memberi jaminan bahwa Indonesia dapat menjadi Negara Maritim yang besar dan kuat di dunia. Tidak semua negara kepulauan mempunyai posisi strategis seperti NKRI. Potensi yang dimiliki dengan 17.508 pulau-pulau besar dan kecil, telah berpenghuni dan 9.634 pulau yang belum bernama, mempunyai pantai terpanjang di dunia, kekayaan alam yang melimpah di darat dan di laut, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia seluas 2,7 juta kilometer persegi yang mengelilingi negara Nusantara ini, jumlah penduduk nomor empat terbesar di dunia adalah akumulasi faktor-faktor yang memungkinkan Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi Negara Maritim yang besar dan kuat, bila dikelola dengan baik dan tepat. NKRI secara geografis bukanlah sebuah kontinen, bukan sebuah daratan yang luas, tetapi NKRI adalah sebuah Negara Kepulauan, bahkan salah satu Negara Kepulauan yang terbesar di dunia dengan komposisi geografis sebagai berikut :[16]

Luas seluruh wilayah :

- Tanah Air Indonesia : 5.193.250 km2
- Luas unsur laut : 3.166.163.km2
- Luas unsur daratan : 2.027.087 km2
- Luas ZEE Indonesia : 2.700.000 km2
- Panjang pantai Tanah Air : 80.791,42 km

Berdasar konfigurasi teritorial demikian, maka dalam membangun masa depan Indonesia harus diubah orientasinya dari land base oriented (berorientasi ke darat) menjadi *archipelagic base oriented* (berorientasi Negara Kepulauan), di mana matra laut harus mendapat perhatian lebih besar dalam program-program pembangunan nasional. Dengan demikian, misalnya, kawasan timur Indonesia yang dikelilingi oleh matra wilayah laut yang luas bisa mendapat prioritas dalam pembangunan nasional. Para pelaku kegiatan ekonomi di laut seperti industri pertambangan on dan *off shore*, jasa maritim, perkapalan, pelayaran dan pelabuhan, termasuk para pengusaha perikanan dan nelayan-nelayan kecil akan mendapat peluang dan dorongan untuk menjadi pengusaha dan pelaku-pelaku ekonomi kelautan yang handal.

Apalagi posisi Negara Kepulauan Indonesia sebagai Negara Nusantara yang sangat strategis berada di jalan silang kepentingan bangsa-bangsa yang berada di sebelah utara Asia, negara-negara yang secara ekonomis maju memerlukan sumber daya alam dan pasar bagi produk-produknya, dan di selatan Australia dan New Zealand. Berbatasan dengan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang di zaman globalisasi dan era Pasifik ini merupakan urat nadi transportasi dunia untuk kepentingan ekonomi dan juga politik, sangat memungkinkan Indonesia menjadi Negara Maritim yang besar dan

[16] http://www.tni.mil.id/view-3170-perubahan-orientasi-pembangunan-nkri.html

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kuat. Dengan lokasi, posisi geografis dan konfigurasi teritorial dan potensi demikian itu yang diakui oleh dunia, saat ini Indonesia adalah satu-satunya *circum-marine state* dan transportasi laut menjadi sangat vital untuk menjamin *'compactness as a state*'.

Negara Maritim adalah negara yang memiliki kekuatan maritim sebagai tulang punggung eksistensi, pengembangan dan kejayaan suatu bangsa dan negara. Kekuatan maritim suatu negara adalah seluruh kekuatan nasional (ipoleksosbudkum, hankamneg, iptek dan pendidikan) yang dimiliki oleh suatu negara sebagai hasil pengelolaan sumber daya alam dan sumber daya manusia yang didasarkan kepada kondisi geografis teritorial sebagai negara kepulauan atau suatu negara yang berbatasan dengan laut. Indonesia memiliki syarat-syarat untuk menjadi sebuah Negara Maritim yang tangguh. Reorientasi pembangunan yang tepat akan menjadikan NKRI menjadi Negara Maritim yang besar dan kuat, yang didalamnya dibangun industri yang modern dan pertanian yang maju.

Berdasarkan uraian diatas kita mengetahui bahwa laut adalah *raigon d'etre* atau faktor ekstensialnya Indonesia sebagai Negara Kepulauan dan Negara Nusantara. Tanpa laut tidak ada Negara Kepulauan Indonesia dan Negara Nusantara pun tidak ada. Berdasarkan kondisi demikian, maka matra wilayah laut yang berada disekitar dan yang menghubungkan pulau-pulau sehingga menjadi satu Negara Kepulauan tersebut bagi Indonesia mempunyai 4 (empat) fungsi yang vital sifatnya, yang harus dijaga vitalitasnya agar Indonesia tetap eksis baik sebagai Negara Kepulauan maupun sebagai Negara Nusantara dan terutama sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Keempat fungsi vital laut tadi adalah, pertama, laut adalah faktor vital bagi integritas wilayah nasional. Kedua, laut adalah faktor vital bagi tranportasi laut. Ketiga, laut adalah faktor vital bagi sumber daya alam mineral dan non mineral, baik hayati maupun non hayati di laut. Dan keempat, laut sebagai faktor vital bagi pertahanan dan keamanan untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjaga integritas nasional Indonesia sebagai Negara Kepulauan atau Negara Nusantara dan Negara Kesatuan Negara Republik Indonesia yang merdeka dan berdaulat.

Hukum internasional secara resmi telah mengakui batas-batas wilayah Negara Kepulauan Indonesia dengan memberikan hak-hak serta kewajiban sebagai negara pantai (*coastal state*) yang merdeka dan berdaulat. Keunikan konfigurasi teritorial dan posisi geografis Indonesia, mempunyai nilai geopolitis, geoekonomis dan geososial yang sangat strategis dan sangat besar manfaatnya bagi kehidupan bangsa Indonesia dalam mewujudkan Indonesia menjadi Negara Maritim yang besar dan kuat di dunia yang peranannya semakin penting di zaman globalisasi. Tuhan telah menganugerahkan kepada seluruh rakyat dan seluruh bangsa Indonesia kekayaan alam yang melimpah yang ada di darat, di laut dan di udara, bukan kepada bangsa asing dan bukan pula kepada golongan tertentu di masyarakat, tetapi kepada seluruh rakyat Indonesia. Ditambah iklim yang memungkinkan bangsa Indonesia itu dapat bekerja sepanjang tahun tanpa ada hambatan musim. Itulah faktor-faktor utama yang dapat menjadikan Indonesia sebagai Negara Maritim yang besar dan kuat.

Inilah keunggulan komparatif yaitu kelebihan-kelebihan geografis, geopolitis, geoekonomis dan geososial yang patut dimanfaatkan dalam melaksanakan pembangunan untuk mewujudkan Indonesia menjadi Negara Maritim yang besar dan kuat. Bangsa Indonesia tidak hanya harus tahu konfigurasi teritorialnya saja, tetapi dalam merencanakan dan melaksanakan pembangunan wajib tahu dan memanfaatkan keunggulan-keunggulan komparatif ini dan juga wajib mengetahui batas-batas wilayah nasional secara tepat, karena di atas wilayah nasional itulah kita sebagai negara dan bangsa berdaulat atas orang dan barang.

Jika kita ingin berhasil dalam melaksanakan pembangunan negara kita, maka dalam menyusun Pola dan Rencana Pembangunan NKRI serta dalam melaksanakan pembangunan tidak bisa lain harus dilandaskan kepada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kondisi obyektif wilayah yang dimiliki itu sebagai salah satu faktor eksistensial negara. Begitu juga bila kita ingin berhasil mewujudkan cita-cita nasional, maka konfigurasi teritorial yang memang merupakan sebuah Negara Kepulauan dan sebuah Negara Nusantara inilah yang wajib dipakai sebagai landasan untuk menyusun dan melaksanakan Pola dan Rencana Pembangunan NKRI. Keunggulan komparatif yang tidak dimiliki oleh bangsa-bangsa lain, ditambah dengan keunggulan kompetitif berupa Pola Dasar dan Rencana Pembangunan NKRI yang *archipelagic base oriented* merupakan dua keunggulan yang dimiliki bangsa di Indonesia, ditambah besarnya potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia yang kita miliki, adalah kondisi objektif yang dapat menjadi jaminan Indonesia dapat dibangun menjadi satu Negara Maritim yang besar dan kuat di dunia, didukung oleh Industri yang modern dan pertanian yang maju.

Pelaksanaan Kebijakan Pembangunan di Indonesia

Menciptakan Road Map Pembangunan masa depan NKRI menuju negara maritim yang besar dan kuat di dunia yang didukung oleh industri yang modern dan pertanian yang maju.

Menyusun kembali seluruh tatanan kehidupan nasional dibidang Politik, Ekonomi, Sosial, Budaya, Hukum dan Pertahanan negara dalam suatu Sistem Nasional yang berorientasi kepada Indonesia sebagai negara kepulauan dan Negara Nusantara.

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, disingkat Menko Maritim adalah menteri yang membawahi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia. Pejabat-pejabat yang pernah menjadi Menko Kemaritiman adalah:[17]

[17] https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_Menteri_Koordinator_Bidang_Kemaritiman_Indonesia, Diakses: 03 Februari 2017, Pukul: 16.30 Wita.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penutup

No.	Nama	Kabinet	Dari	Sampai	Keterangan
1.	Ali Sadikin	Dwikora I	27 Agustus 1964	22 Februari 1966	Bernama Menteri Koordinator Kompartemen Kemaritiman membawahi 1. Menteri Perhubungan Laut 2. Menteri Perikanan & Pengolahan Laut 3. Menteri Perindustrian Maritim
		Dwikora II	22 Februari 1966	28 Maret 1966	Bernama Menteri Koordinator Kompartemen Kemaritiman
2.	Jatidjan	Ampera I	25 Juli 1966	17 Oktober 1967	Bernama Menteri Maritim
Jabatan dialihkan ke Departemen/Kementerian Perhubungan dari Kabinet Ampera II hingga Kabinet Indonesia Bersatu II					
3.	Dwisuryo Indroyono Soesilo	Kerja	27 Oktober 2014	12 Agustus 2015	Bernama Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman
4.	Rizal Ramli [1]	Kerja	12 Agustus 2015	27 Juli 2016	Berganti nama menjadi Menteri Koordinator Kemaritiman dan Sumber Daya
5.	Luhut Binsar Panjaitan	Kerja	27 Juli 2016	Petahana	Bernama Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman

Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa konsepsional archipelagic state dan maritime state di Indonesia masih didominasi kebijakan yang beriihak pada pembangunan darat. Di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Provinsi Kalimantan Utara sendiri masih kebijakan yang diatur karena tatanan tata Negara di Indonesia sesuai tingkatannya Pusat, Provinsi, dan Kabupaten/Kota. Sehingga, turunan kebijakan yang dilakukan didaerah melaksanakan rencana pembangunan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah pusat.

2. Pelaksanaan kebijakan pembangunan di Indonesia dalam penyelenggaraan Negara Maritim berdasarkan prinsip Negara Kepulauan secara konsepsional baru digalakan kembali setelah Pemerintah Presiden Joko widodo. Namun, dalam praktenya baru dimulai dan masih bersifat kopensional dan tidak terkoordinasi dengan baik. Koordinasi dan kerjasama antara pemerintah pusat-daerah dalam hubungan kerja memerlukan persamaan persepsi atas kondisi nyata pusat dalam melihat potensi, kebutuhan dan perkembangan daerah.

Berdasarkan kesimpulan diatas, dapat disarankan hal-hal sebagai berikut:

1. Provinsi Kalimantan Utara memiliki potensi yang sangat besar selain perdagangan sektor kelautan dan perikanan cukup menjanjikan apabila dikelola dengan baik dengan melihat peluang yang selama ini hanya bergantung pada sektor pertambangan.
2. Letak geografis strategis nasional-internasional ini sangat diperhitungkan negara-negara Asia dan Eropa. Sementara sumber kekayaan perikanan dan kelautan menjanjikan bagi kesejahteraan masyarakat.

Daftar Pustaka

A. Literatur

Amanat Presiden RI dalam rapat Panglima ALRI tanggal 17 Juni 1965 bab II no.27.

A.M. Djuliati Suroyo, 2007, *Sejarah Maritim Indonesia 1: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad Ke-17* (Semarang: Jeda).

_____, dkk, 2007, Sejarah Maritim Indonesia 1 (Semarang : Jeda)

Drake, 1989, *National Integration in Indonesia: Patterns and Policies* (Honolulu: University of Hawai Press

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ermaya Suradinata, 2005, *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi Dalam Kerangka Keutuhan NKRI* (Jakarta: Suara Bebas)

Elfrida Gultom, 2007, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk meningkatkan Ekonomi Nasional* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada)

Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar)

Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan Ketiga, (Jakarta: Universitas Indonesia Press)

V.J.H. Houben, H.M.J. Maier and W. van der Molen, 1992, *Looking in Odd Mirrors: The Java Sea* (Leiden: Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Asië en Oceanië Leiden Universiteit)

W.F. Wetheim, 1996. *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change* (The hague: W. van Hoeve , 1969), hlm. 16-37. Lihat juga A.S. Walcott, *Java and her Neighbors: A traveler's Note in Java, Celebes, the Moluccas and Sumatra,* (New York and London: Knickerbocker Press, 1914), hlm. 1; "Koninklijke Paketvaart Maatschappij", *KPM: Official Yearbook 1837-1938,* (Batavia: De Unie, 1938), hlm. 37; S. Ali, 'Inter-island Shipping', *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 3, 1966

Kamus Besar Bahasa Indonesia.

B. Peraturan Perundang-Undangan

UNCLOS bab IV *archipelagic state*

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

C. Jurnal Hukum, Media Cetak, Media Elektronik, Makalah dan Penelitian

Letkol Laut (P) Salim, *Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Militer Maritim Indonesia, hlm. 5.* Makalah diakses pasa tanggal, 22 Mei 2016 jam 10.45 WIB.

https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_Menteri_Koordinator_Bidang_Kemaritiman_Indonesia, Diakses: 03 Februari 2017, Pukul: 16.30 Wita.

http://www.tni.mil.id/view-3170-perubahan-orientasi-pembangunan-nkri.html

.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERAIRAN BERMASALAH : TANTANGAN MARITIM DI ASIA PASIFIK

Laksamana TNI Dr. Marsetio[1]

Abstract - *Asia Pacific is a region with great attractions and also highly dynamic, with its growth and economic pulse that affects economy of the world. High economic growth coupled with regionalism and globalization generates implications the emergence of issues related to maritime security, national borders, disputes on territory rich in resources, environmental issues, transnational organized crimes, natural disasters, and energy and food security. Globalization itself creates new interactions among regional countries as a precondition to solve and face common problems in maritime domain awareness network. Regional Maritime Partnership is a smart choice when regional stability is becoming the goal of all states to maintain regional resilience. Indonesia's position is unique as the link between two regions (Pacific and Indian Ocean) dependent on each other. Indonesia never recedes in providing the drive for regional stability through balancing strategies without becoming entangled in alliances. Indonesian Navy as a component of national strength participates in the application of national strategy into naval strategy and operationalizing it in diplomacy and multilateral exercises to enhance interoperability among navies in Asia Pacific, especially among ASEAN nations.*

Keywords: *Maritime Challenges, Maritime Security, Maritime Domain Awareness (MDA), Regional Maritime Partnership.*

Pendahuluan

Merupakan fakta tidak terbantahkan bahwa ada korelasi langsung antara globalisasi dengan keamanan maritim. Globalisasi yang menekankan pada kelancaran arus barang dan jasa serta didukung oleh arus informasi menuntut terjaminnya keamanan maritim, sebab lebih dari 95 persen arus perdagangan dunia menggunakan domain maritim. Oleh karena itu, setiap *stakeholders* kepentingan maritim, baik aktor negara maupun non negara, dituntut untuk mengembangkan *Maritime Domain Awaraness* (MDA)[2] guna menjamin keamanan maritim[3].

---

[1] Penulis adalah Kepala Staf Angkatan Laut.

[2] Domain Maritim adalah semua wilayah dan hal-hal yang berada di sekitar, berhubungan, bersebelahan, berbatasan dengan laut, samudera, atau perairan untuk bernavigasi, termasuk aktivitas, infrastruktur, masyarakat, kargo, kendaraan laut, dan sarana serta kegiatan transportasi lain. *Maritime Domain Awareness* (Kewasapadaan di Bidang Maritim) adalah pemahaman efektif tentang segala sesuatu yang berasosiasi dengan domain maritim yang dapat berimplikasi pada keamanan, keselamatan, ekonomi, dan lingkungan. Definisi dari *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness for The National Strategy for Maritime Security*, 2005.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[3] Elinor C Sload, *Modern Military Strategy: An Introduction*, (London and New York: Routledge, 2012).

Perairan Indonesia yang seluas dua pertiga kawasan maritim Asia Tenggara merupakan kunci stabilisator kawasan. Situasi keamanan maritim di perairan yurisdiksi Indonesia dapat dijadikan barometer bagi situasi keamanan maritim di Asia Pasifik. Selain berbatasan dengan Samudera Pasifik, Indonesia juga berbatasan dengan Samudera India, sehingga bukan sesuatu yang berlebihan bila Indonesia juga menyatakan diri sebagai warga Samudera Pasifik sekaligus Samudera India.

Dewasa ini, kawasan maritim Asia Tenggara yang terletak di antara kedua samudera tersebut menghadapi tantangan keamanan yang cukup signifikan. Selain dihadapkan pada konflik antar negara seperti sengketa Laut Cina Selatan, wilayah ini juga menghadapi tantangan keamanan non tradisional, seperti *Transnational Organized Crimes* (TOC). Pada pertemuan tingkat tinggi yang diselenggarakan di Majelis Umum PBB tanggal 17 Juni 2010, Sekretaris Jenderal PBB Ban Ki-Moon menyebutkan bahwa di satu sisi ancaman TOC semakin meningkat, namun di sisi lain kemampuan negara untuk mengatasinya masih terbatas. Untuk itu, sangat penting bagi negara-negara untuk meningkatkan kerja sama internasional untuk secara kolektif menanggulangi meningkatnya ancaman TOC tersebut.

Kombinasi kedua tantangan tesebut menuntut kerja sama yang semakin erat antar negara-negara di kawasan, karena era globalisasi berimplikasi pula pada interdependesi keamanan antar negara. Tulisan ini akan membahas tentang tantangan keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara yang sudah dinilai sebagai *common regional threats* beserta solusi yang ditawarkan dari perspektif kepentingan nasional Indonesia.

Globalisasi dan Regionalisme

Kawasan Asia Tenggara dihadapkan pada sejumlah tantangan keamanan non tradisional yang pada dasarnya merupakan bagian tidak terpisahkan dari isu global. Mengutip James Dougherty, isu global adalah pertanyaan-pertanyaan, masalah-masalah, dilema-dilema dan tantangan-tantangan yang berkaitan erat dengan kebutuhan-kebutuhan dasar dari keamanan perdamaian internasional, keamanan, tatanan, keadilan, kebebasan dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pembangunan progresif.[4] Isu-isu global secara umum diklasifikasikan ke dalam diplomasi keamanan, strategis militer dan sosio ekonomi dengan pengertian yang luas.

Munculnya isu-isu global tidak lepas dari integrasi dunia di bidang ekonomi, sosial dan budaya. Integrasi itu merupakan keniscayaan seiring dengan terjadinya lompatan manusia dalam penguasaan teknologi dirgantara dan telekomunikasi, sehingga ruang, jarak dan waktu dapat dihemat. Dengan adanya globalisasi beserta isu-isu global yang muncul, saat ini nyaris tidak ada lagi entitas negara yang sepenuhnya otonom dan berdaulat seperti di masa lalu. Globalisasi memunculkan suatu bentuk hubungan yang saling tergantung (interdependensi) dan saling keterhubungan (interkoneksi).

Setidaknya terdapat empat indikator yang membuat suatu isu menjadi global.[5] Pertama, isu memperoleh perhatian dari para elit pembuat kebijakan dan sejumlah besar pemerintah, mencakup beberapa isu penting dan pemerintah terlibat dalam perdebatan publik mengenai isu-isu tersebut. Kedua, isu memperoleh peliputan secara terus menerus dalam pers dunia. Ketiga, isu menjadi subyek studi, penelitian, perdebatan secara serius dan terus-menerus oleh kelompok-kelompok profesional di dunia internasional. Keempat, isu nampak dalam agenda atau perdebatan-perdebatan tentang agenda organisasi-organisasi internasional.

Terdapat pula empat kriteria mengapa suatu isu menjadi isu-isu global.[6] Pertama, mempunyai dampak yang signifikan terhadap semua orang. Kedua, melintasi batas-batas nasional atau bersifat transnasional. Ketiga, relatif menetap dan memerlukan tindakan jangka panjang. Keempat, saling keterhubungan antar negara, baik dalam satu kawasan maupun luar kawasan.

Globalisasi memiliki benang merah pula dengan regionalisme, dimana kerja sama kawasan adalah tema utama yang diusung. Termasuk pula di kawasan Asia Tenggara, di mana ASEAN kini tengah bertransformasi menuju ASEAN *Community* yang diharapkan terwujud pada 2015. ASEAN *Community* terdiri atas tiga pilar, yaitu *politico-security*,

---

[4] James E. Dougherty, "The Configuration of the Global System" dalam Boyd, Gavin dan Pentland, Charles, et.al, *Issues in Global Politics*, (London: The Free Press, 1981), hlm.6.

[5] Budi Winarno, *Isu-isu Global Kontemporer*, (Yogyakarta: Center for Academic Publishing Service, 2011), hlm.18.

[6] *Ibid*, hlm. 20.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

economy dan *social-culture*. Langkah ASEAN untuk mewujudkan ASEAN *Community* merupakan suatu lompatan besar, mengingat organisasi kawasan Asia Tenggara ini sebenarnya masih berhadapan dengan isu non intervensi.[7]

Diskursus mengenai perkembangan keamanan maritim tidak terlepas dari dinamika globalisasi. Penjelasan mengenai perkembangan kekuatan militer di tiap-tiap negara juga mengarah pada satu upaya merespon perkembangan globalisasi yang mempengaruhi banyak segi kehidupan, termasuk persoalan keamanan maritim. Keamanan maritim telah menjadi isu yang sangat penting dalam diskusi dan pembicaraan para pemimpin dunia.

Jonathan Kirshner mengungkapkan konsekuensi globalisasi bagi keamanan nasional suatu negara yang lebih kepada perubahan *nature of the game.* Hal ini tidak terkait dengan apakah satu negara tetap mempertahankan konsep *traditional state-centric* ataupun negara tersebut justru mengadopsi paradigma *multistate-centric,* atau ketika tujuan-tujuan nasional yang dirumuskan oleh negara tersebut tetap sama dan tidak berubah. Globalisasi menuntut adanya cara-cara baru dalam memperhitungkan bentuk-bentuk tantangan yang datang dari luar dan dari dalam negeri. Dalam pandangan Kirshner tersebut, globalisasi memiliki kemampuan yang memaksa semua pihak untuk menyesuaikan diri dengan aturan-aturan baru yang lahir dari proses interaksi masyarakat global.[8]

Ripsman and Paul juga memberikan sumbangan teoritik untuk memahami fenomena global yang terjadi sekarang ini. Menurut keduanya, para pemikir Liberal gagal menangkap kemampuan negara untuk tidak juga meninggalkan pendekatan kalkulasi keamanan tradisional. Sementara para pemikir Realis, meski pada kenyataannya keberadaan negara masih tetap kuat, mereka juga tidak bisa menangkap realita bahwa banyak negara yang berada di kawasan yang stabil pada kenyataannya jauh mendapatkan manfaat dalam hal pengelolaan keamanan nasionalnya ketimbang kawasan yang penuh

[7]Rodolf C. Severino, *Southeast Asia in Search of an ASEAN Community: Insight From the Former ASEAN Secretary-General*, (Singapore: Institute of Sotheast Asia Studies, 2006), hlm.85-154.

[8] Amarulla Octavian, *Militer dan Globalisasi*, (Jakarta: UI Press, 2012), hlm.22-25.

gejolak.[9] Hal ini telah mendorong negara-negara di dunia untuk membangun satu organisasi regional yang bisa berbagi tanggung jawab di antara negara-negara anggotanya dalam menjawab tantangan yang mungkin muncul mengganggu suatu keamanan nasional dan atau keamanan regional.[10]

Bagi Indonesia, beragamnya perspektif dan persepsi dalam memaknai globalisasi dan regionalisme dapat dilihat sebagai sebuah konteks pluralitas yang harus dipahami dan dimengerti oleh seluruh masyarakat dan pemerintah. Dalam hal ini, TNI AL dapat menentukan cara pandang baru seperti apa Indonesia harus melihat dan memaknai globalisasi. Pilihannya bisa mengikuti alternatif-alternatif yang ada, atau justru membangun satu tradisi baru dalam membaca dan memaknai globalisasi dan juga regionalisme itu sendiri.[11]

Tantangan Keamanan Maritim Asia Tenggara

Kawasan Asia Tenggara sebagai suatu wilayah yang strategis juga menghadapi sejumlah tantangan maritim. Untuk menghadapi tantangan itu, dibutuhkan kerja sama yang bukan saja melibatkan negara-negara ASEAN, tetapi juga mitra-mitra ASEAN seperti negara-negara non ASEAN yang tergabung dalam ASEAN Regional Forum (ARF). Setidaknya terdapat delapan tantangan maritim kawasan Asia Tenggara dari perspektif Indonesia.

Pertama, rivalitas terhadap sumberdaya alam dan kompetisi perdagangan melalui laut. Sebagai contoh adalah sengketa Laut Cina Selatan, dimana dalam sengketa tersebut negara-negara yang terlibat pada dasarnya memperebutkan sumberdaya alam dan sekaligus memperkuat *prestige* masing-masing. Sifat alamiah dari sengketa itu adalah penafsiran sepihak terhadap UNCLOS 1982 dan klaim-klaim tumpang tindih di Laut Cina Selatan berdasarkan alasan-alasan sejarah, pendudukan dan hukum laut[12]. Situasi menjadi

[9] Steven Lamy, "Contemporary, Mainstream Approaches: Neorealism and Neoliberalism", dalam John Baylis, & Steve Smith, et.al, *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations, Third Edition*, (Oxford: Oxford University Press, 2007), hlm.211.

[10] *Ibid*, hlm.32-33.

[11] *Ibid*, hlm.37-40.

[12] Ralf Emmers, "Maritime Disputes in the South China Sea: Strategic and Diplomatic Status Quo", dalam Kwa Chong Guan & John K Skogan, et.al, *Maritime Security in Southeast Asia,* (London: Routledge, 2007), hlm.50-52.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lebih rumit karena wilayah sengketa itu juga merupakan jalur pelayaran internasional, sehingga negara-negara non pengklaim seperti Amerika Serikat, Jepang, dan India juga berkepentingan terhadap perairan tersebut.

Kedua, sengketa batas maritim. Beberapa negara Asia Tenggara belum menyepakati wilayah perbatasan maritim dengan negara tetangganya. Untuk menghadapi sengketa tersebut, dituntut kehatian-hatian setiap negara dalam mengelola sengketa agar tidak bereskalasi menjadi konflik yang justru dapat berbalik memberikan kontribusi negatif terhadap stabilitas kawasan.

Ketiga, keamanan pelayaran. Isu keamanan pelayaran di kawasan Asia Tenggara menjadi perhatian tersendiri karena wilayah ini mempunyai beberapa *chokepoints* strategis internasional. Selain itu, kegiatan ekonomi Asia Tenggara dengan kawasan lain di Asia Pasifik maupun dunia bertumpu pada transportasi laut. Wajar jika kondisi tersebut memprioritaskan isu keamanan pelayaran menjadi kepentingan bersama dalam keamanan kawasan.

Keempat, keamanan lingkungan maritim. Agenda lingkungan kini menjadi salah satu fokus utama dalam keamanan nasional dan keamanan regional seiring dengan pertambahan penduduk dunia yang berpengaruh terhadap ketersediaan sumberdaya alam. Eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya alam yang dilakukan secara berlebihan tanpa mempertimbangkan aspek pengendalian dan pemeliharaan menyebabkan kualitas lingkungan semakin tergerus dan kini bahkan memasuki zona kritis. Isu lingkungan di laut termasuk pemanasan global yang mengancam keberadaan pulau-pulau kecil yang banyak bertebaran di kawasan Asia Tenggara.

Kelima, TOC. Negara-negara kawasan Asia Tenggara kini menghadapi pula tantangan TOC, seperti pembajakan, perompakan, penyelundupan narkoba, penyelundupan senjata ringan dan *illegal imigrant*. Wilayah Asia Tenggara yang sebagian besar adalah wilayah perairan menempatkan faktor pengamanan terhadap wilayah perbatasan sebagai suatu tantangan besar tersendiri, di mana panjangnya wilayah perbatasan menjadi celah bagi pelaku TOC untuk melakukan aksinya.

Keenam, bencana alam.Kawasan Asia Tenggara kepulauan yaitu Indonesia dan Filipina sangat rawan terhadap bencana alam, baik gunung berapi, gempa bumi, tsunami

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maupun topan. Dalam satu dekade terakhir, kawasan Asia Tenggara telah dilanda dengan sejumlah bencana alam berskala besar dengan korban lebih dari 200.000 jiwa. Untuk menghadapi bencana tersebut, dibutuhkan kerja sama erat antar negara karena kasus tsunami Aceh 2004 memberikan pelajaran berharga bahwa bencana berskala besar tidak dapat hanya diatasi oleh satu negara saja.

Ketujuh, keamanan energi. Isu keamanan energi memiliki korelasi langsung dengan eksistensi suatu negara, sebab energi adalah pendorong utama berbagai bidang, termasuk di bidang pertahanan dan keamanan. Isu keamanan energi membutuhkan pengelolaan global dan regional yang tepat dan memadai, agar isu tersebut tidak berkontribusi negatif terhadap stabilitas perdamaian. Sebab konsentrasi persebaran energi dunia yang tidak merata merupakan sumber konflik laten apabila energi terus digunakan sebagai senjata untuk bersaing dengan negara lain.

Kedelapan, keamanan pangan. Keamanan pangan kini menjadi kepedulian bersama negara-negara di dunia seiring dengan terjadinya perubahan iklim global, yang bukan saja berdampak negatif pada wilayah daratan dunia, tetapi juga pada wilayah lautan dunia. Jumlah produk perikanan yang bersumber dari lautan mengalami penurunan, sehingga mempengaruhi kebutuhan pangan manusia. Selain itu, terjadinya eksploitasi berlebihan terhadap sumber pangan di laut pada beberapa wilayah perairan tertentu di kawasan Asia Tenggara juga membutuhkan upaya ekstra pengamanan pangan.

Regional Maritime Partnership

Untuk menghadapi tantangan keamanan maritim kawasan Asia Tenggara, dibutuhkan adanya *Global Maritime Partnership* dengan mengutamakan kerja sama kawasan.[13] *Regional Maritime Partnership* menjadi pilihan tepat sebab dalam era globalisasi dan regionalisme, berbagai tantangan yang muncul akan lebih efektif dihadapi dalam

[13]Dr. Marsetio, Laksamana TNI, *Developing Regional Naval Cooperation: The Indonesian Navy's Perspective.* Makalah disampaikan pada *International Maritime Security Conference (IMSC) As Part of IMDEX 2013*, Singapura, 15 Mei 2013, hlm. 3; dan Dr. Marsetio, Laksamana TNI, *Peningkatan Kesadaran Bidang Maritim (Maritime Domain Awareness) Melalui Pelestarian Sumberdaya Kelautan Menuju Kemandirian Bangsa.* Makalah disampaikan pada Orasi Ilmiah Wisuda Sarjana Universitas Hang Tuah, Surabaya, 11 Mei 2013, hlm.12.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerangka multilateral dibandingkan dengan bingkai bilateral. Terkait dengan *Regional Maritime Partnership*, terdapat tiga pertanyaan kunci yang akan dijawab dalam tulisan ini.

Pertama, *what tools are at disposal of the diplomatic community within and beyond the region to work out solutions?* Kedua, *what are the contributions of navies to evolving Asian Maritime relation*? Ketiga, *are there examples from other regions of the world that could serve as a model for advancing cooperation in the maritime area*?

Ketiga pertanyaan itu apabila dicermati sesungguhnya sangat terkait dengan kepentingan nasional Indonesia. Salah satu kepentingan Indonesia di kawasan Asia Pasifik maupun Asia Tenggara adalah stabilitas kawasan. Eksistensi ASEAN yang sangat disokong oleh Indonesia dimaksudkan untuk menciptakan dan menjaga stabilitas kawasan. Dengan stabilitas kawasan, maka Indonesia dapat membangun kesejahteraan rakyatnya sekaligus mempunyai kemampuan untuk membangun kekuatan pertahanan yang berkesinambungan. Demikian pula sebaliknya, *national resilience* di Indonesia dapat berkontribusi positif terhadap *regional resilience* pada lingkup Asia Tenggara.

Pembangunan kekuatan pertahanan Indonesia bertujuan untuk mengamankan kepentingan nasional Indonesia, termasuk mendukung kegiatan diplomasi. Pembangunan kekuatan pertahanan Indonesia tidak ditujukan untuk mengancam stabilitas kawasan, karena hal demikian sangat bertentangan dengan prinsip fundamental Indonesia. Sebagai bentuk komitmen Indonesia terhadap stabilitas kawasan, secara reguler Indonesia menerbitkan Buku Putih Pertahanan yang dapat diakses oleh negara-negara lain.

Pada tingkat regional, komitmen Indonesia terhadap stabilitas kawasan diwujudkan dengan beberapa inisiatif, di antaranya pembentukan ASEAN *Defense Ministers' Meeting* (ADMM) dan ASEAN *Defense Ministers' Meeting Plus Expert Working Group* (ADMM-Plus EWG).[14] Melalui ADMM dan ADMM-Plus EWG, Indonesia bersama negara-negara ASEAN maupun mitra ASEAN menggagas dan mengimplementasikan kerja sama di bidang keamanan maritim, *humanitarian assistance and disaster relief* (HADR), pemeliharaan perdamaian, kontra terorisme dan kesehatan militer. Mulai 2013, ADMM-

[14] Dr. Marsetio, Laksamana TNI, *Peran TNI Angkatan Laut Dalam Mendukung Pemberdayaan Potensi Kelautan Guna Meningkatkan Perekonomian Negara Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Ekonomi Nasional*. Makalah disampaikan pada Orasi Ilmiah Wisuda Pasca sarjana Universitas Khrisnadwipayana, Jakarta, 21 Agustus, 2013, hlm.10.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Plus EWG akan memasuki fase yang lebih maju berupa *field training exercise* (FTX) pada kelima bidang kerja sama tersebut.

Dalam rangka menghadapi tantangan keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik, Indonesia mempunyai posisi utama yang perlu untuk dipahami oleh seluruh negara di kawasan. Posisi utama itu adalah prinsip *balancing without alliance*[15] yang diimplementasikan dalam bentuk *dynamic equilibrium* yang merupakan pengejawantahan direktif Presiden RI yaitu politik luar negeri yang "*sailing on the turbulence sea*". Secara singkat, *balancing without alliance* adalah upaya Indonesia untuk menjadi penyeimbang di antara kekuatan-kekuatan besar yang bersaing di kawasan Asia Tenggara maupun Asia Pasifik. Dalam konteks itu, Indonesia tidak akan menjadi pengikut salah satu dari kekuatan-kekuatan yang tengah bersaing.

Hal itu menjadi alasan mengapa Indonesia menjalin kemitraan strategis (*strategic partnership*) dengan dua kekuatan utama di kawasan Asia Pasifik saat ini. Sejak 2005, Indonesia dan RRC terikat dalam *Strategic Partnership* yang sejauh ini telah memberikan keuntungan bagi Indonesia. Begitu pula dengan Amerika Serikat, dimana Indonesia menyepakati *Comprehensive Partnership* sejak 2009 yang telah berkontribusi pada kepentingan nasional Indonesia. Semua itu adalah implementasi dari *balancing without alliance*, yang pada dasarnya mengacu pada politik luar negeri bebas dan aktif.

Apabila dikaitkan dengan tantangan keamanan maritim yang dihadapi bersama oleh negara-negara kawasan, Indonesia berpendapat bahwa tantangan tersebut harus dihadapi bersama melalui kerja sama multilateral sebagai bentuk nyata implementasi *Regional Maritime Partnership*. Dalam kerja sama multilateral itu, setiap negara dapat menyiapkan semua sumberdaya yang tersedia guna mengantisipasi delapan tantangan keamanan maritim kawasan. Sumberdaya yang tersedia itu meliputi sumberdaya manusia, perangkat lunak dan Alutsista pertahanan.

Sumberdaya yang tersedia tersebut akan berkontribusi terhadap stabilitas kawasan apabila disiapkan secara tepat guna merespon tantangan yang muncul. Dalam penyiapannya, Indonesia berpandangan bahwa selain persiapan unilateral, dibutuhkan

[15] Vidya Nadkarni, *Strategic Partnerships in Asia: Balancing Without Alliances*, (London and New York: Routledge, 2010).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pula penyiapan multilateral. Oleh karena itu, Indonesia memandang penting adanya latihan bersama negara-negara ASEAN untuk menghadapi tantangan terhadap keamanan maritim.

Terdapat sejumlah alasan mengapa latihan bersama ASEAN di bidang keamanan maritim perlu untuk dilaksanakan. Pertama, interdependensi keamanan. Dalam era globalisasi dan regionalisme saat ini, interdependensi keamanan merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari. Adanya interdependensi keamanan menuntut negara-negara kawasan untuk secara bersama meningkatkan kemampuan menghadapi tantangan keamanan yang menjadi kepentingan bersama. Di situlah relevansi dari latihan bersama ASEAN di bidang keamanan maritim.

Kedua, *interoperability*. Melalui latihan bersama ASEAN di bidang keamanan maritim, negara-negara ASEAN dapat meningkatkan *interoperability*. Peningkatan tersebut dibutuhkan karena tantangan keamanan maritim bersifat lintas negara, sehingga kerja sama operasional antar aparat keamanan maritim negara-negara ASEAN bersifat mutlak. Selain itu, latihan tersebut akan mengurangi kesenjangan pada tataran taktis antar aparat keamanan maritim ASEAN, sehingga diharapkan mampu menghadapi dinamika sesungguhnya yang terjadi di lapangan.

Ketiga, kesiapan Angkatan Laut ASEAN. Untuk mencapai kesiapan (*readiness*) Angkatan Laut ASEAN, salah satu cara yang dapat ditempuh adalah melalui latihan bersama. Melalui latihan bersama, dapat diujicoba bagaimana kesiapan Angkatan Laut ASEAN untuk merespon tantangan keamanan maritim yang muncul. Standarisasi tingkat kesiapan Angkatan Laut ASEAN merupakan salah satu tantangan tersendiri dalam kerja sama antar Angkatan Laut di kawasan Asia Tenggara, sebab tingkat kesiapan antar negara masih berbeda-beda yang dipengaruhi oleh bermacam faktor.

Mengacu pada kondisi aparat keamanan maritim negara-negara Asia Tenggara, tidak dapat dibantah bahwa Angkatan Laut merupakan kekuatan terbesar yang berkontribusi terhadap keamanan maritim kawasan. Untuk itu, dalam rangka menghadapi tantangan keamanan maritim di kawasan, Indonesia memandang pentingnya komitmen bersama yang tinggi pada tingkat Angkatan Laut ASEAN untuk menyiapkan sumberdaya Angkatan Laut. Bentuk nyata dari komitmen itu adalah setiap negara menyiapkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sejumlah unsur kapal perang yang siap untuk disebarkan menghadapi ancaman keamanan maritim pada sektor perairan yang dinilai rawan dan saling berbatasan dengan negara ASEAN lainnya.

Pada tingkat multilateral, komitmen tersebut telah dipraktekkan oleh Indonesia, Malaysia,dan Singapura dalam *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP) yang telah dimulai sejak 20 Juli 2004.[16] Dalam MSSP, keempat negara sepakat untuk menyiapkan sejumlah unsur kapal perang setiap saat untuk berpatroli pada sektor masing-masing di Selat Malaka. Praktek demikian bisa menjadi diperluas dalam konteks ASEAN dengan sejumlah persyaratan. Sebagai contoh, negara-negara ASEAN terkait harus menyepakati di kawasan perairan mana yang dinilai rawan dan selanjutnya memberikan komitmen berupa kemampuan menyiapkan sejumlah unsur kapal perang di wilayah perairan rawan itu setiap saat guna merespon eskalasi di lapangan.

Komitmen ASEAN mengacu pada pengalaman negara-negara Uni Eropa dan NATO dalam merespon ancaman keamanan maritim di Teluk Aden dan perairan Somalia. Sebagai contoh, Uni Eropa membentuk suatu Gugus Tugas yang disebarkan ke kedua wilayah rawan bajak laut itu, dimana negara-negara anggota Uni Eropa menyediakan sejumlah unsur kapal perangnya untuk beroperasi di bawah komando dan kendali EUNAVFOR.

Walaupun ASEAN dan Uni Eropa tidak dapat dibandingkan *apple to apple* berdasarkan berbagai pertimbangan obyektif, akan tetapi *lesson learned* dari operasi di Teluk Aden dan perairan Somalia dapat menjadi inspirasi bagi ASEAN untuk meningkatkan kerja sama keamanan maritim pada tingkat multilateral. Dengan interdependensi keamanan, sudah bukan saatnya lagi bagi negara-negara ASEAN untuk sekedar berpikir dalam konteks yang sempit.

Di samping latihan bersama Angkatan Laut ASEAN, Indonesia juga memandang penting terselenggaranya ASEAN *Naval Symposium* (ANS). ANS merupakan wadah bagi Angkatan Laut ASEAN untuk duduk bersama membahas tentang dinamika keamanan maritim kawasan. Eksistensi ANS dibutuhkan karena karakteristik keamanan maritim di

[16]Dr. Marsetio, Laksamana TNI. *Regional Interoperability in Managing Maritime Issues the Indonesian Navy Perspective.* Makalah disampaikan pada *The 20th International Seapower Symposium in US Naval War College*, Newport, Rhode Island, USA, 20 Oktober 2011, hlm.4.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kawasan Asia Tenggara memiliki perbedaan dibandingkan dengan kawasan Samudera Pasifik maupun Samudera India. Selain itu, ANS merupakan wujud ketuanrumahan ASEAN di wilayahnya sendiri dan tidak semata menjadi arena kontestasi aktor non ASEAN.

Beberapa gagasan Indonesia untuk merespon tantangan keamanan maritim kawasan Asia Tenggara merupakan sikap Indonesia dalam rangka menjaga stabilitas kawasan. Bagi Indonesia, kerja sama antar negara guna menjaga stabilitas kawasan merupakan keniscayaan. Sebaliknya, kerja sama tersebut tidak identik dengan pengurangan terhadap kedaulatan negara, sebab dalam era globalisasi dan regionalisme dewasa ini, tidak ada lagi negara yang sepenuhnya otonom dan berdaulat mutlak.

Penutup

Indonesia memandang bahwa dalam era globalisasi dan regionalisme dewasa ini, interdependensi keamanan antar negara merupakan suatu kebutuhan. Begitu pula dalam keamanan maritim dimana MDA menjadi tulang punggung dalam globalisasi. Sebagai negara terbesar di kawasan Asia Tenggara, Indonesia menilai untuk menghadapi tantangan keamanan maritim yang berkembang, mutlak diperlukan *Regional Maritime Partnership*.

Indonesia berpendapat bahwa mengembangkan kerja sama multilateral Angkatan Laut ASEAN juga sangat penting untuk dilakukan. Kepentingan itu didasarkan pada kebutuhan untuk menghadapi tantangan keamanan maritim yang berkembang secara bersama. Angkatan Laut negara-negara ASEAN pada dasarnya telah memiliki modalitas untuk mengembangkan kerja sama multilateral, antara lain yang berbasis pada pengalaman kerja sama pada tingkat bilateral. Kerja sama tersebut harus dibangun di atas kepentingan bersama yaitu stabilitas keamanan kawasan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Dougherty, James E. 1981. "The Configuration of the Global System" dalam Boyd, Gavin dan Pentland, Charles, et.al. *Issues in Global Politics*. London: The Free Press.

Dr. Marsetio, Laksamana TNI. 2011. *Regional Interoperability in Managing Maritime Issues the Indonesian Navy Perspective.* Makalah disampaikan pada *The 20th International Seapower Symposium in US Naval War College*. Newport, Rhode Island, Amerika Serikat, 20 Oktober 2011.

Dr. Marsetio, Laksamana TNI. 2013. *Peningkatan Kesadaran Bidang Maritim (Maritime Domain Awareness) Melalui Pelestarian Sumberdaya Kelautan Menuju Kemandirian Bangsa.* Makalah disampaikan pada Orasi Ilmiah Wisuda Sarjana Universitas Hang Tuah. Surabaya, 11 Mei 2013.

Dr. Marsetio, Laksamana TNI. 2013. *Developing Regional Naval Cooperation: The Indonesian Navy's Perspective.* Makalah disampaikan pada *International Maritime Security Conference* (IMSC) As Part of IMDEX 2013. Singapura, 15 Mei 2013.

Dr. Marsetio, Laksamana TNI. 2013. *Peran TNI Angkatan Laut Dalam Mendukung Pemberdayaan Potensi Kelautan Guna Meningkatkan Perekonomian Negara Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Ekonomi Nasional*. Makalah disampaikan pada Orasi Ilmiah Wisuda Pasca sarjana Universitas Khrisnadwipayana. Jakarta, 21 Agustus 2013.

Emmers, Ralf. 2007. "Maritime Disputes in the South China Sea: Strategic and Diplomatic Status Quo", dalam Guan, Kwa Chong and Skogan, John K, et.al. *Maritime Security in Southeast Asia.* London: Routledge.

Lamy, Steven. 2007. "Contemporary, Mainstream Approaches: Neorealism and Neoliberalism", dalam John Baylis & Steve Smith, et.al. *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations, Third Edition*. Oxford: Oxford University Press.

Nadkarni, Vidya. 2010. *Strategic Partnerships in Asia: Balancing Without Alliances*. London and New York: Routledge.

Octavian, Amarulla. 2012. *Militer dan Globalisasi*. Jakarta:UI Press.

Severino, Rodolf C. 2006. *Southeast Asia in Search of an ASEAN Community: Insight From the Former ASEAN Secretary-General*. Singapura: Institute of Sotheast Asia Studies.

Sload, Elinor C. 2012. *Modern Military Strategy: An Introduction*. London and New York: Routledge.

United States. 2005. *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness for The National Strategy for Maritime Security*.

Winarno, Budi. 2011. *Isu-isu Global Kontemporer*. Yogyakarta: Center for Academic Publishing Service.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

REKAYASA
Journal of Science and Technology
https://journal.trunojoyo.ac.id/rekayasa

Rekayasa, 2021; 14(3): 389-392
ISSN: 0216-9495 (Print)
ISSN: 2502-5325 (Online)

Peran Intelijen Maritim Terhadap Keamanan Laut di Selat Sunda

M. Zaki Hartawan [1*], Agung Pramono[2], Fafan Yudho[2]
[1]Sekolah Staf dan Komando TNI AL
Jl. Jalan Ciledug Raya No 2 Cipulir Kebayoran Lama 12230 DKI Jakarta
[2]Markas Besar TNI AL
Kantor Mabes TNI AL Cilangkap Jakarta Timur 13870 DKI Jakarta
* zakira.hartawan@gmail.com
DOI: https://doi.org/10.21107/rekayasa.v14i3.11499

ABSTRACT

The Sunda Strait is one of the shipping lanes that is part of ALKI I which is traversed by cargo ships, tankers, tugboats, fishing vessels and military ships as well as ships using the Sunda Strait to pass from the Indian Ocean to the Java Sea or continue to the Pacific Ocean or vice versa. The tasks and roles of maritime intelligence are an integral part of the overall intelligence activities and operations of the Indonesian Navy, and have a role in providing input and advice on the development of weather conditions, terrain and enemy/future enemies as well as maritime aspects to the leadership in determining policies and decisions on operational aspects. and other interests through a series of activities (functions) of investigation, security and fundraising. The method used in this research is quantitative with a questionnaire using a Likert scale and distributed to 60 people who serve in the ranks of Lantamal III which is then analyzed using Linear Regression Analysis. From the results of the analysis obtained a regression model Y = 4.621 + 0.901 X and it is known that Maritime Intelligence has an influence on Marine Security in the Sunda Strait that is equal to 89,51 %.

***Key words** : the Sunda Strait, Indonesian Navy, military, maritime intelligence*

PENDAHULUAN

Selat Sunda merupakan salah satu jalur pelayaran yang merupakan bagian dari ALKI I yang dilalui oleh lalu lintas kapal kargo, kapal tanker, kapal tunda, kapal ikan dan kapal militer serta kapal-kapal yang menggunakan Selat Sunda untuk melintas dari Samudera Hindia ke Laut Jawa atau melanjutkan ke Samudera Pasifik atau sebaliknya (Gaol, 2017). Direktur Kenavigasian Ditjen Perhubungan Laut mengatakan bahwa aktivitas kapal yang melalui Selat Sunda berjumlah 53000 kapal yang melintas di Selat tersebut (Elvis, 2020).

Selain itu, di sebelah barat Selat Sunda, di daratan Pulau Sumatera, terdapat pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Sumatera yaitu di pelabuhan Bakauheni dan Pulau Jawa yaitu di pelabuhan Merak, jarak antara keduanya ± 30 km dengan waktu tempuh kapal penyeberangan sekitar 1,5 jam. Pelabuhan penyeberangan Bakauheni di bawah penanganan dan pengelolaan PT. ASDP (Persero) mempunyai 4 dermaga kapal Ro-Ro, 1 dermaga kapal Ro-Ro jenis plengsengan dan 1 dermaga kapal cepat jenis ponton. Posisi di sebelah timur Selat Sunda terdapat pelabuhan penyeberangan yang berada di Pulau Merak, Kota Cilegon, Banten yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera. Jumlah kapal-kapal yang berlayar melintasi Selat Sunda meningkat dari waktu ke waktu.

Berdasarkan data dari Pusat Komando dan Pengendali (Puskodal) Lanal Banten, jumlah kapal yang melintas dari tahun 2007 hingga tahun 2015 adalah 29.351 kapal, yang terdiri dari berbagai jenis kapal dan ukuran, di antaranya adalah kapal kargo, kapal kontainer, kapal tanker, kapal perang, kapal pesiar, kapal ikan dan lain sebagainya (Danial *et al*., 2020). Sedangkan pada tahun 2016, jumlah kapal

Article History:
Received: June, 30th 2021; **Accepted**: November, 17th 2021
Rekayasa ISSN: 2502-5325 has been Accredited by Ristekdikti (Arjuna) Decree: No. 23/E/KPT/2019 August 8th, 2019 effective until 2023

Cite this as:
Hartawan, M.Z., Pramono, A & Yudho, F. (2021*). Peran Intelijen Maritim Terhadap Keamanan Laut di Selat Sunda*. Rekayasa 14 (3). 389-392.
doi: https://doi.org/10.21107/rekayasa.v14i3.11499.
© 2021 M Zaki Hartawan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang melintasi Selat Sunda berjumlah 6644 kapal. Gambar 2 berikut merupakan grafik akumulasi kepadatan lalu lintas pelayaran di Selat Sunda tahun 2007 – 2016 yang secara keseluruhan didominasi oleh kapal kargo dan kapal tanker.



Gambar 1. Rata-rata Jumlah Kapal yang Melintas Melalui ALKI

Berdasarkan laporan *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (Recaap) kejadian pencurian dan percobaan perampokan di Selat sunda pada tahun 2019-2020 tercatat masing-masing 4 kali kejadian pertahun, pada laporan *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (Recaap) tersebut dalam salah satu kejadian dilaporkan terdapat 4 orang dengan membawa senjata tajam, hal ini menggambarkan bahwa ancaman keamanan di laut khususnya Selat sunda masih tinggi (Marsetio, 2014).

Seluruh kejadian yang tejadi tidak dapat dilakukan pencegahan dan deteksi dini dikarenakan intelijen maritim masih memiliki permasalahan dalam pelaksanaan tugas dan perannya tersebut diantaranya adalah masih kurangnya kualitas dan kuantitas SDM, belum adanya *interprobability* antara satuan tugas intelijen dengan satuan gelar operasi, dan belum optimalnya pemberdayaan komunitas intelijen daerah (Kominda) sebagai sarana konsolidasi komunitas intelijen di daerah untuk mencegah pelanggaran keamanan laut (Garnasih, 2008). Tugas dan peran Intelijen maritim merupakan bagian integral dari kegiatan dan operasional intelijen secara keseluruhan yang dimiliki TNI AL, serta berperan memberikan masukan dan saran tentang perkembangan keadaan cuaca, medan dan musuh/bakal musuh serta aspek maritim kepada pimpinan dalam menentukan kebijakan dan keputusan pada aspek operasi dan kepentingan lainnya melalui rangkaian kegiatan (fungsi) penyelidikan, pengamanan dan penggalangan (Hutapea, 2004).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kuantitatif dengan kuisioner yang menggunakan skala Likert dan disebarkan kepada 60 orang yang berdinas di Jajaran Lantamal III yang kemudian di lakukan analisis menggunakan Analisis Regresi Linier untuk mengetahui pengaruh langsung Intelijen Maritim sebagai *variable independent* terhadap *variable dependent* Keamanan Laut di Selat Sunda.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kuisioner yang dibagikan kepada 60 orang yang berdinas di Jajaran Lantamal III diperoleh data kuisioner yang kemudian dilakukan tes validitas dengan hasil sebagai berikut (Tabel 1).

Tabel 1. Hasil Uji Validitas

Item	**Keamanan Laut Di Selat Sunda (Y)**				
Pertanyaan	r Hitung	r Tabel	t Hitung	Sig	Validitas
1	0,4436	0,33	4,53	0,000	Valid
2	0,6569	0,33	8,54	0,000	Valid
3	0,3816	0,33	3,70	0,000	Valid
4	0,3948	0,33	3,87	0,000	Valid
5	0,7208	0,33	10,39	0,000	Valid
6	0,6881	0,33	9,38	0,000	Valid
7	0,3900	0,33	3,80	0,000	Valid
8	0,3578	0,33	3,40	0,001	Valid
9	0,4075	0,33	4,03	0,000	Valid
10	0,7485	0,33	11,37	0,000	Valid

Item	**Intelijen Maritim (X)**				
Pertanyaan	r Hitung	r Tabel	t Hitung	Sig	Validitas
1	0,5186	0,33	5,69	0,000	Valid
2	0,5770	0,33	6,76	0,000	Valid
3	0,4813	0,33	5,09	0,000	Valid
4	0,5393	0,33	6,05	0,000	Valid
5	0,6309	0,33	7,91	0,000	Valid
6	0,6465	0,33	8,28	0,000	Valid
7	0,3451	0,33	3,25	0,002	Valid
8	0,3930	0,33	3,84	0,000	Valid
9	0,3459	0,33	3,26	0,002	Valid
10	0,6849	0,33	9,29	0,000	Valid

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berdasarkan melihat dari hasil uji validitas diatas dapat dijelaskan bahwa seluruh pertanyaan yang diberikan pada kedua variabel dapat dianggap valid karena memiliki nilai dari R hasil perhitungan lebih besar dari pada nilai R Tabel yaitu 0,33 untuk jumlah sampel sebesar 60 serta memiliki nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05. Selanjutnya data akan dilakukan tes Reliabilitas untuk mengetahui ketangguhan dari data yang ada diperoleh hasil sebagai berikut (Tabel 2).

Tabel 2. Hasil Uji Reliabilitas

Reliability Statistics (Variabel Y)

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0,712	0,791	10

Reliability Statistics (Variabel X)

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0,701	0,696	10

Berdasarkan hasil uji realibilitas diatas diperoleh bahwa kedua varibel baik Variabel Bebas maupun variabel dependen memiliki nilai *Alpha Cronbach's* lebih besar sama dengan 7 sehingga dapat diasumsikan bahwa nilai tersebut sudah cukup reliable. Setelah data dianggap valid dan reliabel selanjutnya dilakukan pengolahan data dengan menggunakan metode analisis Regresi Linier dengan hasil sebagai berikut (Tabel 3).

Tabel 3. Hasil Analisis Regresi Linear

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	978,67	1	978,67	496,76	,000[b]
	Residual	114,26	58	1,970		
	Total	1092,93	59			

a. Dependent Variable: Keamanan Laut
b. Predictors: (Constant), Intelijen Maritim

Model		Unstandardized Coefficients		t	Sig.
		B	Std. Error		
1	(Constant)	4,621	1,369	3,375	,001
	Intelijen Maritim	,901	,040	22,288	,000

Menurut hasil Uji Anova diperoleh nilai F sebesar 496,76 dan nilai signifikansi 0,000, sehingga dikarenakan nilai signifikasi dari Uji F yang dilakukan memiliki nilai lebih kecil dai 0,05 maka dapat dikatakan Model Regresi Linier yang dibentuk dapat digunakan. Kemudian dari hasil tabel Koefisien maka dapat diperoleh model peran intelijen maritim dengan keamanan laut di Selat Sunda adalah sebagai berikut:

$$Y = 4{,}621 + 0{,}901\ X$$

Tabel 4. Hasil Koefisien Determinasi

Model	R	R Square
1	0,946[a]	0,895

Berdasarkan dari hasil nilai R kuadrat diatas diperoleh nilai sebesar 0,895 yang memiliki arti bahwa model yang digunakan memiliki kekuatan sebesar 89,5 % dalam hal meningkatkan Keamanan Laut di Selat sunda, dimana 8,9% lainnya ditentukan oleh variabel lain yang perlu dilakukan penelitian lebih lanjut.

KESIMPULAN

Pengaruh intelijen maritim terhadap keamanan laut di Selat Sunda merupakan hal yang penting karena sangat tingginya jumlah kapal yang melintas di area terebut sehingga informasi intelijen maritim menjadi penting untuk dapat mencegah pelanggaran dan tindak kejahatan yang dapat mengganggu keamanan Laut di Selat Sunda. Hal ini perlu menjadi perhatian dari TNI AL untuk lebih memfokuskan intelijen maritim khususnya di Selat Sunda sehingga dapat meningkatkan keamanan laut di wilayah tersebut

DAFTAR PUSTAKA

Barry Buzan. People, States and Fears, An Agenda for International Security Studies in Post Cold War. Boulder: Lynne Rienner Publishers. 1991.

British Joint Operational Intelligence. Joint Warfare Publication 2-00; Annex 1A. 2000.

Danial, Afandi Sitamala dan Belardo. Keamanan Dan Pertahanan di Selat Sunda. Jurnal Idea Hukum. Universitas Jenderal Soedirman. Vol 6. No.1 Maret 2020.

Elvis, M. Faisal dan Warka, I Wayan. Implementasi Pengamanan Selat Sunda Dalam Rangka Pengendalian Alur Laut Kepulauan Indonesia I.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jurnal Strategi Pertahanan Laut. Universitas Pertahanan. Volume 6 Nomor 1 Tahun 2020.

Gaol, Trialen Lumban. Peran Asean Maritime Forum (AMF) Dalam Menjaga Keamanan Maritim (Studi Kasus Perompakan Di Perairan Selat Malaka. Jurnal Online Mahasiswa FISIP. Universitas Riau. Volume 4 No. 1 Februari 2017

Garnasih, Yenti. Mungkinkah Suatu Negara Tanpa Intelijen. Jurnal Intelijen dan Kontra Volume IV, no. 22. Jakarta: Centre For The Study Of Intelligence And Counterintelligence. 2008.

Hopple, Gerald W and Watson, Bruce W. The Military Intelligence Community. London: Westview Press/Boulder.1986.

Hutapea, Aris. Manpower Planning. Jurnal Ilmu Administrasi. STIALAN.Vol 1, No 2 2004.

Kent, Sherman. Strategic Intelligence for US World Policy. Hamden: Archon Books. 1965.

Lowenthal, Mark M. Intelligence: From Secrets to Policy. 2nd ed. Washington D.C.: CQPress. 2003.

Marsetio. Sea Power Indonesia. Jakarta: Universitas Pertahanan. 2014.

Ridwan. Metode dan Teknik Menyusun Tesis. Bandung: Alfabeta. 2004.

Rohim, Syaiful. Teori Komunikasi. Jakarta: Rineka Cipta. 2016.

Saronto, Y Wahyu. Intelijen: Teori Intelijen dan Pembangunan Jaringan. Yogyakarta: Andi. 2018.

Sidratahta Mukhtar. Militer dan Demokrasi di Indonesia. Jakarta: Intrans. 2010.

Sinambela. Manajemen Sumber Daya Manusia.Yogyakarta: Andi. 2010.

Siregar, Syofian. Metode Penelitian Kuantitatif. Jakarta: Prenadamia. 2013.

Soegirman, Supono. Intelijen: Profesi unik orang-orang aneh. Jakarta: Medai Bangsa. 2012.

Sugiyono. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta. 2010.

Sukamtaprawita, Aa Kustia. Intelijen Dilema dan tantangan. Jakarta: Centre For The Study Of Intelligence And Counterintelligence. 2007.

Virgaus, Ahmad. Peran Intelijen TNI Angkatan Laut Dalam Pemberantasan Tindak Pidana di Laut. Jurnal Ilmiah Galuh Justisi. Universitas Galuh. Volume 8 Nomor 1 Maret 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERAN NELAYAN DALAM MEMBANTU INSTANSI PENEGAK HUKUM LAUT UNTUK MENCEGAH ANCAMAN KEAMANAN MARITIM

THE ROLE OF FISHERMEN IN ASSISTING MARITIME LAW ENFORCEMENT AGENCIES TO PREVENT MARITIME SECURITY THREATS

Anta Maulana Nasution[1]
Alumni Universitas Pertahanan Indonesia
(anta.maulana.nasution@lipi.go.id)

Abstrak – Indonesia memiliki luas laut hampir 2/3 lebih luas dari daratan. Letak geografis Indonesia sangat strategis karena berada pada titik silang antara Samudera Hindia dan Pasifik. Selain itu posisi silang ini memberikan sebuah jalur strategis bagi pelayaran dunia dimana setiap pengiriman dari wilayah barat menuju timur dan sebaliknya akan melewati wilayah laut Indonesia. Hal ini dapat menjadi sebuah peluang ataupun tantangan. Jika tidak dikelola dengan baik akan mengakibatkan ancaman keamanan maritim semakin meningkat, seperti kasus-kasus IUU fishing, penyelundupan, dan perompakan. Ancaman-ancaman ini sangat mengganggu pembangunan ekonomi kelautan, mengingat masih terbatasnya alutsista dan personel instansi penegak hukum laut. Oleh karena itu, peran serta nelayan dalam membantu instansi penegak hukum laut mencegah ancaman keamanan maritim sangat dibutuhkan. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan deskiptif kualitatif dengan sumber data primer yang diperoleh melalui wawancara dengan *stake holder* dan organisasi kenelayanan, kemudian data sekunder diperoleh melalui studi literatur. Analisa data dilakukan melalui pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Peran nelayan dalam membantu instansi penegak hukum laut dalam hal ini PSDKP KKP dan TNI AL untuk mencegah ancaman keamanan maritim merupakan *prescribed role* atau peran yang dianjurkan. *Prescribed role* ini ditunjukkan dengan adanya program Kelompok Masyarakat Pengawas yang dibentuk PSDKP dan Pembinaan Desa Pesisir yang dibentuk TNI AL. Dalam hal ini, nelayan berperan dalam menyuplai informasi-informasi terkait ancaman keamanan maritim seperti IUU fishing, penyelundupan, perompakan dan ancaman lainnya kepada PSDKP dan TNI AL sehingga bisa langsung bertindak untuk mencegah ancaman-ancaman tersebut terjadi.

Kata Kunci : ancaman keamanan maritim, nelayan, Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas), Pembinaan Desa Pesisir (Bindesir)

Abstract – *Indonesia has an area of sea approximately 2/3 wider than land, also the geographical posisition of Indonesia is very strategic because it is at cross point between Indian and Pacific Oceans. This geographical posisition gives a strategic route for shipping world, where every shipment from west to east and the opposite will through the sea of Indonesia. This condition can be an opportunity or a challenge, depending on how Indonesian manage it. If it doesn't manage well, it will cause the increasing of maritime security threats, such as IUU fishing, smuggling, and piracy. These threats disrupt the development of marine economic, especially the limitation of fleet from the maritime law enforcement bodies who has become unresolved problem. So that the role of fishermen in assisting maritime law enforcement agencies to prevent maritime security threats are needed. This study uses descriptive qualitative method. There are two types of data sources which are primary*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[1] Penulis adalah alumni Universitas Pertahanan Indonesia prodi Keamanan Maritim dan Pengamat Dunia Kemaritiman. Saat ini penulis bekerja di Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI).

and secondary data sources. Primary sources is made by interview with stakeholders and fishermen organization, secondary source is made by literature study. The role of fishermen in assisting maritime law enforcement agencies, in this case PSDKP KKP and TNI AL to prevent maritime security threats is prescribed role. The prescribed role is shown by Kelompok Masyarakat Pengawas which is formed by PSDKP and Pembinaan Desa Pesisir which is formed by TNI AL. Where the fishermen can supply informations about maritime security threats to PSDKP and TNI AL so that they can act immediately to prevent these threats.

Keywords: *maritime security threats, fishermen, Pokmaswas, Bindesir*

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara yang memiliki luas laut hampir 2/3 lebih luas dari daratan. Letak geografis Indonesia sangat strategis karena berada pada titik silang antara Samudera Hindia dan Pasifik, selain itu posisi silang ini memberikan sebuah jalur strategis bagi pelayaran dunia dimana setiap pengiriman dari wilayah barat menuju timur dan sebaliknya akan melewati wilayah laut Indonesia. Perlu diketahui bahwa saat ini hampir 90% perdagangan dunia dikirim melalui laut dan sekitar 75% komoditas yang diperdagangkannya dikirim melalui wilayah laut Indonesia.[2] Hal ini dapat menjadi sebuah kesempatan ataupun tantangan, tergantung dari bagaimana Indonesia mengelolanya.

Sebagai negara yang meratifikasi *United Nations Convention On the Law of The Sea 1982* (UNCLOS'82), Indonesia dapat disebut sebagai negara kepulauan, yaitu negara yang memiliki banyak pulau. Sebagai negara kepulauan sudah barang tentu, Indonesia harus senantiasa melihat ke laut dalam artian mengelola potensi laut yang dimilikinya. Karena sudah sejak sekian lama Indonesia memunggungi laut dan hanya memfokuskan pembangunan pada wilayah darat. Namun semenjak tahun 2014 di masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, pembangunan di sektor kelautan kembali digalakan. Utamanya dengan Visi Poros Maritim Dunia yang didukung dengan Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, sebuah kebijakan yang menaungi seluruh pembangunan yang berkaitan dengan sektor kelautan. Tentunya hal ini membawa angin segar, namun seperti yang sudah dijelaskan di atas, bahwa pembangunan dalam bidang kelautan ini dapat memberikan peluang atau pun tantangan. Peluang jika pembangunan ini dapat berdampak pada perbaikan ekonomi terhadap masyarakat, sedangkan tantangan datang dari adanya ancaman keamanan maritim. Menurut Kamar dagang Indonesia proyeksi nilai kelautan Indonesia mencapai 171 miliar dollar AS atau setara dengan 2046 triliun, dengan asumsi sektor perikanan sebesar 380 triliun rupiah, sektor wilayah pesisir sebesar 670 triliun rupiah, sektor bioteknologi sebesar 480 triliun rupiah, sektor wisata bahari sebesar 24 triliun rupiah, sektor minyak bumi sebesar 252 triliun rupiah, dan transportasi laut

[2] P. Nainggolan, *Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis*, (Jakarta : P3DI, 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebesar 240 triliun rupiah .[3]

Ancaman dapat didefinisikan sebagai sebuah usaha atau kegiatan yang dilakukan oleh sekelompok orang untuk mengganggu keamanan dengan melakukan tindakan yang membahayakan. Ancaman keamanan maritim dapat dibagi dua, yaitu ancaman tradisional dan ancaman non-tradisional. Dalam konteks keamanan maritim di Asia Tenggara, ancaman tradisional sering diartikan sebagai isu perselisihan batas wilayah laut yang dapat menyebabkan konflik angkatan bersenjata (militer) di laut.[4] Sementara ancaman non-tradisional dalam konteks keamanan maritim adalah ancaman yang datang dari *non-state actor* atau pelakunya bukan dari institusi negara, melainkan kelompok-kelompok yang melakukan kejahatan di laut, antara lain: perompakan, pembajakan kapal, terorisme, penyelundupan narkotika, kayu, dan barang-barang ilegal, perdagangan manusia lewat laut, *illegal fishing*, dan kejahatan lainnya.

Ibarat peribahasa dimana ada gula tentu ada semut, yang berarti dimana terjadi perputaran ekonomi maka akan ada orang-orang jahat yang mencari kesempatan untuk ikut ambil bagian secara ilegal. Maka Indonesia membutuhkan *sea power* yang kuat untuk mencegah ancaman-ancaman ini terjadi. *Sea power* adalah kemampuan dari sebuah negara untuk digunakan dalam mengendalikan laut demi kepentingan negara tersebut, *sea power* juga berfungsi untuk mencegah pihak-pihak yang tidak diinginkan turut serta memanfaatkan laut negara tersebut.[5]

Pembangunan sektor kelautan tidak bisa terlepas dari peran keamanan maritim sebagai sebuah cara untuk mewujudkan pembangunan yang stabil dan berkelanjutan. Keamanan maritim menjadi sebuah syarat mutlak untuk mencapai pembangunan kelautan yang maksimal.[6] Kajian-kajian mengenai keamanan maritim saat ini terus berkembang pesat, [7] melihat dari potensi laut yang semakin tinggi maka ancaman-ancaman dalam bidang keamanan maritim semakin berevolusi. Apalagi saat ini negara-negara maju seperti Amerika, Cina, dan Jepang banyak memfokuskan diri pada eksplorasi potensi laut yang tidak jarang mengganggu kepentingan-kepentingan negara lain. Keamanan maritim sendiri jika dilihat dari konsep pembangunan ekonomi kelautan

[3] B. Prihartono, "Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015", dalam http://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%2020152019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf, diakses pada 20Februari 2018.

[4] Alban Sciascia, "Securing Ports and Sea Lanes of Communications: A Herculian Task", dalam *Kembali Melaut: Industri dan Jasa Maritim dalam Visi Poros Maritim Dunia*, (Jakarta : Kemenko Bidang Maritim,2016), hlm. 49-67.

[5] Marsetio, *Sea Power* Indonesia, (Jakarta : Universitas Pertahanan, 2014).

[6] Anta Maulana Nasution, "Urgensi Keamanan Maritim dalam Pembangunan Ekonomi Maritim Indonesia", dalam *Kembali Melaut: Industri dan Jasa Maritim dalam Visi Poros Maritim Dunia*, (Jakarta : Kemenko Bidang Maritim, 2016),hlm. 175-201.

[7] Beberapa kajian keamanan maritim dari Roell *et al* (2013) *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*, Makmur Keliat (2009) *Keamanan Maritim dan Implikas Kebijakannya Bagi Indonesia*, Sam Bateman *et al* (2009) *Good Order at Sea In Southeast Asia*, dan Christian Bueger(2015) *What Is Maritime Security?*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dapat diartikan sebagai sebuah kondisi atau keadaan dimana segala aktivitas perekonomian yang dilakukan dan berkenaan dengan laut dapat terbebas dari segala ancaman dan bahaya yang dapat menyebabkan kerugian finansial dan korban jiwa sehingga membuat pembangunan ekonomi kelautan menjadi terganggu dan tidak maksimal.[8]

Untuk mewujudkan keamanan maritim maka dibutuhkan *sea power*yang bukan hanya bertumpu pada Angkatan Laut. *Sea power* juga meliputi aspek non militer yang ada di laut, selama aspek tersebut dapat membantu tugas angkatan laut seperti halnya peran serta pemerintah dan masyarakat.[9] Saat ini terdapat terminologi lain selain *sea power*, yaitu *maritime power* dan *naval power*. Sekilas ketiga terminologi ini mirip, karena domainnya sama-sama di laut, namun jika mengacu kepada kondisi laut Indonesia terdapat perbedaan yang signifikan. *Sea power* Indonesia merupakan gabungan antara *maritime power* dan *naval power* (Gambar 1), karena *sea power* tidak bisa terwujud tanpa adanya kerja sama dari *maritime power* dan *naval power*.

Gambar 1. *Sea Power* Indonesia



Sumber : Diolah oleh Penulis

Indonesia adalah Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Laut (AL). Menurut Ken Booth peran Angkatan Laut terbagi menjadi tiga, yaitu peran militer dalam menjaga kedaulatan negara dengan melakukan pertahanan dan pencegahan terhadap ancaman kedaulatan di laut. Kemudian peran konstabulari sebagai penggunaan kekuatan angkatan laut untuk menegakan hukum di laut dari ancaman-ancaman kejahatan dan sebagai pengamanan terhadap sumber daya laut. Yang terakhir adalah peran diplomasi yang dilaksanakan untuk menunjang kebijakan luar negeri pemerintah.

Maritime power yang dimiliki Indonesia adalah seluruh institusi-institusi penegak hukum di laut kecuali TNI AL, seperti Polisi Air, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP), Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Bea dan Cukai, dan yang terakhir adalah Badan Keamanan Laut (Bakamla). Meskipun dalam pelaksanaannya, *maritime power* tidak bisa lepas dari bantuan pihak-pihak swasta yang bergelut dalam bidang industri dan jasa maritim. *Maritime*

[8] *Ibid.*
[9] Geoffrey Till,*Sea power, A guide for the Twenty-First Century.* Second edition, (New York: Routledge, 2009).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

power mempunyai peran penting di masa damai seperti saat ini, karena ancaman-ancaman yang terjadi tidak lagi datang dari peperangan militer seperti pada saat perang dunia. Melainkan datang dari *non-state actors* seperti perampokan, pembajakan, penyelundupan barang-barang ilegal, dan sebagainya.

Jika mengacu pada hukum yang berlaku di Indonesia, khususnya UUD Negara Republik Indonesia tahun 1945 amandemen ke-2 dalam pasal 30 dijelaskan bahwa setiap warga negara Indonesia berhak dan wajib untuk ikut serta dalam usaha pertahanan dan keamanan negara, dimana rakyat ditempatkan sebagai komponen pendukung. Jika lebih dikhususkan pada pertahanan dan keamanan laut maka nelayan adalah masyarakat yang paling sesuai untuk menjadi komponen pendukung bagi instansi penegak hukum laut. Nelayan berdasarkan UU No. 45 tahun 2009 adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan. Sudah tentu nelayan lebih mengenal laut daripada masyarakat yang hidup di darat. Sehingga peran nelayan untuk mencegah ancaman keamanan maritim menjadi potensi besar untuk mewujudkan keamanan maritim Indonesia. Cina sebagai negara kontinental sudah lebih dahulu melibatkan peran nelayan untuk membantu instansi penegak hukum lautnya. Cina membentuk Milisi Maritim yang beranggotakan nelayan yang sudah terlatih dan terorganisasi secara rapi. Mereka juga disebut sebagai *hybrid civilian-naval force* karena secara tidak langsung ikut terintegrasi sebagai penegak hukum yang tidak rsemi dan komponen pembantu angkatan laut.[10] Jepang juga sudah berencanamelibatkan nelayannya untuk ikut berpatroli bersama penjaga pantai demi menjaga sumberdaya ikannya yang sering diambil secara ilegal oleh nelayan Korea Utara.[11]

Saat ini Indonesia sedang fokus menghadapi ancaman keamanan maritim dari sektor kelautan dan perikanan, utamanya adalah *Illegal, Unreported, Unregulated Fishing* (IUU Fishing). Ancaman ini telah menjadi permasalahan internasional bahkan telah diklasifikasikan sebagai kejahatan lintas negara yang biasa disebut sebagai *transnational organized crime* karena melibatkan banyak pelaku dari berbagai macam negara. IUU Fishing adalah penyebutan resmi yang dikeluarkan oleh *Food and Agriculture Organization* (FAO) melalui *Code of Conduct for Reponsible Fisheries* (CCRF). *Illegal fishing* secara ringkas dapat diartikan sebagai kegiatan perikanan yang dilakukan dengan tidak sah, yang tidak diatur oleh peraturan, dan aktivitas perikanan yang tidak dilaporkan kepada institusi berwenang yang mengelola dunia perikanan.[12]

[10] J.Kraska, dan M. Monti, "The Law of Naval Warfare and China's Maritime Militia", 91 INT'L L. STUD. 450. International Law Studies, U. S Naval War College, Stockton Center for the Study of International Law,2015.

[11] "Kementerian Perikanan Jepang Anggarkan 12 Miliar Yen Bantu Nelayan Hadapi Korea Utara", 12 Desember 2017, dalam http://www.tribunnews.com,diakses pada 20 Februari 2018.

[12] A. Sinulingga, "Penanganan *Illegal Fishing* di Perairan Indonesia, Studi Kasus : *Illegal Fishing* Periode 2009-2014", Tesis, Program Pascasarjana, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Menurut Satgas 115 terdapat 12 modus operandi IUU Fishing yang ditemukan di Indonesia, yaitu :

1. Pemalsuan dokumen pendaftaran kapal.
2. Penggunaan dua bendera dan dua registrasi.
3. Menangkap ikan tanpa izin/ dokumen pelayaran (SLO dan SPB).
4. Memodifikasi kapal tanpa pemberitahuan seperti *mark down.*
5. Penggunaan Nahkoda dan ABK dari luar negeri.
6. Tidak mengaktifkan transmiter VMS dan AIS.
7. *Illegal transhipment.*
8. Pengisian data logbook secara tidak benar.
9. Pelanggaran jalur penangkapan ikan.
10. Penggunaan alat tangkap yang dilarang pemerintah.
11. Tidak memiliki UPI.
12. Mendaratkan ikan tidak pada pelabuhan yang ditetapkan dalam izin.

Jika tidak ditangani secara sungguh-sungguh dan bersama maka IUU Fishing di wilayah Indonesia kedepannya akan semakin masif, apalagi jika melihat trend potensi maksimum lestari (*Maximum Sustainable Yield*) perikanan laut Indonesia yang semakin naik dari tahun ke tahun (1997 : 6.19 Juta Ton, 1999: 6.4 Juta ton, 2001: 6.41 juta ton, 2013 : 7.31 juta ton, 2015 : 9.93 juta ton, 2016: 12.54 juta ton).[13] Menurut data dari TNI AL, dari Januari hingga Oktober tahun 2017 terdapat 64 Kapal Ikan Asing (KIA) yang melakukan IUU Fishing di wilayah Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia.[14]Pemerintah mengambil sikap tegas terhadap para pelaku IUU Fishing baik dari negara lain maupun dari dalam Indonesia, hingga akhir tahun 2017 berlandaskan UU 45 Tahun 2009, Kementerian Kelautan dan Perikanan telah menenggelamkan 317 kapal ikan ilegal terdiri dari 304 KIA dan 13 kapal ikan Indonesia.[15]

Perlu dipahami bahwa Alutsista instansi penegak hukum laut Indonesia, khususnya yang banyak berhadapan dengan pelaku IUU Fishing masih terbatas. Hal ini diakui oleh Laksda (Purn) Eko Djalmo selaku Mantan Dirjen Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) KKP bahwa idealnya keragaan yang dimiliki PSDKP khususnya Kapal Pengawas Orca (60 m) adalah 70 buah, dengan perhitungan masing-masing Unit Pelayanan Teknis (UPT) PSDKP memiliki 5 unit Kapal Orca, karena PSDKP saat ini memiliki 14 UPT. Sementara saat ini PSDKP hanya memiliki 4 unit KP Orca dan 30 kapal lainnya berukuran di bawah 60 meter. Maka dari itu peran serta nelayan

Pertahanan Indonesia, 2016.

[13] Komisi Nasional Pengkajian Sumber Daya Ikan 2016 dalam Orasi Ilmiah Menteri Kelautan dan Perikanan, 10 November 2017, Universitas Airlangga.

[14] Presentasi Asops Kasal pada Seminar "Penegakan Hukum Pada Penangkapan Ikan Illegal Oleh Kapal Asing Di ZEEI", 24 Oktober 2017, Universitas Indonesia.

[15] Presentasi Koordinator Satgas 115 pada Seminar "Penegakan Hukum Pada Penangkapan Ikan Illegal Oleh Kapal Asing Di ZEEI", 24 Oktober 2017, Universitas Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sangat dibutuhkan sebagai perpanjangan tangan instansi penegak hukum laut di Indonesia untuk membantu mengawasi dan mencegah ancaman terhadap sumberdaya kelautan dari pelaku-pelaku illegal fishing. Selain itu, nelayan juga dapat berpotensi untuk menjadi komponen pendukung pertahanan laut. Saat ini nelayan di Indonesia telah dilibatkan dalam membantu peran instansi penegak hukum laut seperti Pengawasan Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan (PSDKP) dalam menjaga dan mengawasi sumber daya kelautan. Nelayan-nelayan ini diorganisasikan menjadi Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas). Selain itu ada juga nelayan-nelayan yang menjadi binaan TNI AL dalam program Pembinaan Desa Pesisir (Bindesir). Studi ini akan membahas seberapa jauh peran nelayan yang bergabung dalam Pokmaswas dan Bindesir dalam mencegah ancaman keamanan maritim.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskiptif kualitatif dengan sumber data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan melakukan wawancara dengan *stake holder* dan organisasi kenelayanan, kemudian data sekunder diperoleh melalui studi literatur. Analisa data dilakukan melalui pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas)

Kelompok Masyarakat Pengawas yang dibentuk oleh Direktorat Jendral Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Kementerian Kelautan dan Perikanan merupakan sebuah wujud peran serta masyarakat khususnya nelayan dalam membantu pemerintah untuk menjaga dan mencegah ancaman terhadap sumberdaya laut Indonesia. Sumber daya laut adalah hal yang *open access* atau terbuka untuk semua, khususnya masyarakat yang mencari penghidupan dari laut, maka sudah sewajarnya jika sumbedaya ini tidak hanya dijaga oleh pemerintah. Memang benar pemerintah adalah pihak yang membuat kebijakan dan regulasinya, tapi dalam hal pelaksanaannya masyarakat juga harus ikut membantu.

Pokmaswas yang dibentuk oleh PSDKP dilandasi dengan melihat kearifan lokal yang sudah terjadi sejak lama di Indonesia, selain itu juga untuk menumbuhkan kesadaran dengan lingkungannya. Dapat dibilang bahwa Pokmaswas dibentuk dengan mencontoh kearifan lokal yang sudah ada lebih dulu di Indonesia, seperti *awig-awig* di Lombok dan *Panglima Laot* di Aceh.

Sampai saat ini Pokmaswas masih diartikan sebagai perpanjangan tangan dan mata PSDKP di laut mengingat keterbatasan armada kapal pengawas yang dimiliki oleh PSDKP. Nelayan-nelayan yang tergabung dalam Pokmaswas diberikan kewenangan untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memberikan informasi-informasi yang berkaitan dengan pengelolaam sumber daya kelautan kepada petugas PSDKP. Pembentukan Pokmaswas dilandasi dengan beberapa hukum dan peraturan yang berlaku di Indonesia, yaitu :

1. Undang-undang No 31 tahun 2004 *Juncto* Undang-Undang 45 tahun 2009 pasal 67 tentang Perikanan.

   Di dalam pasal 67 dijelaskan bahwa masyarakat dalam hal ini masyarakat umum dan lebih khusus masyarakat pesisir dapat diikutsertakan dalam membantu pengawasan perikanan.

2. KUHAP pasal 111 tentang tertangkap tangan

   Di dalam pasal 111 KUHAP dijelaskan bahwa dalam hal tertangkap tangan setiap orang berhak dan mempunyai kewenangan dalam tugas ketentraman, keamanan, dan ketertiban umum menangkap tersangka untuk diserahkan kepada petugas yang berwenang.

3. Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 58 tahun 2001 tentang Sistem Pengawasan Masyarakat

   Dalam Keputusan Menteri ini dijelaskan banyak hal terkait dengan sistem pengawasan berbasis masyarakat. Menurut Kepmen KKP NO. 58 Siswasmas adalah :

   > "sistem pengawasan yang melibatkan peran aktif masyarakat dalam mengawasi dan mengendalikan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan secara bertanggung jawab, agar dapat diperoleh manfaat secara berkelanjutan."

   Sasaran dari sistem pengawasan sumberdaya kelautan dan perikanan berbasis masyarakat ini adalah terbentuknya mekanisme pengawasan masyarakat yang terintegrasi baik oleh pemerintah, masyarakat umum, LSM, dan pelaku dunia usaha yang mengacu kepada peraturan yang berlaku. Kemudian meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pengawasan sumberdaya kelautan dan perikanan. juga terlaksananya kerjasama pengawasan sumberdaya kelautan dan perikanan antara penegak hukum dengan masyarakat. Dalam Sistem Pengawasan Berbasis Masyarakat (Siswasmas) ini sangat berpengaruh dengan kesadaran masyarakat untuk ikut berpartisipasi. Dalam hal ini dapat disebut sebagai Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas) yang terdiri dari unsur tokoh adat, tokoh agama, tokoh masyarakat, LSM, petani, nelayan serta masyarakat lainnya.

4. Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 14 tahun 2012 tentang Kelembagaan Pelaku Utama Perikanan

   Dalam Kepmen ini dijelaskan bahwa Pokmaswas yang dibentuk oleh masyarakat dalam rangka pengawasan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan termasuk ke dalam bentuk kelembagaan pelaku utama perikanan. Arti dari lembaga pelaku utama perikanan adalah kumpulan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pelaku utama yang terikat secara informal atas dasar keserasian dan kebutuhan bersama serta di dalam lingkungan pengaruh dan pimpinan seorang ketua kelompok pelaku utama kelautan dan perikanan.

5. Hukum Adat setempat

   Hukum adat setempat di sini juga mengacu pada Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 58 tahun 2001 tentang Sistem Pengawasan Masyarakat. Pada bagian dasar pemikiran Kepmen ini diterangkan bahwa potensi dan pengawasan yang sudah ada di masyarakat sudah menjadi budaya dan adat di beberapa tempat sebagai wujud kesadaran dan tanggung jawab terhadap sekitarnya. Contoh dari adat setempat terhadap pengawasan sumberdaya laut adalah *Awig-awig* di Lombok dan Bali, *Sasi* di Maluku, *Panglima Laut* di Aceh dan di berbagai wilayah lainnya.

Tugas utama Pokmaswas adalah melakukan pengawasan, pemantauan, dan penjagaan sumber daya kelautan dan perikanan yang disesuaikan dengan kemampuan dan kewenangannya sebagai masyarakat yang lebih mengetahui kondisi lingkungan di sekitarnya. Pokmaswas merupakan organisasi resmi yang legalitasnya dikeluarkan melalui Surat Keputusan oleh Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi setempat

Menurut Sub Direktorat Pusat Pengendalian dan Operasi KKP 2017 ada beberapa syarat terbentuknya Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas), yaitu :

1. Terbentuk satu kelompok yang sedikitnya terdiri dari 10 orang.
2. Memiliki nama dan alamat kelompok masyarakat.
3. Memiliki kepengurusan kelompok sekurang-kurangnya terdiri dari ketua, sekretaris, bendahara.
4. Kelompok masyarakat pengawas tersebut ditetapkan oleh Menteri.

Menteri mendelegasikan penetapan kelompok masyarakat pengawas kepada Direktur Jenderal PSDKP dan selanjutnya dikukuhkan oleh Bupati/Walikota/Kepala Dinas dimana kelompok pengawasan itu berada. Pokmaswas yang sudah terbentuk dan mendapatkan SK akan mendapatkan pembinaan dari dinas kelautan dan perikanan, Unit Pelaksana Teknis (UPT) PSDKP maupun PSDKP pusat. Pembinaan ini dilakukan dengan mengundang Pokmaswas yang sudah terbentuk ke sebuah tempat untuk diberikan materi-materi terkait bidang pengawasan sumberdaya kelautan dan perikanan.

Pembinaan terhadap Pokmaswas sangat penting dilakukan karena PSDKP juga mempunyai semacam larangan bagi Pokmaswas. Pembinaan dilakukan agar masyarakat sadar akan hak dan tanggungjawabnya sebagai anggota

PERPUSTAKAAN KEMENTERIAN
REPUBLIK INDONESIA

Pokmaswas. Perihal yang dilarang untuk dilakukan Pokmaswas adalah sebagai berikut :

1. Menghakimi pelaku pelanggaran tindak pidana.
2. Bertindak sebagai penegak hukum.
3. Menegakan aturan yang tidak ada dasarnya.
4. Memanfaatkan peran serta Pokmaswas untuk keuntungan/ kepentingan, pribadi/ kelompok.
5. Membiarkan pelanggaran/ tindak pidana berlangsung tanpa adanya respons/upaya yang dapat mencegah/menghentikan, pelanggaran tindak pidana perikanan tersebut.

Dalam pelaksanaannya, setiap Pokmaswas diberikan fasilitas satu buah telepon genggam untuk melaporkan apa pelanggaran atau perihal terkait kejahatan perikanan lain kepada pengawas. Pelaporan ini bisa dilakukan baik melalui "*SMS gateway* Pokmaswas" atau bisa juga secara langsung kepada petugas baik yang ditemui di laut maupun di darat.

Terkait substansi laporan pelanggaran yang dilakukan dilaporkan oleh Pokmaswas adalah mengenai lokasi pelanggaran, waktu kejadian, bentuk pelanggaran, identitas yang melakukan pelanggaran, saksi yang melihat pelanggaran, dan kronologis pelanggaran.[16] Secara umum jika digambarkan melalui diagram, pola pelaksanaan pengawasan berbasis masyarakat adalah seperti Gambar 2 di bawah ini.

Gambar 2. Pola Pengawasan Berbasis Masyarakat



Sumber: (Presentasi PSDKP mengenai Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan Berbasis Masyarakat, 2017).

Sampai tahun 2017, PSDKP telah membentuk 1640 Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas) di 34 provinsi di seluruh Indonesia (Tabel 2) dan telah di berikan surat keputusan yang menandakan bahwa kelompok tersebut telah resmi.

Pembinaan Desa Pesisir (Bindesir)

Program Pembinaan Desa Pesisir (Bindesir) dilaksanakan oleh Dinas Potensi Maritim (Dispotmar) TNI AL berdasarkan kebijakan yang dibuat oleh Mabes TNI AL dalam hal ini Kepala Staff Angkatan Laut (Kasal). Pelaksanaan kegiatan pembinaan desa pesisir ini dilakukan secara terstruktur dan sudah terprogram dari tingkat

[16] Presentasi PSDKP KKP PSDKP mengenai Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan Berbasis Masyarakat, 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dispotmar Komando Armada Wilayah Barat dan Komando Armada Wilayah Timur. Kemudian program Bindesir dari komando armada kawasan barat dan timur dilanjutkan melalui Dispotmar yang ada di masing-masing Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal) dan dijalankan langsung di lapangan (daerah) oleh Pangkalan Angkatan Laut (Lanal). Selain Dispotmar, ada organisasi baru di bawah Kasal yang didirikan pada tahun 2016 yaitu Staf Potensi Maritim (Spotmar) yang bertugas melakukan perumusan kebijakan dalam bidang pemberdayaan wilayah pertahanan laut, yakni Pembinaan Desa Pesisir.

Pembinaan Desa Pesisir (Bindesir) merupakan salah satu bentuk pemberdayaan wilayah laut yang termasuk ke dalam program Pembinaan Potensi Maritim. Landasan hukumnya dimulai dengan UU TNI No. 34 tahun 2004 Pasal 7 ayat 2 berkaitan dengan operasi militer selain perang (OMSP) yaitu "Memberdayakan wilayah pertahanan dan kekuatan pendukungnya secara dini sesuai dengan sistem pertahanan semesta".Kemudian Pasal 9 E yang menyatakan bahwa salah satu tugas TNI AL adalah pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Berdasarkan Peraturan Kasal Nomor: Perkasal/39/VII/2011 tanggal 4 Juli 2011 tentang Buku Petunjuk Induk Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut (Dawilhanla) bahwa hakikat dari Dawilhanla adalah sebuah upaya dalam menyiapkan wilayah pertahanan laut dan segala komponen pendukungnya semenjak dini sesuai sistem pertahanan yang dianut oleh Indonesia yaitu pertahan semesta. Melalui upaya membangun, memelihara, meningkatkan pembinaan potensi maritim. Lebih lanjut dalam perkasal ini dijelaskan bahwa :

"Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut dilaksanakan dalam rangka membangun dan mengembangkan kekuatan matra laut dan membantu pemerintah menyiapkan potensi nasional menjadi kekuatan wilayah pertahanan laut beserta kekuatan pendukungnya untuk melaksanakan Operasi Militer Perang (OMP) maupun Operasi Militer Selain Perang (OMSP). Pemahaman penyiapan Wilayah Pertahanan beserta kekuatan pendukungnya memiliki korelasi dengan penyiapan ruang, alat dan kondisi juang dalam pelaksanaan pembinaan dan pemberdayaan potensi maritim. Pembinaan sektor geografi merupakan penyiapan ruang juang untuk kepentingan manuver pasukan dan penyiapan logistik wilayah, serta penyiapan sumber daya menjadi kekuatan pendukung Pertahanan Negara. Sedangkan pembinaan pada sektor demografi merupakan penyiapan alat juang yang dipersiapkan sebagai Komponen Cadangan dan Komponen Pendukung yang mampu didayagunakan membantu Komponen Utama. Pembinaan kondisi sosial pada masa damai merupakan penyiapan kondisi juang yang diarahkan untuk membantu Pemerintah meningkatkan Ketahanan Wilayah yang dapat ditransformasikan menjadi kekuatan Pertahanan Negara pada masa perang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penyelenggaraan Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut merupakan kegiatan perencanaan, pembangunan, pengerahan dan pengendalian wilayah pertahanan laut untuk kepentingan Pertahanan Negara sesuai dengan Sishanta, dilaksanakan melalui pembinaan kekuatan dan kemampuan mengembangkan serta memberdayakan potensi nasional bidang maritim. Pokok-pokok Penyelenggaraan Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut merupakan ketentuan-ketentuan yang harus dipedomani, agar penyelenggaraan Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut dapat mencapai tujuan sesuai sasaran yang diharapkan."

Pemberdayaan wilayah pertahanan laut (Dawilhanla) harus sudah dibentuk semenjak dini, lebih lanjut Perkasal/39/VII/2011 tanggal 4 Juli 2011 ini menerangkan bahwa Dawilhanla dibagi ke dalam dua bentuk yaitu pada masa damai dan masa perang. Masa Damai, Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut di masa damai dilaksanakan dalam tiga bentuk:

1. Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut sebagai bentuk kegiatan rutin (pembinaan). Merupakan kegiatan yang harus dilaksanakan sepanjang tahun oleh TNI Angkatan Laut dan jajarannya secara terbatas di wilayah tugasnya yang direncanakan setiap tahun anggaran.
2. Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut sebagai bentuk program terpadu TNI Angkatan Laut, merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh TNI Angkatan Laut dalam bentuk organisasi tugas terpadu yang melibatkan semua jajaran, daerah sasaran dipilih secara prioritas dengan mempertimbangkan kondisi daerah, kekuatan pasukan sendiri, transportasi dan sasaran yang ingin dicapai. Program ini bersifat usulan dari bawah dengan persetujuan Kepala Staf Angkatan Laut.
3. Pemberdayaan Wilayah Pertahanan sebagai bentuk Operasi Militer Selain Perang, merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh TNI Angkatan Laut dan jajarannya dalam bentuk operasi dengan mempertimbangkan bahwa daerah tersebut sangat memerlukan sasaran khusus yang harus dicapai di daerah rawan konflik disebabkan konflik horizontal, vertikal, kerusuhan massa, bencana alam dan kejadian luar biasa lainnya. Operasi ini atas perintah Kepala Staf Angkatan Laut berdasarkan keputusan politik Negara.

Masa Perang, Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut pada masa perang dilaksanakan dalam bentuk Operasi militer (berpedoman pada bujuk opsla) sebagai berikut:

1. Sebelum Perang. Penyelenggaraan Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut bertujuan untuk menciptakan ruang, alat dan kondisi juang sebagai strategi penangkalan dalam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

rangka menggagalkan niat lawan untuk menyerang.

2. Selama Perang. Penyelenggaraan Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut dimanfaatkan guna pengerahan Komponen Cadangan dan Komponen Pendukung untuk mendukung Komponen Utama, melalui operasi konvensional, operasi perlawanan wilayah, operasi serangan balas.
3. Sesudah Perang. Penyelenggaraan Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut berperan mengembalikan dan memelihara situasi dan kondisi serta penyelamatan masyarakat untuk membangun wilayahnya kembali.

Merujuk pada Perkasal yang telah dijelaskan di atas, pembinaan memiliki arti sebagai segala upaya, pekerjaan dan kegiatan yang memiliki hubungan dengan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian segala sesuatu secara berdaya guna dan berhasil guna. Pembinaan Desa Pesisir (Bindesir) dapat disebut sebagai sebuah program yang dilakukan dengan melakukan pembinaan, pelatihan, penyuluhan, dan penggalangan (Binlatluhgal). Contohnya jika dalam masyarakat nelayan TNI AL melakukan pembinaan keamanan maritim dengan memberikan penyuluhan hukum, Keluarga Berencana, kesehatan dan lain-lain. Kemudian pelatihan mengelola hasil tangkap ikan, budidaya dan pengolahan ikan. Kemudian barulah melakukan penggalangan agar nelayan bisa mendukung tugas TNI dengan memberikan informasi yang berguna bagi TNI AL. Pembinaan desa pesisir merupakan langkah strategis TNI AL dalam dalam mewujudkan peran masyarakat dalam mendukung tugas TNI AL dalam menegakan keamanan di laut.[17]

Pola pembinaan desa pesisir lebih banyak menyasar kepada masyarakatnya, khususnya nelayan dalam hal mencegah ancaman keamanan maritim. TNI AL dalam hal ini Dispotmar baik pusat maupun yang ada di wilayah banyak melakukan sosialisasi tentang hukum-hukum di laut. Selain itu juga pengenalan tentang ancaman-ancaman yang sering terjadi dari mulai *IUU fishing* hingga perompakan. Seperti yang dijelaskan oleh Kasubdis Progla Dispotmar Kolonel Ganda Wilaga:

> *"Sudah ada pelayanan sosialisasi, pada tahun 2016 dan 2017 di beberapa wilayah Lanal maupun Armada itu melaksanakan pengumpulan 1000 hingga 2000 masyarakat pesisir dalam hal ini nelayan di hall besar dan diberikan sosialisasi tentang hukum, tentang kedudukan mereka di dalam hal bermasyarakat. Intinya sosialisasi tentang keamanan maritim, Cuma masih belum rutin secara keseluruhan karena masih parsial."*[18]

Penjelasan lebih lanjut mengenai pembinaan untuk mencegah ancaman

[17] Adin Nurawaluddin, "Sinergitas TNI AL dan KKP dalam Pemberdayaan Kelompok Masyarakat Pengawas Dalam Mengatasi Tindak Pidana Laut", Tesis, Program Pascasarjana, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia, 2017.

[18] Wawancara dengan Kolonel Ganda Wilaga, 27 September 2017, di Kantor Dinas Potensi Maritim TNI AL.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keamanan maritim dijelaskan oleh Paban VI Aspotmar Kolonel Retarto yang menyatakan bahwa penyuluhan-penyuluhan seputar hukum diberikan agar nelayan lebih paham dan dapat mengenali segala bentuk tindak kejahatan di laut. Harapannya agar ketika nelayan menemukan tindak pelanggaran tersebut dapat mengidentifikasi dan segera melaporkan ke TNI AL. Menurut data dari Dinas Potensi Maritim TNI AL, hingga tahun 2017 TNI AL sudah membina 505 desa pesisir di seluruh Indonesia.

Peran Nyata Nelayan dalam Mencegah Ancaman Keamanan Maritim

Program Kelompok Masyarakat Pengawas yang dibentuk oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan di desa-desa pesisir dan masyarakat pesisir khususnya nelayan yang dibina melalui Pembinaan Desa Pesisir oleh TNI AL, merupakan implementasi nyata keterlibatan masyarakat (nelayan) untuk turut menjaga dan mencegah ancaman keamanan maritim wilayah laut Indonesia.

Cohen menjelaskan bahwa peran merupakan sebuah tindakan atau perilaku yang diharapkan oleh orang lain dari seseorang yang sedang menduduki status tertentu. Lebih lanjut, peran dapat dibagi menjadi dua kategori, yang pertama adalah peranan nyata (*anacted role*). Peran ini adalah suatu tindakan atau perilaku yang dijalankan oleh seseorang dalam menjalankan suatu peranan, kemudian peranan yang dianjurkan (*prescribed role*) yaitu perilaku tambahan yang diharapkan oleh orang lain dari seseorang dalam menjalankan peran tertentu. Dalam hal ini nelayan menjalankan *prescribed role* dengan melakukan peran tambahan membantu instansi penegak hukum laut dalam mencegah ancaman keamanan maritim. Karena sesungguhnya peran utama nelayan adalah melakukan penangkapan ikan di laut. [19]

Menurut Profesor Hasjim Djalal, saat ini kelemahan *law enforcement* di laut sudah menjadi masalah nasional bagi Indonesia seperti halnya IUU Fishing, segala bentuk penyelundupan, perompakan, keselamatan pelayaran dan lain sebagainya. Permasalahan tersebut bukan hanya sebatas tanggung jawab *law enforcement* tapi juga melibatkan pengelolaan laut yang baik. Salah satu langkah yang bisa dilakukan dalam melakukan pengelolaan laut yang baik adalah dengan mengikutsertakan peran nelayan dan pelaut[20]

Menurut Kasi Pusopsdal 1 KKP Adi Wicaksono, peran nelayan yang tergabung dalam kelompok masyarakat pengawas perikanan (Pokmaswas) hanya sebatas memantau dan melaporkan informasi terkait ancaman keamanan maritim dalam konteks kejahatan perikanan seperti kapal ikan asing ilegal, *destructive fishing,* pencemaran lingkungan.[21] Sedangkan menurut Kasubdit Pusopsdal KKP,

[19] B. J. Cohen, *Sosiologi Suatu Pengantar,* (Terj.), (Jakarta: Rineka Cipta,2009).

[20] Wawancara dengan Prof Hasjim Djalal, 30 Oktober 2017 di Jakarta.

[21] Wawancara dengan Kasi Pusopsdal Adhi Wicaksono, 31 Oktober 2017, di gedung Kementerian Kelautan dan Perikanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Yeppi Sudarja menerangkan memang sampai saat ini Pokmaswas hanya dapat mencegah ancaman yang terkait bidang kelautan dan perikanan saja.Namun tidak dipungkiri kedepannya dapat mencegah ancaman di luar bidang perikanan seperti pencegahan penyelundupan barang-barang ilegal melalui laut akan tetapi harus dilatih dan dibina terlebih dahulu.[22]

Sementara peran yang dihasilkan oleh nelayan yang dibina melalui Bindesir oleh TNI AL dapat mengidentifikasi dan mencegah berbagai bentuk ancaman keamanan maritim seperti IUU Fishing, *illegal logging* dan *mining*, penyelundupan barang-barang ilegal dengan memberikan informasi kepada personil TNI AL. Seperti penjelasan Kasubdis Progla Dispotmar TNI AL, Kolonel Ganda Wilaga bahwa ada contoh kasus di perairan Tangerang dimana nelayan yang sudah dibina dan diedukasi tentang pencurian kabel bawah laut melaporkan banyak kejadian tentang pencurian kabel bawah laut sehingga hal tersebut dapat dicegah oleh TNI AL.[23] Kasus lainnya seperti yang dijelaskan oleh Paban VI Aspotmar, Kolonel Retarto menyampaikan pengalaman pribadinya mencegah perampokan kapal tugboat di perairan Batam karena mendapatkan informasi dari nelayan yang sudah dibina dan juga ketika menjadi Komandan KRI dalam melakukan patroli sering mendapatkan informasi keberadaankapal ikan asing ilegal dari nelayan yang ditemui di laut.[24]

Menurut Sekjen DPP HNSI Anton Leonard bahwa Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI) mendukung jika Indonesia melibatkan nelayan untuk berperan dalam hal keamanan maritim. Namun, programnya harus menyeluruh se-Indonesia dan dijadikan program nasional baik Pokmaswas maupun Bindesir bukan hanya di beberapa tempat saja dan tentu saja harus melibatkan organisasi nelayan yang ada di Indonesia agar dapat bersinergis dalam pelaksanaanya.[25] Sejalan dengan itu, menurut Ketua Harian DPP Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia (KNTI), Martin Hadiwinata menjelaskan bahwa nelayan senang dan ingin berkolaborasi dengan penegak hukum laut dalam bidang pencegahan ancaman keamanan maritim, berkaca dari luasnya laut yang dimiliki Indonesia dan kemampuan mengawasi yang terbatas sudah barang tentu peran nelayan sangat dibutuhkan. Dalam beberapa kasus nelayan sudah diberdayakan dan memunjukan hasil yang positif seperti ketika adanya kecelakaan pesawat di perairan Kalimantan, nelayan ikut mencari korban dan serpihan dari badan pesawat. [26]

[22] Wawancara dengan Kasubdit Pusopsdal KKP Yeppi Sudarja, 9 Oktober 2017, di gedung Kementerian Kelautan dan Perikanan.

[23] Wawancara dengan Kolonel Ganda Wilaga, 27 September 2017, di Kantor Dinas Potensi Maritim TNI AL.

[24] Wawancara dengan Paban VI AspotmarKolonel Retaro, 17 Oktober 2017, di Mabes TNI AL.

[25] Wawancara dengan Sekjen HNSI Anton Leonard, 10 Oktober 2017, di Sekretariat Pusat HNSI.

[26] Wawancara dengan Ketua DPP Harian KNTI Martin Hadiwinata, 9 November 2017, di Jakarta.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nelayan sebagai Komponen Pendukung Pertahanan Laut

Indonesia menganut sistem pertahanan semesta, dimana semua sumber daya yang dimiliki oleh Indonesia baik manusia hingga sumber daya alam dan buatan untuk dapat dikerahkan guna mendukung pertahanan negara. Komponen pendukung dapat dibagi dalam tiga kategori, yang pertama adalah sumber daya manusia yang terdiri dari garda bangsa, tenaga ahli dan profesi, dan warga negara. Kemudian sumberdaya alam dan buatan terdiri dari logistik wilayah dan cadangan material strategis, dan terkahir adalah sarana dan prasarana terdiri dari sarana prasarana matra darat, laut dan udara. Menurut Direktur Komponen Pendukung (Komduk) Tristan Sumarjono, Komduk adalah segala sumberdaya nasional yang bisa ditingkatkan kemampuannya untuk mendukung pertahanan negara. Komduk terdiri dari manusia sendiri, yang nanti dipilih dan dipilah untuk dijadikan komponen cadangan dan ada juga sumberdaya alam dan sumberdaya buatan.[27]

Landasan hukum mengenai Komponen Pendukung yang ada di Indonesia saat ini belum masuk sampai tahap pengimplementasian. Baru sampai pada hukum dasarnya saja yaitu UUD 1945 Pasal 30 dan UU No. 3 tahun 2002 tentang pertahanan negara. UUD Negara Republik Indonesia tahun 1945 amandemen ke-2 dalam pasal 30 menyatakan bahwa setiap warga negara Indonesia berhak dan wajib ikut serta dalam usaha pertahanan dan keamanan negara, dimana rakyat ditempatkan sebagai kekuatan pendukung. UU No.3 tahun 2002 yang menyatakan bahwa pertahanan negara adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Selain itu, pertahanan negara harus disusun dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan. Kemudian didalam Buku Putih Pertahanan Indonesia tahun 2015 dijelaskan adanya komponen utama, komponen cadangan, dan komponen pendukung. Komponen utama dalam UU No.34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (TNI) dalam pasal 6 bahwa TNI adalah komponen utama sebagai alat pertahanan negara.

Sebelum ini ada Rancangan Undang-Undang (RUU) yang sedang dikerjakan dan sudah masuk ke dalam pembahasan DPR, yaitu RUU Komcad dan Komduk. Namun pembahasan RUU ini berhenti seperti tidak ada kabar lagi. Menurut penjelasan dari Direktur Komduk Kemhan, hal ini terjadi karena banyak masyarakat Indonesia berfikiran bahwa RUU ini nantinya akan menimbulkan program wajib militer atau militerisasi. Padahal nyatanya tidak seperti itu, karena dalam sistem pertahanan semesta, saat kondisi negara dalam keadaan gawat atau dalam hal ini perang, maka seluruh komponen bangsa akan dipanggil untuk

[27] Wawancara langsung dengan Direktur Komponen Pendukung Kemhan, Tristan Sumarjono, 10 Oktober 2017, di Kementerian Pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ikut berjuang. Saat ini Kementerian Pertahanan sudah mempersiapkan RUU yang menggantikan RUU Komcad dan Komduk, yaitu RUU Pengelolaan Sumber Daya Nasional (PSDN) Untuk Pertahanan Negara.

Komponen Pendukung mempunyai peran vital sebagai pertahanan semesta, karena tidak akan ada komponen cadangan tanpa melalui komponen pendukung. Jadi dapat disimpulkan sampai saat ini komponen cadangan belum ada, karena komponen cadangan adalah komponen yang disiapkan dari komponen pendukung yang telah dipilih dan ditingkatkan kemampuannya. Sampai saat ini yang baru ada hanyalah komponen utama, yaitu Tentara Nasional Indonesia. Komduk yang sudah ditingkatkan menjadi Komcad hanya bisa dimobilisasi ketika kondisi negara dalam keadaan gawat atau dalam hal ini kondisi perang.

Untuk Komponen Pendukung pertahanan laut, masyarakat nelayan mempunyai peran besar. Karena nelayan yang lebih tahu wilayah laut tempat mereka menangkap ikan. Direktur Komduk Kemhan menjelaskan bahwa tidak semua nelayan dapat disebut sebagai komponen pendukung, harus dilihat potensinya juga minimal dari segi umur. Ada beberapa komponen pendukung dari unsur laut yang berpotensi untuk ditingkatkan kemampuannya menjadi Komponen Cadangan, yaitu Pramuka Saka Bahari, kelompok profesi (nelayan dan pelaut), Garda Bangsa meliputi Polair, Bakamla, PSDKP, KPLP dan instansi penegak hukum lainnya.

Jika dalam hal Komponen pendukung laut, melihat apa yang Cina lakukan dengan membuat Milisi Maritim dari nelayan, itu bisa dikategorikan sebagai komponen pendukung kekuatan pertahanan laut dari unsur profesi dalam hal ini sebagai nelayan. Sebenarnya ini adalah konsep pertahanan semesta yang melibatkan masyarakat, hanya mereka telah diberdayakan dari semenjak masa damai. Pembinaan terhadap Pokmaswas dan Bindesir dapat disebut sebagai bagian dari penyiapan terhadap Komponen Pendukung. Walaupun hal tersebut tidak dilakukan secara langsung di bawah Kementerian Pertahanan. Tetapi perlu dipikirkan untuk memberikan program bela negara terhadap nelayan untuk lebih menguatkan rasa nasionalisme dan kebangsaan. Sehingga ketika dibutuhkan oleh negara, para nelayan yang sudah dibekali kemampuan bela negara dapat langsung ditingkatkan kemampuannya menjadi komponen cadangan.

Program yang dilakukan Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas) yang dijalankan oleh PSDKP lebih menitik beratkan pada pencegahan ancaman-ancaman di bidang sumberdaya kelautan dan perikanan merujuk pada tugas PSDKP yang memang hanya mengawasi sumber daya kelautan dan perikanan. Sementara masyarakat dalam hal ini nelayan yang telah dibina oleh TNI AL tidak menitik beratkan pada pencegahan ancaman di bidang kelautan dan perikanan tapi meliputi tindak pelanggaran lain

PERPUSTAKAAN MASYARAKAT
REPUBLIK INDONESIA

seperti pencurian, perampokan dan penyelundupan barang-barang ilegal.

Pelibatan nelayan dalam pencegahan ancaman keamanan maritim juga merupakan bagian dari penguatan terhadap *sea power* sesuai teori Geoffrey Till yang menyatakan bahwa *sea power* bukan hanya bertumpu pada kekuatan Angkatan Laut saja tetapi juga melibatkan peran serta masyarakat, dalam hal ini nelayan. Selain itu peran dari nelayan juga membantu untuk terwujudnya *good order at sea* yaitu menjamin keamanan demi terlaksananya kepentingan negara di laut. Karena kurangnya *good order at sea* dapat berdampak negatif terhadap sumber daya laut.[28]

Kesimpulan

Peran nelayan dalam membantu instansi penegak hukum laut dalam hal ini PSDKP KKP dan TNI AL untuk mencegah ancaman keamanan maritim merupakan *prescribed role* atau peran yang dianjurkan, karena peran utama nelayan sebagai profesi adalah menangkap ikan di laut. *Prescribed role* ini ditunjukkan dengan adanya program Kelompok Masyarakat Pengawas yang dibentuk PSDKP dan Pembinaan Desa Pesisir yang dibentuk TNI AL. Dalam hal ini, nelayan berperan menyuplai informasi terkait ancaman keamanan maritim seperti *IUU fishing*, penyelundupan, perompakan dan ancaman lainnya kepada PSDKP dan TNI AL, sehingga bisa langsung bertindak mencegah ancaman-ancaman tersebut terjadi. Sampai saat ini peran nelayan masih sebatas perpanjangan mata dan telinga instansi penegak hukum di laut mengingat luasnya wilayah laut Indonesia dan terbatasnya alutsista dan personel instansi penegak hukum laut di lapangan. Nelayan dapat dimasukan ke dalam Komponen Pendukung pertahanan laut yang merupakan perwujudan dari sistem pertahanan semesta.

[28] Joshua Ho, Bateman, S, dan J. Chan, *Good Order at Sea In Southeast Asia*, (Singapura: Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University, 2009).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Cohen, B. J. (Terj). 2009. *Sosiologi Suatu Pengantar.* Jakarta: Rineka Cipta.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2015. *Buku Doktrin Pertahanan Negara 2015*. Jakarta: Kementerian Pertahanan RI.

Nainggolan, P. 2015. *Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis*. Jakarta : P3DI.

Nasution, Anta Maulana. 2016. "Urgensi Keamanan Maritim Dalam Pembangunan Ekonomi Maritim Indonesia", dalam *Kembali Melaut: Industri dan Jasa Maritim dalam Visi Poros Maritim Dunia*. Jakarta : Kemenko Bidang Maritim.

Marsetio. 2014. Sea Power Indonesia. Jakarta : Universitas Pertahanan

Sciascia, Alban. 2016. "Securing Ports and Sea Lanes of Communications: A Herculian Task", dalam *Kembali Melaut: Industri dan Jasa Maritim dalam Visi Poros Maritim Dunia*. Jakarta : Kemenko Bidang Maritim.

Till, Geoffrey. 2009. *Sea power, A guide for the Twenty-First Century.* Second edition. New York: Routledge.

Jurnal

Ho, Joshua, Bateman, S, dan Chan, J. 2009. *Good Order at Sea In Southeast Asia*. Singapura: Rajaratnam School of International Studies. Nanyang Technological University.

Kraska, J dan Monti, M. 2015. "The Law of Naval Warfare and China's Maritime Militia". 91 INT'L L. STUD. 450. International Law Studies, U. S Naval War College. Stockton Center for the Study of International Law.

Tesis

Nurawaluddin, Adin. 2017. "Sinergitas TNI AL dan KKP Dalam Pemberdayaan Kelompok Masyarakat Pengawas Dalam Mengatasi Tindak Pidana Laut". Tesis. Program Pascasarjana, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia.

Sinulingga, A. 2016. "Penanganan *Illegal Fishing* di Perairan Indonesia, Studi Kasus : *Illegal Fishing* Periode 2009-2014". Tesis. Program Pascasarjana, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia.

Website

"Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015", dalam www.bappenas.go.id, diakses pada 20 Februari 2018.

"Kementerian Perikanan Jepang Anggarkan 12 Miliar Yen Bantu Nelayan Hadapi Korea Utara". 2017. www.tribunnews.com. 20 Februari.

Peraturan dan Perundang-Undangan

UUD Negara Republik Indonesia tahun 1945 amandemen ke-2.

UU No. 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.

Undang-Undang No. 31 tahun 2004 *Juncto* UU No. 45 tahun 2009 Tentang Perikanan.

UU No. 34 tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia.

Undang-Undang 45 tahun 2009 tentang Perikanan.

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 58 tahun 2001 tentang Sistem Pengawasan Masyarakat.

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 14 tahun 2012 tentang Kelembagaan Pelaku Utama Perikanan.

Perkasal/39/VII/2011 tanggal 4 Juli 2011 tentang Buku Petunjuk Induk Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Laut (Dawilhanla).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERCEPATAN PEMBANGUNAN PERTAHANAN DALAM UPAYA MEWUJUDKAN NEGARA MARITIM INDONESIA YANG KUAT: SUATU TINJAUAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

ACCELERATION OF DEFENSE DEVELOPMENT TO BUILD A STRONG MARITIME COUNTRY OF INDONESIA: AN OVERVIEW OF LAWS AND REGULATIONS

Sugeng Berantas[1]

Ditajenad
(sugeng_berantas@yahoo.com)

Abstrak – Percepatan pembangunan pertahanan, sebagaimana pembangunan nasional lainya yang cakupannya banyak. Diantaranya, menyoal peningkatan profesionalisme Tentara Nasional Indonesia (TNI), komponen cadangan (komcad), dan komponen pendukung (komduk) pertahanan diarahkan pada upaya terusmenerus untuk mewujudkan kemampuan pertahanan yang melampaui kekuatan pertahanan minimal. Kemampuan pertahanan tersebut, terus ditingkatkan agar memiliki efek penggetar yang disegani untuk mendukung posisi tawar dalam ajang diplomasi (Undang Undang-UU 17/2007-UU 37/1999). Namun, ketika memasuki tahapan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2015 atau pada jabaran lanjutan tahapan ke 3 dengan acuan Peraturan Presiden (Perpres) 2/2015. Peningkatan kemampuan pertahanan dengan dukungan kelengkapan komponen pertahanan lainnya. Misalnya, komponen cadangan (komcad) dan komponen pendukung (komduk) yang strategis untuk mendukung TNI sebagai komponen utama (komput) seharusnya dipercepat/diregulasi perwujudannya. Justru, seakan terkunci. Jika tidak tertunda, akibat menguatnya orientasi perubahan pembangunan menjadi Negara maritime yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional dengan berbagai variasi misi pendukungnya.

Analogi ideologis Pancasila, dengan Tri Sakti, Nawa Cita, dan mengambil dukungan makna misi RPJPN atau peraturan perundang-undangan yang terkait ciri khas nusantara/kelautan/kepulauan/ maritim. Dimunculkan dan dijadikan acuan dasar dalam penerapan semua pembangunan nasional. Tanpa mengabaikan, kepemimpinan, tuntutan nasional, dan mengatasi ancaman/tantangan global akibat dimungkinkannya masalah: (i) infrastruktur yang terbatas; (ii) penguatan infrastruktur yang lambat; (iii) beberapa peraturan perundang undangan yang tumpang tindih dan kontradiktif; (iv) penerapan dan penggunaan teknologi yang terbatas; (v) kemampuan untuk membiayai pembangunan terbatas. Oleh karena itu, mengurangi resiko dan mencari solusi dalam suksesnya pembangunan pertahanan yang cakupannya banyak dengan memperhatikan konteks pandangan bangsa Indonesia tentang perang dan damai (Penjelasan UU 3/2002) menjadi bagian wajib. Khususnya, dalam kerangka memposisikan kebijakan dan strategi jika menuju keadaan bahaya bereskalasi tinggi (perang). Apalagi, dalam penerapan kebijakan dan keputusan politik yang dituangkan dalam lembaran/berita negara (peraturan perundang-

[1] Kol Caj Sugeng Berantas, adalah lulusan S2 Pengkajian Ketahanan Nasional UI, staf khusus Dirajenad, dan dosen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

undangan) mengenai penguatan sektor pertahanan. Masih mefokuskan, diantaranya TNI yang profesional tanpa memaknai pentingnya dukungan nyata berbagai manfaat strategis dari peran, fungsi, dan tugas SDM pertahanan yang berupa komponen cadangan (komcad) dan komponen pendukung (komduk). Lalu, dalam kerangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia mengutamakan badan keamanan laut (Bakamla) sebagai bagian unsur utama (lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan).

Kata Kunci: sumber daya manusia (SDM) pertahanan, visi negara maritim, pembangunan pertahanan negara

Abstract *– Acceleration of defense development, as well as other national development, whose scope is much. Among them, questioning increased professionalism of the Indonesian National Army (TNI), reserve components (komcad), and support components (komduk) of defense is directed at the continuous efforts to realize the defense capabilities that go beyond minimal defense force. The defense capability, to be increased in order to have a deterrent effect respected to support the bargaining power in the event of diplomasi (Law-UU 17/2007-UU 37/1999). However, when entering the stage of the National Medium Term Development Plan (RPJMN) 2015-2019 or at an advanced stage of elaboration of three with reference to Perpres 2/2015. Increased defense capabilities with support fittings other defense components. For example, komcad and komduk strategic to support the military (TNI) as the main component (komput) should be accelerated/deregulated its menifestations. Precisely, as if locked. If not delayed, due to the strengthening of the orientation of the construction changes into maritime country independent, strong, and based on national interests with a variety of mission support.*

Analogy ideological Pancasila, with Tri Sakti, Nawa Cita, and take support mission RPJPN meaning or legislation related characteristic archipelago/marine/island/maritime. Raised and used as a basic reference in the implementation of all national development. Without neglecting, leadership, national demands, and address the threat/global challenges possibility of problems due to : (i) the limited infrastructure; (ii) strengthening of infrastructure is slow; (iii) some legislations are overlapping and contradictory; (iv) the application and use of limited technology; (v) the limited ability to finance development. Therefore, reducing the risk and seek solutions in the successful construction of defense, whose scope is much to consider the context of the Indonesian nation views on war and peace (explanation of law 3/2002) be came a mandatory part. In particular, within the framework of the policy position and strategies towards danger escalate if high (war). Moreover, in the implementation of the policy and political decisions as outlined in the sheet/new country (legislation) on strengthening the defense sector. They are focus, including professional military without real meaning of the importance of the support of a wide range of strategic benefits from the role, fungctions, and duties of the Defense of Human resources in the form of komcad and komduk. Then, within the framefork of law enforcement in the territorial waters and jurisdiction, especialy in carrying out security and safety patrols in the territorial waters and the territorial jurisdiction of Indonesia prioritize maritime security agency (Bakamla) as part of the main element (government agencies outside the field of defense).

Keywords*: human resources defense, vision of maritime country, the development of national defense*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Percepatan pembangunan pertahanan, dalam konteks tertib sipil atau damai dengan intensitas konflik relatif rendah menuju kejayaan NKRI yang disebut negara kepulauan berciri nusantara (UUD Negara RI-UUD tahun 1945, ps 25 A). Jabarannya dalam RPJMN 2015-2019 tahap ke-3 dipopulerkan menjadinegara maritim[2]. Meskipun, cakupannya banyak. Tidak sekedar menyoal prioritas komponen pertahanan negara (Hanneg) yang disebut TNI sebagai komponen utama (komput) dengan didukung oleh komponen cadangan (komcad) dan komponen pendukung (komduk) saja. Namun, yang mengemuka termasuk adanya peran, fungsi, dan tugas lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama yang sesuai eskalasi ancaman didukung oleh unsur lain sebagai kekuatan bangsa. Tentunya, tetap menjadi komitmen padaorientasi kesetiaan pandangan bangsa Indonesia tentang paham perang dan damai berikut berbagai kepentingannya.

Pada saat yang bersamaan, tanpa mengabaikan pentingnya koordinasi dan sinergitas yang menjadi keharusan diantara komponen pertahanan dan unsur utama yang bersifat simetris dan/atau asimetris akibat resiko adanya ancaman. Khususnya, ancaman nonmiliter dengan keterlibatan unsur utama yang didukung oleh unsur-unsur lain dari kekuatan bangsa. Dinamika kenegaraan terus berjalan. Diisi dengan kesinambungan pembangunan nasional (UU 17/2007-pengganti Garis-Garis Besar Haluan Negara-GBHN) yang mantap dan visioner. Pembangunan nasional tersebut, karena dituangkan dalam UU. Memberikan arah sekaligus menjadi acuan bagi seluruh komponen bangsa. Termasuk penyelenggara/pengelola negara, suprastruktur, infrastruktur, pemerintah, masyarakat, dunia usaha, dan/atau sumber daya manusia (SDM) pertahanan di dalam mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional.

[2] Cermati Perpres 2/2015 tentang RPJMN 2015-2019 tanggal 8 Januari 2015, mengingatnya berurutan UU 17/2003; UU 25/2004; dan UU 17/2007. Sementara itu, UU 32/2014 tentang kelautan,pasal 20, 22 D (1), 25A, 33 (3) UUD 1945.Dengan kata lain, menjadi kesinambungan menyoal negara kepulauan bercirikan nusantara (pasal 25 A UUD Negara RI tahun 1945; Keppres 126/2001 tentang hari nusantara), Kelautan (UU 32/2014), dan maritime (Perpres 2/2015). Apalagi, sebelumnya ada UU 17/2008 tentang pelayaran yang mengingatkan pentingnya *sea and coast guard* (lembaga penjaga laut dan pantai) dihadapkan kekinian dengan adanya badan keamanan laut (Bakamla/UU 32/2014) sebagai pengganti badan koordinasi keamanan laut (Bakorkamla/Perpres 81/2005). Lalu, nantinya sebutan apalagi yang cocok agar tidak terdengar lagi seperti dulu. Kita mempunyai Sriwijaya dan Majaphit. Tetapi, bekasnya kurang terpelihara.Apakah nantinya, konteks kesejarahan terulang bahwa kita pernah punya NKRI.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam popularitasnya, UU tersebut diantaranya termuat visi "Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional-RPJPN 2005-2025)". Jabaran visi lima tahunan tahapan ke-3 "terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong" (Perpres 2/2015). Dulunya, sebagai pembanding pada tahapan ke-2 "terwujudnya Indonesia yang sejahtera, demokratis, dan berkeadilan (Perpres 5/2010)".

Tataran kenegaraan dalam pembangunan nasional, memang begitulah pengaturannya. Tidak kecuali di bidang Hankam-Hanneg. UU tersebut, diarahkan dalam bagian misi pembangunannya (UU 17/2007) untuk "mewujudkan Indonesia aman, damai, dan bersatu."[3] Jabaran terkaitnya, "terwujudnya Hanneg yang tangguh (Kepmenhan : 268/2009)" dan "terwujudnya TNI sebagai Komponen Utama Hanneg yang tangguh (Perpang TNI : 11/2010). Dengan kata lain, adanya prioritas pembangunan Hanneg yang tidak pernah diabaikan untuk: (i) peningkatan kekuatan, kemampuan, gelar atau postur Hanneg yang diarahkan untuk meningkatkan profesionalisme TNI. Profesionalisme TNI yang terdiri atas TNI Angkatan Darat/AD, TNI Angkatan Laut/AL, dan TNI Angkatan Udara (AU) yang melaksanakan tugasnya secara matra atau gabungan dibawah pimpinan Panglima (UU 34/2004, ps 4); (ii) memodernisasi peralatan/alutsista Hanneg (Keppres 41-42/2010; UU 16/2012) dan mereposisi peran TNI dalam kehidupan sosial politik; (iii) mengembangkan secara bertahap dukungan pertahanan serta meningkatkan kesejahteraan prajurit.

Tanpa melepas adanya sistem pertahanan negara yang akan diselenggarakan, dikelola, dibina, dan aktivitas sejenisnya sebagaimana amanah peraturan perundang-undangan yang telah ada. Perpres 2/2015, sebagai jabaran kewajiban UU 17/2007 bagi presiden dan wakil presiden terpilih hasil mekanisme Pemilihan Umum (Pemilu) dalam penguatan sektor pertahanan terus disesuaikan dan dibarukan. Namun, apapun resikonya. Sebagai produk kebijakan dan keputusan politik Negara harus menjadi bagian acuan dan arah yang mendasar. Penekanan berulang, TNI yang diprioritaskan dalam pembangunan pertahanan dengan dukungan peningkatan anggaran 1,5 persen dari PDB.

[3] Orientasi kelautan/maritim muncul akibat dimungkinkannya UU 32/2014 tentang kelautan dan perwujudan penjabaran UUD Negara RI tahun 1945 pasal 25 A serta alasan nyata strategis lainnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tidak hanya memenuhi *Minimum Essential Force* (MEF)[4], tetapi juga untuk membangun TNI sebagai kekuatan maritim regional yang disegani dikawasan Asia Timur. Dalam hal ini, visinya (Perpres 2/2015) yang dijabarkan melalui 7 misinya. Diantaranya, yang paling mengemuka adalah poin ke-6, yakni "mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Meskipun, salah satu bagian misi penting ini jika dicermati, hampir sama maknanya dengan yang tertuang pada UU 32/2014 tentang Kelautan, pasal 13 yang diinisiasi oleh Dewan Perwakilan rakyat/DPR (UUD Tahun 1945, pasal 20-UU 12/2011). Isinya, menyoal pembangunan kelautan sebagai bagian dari pembangunan nasional untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Namun, penerapan dan implikasi tetap mendukung dan memperkuat adanya eksistensi peraturan perundang undangan satu dengan lainnya.

Dengan keterkaitan UU itu,tidak berlebihan dalam Perpres tahapan ke 3 dikemukakan pentingnya menyoal negara maritim yang punya berbagai sasaran. Lalu, menggelorakan penerapan geloof[5] terhadap visi maritim dan kelautan yang esensinya : (i) memperkuat jati diri sebagai negara maritim; (ii) pemberantasan tindak perikanan liar; (iii) membangun konektivitas maritim; (iv) pembangunan ekonomi maritim dan kelautan. Pada gilirannya, dimunculkannya suatu antisipasi dan penindakan dalam penerapan UU 32/2014 pasal 59 yang menyatakan bahwa dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia dibutuhkan/

[4] Alur kepentingannya terfokus pada pertahanan militer dengan memperhatikan ancaman/konflik actual, *MEF* (bagian setengahnya Postur), industri pertahanan yang mendukung Alutsista, dan pemeran tiga pilar pelaku Iptek. Dalam konteks fungsi pemerintahan di bidang pertahanan, misalnya Kemhan.TNI yang merupakan pertahanan militer, jika terkait dalam penugasan ke Kemhan (UU 34/2004, pasal 47) atau keadaan bahaya (darurat militer dan perang) dapat memainkan peran, fungsi dan tugas yang sifatnya asimetris terhadap pelaku tiga pilar Iptek. Oleh karena itu, TNI bisa saja suatu saat bersifat simetris. Saat lain, bersifat asimetris dalam konteks di bidang pertahanan. Belum lagi, kalau mau memperhatikan analogi Perpres 179 tahun 1965 terkait untuk melaksanakan tugas-tugas khusus dapat dibentuk staf khusus, sesuai dengan kebutuhan yang dapat disusun dari tenaga-tenaga ahli dari Kementerian/Lembaga lainnya. Semua itu, disinergikan sesuai Perpres 2/2015 terkait nawa cita, visi dan misi sebagai acuan.

[5] Lihat, Dahlan R, dkk, *Bung Karno-Wacana Konstitusi dan Demokrasi*, (Jakarta: PT Grasindo, 2001), hlm.150. Dalam konteks kekiniannya, di era reformasi sudah seharusnya dengan *geloof* atau pikiran, sikap, tatalaku yang menggelora sehingga dapat dijadikan suatu obsesi yang mendorong makna gotong royong. Adanya berbagai amanah yang ada dalam UU terkait prioritas visi reformasi di bidang pertahanan sudah sepantasnya diterbitkan. Misalnya, dalam konteks UU 3/2002 pasal 8 dan 9 atau UU 34/ 2004 pasal 24 dan 60.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikedepankan badan keamanan laut (Bakamla). Suatu badan yang akan mengganti Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla-Perpres 81/2005)[6] dan merupakan lembaga pemerintah nonkementerian. Kedudukannya langsung di bawah presiden melalui menteri yang mengkoordinasikannya.

Di saat yang bersamaan, pembangunan pertahanan masih saja mengemuka untukmemodernisasi peralatan Hanneg yang sesuai kebutuhan MEF. Prioritas alutsista TNI, diarahkan pada kebutuhan yang bersifat mendesak untuk mengatasi ancaman dengan tetap mempertimbangkan kepentingan untuk kemampuan berperang dan tujuan penangkalan. Selain itu, mampu menangani ancaman ragam ilegal, perbatasan wilayah negara dan pulau-pulau kecil terluar/terdepan serta tanggap darurat bencana alam/non alam/sosial (tanggap darurat-status keadaan konflik-UU 24/2007-7/2012) dan operasi kemanusiaan lainnya (Perpres 41/2010).

Dengan demikian, adanya penyelesaian tidak hanya bertumpu pada kementerian/lembaga/badan yang menangani pertahanan saja. Melainkan menjadi tanggung jawab seluruh instansi terkait. Dengan kata lain, suksesnya pembangunan nasional, termasuk diantaranya pembangunan Hanneg sangat ditentukan adanya : (i) komitmen dan kepemimpinan nasional yang kuat dan demokratis; (ii) konsistensi kebijaksanaan pemerintah; (iii) keberpihakan pada rakyat; (iv) peran serta masyarakat dan dunia usaha secara aktif; (v) sistem demokratis pemerintah yang kuat, transparan, akuntabel, cepat, dan efisien.

Terbitnya berbagai peraturan perundang-undangan (UU 12/2011) yang sifatnya simetris. Hendaknya, tetap dijadikan semacam model analogi adanya suatu perubahan dan penyesuaian. Sebagaimana memaknai komitmen kepemimpinan nasional tentang pentingnya empat pilar landasan negara dan paradigma nasional. Selain itu, kebutuhan akan konsistensi kebijakan dari amanah UU 3/2002 serta peraturan perundang-undangan lainnya. Terlebih dengan adanya komitmen mendasar lima tahunan perwujudan RPJMN yang simetris dengan pembangunan dibidang pertahanan. Meskipun, kebijakannya pernah menyentuh pertahanan integratif dan keharusan adanya instansi

[6] Kaitkan dengan UU 17/2008 tentang Pelayaran yang menyebut pentingnya *Sea and Coast Guard* atau Lembaga Penjaga Laut dan Pantai berikut berbagai Kementerian/Lembaga terkait kemaritiman dengan berbagai persoalannya di bidang kemaritiman yang terbarukan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

vertikal (UU 39/2008-Perpres 47/2009-91/2011) yang penerapannya belum sepenuhnya sempurna[7]. Koordinasi dan integrasi/sinergi antara pertahanan militer dengan pertahanan nirmiliter guna mendorong berbagai percepatan regulasiperaturan perundang-undangan layak terus diupayakan. Apalagi dengan dukungan visi Indonesia Maritim, yakni "mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai negara maritim yang disegani di dunia".

Oleh karena itu, prioritas pembangunan pertahanan yang ditujukan mulanya (Perpres 7/2005) pada profesionalsme TNI. Berikutnya, dengan komponen Hanneg lainnya (komcad dan komduk) dan unsur-unsur di luar komponen Hanneg. Dukungan dan perkuatan terhadap pertahanan militer, termasuk TNI sebagai komput masih perlu dicermati lagi dengan sangat serius. Mengingat pemaknaan terdalam dari pasal 7 UU 3/2002 menyoal intinya sishanneg yang diselenggarakan oleh pemerintah dan dipersiapkan secara dini. Sesungguhnya sudah dianggap final dalam suksesnya visi reformasi. Meskipun, kesinambungan Perpres 2/2015 agak berbeda ketika harus mengorientasikan pentingnya makna visi negara maritimdalam pembangunan nasional yang kurangmenerapkan kemungkinan terjadinya ancaman dan/atau keadaan bahaya. Pada akhirnya dilakukan pertahanan integratif akibat upaya-upaya pertahanan nirmiliter tidak membawa hasil sehingga terpaksa dikedepankan pertahanan militer dengan strategi total perang berlarut didaratan.

Mentransformasi Komponen Hanneg dan Unsur Utama

Dalam UU 3/2002, UU 34/2004, dan UU terkait lainnya menyebutkan Komput adalah TNI yang siap digunakan untuk melaksanakan tugas-tugas pertahanan. Penekanannya : (i) memiliki jati diri TNI; (ii) solidalitas; (iii) memiliki kekuatan yang cukup dan mampu menghadapi ancaman. Baik yang bersifat faktual maupun potensial serta berdaya tangkal tinggi; (iv) menjadi kebanggaan bangsa Indonesia. Pemahaman TNI ini, diartikan juga sebagai prajurit. Anggota TNI bisa saja disebut sebagai prajurit. Pada saat yang

[7] Instansi vertikal dibidang pertahanan ini sangat penting, sebagai konsekuensi dihapusnya Dwi Fungsi ABRI dan Kodam yang ditetapkan sebagai penyelenggara tugas dan fungsi (PTF) Dephankam di daerah (Kep menhankam Kep/012/VII/1988). Munculnya kantor pertahanan di daerah sebagai bagian penggantinya. Tidak akan menuju optimalisasi, manakala masih berupa embrio yang seharusnya diperankan sebagai fungsi pemerintahan di bidang pertahanan atau dulunya diistilahkan dalam konteks pembinaan teritorial (Binter).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bersamaan, menurut pandangan bangsa Indonesia tentang perang dan damai, analisanya sebagai berikut: (i) dalam perang ada operasi militer/OM-operasi militer untuk perang/OMP, aktor utama yang terlibat adalah TNI/komput-komcad-komduk; (ii) dalam damai ada OM-operasi militer selain perang/OMSP/tugas pokok dan bukan/Non OM/Non OMSP/tugas bukan pokok, status keadaan: darurat militer, darurat sipil, tertib sipil/ keadaan biasa/tanggap darurat-status keadaan konflik, aktor utama yang terlibat Polri-TNI/komput/unsur utama/unsur lain sebagai kekuatan bangsa[8].

Sementara itu, TNI dalam konteks sebagai prajuritdibedakan menjadi prajurit sukarela dan prajurit wajib (UU 34/2004-PP 39/2010). Dalam hal ini, prajurit sukarela dimaksudkan sebagai warga negara yang atas kemauan sendiri mengabdikan diri dalam dinas keprajuritan. Prajurit wajib[9] yang belum ada UU-nya diartikan sebagai warga negara yang mengabdikan diri dalam dinas keprajuritan karena diwajibkan berdasarkan peraturan perundang-undangan. Menyoal kekuatan TNI atau anggap saja komput dan sebaliknya yang bersifat simetris. Berarti juga menyoal TNI, prajurit (sukarela dan/atau wajib). Sesungguhnya, tidak lepas menyoal peningkatan subyekkualitas/profesional sumber daya manusia (SDM) bagian dari sumber daya nasional (SDN).

Analogi dari TNI sebagai komput, bagian dari pertahanan militer, tidak lepas dari peran (anggota) komcad dan komduk sebagai aktor/subyek. Komcad diartikan sebagai SDM yang telah disiapkan untuk dikerahkan melalui mobilisasi guna memperbesar dan memperkuat kekuatan dan kemampuan komput. Menyoal komcad, bisa saja dianalogikan diantaranya sebagai anggota komcad atau sebagai padanannya komput. Artinya, tanpa mengabaikan maknanya dalam konteks SDM. Memaknai komcad seperti halnya memaknai komput dalam lingkup peningkatan/profesionalisme SDM dimaksud sebagaimana UU yang diberlakukan. Demikian halnya, komduk yang dalam UU diartikan sebagai SDN yang dapat digunakan untuk meningkatkan kemampuan komput dan komcad. Namun, keduanya dalam konteks sistem Hanneg sama-sama untuk mendukung TNI sebagai komput dalam menghadapi ancaman militer/perang-bersenjata.

[8] Terkait dengan itu, baca "Analisis Konflik" dalam *Jurnal Pertahanan*, Agustus 2014, Volume 4, Nomor 2, hlm.175; *Majalah Satria*, Badiklat, Vol. 10, No. 2, April Juni 2014, hlm. 191.

[9] Meskipun prajurit wajib diamanahkan dalam UU untuk dibuatkan UU. Namun, sampai saat ini atau sejak tahun 2002 masih saja belum tuntas. Padahal, menurut artinya dalam UU.Prajurit wajib itu sangat strategis manakala prajurit sukarela kurang memperhatikan kepentingan nasional dan kepemimpinan nasional belum mengalami menjadi prajurit sebagaimana yang dimaknai dalam peraturan perundang-undangan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Peran, fungsi, dan tugas terkait komput ini, karena sistem dan pembangunan pertahanan negara mengharuskan disiapkan secara dini dengan berbagai penyelenggaraannya. Menjadikan anggota komcad sangat penting dan sifatnya menjadi simetris dengan TNI ketika harus mengadapi ancaman militer (perang). Begitupun analoginya sebagai komduk. Masalahnya, bagaimana peraturan perundang-undangan seperti adanya UU dan berbagai peraturan jabarannya atau pendukungnya komcad dan komduk yang diamanatkan. Diantaranya dalam kebijakan dan strategi pengerahan serta mobilisasi harus mendukung dan memperkuat. Inilah yang harus menjadi etika politik dan pemerintahan dari penyelenggara negara (Setneg, 1989-UU 28/199, UU 20/2001, 30/2002)[10] maupun kesungguhan komitmen, konsistensi, militansi, dan kecerdasan dari otoritas politik atau supremasi sipil-kepemimpinan nasional dan perwujudan bersama para elit politik. Utamanya, yang digulirkan dengan kuatnya berdasarkan semangat reformasi oleh seluruh komponen pertahanan.

Mengingat sulitnya membentuk komcadduk walaupun UU telah mengamanatkan. Namun, dapat dirinci siapakah sesungguhnya yang dapat diprioritaskan sebagai anggota komcadduk. Kisarannya, diantaranyatidak jauh dari: (i) unsur dari lembaga (lembaga eksekutif, lembaga legislatif, lembaga yudikatif); (ii) Badan lain yang fungsi dan tugas pokoknya berkaitan dengan penyelenggaraan negara yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari APBN/APBD, seperti: Komisi Yudisial-UU 22/2004, Dewan Pendidikan-UU 20/2003, Komite Nasional Keselamatan Transportasi-UU 41/1999, Badan Nasional Penanggulangan Bencana-UU 24/2007, Lembaga Perlindungan Saksi dan Korban-UU 13/2006, Lembaga Pendidikan Negeri, Badan Hukum Milik Negara UI-PP 152/2000, Bentuk Lain-Pusat pelaporan dan Analisis Transaksi Keuangan-UU 25/2003; (iii) Organisasi non pemerintah sesuai dengan UU keterbukaan informasi publik, seperti: NU-Muhammadiyah; (iv) Partai Politik di Tingkat Nasional dan Daerah, seperti : Demokrat-PDI-P; (v) Badan Usaha Milik Negara, seperti: dok dan perkapalan Surabaya-Garuda Indonesia. Dengan kata lain, butir (i) disebut lembaga dan butir (ii sampai v) disebut plus sehingga butir i sampai v bisa disebut sebagai lembaga plus (UU 14/2008).

[10] *Risalah sidang BPUPKI dan PPKI*, (Jakarta: Segneg, 1998),hlm. iii-iiv, terkait empat amanah pendiri negara yang menghendaki agar UUD 1945 yang mereka hasilkan dipahami dalam konteks filsafati, konteks kesejarahan, konteks moral/etika politik dan etika pemerintahan, dan dinamika kenegaraan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Oleh karena itu, sesuai uraian yang ada agar visi-visi nasional berikut visi tataran hirarki bawahnya. Termasuk visi K/L, Kemhan, TNI dalam mengorientasikan ke negara maritim maupun adanya istilah yang dipahami memelihara kondisi damai, dengan membangun kemampuan pertahanan yang tangguh dan berdaya tangkal tinggi.[11] Hal ini bisa terwujud sebagai cerminan kesadaran dari warga negara dalam upaya bela negara dan/atau percepatan pembangunan Hanneg. Peran, fungsi, dan tugas lembaga sangat diharapkan secara optimal untuk saling berkoordinasi dan bersinergi.

Adanya RPJMN 2015-2019 tahapan ke-3 atau Perpres 2/2015, menjadikan semua komponen hanneg dan unsur utamayang telah terurai. Sudah sepantasnya, mentransformasi diri dalam berbagai kegiatan pokoknya ke dalam visi "terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berdasarkan gotong royong". Lalu, sesuai misinya "mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional". Terkait dengan itu, adanya prioritas sumber daya manusia (SDM) pertahanan. Khususnya, yang terlekati dengan sumber daya maritim dan tiga pilar pelaku Iptek menjadi pilihan utama. Artinya, dalam konteks pertahanan militer, militer adalah prajurit/anggota TNI,dukungannya sebagai anggota komcad dan anggota komduk.

Sementara itu, akibat belum adanya UU diabaikan. Sejalan dengan itu, dalam konteks pertahanan nirmiliter (nonmiliter) adalah unsur utama diambil dari makna lembaga plus atau terkait istilah Aparatur Sipil Negara (ASN/UU 5/2014), Polri (anggota kepolisian), dan pejabat negara/penyelenggara negara.[12] Mentransformasi komponen pertahanan dan/atau unsur utama, yang telah berubah ke dalam SDM pertahanan dengan berbagai variasinya menuju visi maritim merupakan analogi ideologis (moral Pancasila

[11] Baca visi Pertahanan yang adasesungguhnya seanalogi dengan makna adagium *si vis pacem para bellum* (RUU Komduk 2012) maupun Sayidiman S, *Si Vis Pacem Para Bellum : Membangun Pertahanan Negara yang Modern dan Efektif*, (Jakarta : Gramedia, 2005).

[12] Arya Maheka , (Penulis), Eko ST, dkk (Editor), *Mengenali dan Memberantas Korupsi*, (Jakarta : Komisi Pemberantasan Korupsi Republik Indonesia), (tanpa tahun), hlm. 33. Penyelenggara negara adalah pejabat negara. Dengan kata lain, penyelenggara negara adalah pejabat negara yang menjalankan fungsi eksekutif, legislatif, atau yudikatif (pejabat negara pada lembaga tertinggi negara dan lembaga tinggi negara, menteri, gubernur, dan hakim) atau pejabat lain (kepala perwakilan RI di luar negeri, duta besar, wakil gubernur, bupati/walikota, direksi dan komisaris BUMN dan BUMD, pimpinan BI, pimpinan PTN, pejabat eselon I, jaksa, penyidik, panitera pengadilan, pimpinan dan bendahara proyek) terkait penyelenggaraan Negara (UU 14/2008). Ingat, penyelenggara negara mempunyai hak dan kewajiban. Termasuk tentunya dalam kewajiban upaya bela negara dan menyukseskan visi dan misi Perpres 2/2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan Tri Sakti) yang berpenerapan jamak tidaklah mudah. Khususnya, dalam tertib sipil untuk melaksanakan pembangunan ekonomi/kelautan/maritim dan pertahanan yang merupakan bagian dari pembangunan nasional. Dihadapkan dalam merespons tuntutan nasional dan tantangan global yang serba berubah dan sifatnya asimetris.

Kepemimpinan yang Bervisi Maritim

Konteks kesejarahan, filosofi, dan dinamika kenegaraan dalam visi maritim sebagai arah pembangunan ekonomi negara. Sesungguhnya pernah dikemukakan oleh pemimpin nasional Ir. Soekarno pada National Maritime Convention I (NMC) 1963, bahwa "untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, dan merupakan *national building* bagi negara Indonesia", maka negara menjadi kuat jika menguasai lautan. Untuk menguasai lautan kita harus menguasai armada yang seimbang.[13] Hal itu setidaknya pernah dilakukan pada zaman Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, dan peristiwa heroik lainnya dengan munculnya hari Nusantara (Keppres 126/2001) maupun ketika prosesi peristiwa merebut kembali Irian Jaya (Papua) dari Belandayang dilakukan oleh berbagai armada laut pimpinan Yos Sudarso. Sampai pada gilirannya terbit Penetapan Presiden (Penpres) No. 4/1962 sebagai simbolik tertib sipil untuk kembali membangun.

Kini, dengan semangat Perpres 2/2015 dicoba untuk diwujudkan kembali dalam RPJMN. Mengingat, kondisi riil konstelasi geografis Indonesia sesuai Deklarasi Djuanda merupakannegara kepulauan.[14] Dengan posisi pokok berada di khatulistiwa (Kota Pontianak, Kalimantan Barat). Membentang ke Barat sampai Sabang, ke timur sampai

[13] Hal ini terkait pada, fungsi laut bagi bangsa Indonesia dihadapkan dengan arus globalisasi yang memaksa dunia memanfaatkan jalur pelayaran Indonesia. Dengan laut, menjadikan transportasi laut ongkos (pengiriman kapal) angkut barang menjadi murah, jika dibandingkan melalui darat apalagi udara. Sementara itu, menurut Ir Soekarno, kepulauan Indonesia merupakan satu kesatuan. Mendirikan satu nationale staat diatas kesatuan bumi Indonesia dari ujung Sumatra sampai ke Papua. DR Ir Soekarno, *Sarinah : Kewajiban Wanita Dalam Perjuangan RI*, (Jakarta: Panitia Penerbit Buku-Buku Karangan Presiden Sukarno,1963), hlm 272.

[14] "Visi Maritim", https//cenya 95. Wordpress.com/2015/01/visi maritime, 20 Januari 2015, diunduh pada 6 Agustus 2015, Prof. Dr. Tridoyo K, "Membangun Visi Maritim Nusantara", www. slidehare.net/zuhair 1410/visi maritime-nusantara, 26 Juli 2010, diunduh pada 6 Agustus 2015; "Potensi Indonesia Sebagai Negara Maritim", dalam http://metrotvnews.com/read/2014/308561/potensi Indonesia sebagai Negara maritime, 22 Oktober 2014, diunduh pada 6 Agustus 2015, "Saran-saran Pengembangan Maritim Indonesia Menuju Milenium Development Goals (MDGs)", https//masyarakat maritime.wordpres.com, 7 Maret 2008, diunduh pada 6 Agustus 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Merauke, ke utara pulau Miangas, ke selatan pulau Rote. Posisi silang di antara dua samudera dan benua yang terbentang luas dan terbuka. Berbagai alur lalu lintas kepulauan Indonesia (ALKI), diantaranya 3/5 merupakan wilayah perairan atau 70% laut dan 30% daratan dengan dikelilingi kisaran 17.508 pulau.

Bagian terpanjang garis pantainya, yakni sekitar 95.181 km garis pantai dengan 5,8 juta km persegi luas laut. Hampir 75 % kota besarnya terletak diwilayah pesisir, mempunyai kekayaan laut berupa 555 spesies rumput laut, 950 spesies terumbu karang, dan potensi perekonomian laut 6,5 juta ton per tahun. Dengan kata lain, sebagai negara kepulauan atau maritim dengan filosofi, laut bukan merupakan bagian pemisah melainkan sebagai penghubung dalam konteks kesatuan yang komprehensif antara masukan gatra alamiah (geografi, demografi/SDM, dan SDA/SKA) dan interaksi gatra sosial (Ideologi, Politik, Ekonomi, Sosial Budaya, dan Pertahanan Keamanan/Ipoleksosbudhankam) yang bercirikan nusantara.

Perpres 2/2015, berupaya menerapkan pembangunannnya dengan membangun 5 pilar poros maritim dunia melalui pilar budaya maritim; pilar infrastruktur maritim; pilar diplomasi maritim; pilar pertahanan maritim; dan pilar SDM. Dukungannya berupa Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi (MP3EI) 2011-2025 dan Kawasan Ekonomi Khusus yang melibatkan kekhususan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan cakupan diantaranya Kementerian ESDM, Kementerian Kelautan dan Perikanan; Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif; Kementerian Perhubungan; dan Dewan Kelautan Indonesia.

Akan tetapi, tanpa mengabaikan UU maupun peraturan perundang-undangan yang telah ada, sejak UU 3/2002 dan rangkaian peraturan perundang-undangannya diterbitkan, akibat kuatnya lanjutan tuntutan visi reformasi di sektor/bidang hankam-Hanneg yang mencabut UU 20/1982-UU 1-2/1988. Berbagai terbitan UU, yang diamanahkan dalam UU dimaksud dan seharusnya konsisten dijadikan prioritas wajib (UU 17/2007). Nyatanya, sampai terbitnya UU lain yang tidak menjadi prioritas, tetap saja masih menjadi prioritas penyelesaian. Padahal konteks kesejarahan dan konteks filosofi, misalnya, terbitnya UU 23/1959-UU 52 Prp 1960 begitu cepat perubahan dibuat[15].

[15] Dahlan R, dkk, *op.cit.*,hlm.150. Dalam konteks kekiniannya, di era reformasi sudah seharusnya dengan geloof yang mendorong makna gotong royong. Adanya berbagai amanah yang ada dalam UU terkait reformasi di bidang pertahanan sudah seharusnya diterbitkan dan sudah diterapkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Hal ini dilakukan akibat adanya konsekuensi "Dekrit Presiden 1959" yang mengharuskan kembali ke UUD 1945 sehingga semua UU yang tidak mengacu dan melandasi UUD 1945 dimaksud harus ditinjau kembali. Analogi seperti hal tersebut, dalam reformasi seakan tidak lagi berkembang. Meskipun UUD 1945 sudah diamandemen dan menguatnya penegakan hukum. Dengan kata lain, UU terkait reformasi yang dituntut seharusnya sudah dibuatnya. Namun, amanah-amanah formal lanjutan berikutnya masih saja ada yang belum direspons dan diapresiasi dengan cerdas (Pembukaan UUD 1945). Meskipun, dalam upaya bela negara, Hanneg, nasionalisme, geloof/gotong royong, dan aktivitas sejenisnya senantiasa digelorakan dengan intensnya. Meningkatkan profesionalisme TNI dalam *MEF*, modernisasi peralatan pertahanan negara (Perpres 7/2005-5/2010) direspons sekaligus untuk membangun TNI sebagai kekuatan maritim regional yang disegani di kawasan Asia Timur[16].

Hal-hal tersebut harus menjadi perhatian serius. Kecuali ada kebijakan yang sangat strategis terkait prioritas pembangunan nasional dan bisa dipertanggung jawabkan. Mengingat praktek politik masih saja adanya persepsi strategis dan singkat bahwa adanya ancaman militer cukup dihadapi dengan mengedepankan/menempatkan TNI dan/atau pertahanan militer (postur TNI) saja. Menghadapi ancaman nonmiliter mengedepankan/menempatkan lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama, dan sesuai dengan ancamannya dibantu oleh unsur-unsur dari kekuatan bangsa.

Termasuk diantaranya dari bantuan (pengerahan dan/atau penggunaan) komput sendiri. Sinergi diantara keduanya, pada akhirnya dianggap paling rasional, efektif, dan efisien. Dengan demikian, seperlunya dilibatkan/dikerahkan/digunakan kekuatan TNI dalam konteks operasi militer-tugas pokok-operasi militer selain perang membantu dan/atau berdiri sendiri dan/atau terkait nonoperasi militer. Bagaimana argumentasi filosofis, sosiologis, dan yuridis apakah sudah cukup dimungkinkan dengan dukungan adanya UU 7/2012 atau harus berproses lagi agar tidak tumpang tindih dan kontradiktif.

[16] Kemampuan pertahanan terus ditingkatkan agar memiliki efek penggentar yang disegani untuk mendukung posisi tawar dalam ajang diplomasi. Termasuk diplomasi total yang harus disegani sebagai kekuatan maritim regional di kawasan Asia Timur sebagaimana konsekuensi ciri khasnya sebagai negara maritim yang berciri Nusantara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Saat ini dan kedepan sepertinya dipersepsikan sudah sangat tidak mungkin. Meskipun visi "terwujudnya Hanneg yang tangguh atau terwujudnya Hanneg yang tangguh, modern, dinamis, dan mandiri (Skep Menhan 559/2008)" masih diberlakukan. Disinilah pentingnya soal kepemimpinan nasional dari supremasi sipil hasil pemilu lima tahunan yang seharusnya diawali dengan keikutsertaan dalam upaya bela negara (UU 3/2002, pasal 9). Hukum navigasi diantaranya menyatakan bahwa siapapun dapat mengemudikan kapal, tetapi hanya seorang pemimpinlah yang dapat menentukan arahnya. Begitupun soal hukum kepercayaan bahwa orang percaya dahulu kepada sang pemimpin baru visinya.[17]

Bagaimana menyoal kepemimpinan yang telah didelegasikan oleh Presiden. Misalnya melalui kepemimpinan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan dukungannya Kementerian ESDM; Kementerian Kelautan dan Perikanan; Kementerian Pariwisata dan ekonomi Kreatif; Kementerian Perhubungan; Dewan kelautan Indonesia; dan Badan Keamanan Laut. Khususnyapada asumsi tertib sipil dengan dukungan dan perkuatanpenyelenggaraan intelijen negaranya. Misalnya, peran, fungsi, dan tugas TNI dalam intelijen pertahanan/militer maupun pertahanan militer dan menjalankan fungsi pemerintahan di bidang pertahanan (Kemhan) serta penerapan UU 34/2004 pasal 47 dikaitkan dengan UU 5/2014 berikut sesuaian Peraturan Pemerintah (PP) yang akan diterbitkan.

Di sisi lain, adanya pelepasan Ekspedisi Nusantara Jaya (ENJ) yangdiikuti oleh TNI AL, kementerian perhubungan, K/L, BUMN, yayasan, LSM, mahasiswa. Setidaknya, telah mendorong terwujudnya tol laut dan memperkuat konektivitas antara pulau besar dan pulau kecil di wilayah NKRI. Begitupun, tujuan untuk membuka akses bagi distribusi barang/jasa dan aksi sosial lainnya kedaerah terpencil, pulau pulau kecil/terluar dan wilayah perbatasan. Dukungan alat angkut KRI 593 Banda Aceh,86 kapal perintis, dan2 kapal rumah sakit (Doktor Share). Melalui perencanaan540 pelabuhan dari 22 provinsi dengan rute diantaranya Jakarta, Makasar, Sorong, Saumlaki, Jakarta. Semua itu, merupakan rangkaian awal kegiatan yang nyata dan harus didukung dan digelorakan.

[17] Baca, John C. Maxwell, (Penerjemah Pdt. Soerono),*21 Hukum Kepemimpinan Sejati*, (Jakarta: Manuel, 2002), hlm.41-53; 197-2006; Kolonel Art Sukardi (alih bahasa), *Krisis Dalam Komando : Salah Urus Dalam Angkatan Darat*, (Jakarta: Sekolah Staf dan Manajemen Hankam Pusdiklat Dephankam, 1977), hlm.85.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sejalan dengan itu, dalam konteks pembangunan ekonomi/kelautan atau menjawab tantangan global. Pelabuhan sudah dianggap merupakan simpul penggerak orang, barang, dan jasa. Dalam hal ini, ketentuan izin yang berlaku harus dipotong atau dipersingkat akibat adanya transportasi laut dengan memanfaatkan jalur laut maupun ALKI-ALKI supaya ongkos angkut barang menjadi murah. Bandingkan ongkos pengiriman dengan kapal laut dari Jakarta ke Surabaya kisaran 350 dolar; Jakarta ke Medan 400 dolar; Jakarta ke Singapura 200 dolar. Lalu, sesuai sasaran dan strategi diharapkan mendorong eksploitasi migas di Timur Indonesia. Khususnya di kawasan/blok Selaru-Masella serta adanya sinkronisasi batas laut dengan negara tetangga yang saat ini diperkirakan ada 10 batas laut masih bermasalah.[18]

Strategisnya SDM Pertahanan yang Berkualitas

RPJMN tahapan ke-3, diarahkan untuk lebih memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pada pencapaian daya saing kompetitif perekonomian berdasarkan keunggulan SDA dan SDM berkualitas serta kemampuan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) yang terus meningkat. Orientasi arah pembangunan lima tahunan ini, pantas menjadi catatan. Mengingat masih adanya masalah pokok bangsa yang penting, yakni : (i) merosotnya kewibawaan negara; (ii) melemahnya sendi-sendi perekonomian nasional; (iii) dan merebaknya intoleransi dan krisis kepribadian bangsa. Masalah pokok bangsa itu, seakan menjadikan pencapaian pembangunan nasional yang pernah sukses. Namun, hal ini masih saja mendapat catatan, termasuk ketika harus membicarakan kelengkapan cakupan pembangunan pertahanan berikut berbagai resiko dan konsekuensinya. Jika terjadi status keadaan bahaya/darurat yang memaksa menggunakan kekuatan TNI sebagai komput maupun terjadinya prosesi pengungsian akibat konflik yang intensitasnya makin meninggi.

[18] UU 43/2008 tentang Wilayah Negara yang didalamnya terkait UU 2/1971 tentang perjanjian RI dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua Negara di Selat Malaka; UU 1/1973 tentang Landas Kontinen Indonesia; UU 6/1973 tentang Perjanjian antara Indonesia dan Australia mengenai garis-garis batas tertentu antara Indonesia dan PNG, UU 7/1973 tentang perjanjian antara RI dan Singapura mengenai garis batas laut wilayah kedua negara di Selat Malaka; UU 5/1983 tentang ZEE; UU 17/1985 tentang pengesahan UNCLOS; UU 6/1996 tentang perairan Indonesia; dan sebagainya siapa-siapa saja dari 10 negara itu.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Masih tercatat, komput dapat diistilahkan sebagai anggota TNI dengan tujuan pertahanan. Lalu, dalam menghadapi keadaan darurat militer dan keadaan perang, setiap prajurit sukarela dan prajurit wajib yang telah berakhir menjalani dinas keprajuritan dapat diwajibkan aktif kembali (UU 34/2004 pasal 60). Analogi ini, bisa untuk anggota/SDM pertahanan selain anggota TNI/prajurit. Artinya, dimungkinkan adanya asumsi tertib sipil (damai dengan intensitas konflik rendah). Sesungguhnya, konsepsi anggota komcadduk yang diperankan sementara oleh lembaga plus atau ASN, POLRI, dan pejabat negara/penyelenggara negara dalam konteks perlindungan masyarakat (Linmas) yang dulunya dinamakan pertahanan sipil (Hansip)[19] sangat strategis dan merupakan bagian dari SDM pertahanan yang diharapkan. Bagaimana sebagai anggotabisa diorganisir dan ditata sesuai dengan tingkat kemampuannya. Apalagi dengan asumsi menjadi anggota komcadduk pasti sudah pernah diantaranyamelakukan pelatihan dasar kemiliteran secara wajib dan/atau pengabdian sesuai dengan profesi (UU 3/2002, pasal 9).

Sambil menunggu terbitnya UU Komcad dan Komduk atau komcaddukyang nantinya juga merupakan bagian dari SDM pertahanan. SDM pertahanan yang ada sekarang, baik sebagai kekuatan, kemampuan, dan gelar harus terus ditingkatkan kualitasnya. Terlebih, setelah adanya persepsi untuk dapat ditransformasikan dalam konteks peran, fungsi, dan tugasmenuju negara maritim, negara kepulauan, dan negara kelautan yang berciri nusantara. Supremasi sipil (eksekutif/presiden), pernahmenyatakan bahwa kita terlalu lama memunggungi laut; memunggungi samudera; dan memunggungi selat. Oleh karena itu, sudah saatnya untuk mengubah semuanya. Dengan Perpres 2/2015 dan dukungan UUD Negara RI Tahun 1945, UU 32/2014, UU 34/2004, UU 3/2002, dan

[19] Baca, konteks kesejarahan Keppres 56/1972 mengenai pelimpahan pembinaan organisasi pertahanan sipil (hansip) yang bersifat nonkombatan dari Dephankam ke Depdagri. Lalu, SKB Menhan dan Mendagri Kep/37/IX/1975 dan No 240/1975 yang menggariskan tupoksi hansip adalah membantu dan memperkuat pelaksanaan Hankamnas di bidang perlindungan masyarakat. Akhirnya, Kepmendagri 40/2001 tentang organisasi dan tata kerja Depdagri mengenai perubahan nomenklatur Hansip menjadi Linmas pada Ditjen Kesbang dan Linmas. Melalui Linmas ini, sesungguhnya pembinaannya tetap pada Kemhan yang nantinya disinergikan dan didukung pelatihannya oleh alat Negara di bidang pertahanan. Tidak sebaliknya, jika Linmas melepas dari konteks utama dalam lingkup Kemhan pasti muaranya akan ke POLRI. Maknanya, Linmas bisa menjadi berubah akibat kekuarang pahaman tentang upaya bela negara dan menumbuhkan geloof untuk mendorong terjadinya gotong royong (Pancasila, Trisila, Ekasila/gotong royong).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbagai peraturan perundang-undangan terkait lainnya, kepentingan dimaksud pantas untuk diwujudkan[20].

Tanpa mengabaikan pembangunan pertahanan yang telah dihasilkan, diawali dari penerapan SDM pertahanan yang berkualitas. Misalnya, dari prajurit, ASN, Polri, penyelenggara negara/pejabat negara. Baik secara proporsional, profesional dan/atau khususnya melalui tiga pelaku utama Iptek (UU 16/2012), yakni dari perguruan tinggi/penelitian dan pengembangan; industri pertahanan; dan *user* (pengguna TNI/Polri) terkait dengan sumber daya maritim untuk ditingkatkan kualitasnya maupun kemampuannya. Dari segi peningkatan kemampuan utama pertahanan militer (militer) dan/atau pertahanan nirmiliter (nonmiliter). Khususnya dalamkerangka penerapan UU 17/2011 terkait kemampuan intelijen/lini pertama. Baik dari Badan Intelijen Negara (BIN), Badan Intelijen Militer/Pertahanan (BAIS TNI), Badan Intelijen Kepolisian, Badan Intelijen Kejaksaan, maupun Badan Intelijen kementerian/lembaga (K/L). Apalagi, jika mencermati visi dan misi yang berbeda sebelumnya. Kini, visi maupun misi yangada harus mengarah dalam konteks pembangunan nasional yang memungkinkan dalam statusnya biasa/tertibsipil diorientasikan pada visi kemaritiman.

Tanpa mengabaikan tugas pokoknya atau tfp (tugas, fungsi, dan peran) TNI, mengedepankan intelijen/penangkal/pencegah harus lebih mengemuka dihadapkan pada pola/model penindakan yang konteksnya keadaan bahaya/darurat. Begitupun keterkaitannya, yang terhimpun dalam konteks Bakamla atau unsur utama lainnya. Misalnya, Bea cukai; fiskal; dan imigrasi maupun penyelenggara kelautan Indonesia yang meliputi : (i) Wilayah laut; (ii) Pembangunan kelautan; (iii) Pengelolaan kelautan; (iv) Pengembangan kelautan; (v) Pengelolaan ruang laut (UU 32/2014 pasal 4 (2))[21]. Semua

[20] Perwujudan misi serta penekanan pokok dalam Perpres 2/1015.Meskipun mengingatnya tidak memfokus pada UU 32/2014.Namun, esensi pokoknya terdapat berbagai kemiripan dan/atau gubahan.

[21] Bagi SDM pertahanan, khususnya terkait dengan peran, fungsi, dan tugas kemaritiman. Menyoal Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 yang menginginkan kesatuan kewilayahan Indonesia darat, laut, dan udara maupun aspek kesatuan, kesejahteraan, keamanan, dan *rule of law* berikut delimitasi/demarkasi untuk batas laut internasional, sampai setidaknya istilah *Territoriate Zee Maritiem Kringen Ordonante* patut dipahami. Begitupun, menyoal UU 1/1973 tentang landas kontinental Indonesia, UU 6/1973, UU 7/1973, UU 5/1983 tentang ZEE, UU 17/1985 tentang pengesahan UNCLOS, UU 5/1990, UU 9/1992, UU 6/1996 tentang perairan Indonesia, UU 24/2000 tentang perjanjian internasional, UU 31/2004 tentang perikanan, UU 27/2007 tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, UU 17/2008 tentang pelayaran, dan UU 43/2008 tentang wilayah negara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

itu, menjadi keharusan untuk saling berkoordinasi dan bersinergi satu sama lainnya dalam satu visi.

Menuju Negara Maritim

Eksistensi anggota komcadduk yang sementara ditransformasi menjadi bagian himpunan SDM pertahanan tidaklah lepas dengan konsepsi pandangan bangsa Indonesia tentang perang dan damai. Dengan demikian, adanya pengorganisasian dan penataan anggota komcad diperlukan adanya komando pengendalian. Pada masa damai yang dimungkinkan sekali lagi dengan status tertib sipil-keadaan biasa- status keadaan konflik-darurat sipil-darurat militer. Komando (kekuatan) kewilayahan selaku fungsi pemerintah bersama Pemerintah daerah setempat yang sangat bertanggung jawab.

Di sisi lain, pada keadaan perang,kekuatan (anggota) komcad yang dikerahkan setelah dimobilisasi ditetapkan oleh Presiden sesuai kebutuhan, yang selanjutnya diserahkan kepada Panglima TNI untuk digunakan bersama-sama dengan TNI (komput) melakukan operasi militer yang sesuai dengan kebijakan dan keputusan poltik negara. Oleh karena itu, meskipun peran (anggota/SDM) komcadduk sebagai pendukung TNI untuk mengatasi ancaman militer sebagaimana sesuaian UU. Komcadduk sebagai bagian tak terpisahkan dalam kerangka Hanneg terkait pengerahan untuk mobilisasi dan sejenisnya tidak boleh lagi diabaikan. Penyelenggaraan pertahanan negara secara dini, adanya sistem semesta, dan diberlakukannya keadaan bahaya (perang) tidaklah etis jika hanya mengandalkan dan memprioritaskan komput/TNI saja dengan konsepsi melebihi MEF agar mempunyai efek penggentar (d*eterrence*).

Komponen pertahanan lainnya, sebagai komplemen dan bagian tak terpisahkan dari sistem itu sendiri juga menjadi keharusan untuk ada dan menjadi prioritas dibentuk (diorganisir dan dikelola). Meskipun melalui prioritas lainnya. Komcadduk merupakan juga bagian tak terpisahkan dari istilahpertahanan militer maupun pertahanan nirmiliter yang mampu mendukung terpeliharanya kondisi damai, dengan membangun kemampuan pertahanan yang kuat dan berdaya tangkal tinggi. Kecuali, jika ada unsur pimpinan lembaga-kepemimpinan nasional yang belum memahami sehingga kebutuhan UU dimaksud selalu dalam koridor janji diprioritaskan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mengingat UU Komcadduk belum ada,apalagijika dicermati orientasi pembangunan nasional umumnya pada tertib sipil/keadaan biasa. Maka, sebagaimana pernah dikemukakan, sebagai ganti penguatan anggota komcadduk adalah SDM pertahanan dalam konteks pertahanan nirmiliter. SDM pertahanan itu, disamping menjadi keniscayaan untuk memahami dan menerapkan UU 3/2002, UU 34/2004, UU 17/2007, UU 17/2008, UU 43/2008, UU 5/2014, UU 32/2014, dan terkaitnya. Juga menjadi keharusan untuk mampu memahami jabaran lainnya. Demikian halnya, kekhususan mengenai UU 32/2014 tentang kelautan yang didasarkan mengingat Pasal 20, 22 D (1), 25A, 33 (3) UUD 1945 untuk memberikan kepastian hukum dan manfaat bagi seluruh masyarakat sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara. Pengalaman, pernah kuat dalam konteks kesejarahan kemaritiman layak untuk di bangkitkan dengan ciri wawasannya yang serba nusantara menjadi bagian tak terpisahkan dari paradigma nasional[22].

Sejalan dengan itu, SDM pertahanan yang diorientasikan pada sumber daya kemaritiman maupun tiga pilar pelaku Iptek layak memahami makna UUdimaksud. Beberapa diantaranya, akibat adanya istilah penting mengenai : (i) kelautan adalah hal yang berhubungan dengan laut dan/atau kegiatan di wilayah laut yang meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, kolam air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau kecil; (ii) negara kepulauan adalah negara yang seluruhnya tergelar atas satu atau lebih kepulauan dan dapat menatap pulau pulau lain; (iii) kepulauan adalah suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau dan perairan diantara pulau pulau tersebut, dan lain lain wujud alamiah yang berhubungan satu sama lain demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah karena itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan dan keamanan, serta politik; (iv) pembangunan kelautan adalah pembangunan yang memberi arah dalam pendayagunaan sumberdaya kelautan untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan kesejahteraan, dan keterpeliharaan dengan dukungan ekosistem pesisir dan laut.

[22] Goerge MT Kahin, (Alih bahasa : Nin Bakdi S), *Nasionalisme dan Revolusi di Indonesia*, (Solo: UNS Pres, 1995). Bagaimana memaknai percaturan politik yang berbasiskan kepentingan nasional. Khususnya dalam masa pergerakan nasional terkait revolusi Indonesia. Baca pula, Setneg, *Risalah BPUPKI dan PPKI*, (Jakarta: Setneg, 1998). Khususnya dalam menentukan batas wilayah negara dan memahami UUD dalam konteks apa dibuat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Apabila SDM pertahanan diberi peran, fungsi, dan tugas sebagai penyelenggarakelautan harus memahami pula tujuan bagaimana menegakkan Indonesia sebagai negara kepulauan berciri nusantara dan maritim. Oleh karena itu, SDM pertahanan dalam mengembangkan SDM di bidang kelautan selayaknya profesional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung pembangunan kelautan secara optimal dan terpadu. Lalu mampu membangun peran NKRI dalam percaturan kebutuhan global sesuai hukum laut internasional untuk kepentingan bangsa dan negara. Sejalan dengan itu, sesuai sasaran, arah, dan strategi yang ada (Perpres 2/2015-UU 32/2014). SDM pertahanan dalam fungsi pemerintahan. Jika di laut bebas, wajib : (i) memberantas kejahatan internasional; (ii) memberantas siaran gelap; (iii) melindungi kepentingan nasional, baik di bidang teknis, administratif, sosial; (iv) Melaksanakan pengejaran seketika; (v) mencegah dan melindungi pencemaran laut dengan bekerjasama dengannegara atau lembaga internasional terkait.

Strategi yang Komprehensif

Sebelum menyoal pembangunan kelautan dilakukan sebagai bagian dari pembangunan nasional untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Lalu, menjadikan kebijakan ekonomi kelautan bertujuan untuk mewujudkan kelautan sebagai basis pembangunan ekonomi.Dalam hal ini, pemerintah wajib mencantumkan luas wilayah negara secara terinci. Khususnya wilayah laut yang masih ada masalah sebagai dasar pengelolaan anggaran pembangunan kelautan. Ada baiknya, dipahami dulu konteks kesejarahan atau strategi pertahanan yang tepat dibangun dan dikembangkan yaitu: (i) Apa yang dipertahankan; (ii) dengan apa mempertahankannya; (iii) serta bagaimana mempertahankannya. Indikator dari keberhasilan strategi Hanneg itu, harus tercermin dalam daya tangkal bangsa terhadap setiap ancaman yang membahayakan. Selanjutnya, agar dapat menjamin kepentingan pertahanan yang mampu merespons tantangan kini dan ke depan. Strategi pertahanan negara, yang perlu dikembangkan dan ditingkatkan diantaranya adalah dengan memperhatikan kondisi/gatra geografi Indonesia sebagai negara kepulauan (UU 43/2008, Setneg 1989, UU 32/2014, Perpres 2/2015) yang bervisi maritim. Dalam konteks tersebut,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

strategi pertahanan negara sepantasnya dikembangkan dalam wujud strategi pertahanan berlapis yang mensinergikan pertahanan militer dengan pertahanan nirmiliter sebagai satu kesatuan yang utuh (komprehensif). Strategi pertahanan berlapis itu, merupakan manifestasi dari keikutsertaan seluruh warga negara (SDM-WNI-UU 12/2006) Indonesia dalam kerangka upaya (bela negara)[23] pertahanan negara dengan mendayagunakan segenap sumber daya nasional secara maksimal.

Kekhususan peran pertahanan nirmiliter diwujudkan dalam peran diplomasi, yang diperkuat oleh peran rakyat (masyarakat dan dunia usaha) sebagai kekuatan tidak bersenjata dalam memerankan diri melalui gatra sosial (ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, psikologi, informasi, dan teknologi). Selanjutnya,jika dalam perang. Penyelenggaraan pertahanan dilakukan dengan perang berlarut, sebagai kelanjutan dari upaya pertahanan negara ketika pelaksanaan operasi militer untuk perang (operasi militer) tidak dapat secepatnya mengatasi ancaman militer dengan melibatkan seluruh bangsa Indonesia baik secara militer maupun nonmiliter. Dalam konteks ini, perang berlarut diletakkan di atas kesadaran akan hak dan kewajiban setiap warga negara Indonesia untuk membela kemerdekaan dan kedaulatan NKRI (UUD 1945, UU 39/1999, UU 3/2002).

Sebagai suatu konsep strategi[24], tentunya adanya jabaran strategis menjadi sangat penting dan dianjur-anjurkan. Dalam konteks itu, menjabarkan strategi dimaksud diperlukan adanya jabaran sasaran strategis yang terdiri atas beberapa sasaran strategis yang satu sama lain harus saling terkait, mendukung, dan memperkuat, yakni mencakup diantaranya : (i) sasaran di bidang penangkalan; (ii) sasaran untuk mengatasi ancaman nirmiliter. Sejalan dengan itu, dalam pembinaan kemampuan di strategi tersebut

[23] Kaitkan hal ini dengan Hukum Kepemimpinan Sejati dalam buku John C. M,*op.cit.* Khususnya terkait hukum keteladanan. Dennis FT, *Etika Politik Pejabat Negara,* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2002), hlm. xvii-46. Pentingnya contoh bahwa penilaian tentang etika politik harus berfungsi dalam lingkungan yang tidak ideal.Dilakukan bukan untuk kepentingan pribadi, melainkan demi melayani kebaikan publik. Selain itu, buku Ir. Sukarno, *Sarinah : Kewajiban Wanita dalam Perdjoangan Republik Indonesia*, (Jakarta: Panitia Penerbit Buku-Buku Karangan Presiden Sukarno, 1963), menyoal makna wanita. Dari dia, seorang pemimpin mendapat inspirasi, ilham tentang etika/keluhuran/kebaikan. Sekaligus, banyak menerima pelajaran rasa cinta, rasa kasih sehingga mendapat pemahaman mencintai orang kecil. Orang kecil tetapi budinya selalu besar dan banyak memberi arti nilai tambah.

[24] Menyoal strategi, baca terbitnya Permenhan tentang Strategi Hanneg dan Dennis, dkk,*op.cit*,hlm. 14-39, terkait proses strategi dan strategi raya nasional. Begitupun, di hlm.181-185, mengenai kepentingan, risiko, dan strategi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terwujud jika melalui suatu usaha pembinaan yang diselenggarakan dengan pola pembinaan yang disertai dengan prinsip-prinsip atau pokok-pokok dan sasaran pembinaan.

Dalam konteks Pembinaan Kemampuan Pertahanan nirmiliter dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga atau lembaga/badan (kecuali Kemhan) melalui penyusunan kebijakan dan pelaksanaan di lingkungan masing-masing dan dikoordinasikan dengan Kementerian Pertahanan. Lingkup pembinaan yang dikoordinasikan, mencakup diantaranya aspek (upaya) bela negara, penyiapan (transformasi) sumber daya nasional untuk pertahanan, serta kebijakan penyelenggaraan pertahanan negara di bidangnya. Keikutsertaan warga negara dalam upaya penyelenggaraan pertahanan negara. Kementerian/Lembaga, dapat menyelenggarakan fungsi UU 3/2002, pasal 9. Dalam bidang pertahanan sipil-perlindungan masyarakat, K/L menyelenggarakan fungsi-fungsi untuk mengatasi ancaman nonmiliter sesuai dengan lingkup fungsinya. Tanggung jawab Kementerian/Lembaga di luar bidang pertahanan teraktualisasi dalam perumusan kebijakan di bidangnya yang berdimensi pertahanan baik untuk menghadapi ancaman militer maupun dalam kerangka ancaman nonmiliter.

Strategi yang disiapkan secara komprehensif, walaupun orientasinya kedalam atau bukan menuju negara maritim.Tapi esensinya dapat diambil dalam pokok-pokoknya.Misalnya bagaimana pertahanan militer atau pertahanan nirmiliter dan/atau pertahanan integratif dapat dimanfaatkan. Sebagai NKRI yang menuju negara maritim yang bercirikan nusantara, sasarannya sebagaimana diketahui adalah menguatnya keamanan laut dan daerah perbatasan dalam rangka menjamin kedaulatan dan integritas wilayah NKRI serta mengamankan SDA dan ZEE.

Dari sasaran itu, tentunya dicermati dalam status keadaan membangun/keadaan biasa/tertib sipil arah kebijakannya adalah: (i) meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum di laut dan daerah perbatasan; (ii) peningkatan sarpras pengamanan daerah perbatasan; (iii) peningkatan sinergitas antar instansi pengamanan laut; (iv) menyelesaikan penetapan garis batas wilayah perairan Indonesia dan ZEE; (v) melaksanakan pengaturan, penetapan, dan pengendalian ALKI dan menghubungkan dengan alur pelayaran dan titik titik perdagangan struktur maritim; (vi) mengembalikan dan menetapkan tata kelola kelembagaan kelautan untuk mendukung menjadi negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim; (vii) meningkatkan keamanan laut dan pengawasan pemanfaatan sumber daya (SD) kelautan.

Lalu berdasarkan sasaran dan arah dibuat berbagai strategilanjutan diantaranya : (i) meningkatkan operasi pengamanan dan keselamatan di laut dan wilayah perbatasan; (ii) menambah dan meningkatkan personel pengamanan perbatasan dan pulau terluar; (iii) memperkuat kelembagaan keamanan laut; (iv) menyukseskan penataan batas maritim (laut territorial), zona tambahan, dan ZEE dengan negara tetangga; (v) menyelesaikan batas landasan kontinental di luar 200 mil laut; (vi) melaporkan data geografis sumber daya kelautan ke PBB dan penamaan pulau; (vii) pembentukan badan keamanan laut untuk menghasilkan koordinasi dan penegakan pengawas wilayah laut[25].

Mengingat, menuju negara maritim dalam konteks pembangunannya diorientasikan pada titik berat melemahnya sendi-sendi perekonomian nasional. Dihadapkan pada ekonomi global terkait pada; (i) berlakunya ASEAN Community tahun 2015. Meskipun ada peluang, tetapi menuntut daya saing yang lebih; (ii) pengaruh eksternal perekonomian nasional dengan AS, Eropa, dan indisutri maju. Demikian halnya, perekonomian Asia yang umumnya didominasi oleh penggerak dari negara Cina. Lalu terjadinya perkembangan global dengan persepsi terjadinyakrisis kawasan Eropa yang memungkinkan menyulitkan ekspor, harga komoditas dunia yang trennya menurun, dan proses normalisasi kebijakan moneter AS tahun 2014 yang belum tentu menguntungkan akibat nilai dolar kecenderungan terus naik.

Semua itu jika kurang dicermati dengan cerdas dan serius akanmengarah pada resiko ancaman nonmiliter atau pertahanan nirmiliter yang mengedepankan unsur utama dan/atau SDM pertahanan. Apalagi, jika senyatanya peningkatan SDM pertahanan dan/atau kualitas SDM yang ada kurang dapat bersaing dalam konektivitas terjadinya interaksi global. Oleh karena itu, analogi strategi yang komprehensif harus dikedepankan dengan mengorientasikan peningkatan kualitas kekuatan, kemampuan, dan gelar (postur) nonmiliter atau pertahanan nirmiliter. Di sisi lain, SDM pertahanan dalam konteks Bakamla dan/atau TNI (khususnya TNI AL) sertaKementerian/Lembaga terkait yang dikedepankan dalam konteks kemampuan intelijennya. Demikian seterusnya, peran,

[25] Baca selengkapnya, UU 32/2014 dan Perpres 2/2015, khususnya terkait soal kelautan/maritim dihadapkan dengan prioritas visi, misi, dan pembangunan pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

fungsi, dan tugas SDM pertahanan. Khususnya, terkait pada SDM maritim yang dikedepankan sangat tergantung oleh status keadannya.

Kesimpulan

RPJMN 2015-2019 tahapan ke-3 ini, memang sangat berbeda dengan pembangunan nasional sebelumnya. Meskipun, acuan UU nya sama (UU 17/2007-RPJPN 2005-2025), namun esensinya lain. Mengingat adanya : (i)penguatan, pada percepatan pembangunan kelautan dengan mewujudkan poros maritim dunia; (ii) tantangan, perlunya penegakan kedaulatan dan yurisdiksi nasional makin diperkuat sesuai konvensi PBB; (iii) perhatian serius pada industri kelautan, industri perikanan, perniagaan laut, potensi laut didasar laut. Perbedaan yang demikian, tentunya menyangkut pula pembangunan di bidang pertahanan. Seakan pembangunan pertahanan yang akan dibangun sulit dipercepat. Apalagi terhadap kelengkapan komponen pertahanannya. Seperti, pentingnya komcadduk dan amanah yang perlu diwujudkan dengan berbagai formulasi transformasinya sebagai regulasi sampai memungkinkan strategisnya peningkatan kemampuan dan kualitas SDM pertahanan. Begitupun orientasinya yang bervisi maritim menjadikan suatu transformasi makin menguat dengan kondisi yang ada untuk terus disesuaikan.

Banyak UU yang penerapannya harusdiwujudkan, apalagimengenai jabaran sesuai hirarki berturutan bawahnya. Namun, Perpres 2/2015 sepertinya lain akibat jabaran pokoknya UU 17/2007. Apalagi menyangkut RPJMN lima tahunan dari Presiden dan Wakil Presiden yang wajib kepemimpinan nasionalnya didukung dan diperkuat. Kenyataan ini, sepertinya menjadikan peraturan perundang-undangan terkait kurang mendapat dukungan atau kemungkinan terjadi sebaliknya dengan berbagai pengayaannya. Misalnya, NKRI disebut negara kepulauan berciri nusantara (UUD 1945-UU 32/2014) dan Indonesia menjadi negara maritim (Perpres 2/2015). Oleh karena itu, dengan memaknai pemimpin (nasional) dapat dipercaya dan visi dapat dipercaya maka dukung pemimpin itu. Mempunyai konsekuensi semua yang tertera dalam lembaran/berita negara menjadi wajib hukumnya untuk didukung dan diperkuat. Walaupun hal itu perlu banyak penyesuaian akibat kesinambungan awalnya yang berbeda.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Dennis, dkk. 2005. (Terjemahan Badiklat Dephan). *Menyusun Strategi*. Jakarta: Dephan.

Goerge MT, Kahin. 1995. (Alih bahasa : Nin Bakdi S). *Nasionalisme dan Revolusi di Indonesia.* Solo: UNS Pres.

Maheka, Arya (Penulis), Eko ST, dkk (editor). (tanpa tahun). *Mengenali dan Memberantas Korupsi,* Jakarta : Komisi Pemberantasan Korupsi Republik Indonesia.

Maxwell, John C. (Penerjemah Pdt. Soerono). 2002. *21 Hukum Kepemimpinan Sejati*. Jakarta: Imanuel.

Richard, AG and Paul LS. Kolonel Act Sukardi (alih bahasa). 1977. *Krisis Dalam Komando, Amherest, New Hampshire Winter 1977.* Jakarta: Sekolah Staf dan Manajemen Hankam Pusdiklat Dephankam.

Sayidiman, S. 2005. *Si Vis Pacem Para Bellum : Membangun Pertahanan Negara yang Modern dan Efektif*. Jakarta: Gramedia.

Setneg. 1998. *Risalah BPUPKI dan PPKI*. Jakarta: Setneg.

Soekarno, Ir. 1963. *Sarinah : Kewajiban Wanita dalam Perdjoangan Republik Indonesia*. Jakarta: Panitia Penerbit Buku-Buku Karangan Presiden Soekarno.

Tomson, Dennis F. (Terjemahan: Benyamin Molan). 2002. *Etika Politik Pejabat Negara*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Jurnal

Prasetyo, Triyoga Budi dan Sugeng Berantas. 2014."Diplomasi Pertahanan Sebagai Bagian Dari Diplomasi Total RI". *Jurnal Pertahanan*. Vol. 4. No. 2. Agustus.

Berantas, Sugeng. 2014."Strategic Defence Reviev (SDR) : Membangun Pertahanan yang Melampaui Kekuatan Pertahanan Minimal (Minimum Essential Force-MEF)". *Majalah Satri Badiklat*.Vol 10, No 2, April-Juni.

Website

"Visi Maritim", https//cenya 95. Wordpress.com/2015/01/visi maritime, 20 Januari 2015, diunduh pada 6 Agustus 2015.

K, Tridoyo, "Membangun Visi Maritim Nusantara", www. slidehare.net/zuhair 1410/visi maritime-nusantara, 26 Juli 2010, diunduh pada 6 Agustus 2015.

"Potensi Indonesia Sebagai Negara Maritim", dalam http://metrotvnews.com/read/2014/308561/potensi Indonesia sebagai Negara maritime, 22 Oktober 2014, diunduh pada 6 Agustus 2015.

"Saran-saran Pengembangan Maritim Indonesia Menuju Milenium Development Goals (MDGs)", https//masyarakat maritime.wordpres.com, 7 Maret 2008, diunduh pada 6 Agustus 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Undang-Undang

Undang Undang Dasar RI 1945.

UU 2/1971 tentang perjanjian RI dan Malaysia tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah kedua Negara di selat Malaka.

UU 1/1973 tentang Landas Kontinen Indonesia.

UU 6/1973 tentang Perjanjian antara Indonesia dan Australia mengenai garis-garis batas tertentu antara Indonesia dan PNG.

UU 7/1973 tentang perjanjian antara RI dan Singapura mengenai garis batas laut wilayah kedua Negara di Selat Malaka.

UU 5/1983 tentang Zone Ekonomi Ekslusif (ZEE).

UU 17/1985 tentang Pengesahan UNCLOS.

UU 5/1990 tentang Konservasi SDA Hayati dan Ekosistemnya.

UU 9/1992 tentang Keimigrasian.

UU 6/1996 tentang Perairan Indonesia.

UU 24/2000 tentang Perjanjian Internasional.

UU 3/2002 tentang Pertahanan Negara.

UU 31/2004 tentang Perikanan.

UU 34/2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

UU 17/2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2015.

UU 27/2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

UU 17/2008 tentang Pelayaran.

UU 43/2008 tentang Wilayah Negara.

UU 14/2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik.

UU 17/2011 tentang Intelijen Negara.

UU 12/2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

UU 5/2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN).

UU 32/2014 tentang Kelautan.

UU 43/2008 tentang Wilayah Negara.

Lain-lain

Peraturan Presiden 5/2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2010-2014.

Peraturan Presiden 2/2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2015-2019.

Permenhan 22/2007-26/2014 tentang Strategi Pertahanan Negara.

Permenhan 24/2007-27/2014 tentang Postur Pertahanan Negara.

Permenhan 23/2007- 25/2014 tentang Doktrin hanneg.

Permenhan 19/2012 tentang Penyesuaian MEF.

Keppres 56/1972 mengenai pelimpahan pembinaan organisasi pertahanan sipil (hansip) yang bersifat nonkombatan dari Dephankam ke Depdagri.

SKB Menhan dan Mendagri Kep/37/IX/1975 dan No 240/1975.

Kepmendagri 40/2001 tentang organisasi dan tata kerja Depdagri mengenai perubahan nomenklatur Hansip menjadi Linmas pada Ditjen Kesbang dan Linmas.

Kep Menhankam Kep/012/VII/1988 tetang Penetapan Kodam sebagai PTF Dephankam di daerah.

PERENCANAAN PEMBANGUNAN KEKUATAN MARITIM INDONESIA UNTUK MENGHADAPI TANTANGAN TAHUN 2020

Dadang Sobar Wirasuta[1]

Abstract - *Problems of Indonesian maritime force development planning is inseparable from the role of government to support the development of maritime forces. In accordance with geography constellation as the largest archipelago in the world according to UNCLOS 1982, Indonesian economic development currently the largest in Southeast Asia and number 16 in the world with 6.4% gross domestic product (year on year). In this sense, it is time for implementing maritime force development based on maritime perspective and state defense as a whole integrated. Regardless of budget required by the military to implement its vision and mission of defense, the state has to be able to fulfill it and is able to offset foreign policy of the so-called Indo-pacific region in 2020.*

Keywords: *Defense, Maritime Defense, Military Reformation, Military Innovation.*

Sesungguhnya ada 3 (tiga) faktor utama yang mempengaruhi keamanan laut di Asia Tenggara pada umumnya maupun Laut Cina Selatan pada khususnya, yaitu :

1. Kepentingan atas kekayaan sumber daya laut dan ZEE (zone ekonomi eksklusif) sebagai konsekuensi hasil dari konvensi hukum laut UNCLOS (*United Nation's Convention on the Law of the Sea*), Tahun 1982.[2]
2. Ada beberapa negara-negara yang belum mengetahui/mengakui atau meratifikasi UNCLOS,
3. Perubahan lingkungan keamanan regional maritim terkait permukaan dan isi dasar lautan yang menjadi perhatian utama.

Laut Cina Selatan adalah kawasan maritim yang merupakan jalur pelayaran paling sibuk di dunia sekaligus menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Sejak awal peradaban, Laut Cina Selatan telah berfungsi sebagai jalur pelayaran dan perdagangan terpenting di kawasan. Saat ini, signifikansi geostrategis Laut Cina Selatan semakin kuat

[1]Penulis adalah Laksamana Pertama TNI, dengan gelar akademik, Dr.SH.S.Sos.S.Pi.SE.MM.MBA, Doktor Ekonomi 2008 dan jabatan sekarang adalah Sekretaris lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Pertahanan Indonesia.

[2] Kresno Buntoro dan Rajab Silitonga, "Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala, (Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL, 2012).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dengan nilai estimasi perdagangan maritim yang bergantung pada keamanan jalur ini sebesar US$ 5 triliun setiap tahunnya, tiga kali lebih besar dari Terusan Suez. Tidak hanya negara-negara sekitar yang berkepentingan pada jaminan keamanan dan keselamatan pelayaran di kawasan ini, melainkan juga negara-negara besar seperti Cina, India, Jepang, Korea Selatan, AS, dan lainnya. Kawasan maritim ini juga kaya akan sumber daya alam baik perikanan maupun migas. Setidaknya kawasan ini mengandung 7,5 milyar barel minyak bumi dan 20 triliun kubik gas alam,[3] yang mendorong tingginya intensitas perebutan eksploitasi dan eksplorasi sumber daya yang ada.

Di sisi lain, kawasan ini diwarnai sengketa kewilayahan yang melibatkan enam negara pengklaim *(claimant states)*, yaitu Brunei, Cina, Malaysia, Filipina, Taiwan, dan Vietnam dengan dasar klaim yang berbeda satu dengan lainnya. Sengketa di Laut Cina Selatan tidak hanya terbatas pada masalah kedaulatan atas kepemilikan pulau-pulau yang secara garis besar terbagi atas empat kelompok kepulauan besar, yaitu Dongsha (Kepulauan Prata), Xisa (Kepulauan Paracels), Zongsha *(Macclesfield Bank)*, Nansha (Kepulauan *Spratly)*, serta pulau Huangyan *(Scarborough Reef/Shoal)*, tetapi juga bercampur dengan masalah hak-hak berdaulat dan yurisdiksi atas landas kontinen dan ZEE.



Gambar 1. Sengketa Wilayah Laut Cina Selatan

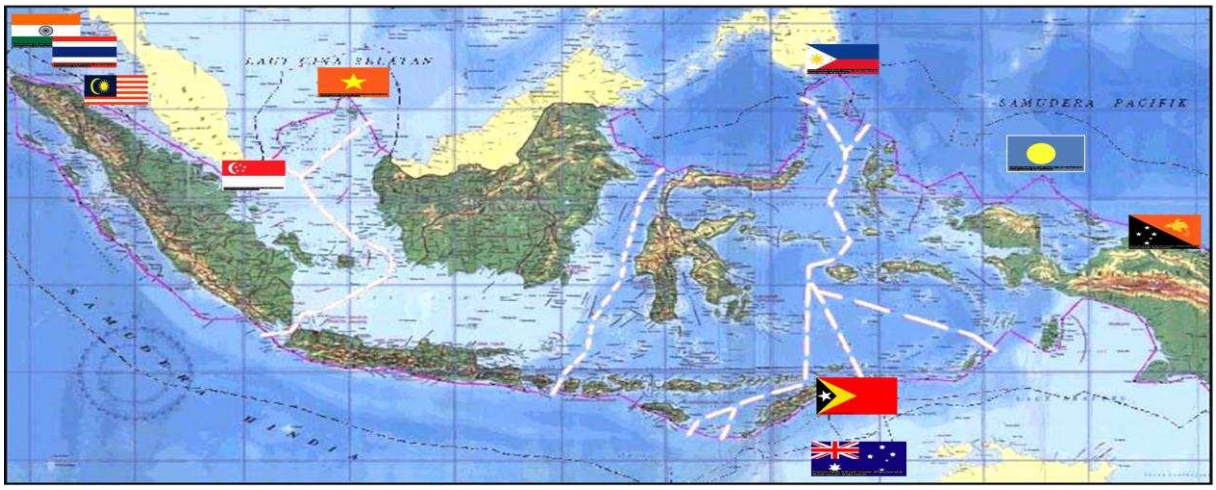
Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

[3] Rokhmin Dahuri, *Kebijakan Kelautan dan Perikanan*, (Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2005).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tanpa dapat dihindari akan berdampak bagi Indonesia karena lokasi konflik yang berbatasan dengan wilayah Indonesia. Terutama perbatasan Laut Indonesia dengan 10 negara tetangga, yaitu : India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Fiilipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste, dan Australia.

PERBATASAN LAUT INDONESIA DENGAN 10 NEGARA TETANGGA



Gambar 2. Perbatasan Laut Indonesia Dengan 10Negara Tetangga

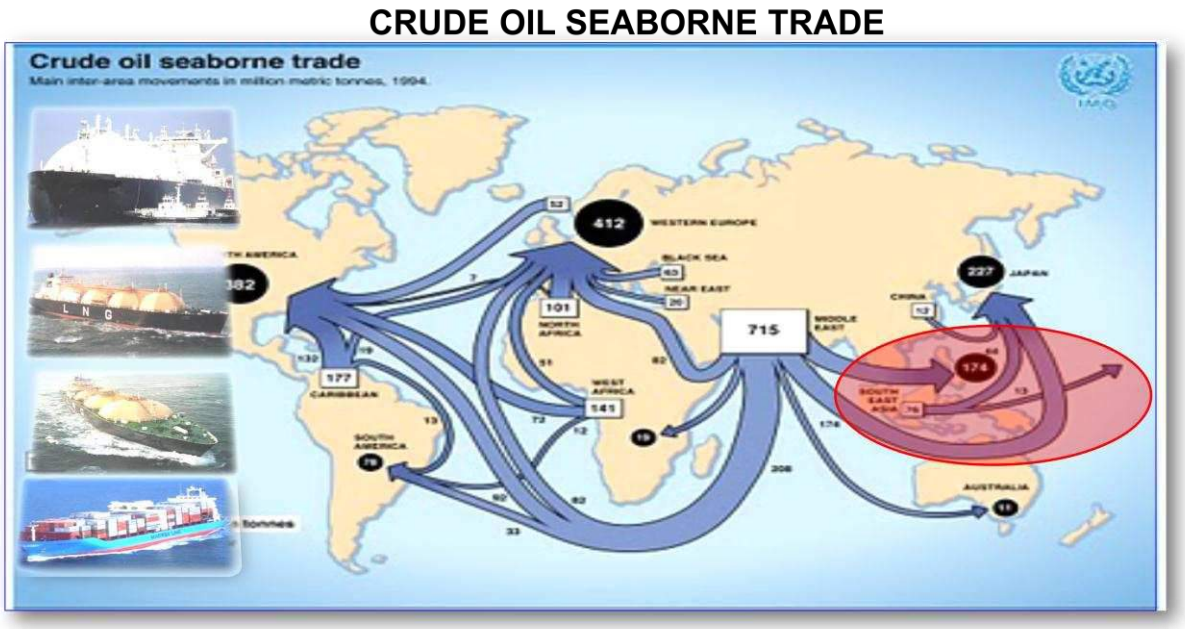
Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Dampak nyata dari kondisi atas wilayah laut dan batas negara maritim ini, akan mendorong negara-negara kawasan yang berkepentingan untuk mengembangkan kemampuan persenjataan dan mengubah strategi penggelaran kekuatan militernya. Pada kawasannya sendiri, tentunya suatu negara akan menunjukkan kekuatan militer yang utama untuk kemungkinan meramaikan situasi dan kondisi melalui kemampuannya menetapkan visi dan misi pertahanannya dengan negara lain melalui penguasaan teknologi pertahanan laut dan udara yang tinggi.

Pada saat ini, kita tergiring untuk melihat masih adanya kekurangan keamanan maritim di Asia Tenggara atau wilayah regional sekitarnya, sehingga banyak usaha yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kerja sama maritim kawasan Asia Tenggara maupun sekitarnya sebagai proses peningkatan kerjasama keamanan maritim. Indonesia dengan konfigurasi geografi lautan dan pulau-pulaunya dengan luas wilayah total sekitar 7,7 juta km^2, dimana dua per tiga dari luas wilayah tersebut adalah lautan menjadikan ekonomi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jasa perhubungan laut Indonesia diperkirakan mencapai 12 miliar USD/tahun selain 70% produksi minyak dan gas bumi yang berasal dari kawan pesisir dan laut.



Gambar 3. Crude Oil Seaborne Trade

Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Pada saat ini, Indonesia akan mengembangkan visi dan kemampuan untuk memodernisasi Alutsista angkatan laut dan udaranya untuk memaksimalkan pengamanan, penjagaan, dan pengelolaan potensi yang dimiliki. basis pembentukan keamanan di kawasan Asia Tenggara adalah deklarasi "Zona Damai, Kebebasan dan Netralitas di Asia Tenggara (ZOPFAN)" dan "Perjanjian Persahabatan dan Kerja sama di Asia Tenggara (TAC)". Keduanya mengungkapkan bahwa anggota ASEAN akan menyelesaikan perselisihan antara satu sama lain secara damai.[4]

Pertanyaannya adalah seberapa jauh basis ZOPFAN dan TAC ini, jika dihadapkan pada masalah sengketa nyata perairan di kawasan, terutama terkait dengan faktor strategis penyebab perang di muka bumi sejak zaman prasejarah sangat terkait erat pada masalah sumber daya & perdagangan (termasuk jalur perdagangan) ?

[4] Mya Than & Carolyn Gates (eds), *ASEAN Enlargement: Impacts and Implications*, (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), 2001).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Fakta bahwa hingga saat ini hanya 20% masalah klaim maritim kawasan ini terselesaikan, berarti masih menyisakan 80% yang bermasalah menjadi pekerjaan rumah sendiri. Sesungguhnya Indonesia bersama ASEAN harus mampu menyelesaikan segera klaim perairan wilayah laut tersebut, mengingat wilayah laut kawasan ini juga menjadi daerah persaingan tajam dan strategis bagi negara lain di luar ASEAN, seperti Cina, India, atau AS.[5]

Untuk mengatasi campur tangan global dan menghindari intervensi eksternal di wilayah ini, jelaslah Indonesia dan negara-negara ASEAN harus bertindak kolektif dalam membangun kekuatan gabungan dan posisi tawar yang lebih kuat dalam masalah-masalah politik, pertahanan, dan keamanan. Hal ini sangat dibutuhkan kekuatan diplomasi.

Kekuatan diplomasi harus dapat menjamin kepentingan pembangunan pertahanan yang tidak hanya mendorong upaya untuk penguatan kemampuan tentara yang dipadukan dengan peningkatan kualitas maupun kuantitas bela negara dari warga negaranya. Hal ini harus dapat menjamin keselamatan dan kehormatan bangsa melalui perwujudan kesepahaman antar negara tetangga.

ASEAN seringkali dipandang semata-mata sebagai 'wadah diskusi' atas berbagai isu di kawasan. Artinya, potensi ASEAN Power yang sesungguhnya besar, dianggap belum optimal digunakan untuk menyelesaikan berbagai sengketa nyata di antara negara-negara anggotanya sendiri, termasuk sengketa klaim wilayah perbatasan laut. Untuk mempertahankan sentralitas di kawasan dan menjadikan organisasi ini semakin penting dalam panggung global, ASEAN jelas perlu lebih terintegrasi, lebih terlibat dalam aspek ekonomi, pertahanan, dan keamanan dengan lebih pro-aktif merespon perubahan lingkungan internasional yang semakin terkait antara satu dengan yang lainnya.

Pemantapan dokumen ASEAN 2015 telah menetapkan berbagai tujuan atas kerja sama ASEAN dan menjadikan kawasan ASEAN pada dekade kedua Millenium (2015) sebagai kawasan yang mampu menjadi wadah kerja sama negara-negara di kawasan untuk hidup dalam perdamaian dan kemakmuran, menyatu dalam kemitraan yang

[5] Daniel Kliman & Abe Denmark, "How to Get South Asia Right", *Diplomat*, dalam http://thediplomat.com/2011/02/02/how-to-get-southeast-asia-right/, 2 Februari 2011.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dinamis dan menjadi komunitas yang saling peduli serta terintegrasi dalam pergaulan bangsa-bangsa di dunia.[8]

Stabilitas dan keamanan kawasan sebagai integrasi kelautan ASEAN dapat diciptakan dengan cara mendorong terciptanya integrasi politik, keamanan dan pertahanan di kawasan. Dengan demikian APSC (*ASEAN Political Security Community), ADMM (ASEAN Defense Ministerial Meeting)* dan ADMM Plus dapat digunakan sebagai pilar yang *legitimate* untuk membangun sebuah komunitas keamanan dan pertahanan regional dalam tiap jenjang dan tahapan yang dibutuhkannya. Khususnya dalam 3 pilar utama mencakup : *maritime security*, *energy security* dan *food security* serta berbagai isu terkait keamanan dan pertahanan kawasan.

ADMM ke-6 tahun 2012 di Kamboja, mengambil tema *"Enhancing ASEAN Unity for Harmonized and Secure Community"* dengan isu yang dibahas antara lain Industri Pertahanan, *Peace Keeping Center Network Counter Terorism* dan Laut Cina Selatan.[6]



Gambar 4. Regional Strategic Partnership

Sumber : Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Karenanya, ASEAN perlu menetapkan upaya-upaya pendalaman *(deepening)* dan perluasan *(widening)*. Upaya pendalaman harus lebih difokuskan pada perbaikan internal,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[6] Menhan RI, "Pertemuan ADMM ke 6 di Kamboja", *Majalah Wira*, Volume 36, No.20, Mei – Juni 2012.

seperti penguatan mekanisme penyelesaian sengketa yang lebih *"workable"* dan upaya perluasan menuntut ASEAN untuk memaksimalkan potensi APSC bersama mitra bersamanya berdasarkan orientasi *outward-looking security*. Di sisi lain, Indonesia harus mampu menetapkan keinginnya untuk memiliterkan militer-nya *(militerizing the military)* terkait pada prioritas kebijakan keamanan dan pertahanan regional dan dari aspek kebijakan luar negeri dengan cara menghapus keengganan-keengganan dengan alasan tradisional dalam perspektif domestiknya.

Integrasi regional harus lebih difokuskan pada apa yang sebenarnya dibutuhkan oleh Indonesia sendiri dengan mengingat kepentingan nasionalnya, dimana salah satu aspek penting adalah isu ketiga di atas dalam konteks regional. Karenanya, transformasi pola pemikir pemimpin dalam merumuskan strategi demi kepentingan masa depan bangsa dengan kemampuan menggiring pandangan *"national interest to regional action"* sekaligus *"regional interest to national action"* jelas sangat dibutuhkan !

Fakta dalam perjalanan 14 tahun terakhir ini, menuntut Indonesia harus mampu memperbaiki rancangan strategi pertahanannya, utamanya untuk membius para prajurit dan perwira TNI untuk cukup berbangga diri dengan digiring menjadi tentara-tentara yang berkonsentrasi pada misi yang diusung SSR *(security sector reform)* 1998. Menjadi tentara yang berkonsentrasi lebih banyak pada misi-misi rekonstruksi (bencana) dan stabilisasi (pasca bencana), tetapi tidak cukup dibangun untuk berkonsentrasi pada misi dan tugas utamanya sebagai militer profesional untuk menghadapi "bencana pertahanan" dihadapan matanya yang mampu untuk mengusir dan meminimalkan ancaman sejak di batas ZEE Indonesia.

Pengembangan strategi pertahanan dapat berawal dari koreksi terhadap 3 hal yaitu: Pertama, persepsi bahwa tidak ada ancaman tradisional dalam kurun waktu ke depan. Kedua, landasan berfikir dan strategi pertahanan yang selalu dibangun di luar konteks isu regional dan internasional. Ketiga, penetapan anggaran pertahanan yang hanya berkiblat pada perbandingan terhadap kekuatan PDB. Padahal, terdapat pendekatan lain dalam memproyeksikan anggaran pertahanan. Misalnya, keinginan untuk melihat dari perspektif keamanan dan pertahanan negara secara utuh terpadu, dimana itu berarti berapapun anggaran yang diperlukan oleh militer untuk visi dan misi pertahanannya, harus mampu diberikan oleh negara. Sehingga pelaksanaanya bukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

budget oriented, tetapi *program oriented.* Sesuai dengan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia yang meningkat dan mendapat apresiasi dari Pengamat Ekonomi David Samual. Menurutnya, pada kwartal dua 2012, Produk Domestik Bruto (PDB) Cina tumbuh 7,6% dan Indonesia 6,4% *(Year one Year),* sedangkan India menempati posisi kedua dari tumbuh dibawah 6% ke level 5,4%. Ekonomi Indonesia telah tumbuh dengan baik dan menjadi negara dengan perekonomian terbesar di Asia Tenggara, dan bahkan nomor 16 di dunia.

Isu-isu maritim di perairan Indonesia utamanya terkait pada SLOCs (Sea Lines of Communicatios) dimana selain Selat Malaka, fungsi strategis Selat Sunda, Selat Lombok dan terutama Selat Wetar dan Letti (ada istilah lain : *"the 2nd Mallacca"*) mungkin malah membutuhkan perhatian lebih serius baik dari kita sendiri maupun negara-negara kawasan. Karena, bagaimanapun dalam perkembangan politik regional, gagasan SLOCs strategis yang tersebar di perairan Indonesia memerlukan strategi yang mencakup keamanan maritim kawasan secara kolektif.

Menurut John Robert Beishline, perencanaan merupakan turunan dari tinjauan yang telah ditetapkan, karena itu dalam membuat perencanaan dibutuhkan pemikiran reflektif *(Reflective Thinking)* yang melibatkan banyak *Stake Holder* dan proses penyusunan harus dengan teliti dan cermat serta menggunakan tahapan-tahapan tertentu.[7]

Kekuatan armada maritim dengan orientasi baru dan jauh melampaui visi dan misi sebatas Armada Barat (Armabar) dan Armada Timur (Armatim) harus segera dibangun untuk menghadapi tantangan 8 tahun mendatang dan mengantisipasi secara serius rencana pergeseran 60% kapal-kapal perang modern militer AS dari seluruh dunia ke kawasan. Pergeseran ini mengikuti orientasi kebijakan politik luar negeri Presiden Obama dan pernyataan tegas Panetta untuk kembalinya AS berkonsentrasi penuh ke kawasan yang disebutnya sebagai *Indo-Pacific* pada 2020.[8]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[7] John Robert Beishline, *Military Management for National Defense,* (USA : Prentice Hall, 1950).

[8] Obama, Kebijakan Luar Negeri USA, 2012.



Gambar 5. Balancing Without Alliance

*Sumber :*Dadang Sobar Wirasuta, Orasi Ilmiah Wisuda Pasca Sarjana Sekolah Kajian Pertahanan Strategi, 2013 oleh Laksamana TNI Dr. Marsetio.

Artinya, kita harus mampu membaca ancaman konstalasi pertahanan dan keamanan dalam perspektif dinamika politik global dan menyimak bagaimana kekaisaran militer AS semakin tumbuh menuju wujudnya kelak di 8 tahun mendatang. Data resmiaz dari *US Departement of Defense (DoD)* pada laporan struktur tahun fiskal 2003 menyebut, Pentagon memiliki 702 pangkalan di 130 negara dan mengklaim, pangkalannya mencakup 44.870 barak, hanggar, rumah sakit, dan bangunan lain sebanyak lebih dari 4.844 bangunan. Angkatan Lautnya memiliki 11 kapal induk modern, 286 kapal perang berikut kapal selam. Gambaran tersebut membawa kita pada kesadaran bahwa sebenarnya hanya sedikit sekali ruang yang ditinggalkan di planet bumi ini yang tidak terisi oleh kekuatan militer AS. Dan ruang kosong itu adalah wilayah Indonesia terus menuju arah selatan melalui Samudera Hindia ke arah Antartika. Karenanya, kekuatan TNI khususnya TNI AL dan TNI AU ke depan harus bertumpu pada pembangunan kekuatan angkatan laut dan udara yang harus mampu mendukung dua armada AL baru yang harus segera terbentuk. Oleh karena itu, sudah saatnya Indonesia membentuk dua armada baru untuk mendukung dua armada yang sudah ada, Armabar dan Armatim. Sebagai ilustrasi, maka armada pertama adalah armada yang berkonsentrasi pada pembangunan kemampuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

pertahanan laut dan udara di sepanjang sisi ZEE Selatan Indonesia, yaitu Armada Samudera Hindia, sementara armada kedua harus mampu berkonsentrasi pada pembangunan kekuatan laut dan udara di sepanjang sisi ZEE Utara Indonesia yakni kawasan Samudera Pasifik.

Untuk itu, Indonesia harus mau berkaca dan belajar secara jujur mengukur bagaimana strategi pembangunan kekuatan pertahanan semasa Soekarno yang mampu memainkan peranan sebagai *'non alignment'* dengan konsekuen dan menjadikan kekuatan militer Indonesia menjadi yang terbesar di bumi bagian selatan dengan kekuatan Angkatan Laut Indonesia yang terdiri dari komposisi 234 kapal perang terdiri dari sebuah kapal penjelajah *(Cruiser)*, 12 kapal selam, 7 kapal perusak *(Destroyer)*, 7 *fregat* dan beberapa jenis Kapal Perang lain. Kedepan, Indonesia memang tidak boleh lagi lengah dengan selalu mengusung mantera-mantera perdamaian : *"1.000 friends o enemy"*. Sementara di saat yang sama negara-negara lain di depan mata berlomba membangun kekuatan pertahanannya. Sebab secara logika jika pertahanan negara kuat, perdamaian dalam konteks keberadaan serta kedaulatan nasionalpun akan tercipta. Dampak efek penangkal akan lebih besar apabila kita memiliki armada yang kuat yang memiliki persenjataan yang modern dengan menguasai dan memiliki nuklir.[9]

Sebagai negara maritim terbesar di kawasan, jelaslah Indonesia harus dapat memaksimalkan perannya. Titik awal dapat dilakukan dengan menyepakati bahwa sejarah perang akan sumber daya perdagangan di kawasan ini beserta jalur-jalur laut strategisnya bukanlah cerita indah dongeng anak-anak, tetapi cerita tentang bagaimana kedaulatan dan kehormatan negara harus dijaga dengan segenap tenaga, darah dan airmata. Titik kedua, adalah dengan membalikkan pengertian MEF[10] yang telah dijadikan landasan pembangunan kekuatan postur pertahanan Indonesia selama 14 tahun terakhir ini menjadi MEF dalam pengertian *maximum essential forces* yang dibutuhkan Indonesia untuk dapat mencapai titik ketiga, yaitu TNI AL dan TNI AU yang mampu mandiri dan juga terlibat dalam keturut sertaannya membangun kerja sama keamanan maritim dan udara kawasan dengan kekuatan yang dapat memberikan dampak magnitudinal pada

[9] Herman Kahn, *On Thermonuclear War,* (Princeton: Princeton University Press, 1960).

[10] *Minimum Essential Force,* Komponen Utama, (Jakarta: Kemhan, 2010).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terwujudnya sebuah arsitektur keseimbangan regional yang sesungguhnya. Mengingat luas perairan Indonesia yang meliputi 3 juta km perairan Zona Ekonomi Ekslusif dan 3 juta km perairan wilayah dan kepulauan, maka setiap saat diperlukan 15 kapal *fregat* untuk berpatroli di ZEE dan 60 ksapal patroli lepas pantai untuk berpatroli di perairan wilayah dan kepulauan. Secara teori, berdasarkan aksi radiusnya dan jangkauan peralatan deteksinya satu Kapal *Fregat* dapat mengawasi laut seluas 200.000 km^2, sedangkan satu kapal patroli lepas pantai milik TNI AL saat ini tidak memerlukan persenjataan yang canggih, juga tidak memerlukan standar militer yang tinggi, karena yang diperlukan adalah kuantitas agar setiap saat mampu hadir di seluruh perairan nusantara, agar kekayaan laut kita dan kedaulatan wilayah kita aman. Hadir di laut *(Presence at Sea)* adalah kemampuan minimal yang diperlukan suatu Angkatan Laut.

Sebagaimana Horat pernah berkata : *Nil Volentibus Arduum,* bagi yang berusaha tidak ada sesuatu yang sulit, maka jika mau berusaha, Indonesia jelas mampu memaksimalkan perannya dalam langkah membangun stabilitas keamanan kawasan dengan kekuatan maritim dan dirgantara yang mampu menaklukan segala bentuk ancaman terhadap NKRI tercinta.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Budiono. 2012. "Pertumbuhan Ekonomi Meningkat, Saatnya Modernisasi Alutsista TNI". *Wira Magazine.* Vol. 39.

Bakrie, C.R. 2012. "2020 *Maritime War Theater and Force Development for Indonesia New Fleets". Wira Magazine,* Ministry of Defense RI.

Buntoro, Kresno dan Rajab Silitonga. 2012. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala. Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL.

Beishline, John Robert. 1950. *Military Management for National Defense.* USA : Prentice Hall.

Dahuri, Rokhmin. 2005. *Kebijakan Kelautan dan Perikanan*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Kliman, Daniel & Abe Denmark. *2011.* "How to Get South Asia Right", *Diplomat,* dalam http://thediplomat.com/2011/02/02/how-to-get-southeast-asia-right/, 2 Februari 2011.

Kemhan RI. 2007. *Strategi Pertahanan Negara*. Jakarta : Kemhan.

Kahn, Herman. 1960. *On Thermonuclear War.* Princeton: Princeton University Press.

Menhan RI. 2012. "Pertemuan ADMM ke 6 di Kamboja, *Majalah Wira*, Vol.36 No. 20, Mei – Juni.

Santoso, P. *2012."South China Sea Dispute in the Middle of Strategic Competition between the United States and China". Wira Magazine.* Ministry of Defense RI.

Than Mya & Carolyn Gates. 2001. (eds). *ASEAN Enlargement: Impacts and Implications*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS).

United Nation Convention on The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERFORMA KONVERGENSI ANGIN PERMUKAAN DIURNAL MODEL REANALISIS ERA5 DI BENUA MARITIM INDONESIA

Perform of Diurnal Surface Wind Convergence of ERA5 Reanalysis Model over Indonesia Maritime Continent

Achmad Fahruddin Rais[1)*], Soenardi[1)], Zubaidi Fanani[2)], Pebri Surgiansyah[1)]

[1)] Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika. Jl. Angkasa I No.2 Kemayoran
Jakarta Pusat 10720 Indonesia
[2)] Stasiun Meteorologi Sultan Badaruddin II, Palembang
*E-mail: achmad.rais@bmkg.go.id

Intisari

Pada penelitian ini, penulis mengkaji uji performa kualitatif konvergensi angin permukaan model reanalisis ERA5 di BMI yang dibandingkan dengan hasil penelitian menggunakan limited area model (LAM) oleh Qian, Im dan Eltahir serta Alfahmi et al. Konvergensi angin permukaan dan anomali angin permukaan dihitung dengan menggunakan finite difference. Hasil penelitian menunjukkan bahwa model reanalisis ERA5 mampu mensimulasikan konvergensi anomali angin permukaan dengan baik terhadap model regional climate model (RegCM) maupun The MIT regional climate model (MRCM) resolusi 27 km di Pulau Jawa dan sekitarnya serta BMI bagian barat dengan nilai konvergensi yang lebih tinggi. Sedangkan terhadap model weather research forecast (WRF) 9 km di BMI bagian timur, model reanalisis ERA5 juga dapat mensimulasikan konvergensi angin permukaan, tetapi dengan nilai yang lebih rendah. Selain itu, model reanalisis ERA5 mensimulasikan konvergensi angin permukaan lebih cepat 2 jam di BMI bagian barat dan timur dibandingkan MRCM27 dan WRF.

Kata Kunci: ERA5, Angin Permukaan, Konvergensi.

Abstract

In this study, we discuss the qualitative performance testing of ERA5 surface wind convergence over the Indonesia maritime continent (BMI) compared with research based on limited area model (LAM) by Qian, Im, and Eltahir and also Alfahmi et al. Wind surface convergence and wind surface anomalies convergence is calculated using finite-difference. The results show that the ERA5 reanalysis model can simulate convergence of surface wind anomalies compared with both regional climate model (RegCM) and 27 km MIT regional climate model (MRCM) over Java and also western BMI with higher convergence values. While ERA5 reanalysis model can also simulate convergence of surface winds, but with lower values compared to 9 km weather research forecast (WRF) model over eastern BMI. Besides, the ERA5 reanalysis model simulates convergence of surface winds, which is 2 hours faster over western and eastern BMI compared to MRCM27 and WRF.

Keywords: ERA5, Surface Wind, Convergence.

1. PENDAHULUAN

Tidak seperti benua yang didominasi daratan ataupun samudera yang morfologinya hanya laut, benua maritim Indonesia (BMI) terdiri dari Pulau-Pulau yang dihubungkan oleh laut di sekitarnya. Keunikan tersebut menimbulkan karakteristik hembusan angin darat dan laut yang mencapai 400 km dari bibir pantai (Short et al., 2019). Bentuk garis pantainya juga mengendalikan konvergensi angin permukaan yang dapat menimbulkan presipitasi (Alfahmi et al., 2019), bahkan diidentifikasi mengontrol iklim dunia (Manabu et al., 2018). Angin darat dan laut yang berhembus di area ini dan berinteraksi dengan topografi juga membentuk karakteristik cuaca lokal (Gunawan, 2006).

Pemodelan angin permukaan di BMI dengan model cuaca dan iklim global masih menjadi hal yang menantang. Performa model cuaca dan iklim global masih dianggap tidak dapat merepresentasikan interaksi terhadap topografi dengan baik pada penelitian sebelumnya karena resolusinya yang kasar, sehingga model tersebut di-*downscaling* dengan mempergunakan model cuaca dan iklim area terbatas (LAM) (Qian, 2008; Hara et al., 2009; Bhatt et al., 2016; Im & Eltahir, 2018; Alfahmi et al., 2019). Tetapi, ada salah satu model reanalisis global yang kemungkinan dapat merepresentasikan interaksi cuaca terhadap topografi karena model tersebut mengalami perbaikan kuantitas data observasi dalam proses asimilasi dan resolusi temporal serta spasial yang menggantikan ERA Interim yang sudah

dipublikasi sejak 2006 (Hersbach et al., 2019). ERA5 adalah singkatan dari *The European Centre for Medium-Range Weather Forecast* (ECMWF) *Reanalysis 5-th Generation*. Model ERA5 adalah model renalisis cuaca global generasi ke-5 yang diproduksi oleh ECMWF dengan menggunakan asimilasi data 4D-Var CY41R2 pada Integrated Forecast System (IFS) ECMWF. Model tersebut memiliki resolusi spasial 0.25° dan temporal 1 jam.

Fokus tulisan ini adalah mengetahui performa kualitatif konvergensi angin permukaan model reanalisis ERA5 di BMI yang dibandingkan dengan hasil penelitian dengan LAM oleh Qian (2008), Im & Eltahir (2018) dan Alfahmi et al. (2019).

2. METODE

Data reanalisis ERA5 yang digunakan memiliki resolusi 0.25° setiap jam periode 1979-2018. Pada tahun 2019, data lengkap setiap jam model reanalisis global ERA5 dipublikasikan melalui C3S *Climate Data Store* (CDS) (Raoult et al., 2017).

Konvergensi angin permukaan dihitung menggunakan *central finete difference* di BMI bagian timur sesuai area penelitian Alfahmi et al. (2019) pada bulan Maret. Selain menghitung konvergensi dari angin permukaan, penulis juga menghitung konvergensi dari anomali angin permukaan di Pulau Jawa dan sekitarnya serta BMI bagian barat. Pembuatan anomali angin dimaksudkan untuk menormalisasi angin *background* dan lebih memperlihatkan komponen *disturbance* yang merupakan representasi angin darat-laut seperti yang dilakukan dalam penelitian Qian (2008) pada periode Desember-Januari-Februari (DJF) dan Im & Eltahir (2018) pada bulan Januari.

Performa kualitatif diuji dengan membandingkan nilai pada masing-masing wilayah penelitian (Gambar 1) yang direpresentasikan oleh warna interval kelas untuk divergensi dan interval vektor untuk vektor angin. Skala interval kelas sudah disesuaikan dengan hasil penelitian Qian (2008), Im & Eltahir (2018) serta Alfahmi et al. (2019) pada Gambar 2 s/d 8.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Konvergensi Anomali Angin Permukaan di Pulau Jawa

Pada Gambar 2, konvergensi anomali angin model ERA5 tersebar di perairan sebelah utara Pulau Jawa, sebagian Selat Sunda dan perairan sebelah selatan Pulau Jawa bagian tengah. Sedangkan di Pulau Jawa, konvergensi terdistribusi tidak merata, kecuali pada bagian timur pada pukul 07-10 LT. Selanjutnya pada pukul 10-16 LT, konvergensi anomali angin tersebar di Pulau Jawa dengan nilai paling besar dibandingkan pada rentang waktu lain. Nilai konvergensi tersebut berkurang pada pukul 16-19 LT. Lain halnya pada pukul 19-07 LT, konvergensi anomali angin tersebar di perairan sekitar Pulau Jawa.

Jika pola sebaran konvergensi anomali angin model ERA5 dibandingkan dengan perubahan konvergensi anomali angin *regional climate model* (RegCM) dalam penelitian Qian (2008) maka terdapat kesamaan kekontrasan distribusi konvergensi di Pulau Jawa dan di perairan sekitarnya, tetapi tampak bahwa konvergensi anomali angin model ERA5 lebih cepat dibandingkan hasil RegCM.

3.2. Konvergensi Anomali Angin Permukaan di BMI Bagian Barat

Pada Gambar 3 s/d 5, konvergensi anomali angin mulai terjadi di Pulau Sumatera dan Jawa pukul 10 LT dan berakhir pada 19 LT. Puncak konvergensi terjadi pada pukul 14 LT, sedangkan konvergensi anomali angin terjadi di Pulau Kalimantan sampai pukul 22 LT yang lebih lama dari pulau lainnya, hal tersebut dapat disebabkan karena Pulau Kalimantan lebih luas yang dapat menyimpan panas lebih banyak sehingga gradien tekanan antara Pulau dan perairan di sekitarnya tidak cepat berubah. Konvergensi juga terjadi di perairan sekitar pulau-pulau mulai pukul 17 LT sampai pukul 08 LT.

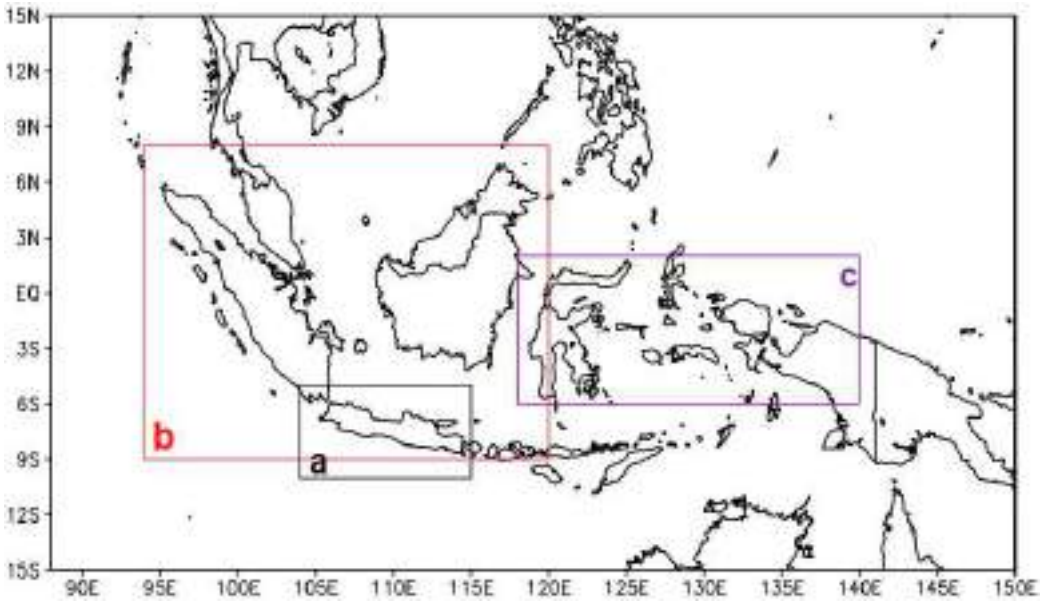
Dibandingkan penelitian Im & Eltahir (2018), model yang sesuai dibandingkan dengan ERA5 adalah *The MIT Regional Climate Model* 27 km (MRCM27) dibandingkan MRCM 12 km karena resolusinya yang hampir sama. Konvergensi anomali angin pada pukul 19 LT model MRCM27 lebih lambat dibandingkan model ERA5. Konvergensi model tersebut sesuai dengan konvergensi anomali angin model ERA5 pada pukul 17 LT. Begitu juga dengan konvergensi anomali angin pada pukul 07 LT. Secara umum nilai konvergensi anomali angin ERA5 lebih besar dari model MRCM27 baik di pulau maupun di perairan sekitarnya.

3.3. Konvergensi Angin Permukaan BMI Bagian Timur

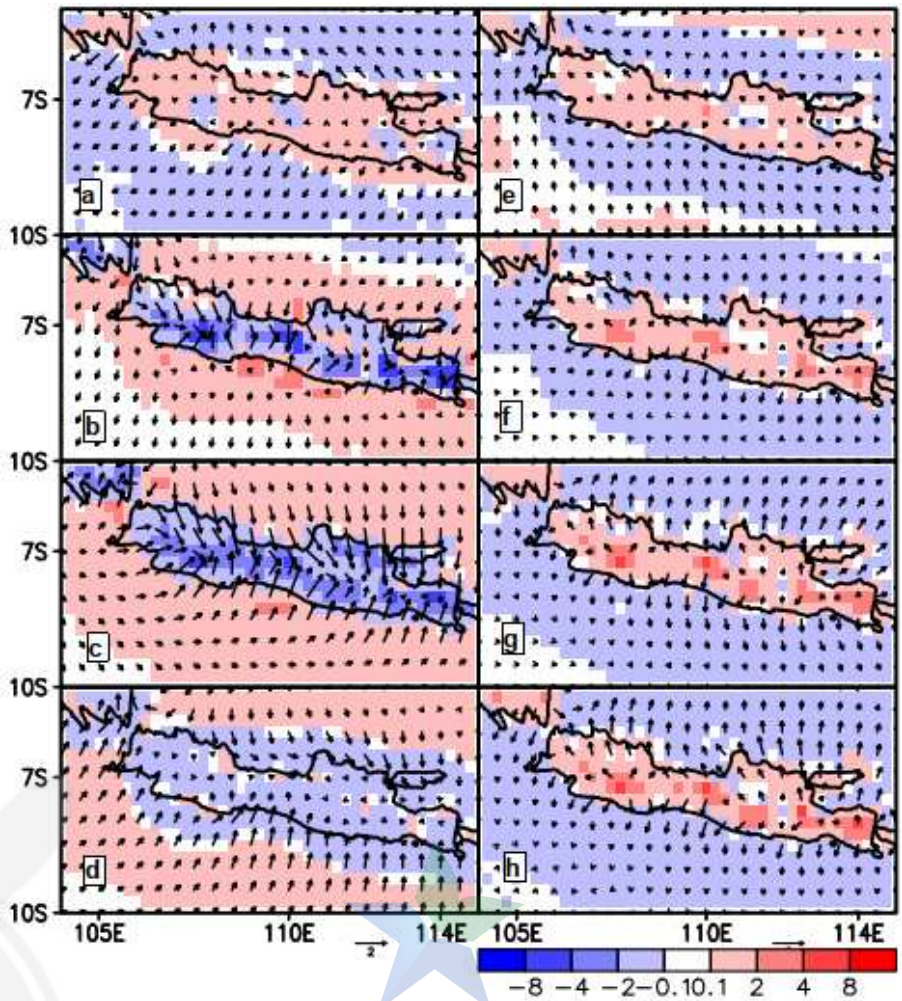
Pada gambar 6 s/d 8, distribusi konvergensi angin permukaan model ERA5 terdistribusi di Pulau Sulawesi, Kepulauan Maluku dan Papua tampak jelas mulai pukul 08 LT. Nilai konvergensi mencapai puncaknya pada pukul 11-13 LT dengan nilai mencapai $<-5\ 10^{-5}\ s^{-1}$. Di pegunungan Papua bagian tengah, konvergensi tampak terjadi sepanjang hari. Di perairan sekitar pulau-pulau, area konvergensi angin permukaan model ERA5 tampak jelas pada pukul 17-06 LT, kecuali konvergensi angin permukaan di Teluk Cendrawasih yang sudah terbentuk pada pukul 16 LT.

Perbandingan konvergensi angin permukaan model ERA5 terhadap konvergensi model *weather research forecast* (WRF) dalam penelitian Alfahmi et al. (2019) memperlihatkan bahwa model ERA5 dapat mensimulasikan konvergensi permukaan di pantai utara Teluk

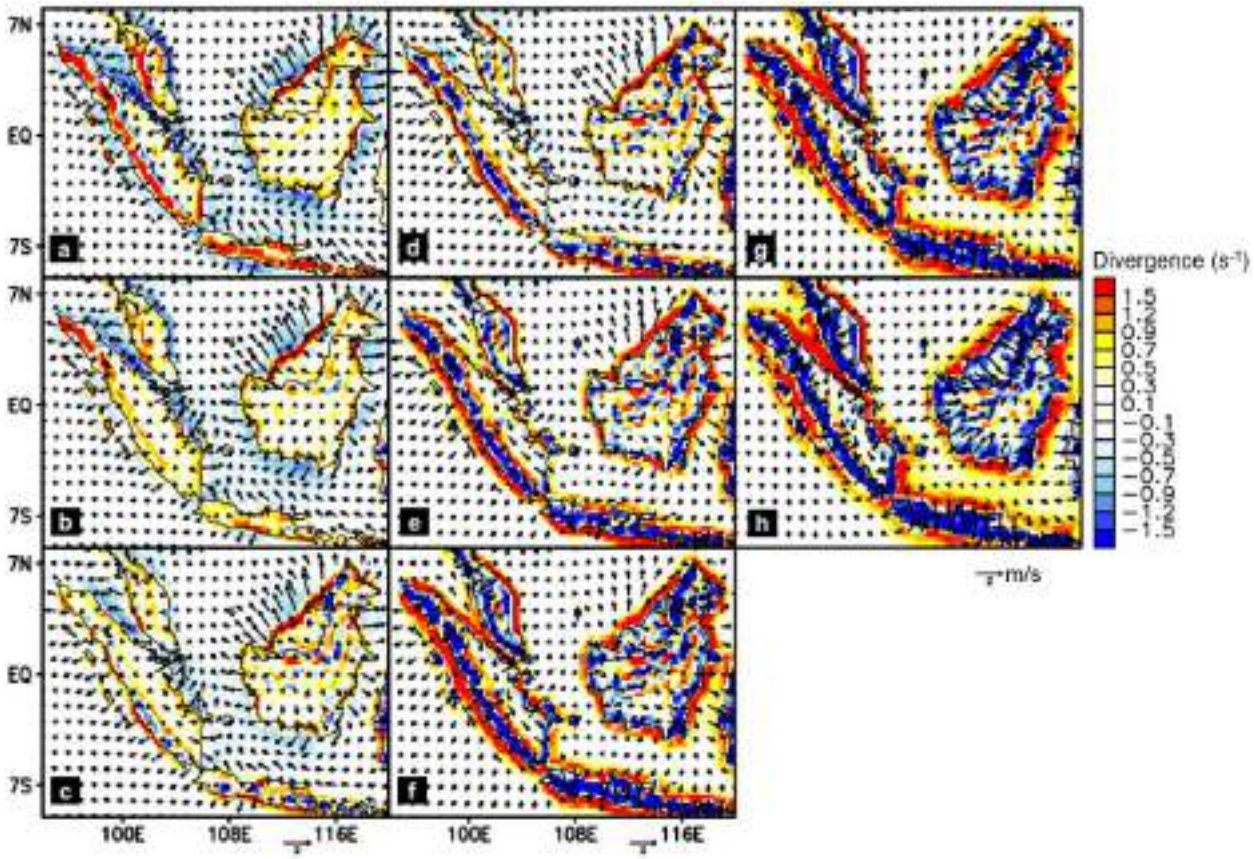
Cendrawasih dan di Pulau Sulawesi bagian selatan dan tenggara pada pukul 12 LT. Pada pukul 24 LT, konvergensi di Teluk Cendrawasih dapat disimulasikan dengan baik oleh model ERA5. Lain halnya di Teluk Tolo, konvergensi angin permukaan disimulasikan oleh model ERA5 lebih cepat 2 jam dari pada simulasi WRF dengan nilai konvergensi yang lebih kecil.



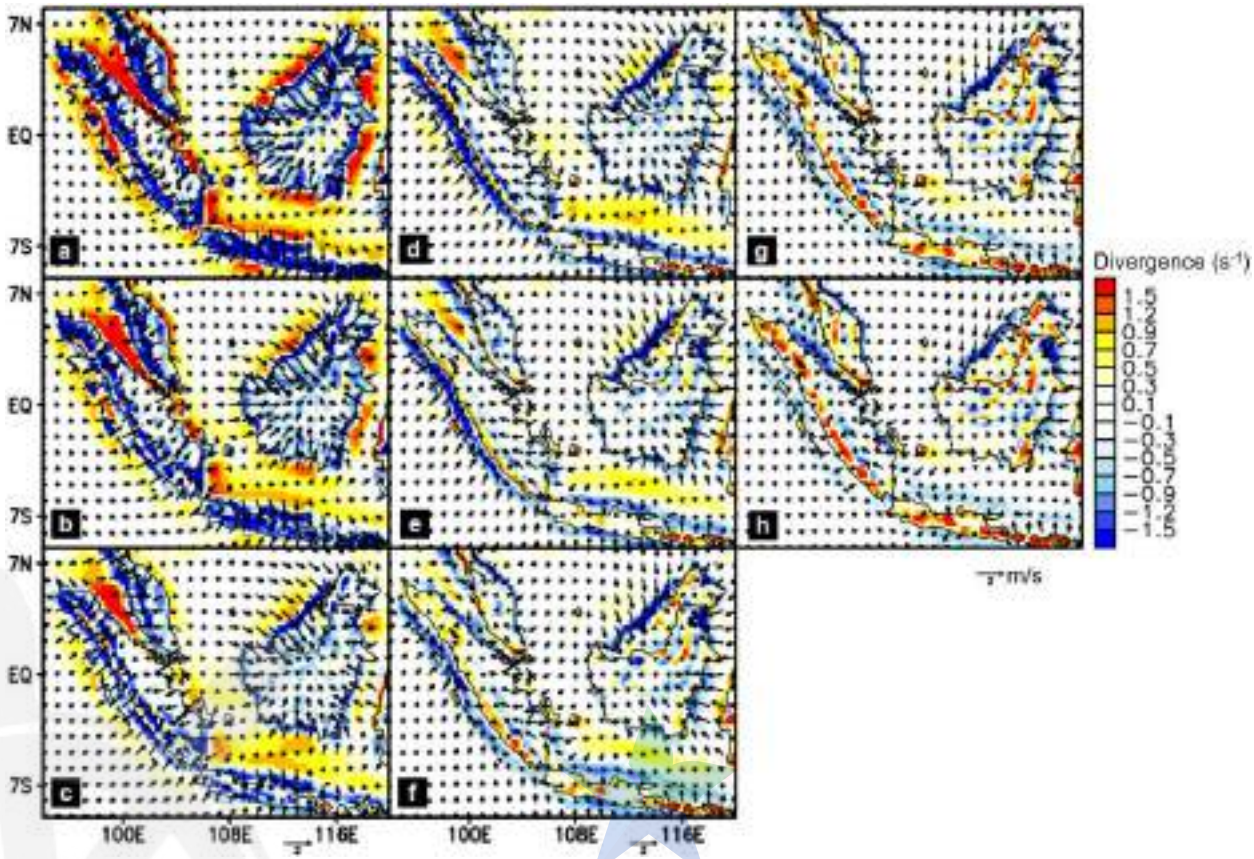
Gambar 1. Wilayah penelitian a) Qian et al. (2008), b) Im & Eltahir (2018) dan c) Alfahmi et al. (2019).



Gambar 2. Anomali angin permukaan (vektor) dan divergensinya (biru-merah) model reanalisis ERA5 di Pulau Jawa dan perairan sekitarnya pada a) 07-10 LT, b) 10-13 LT, c) 13-16 LT, d) 16-19 LT, e)19-22 LT, f) 22-01 LT, g) 01-04 LT dan h) 04-07 LT.

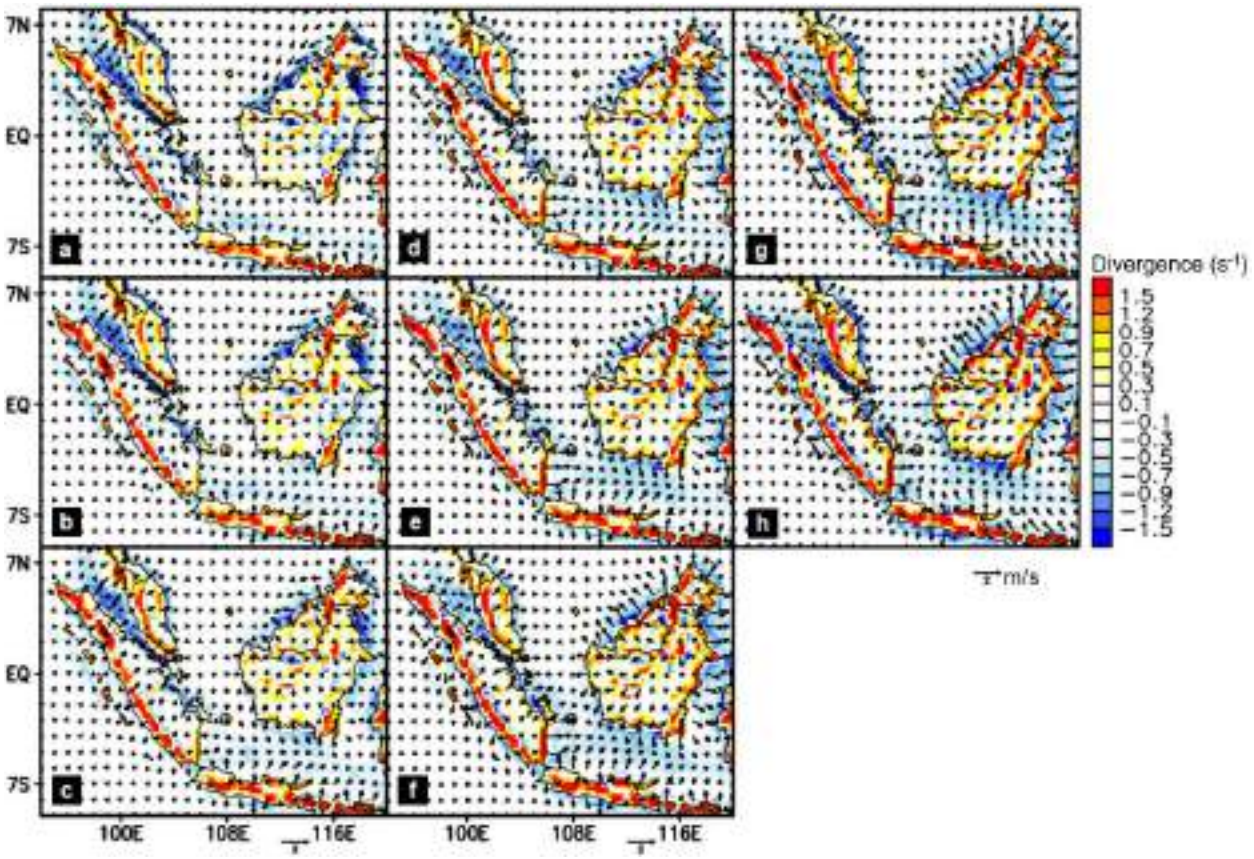


Gambar 3. Anomali angin permukaan (vektor) dan divergensinya (biru-oranye) model reanalisis ERA5 di BMI bagian barat pada a) 07 LT, b) 08 LT, c) 09 LT, d) 10 LT, e) 11 LT, f) 12 LT, g) 13 LT dan h) 14 LT.

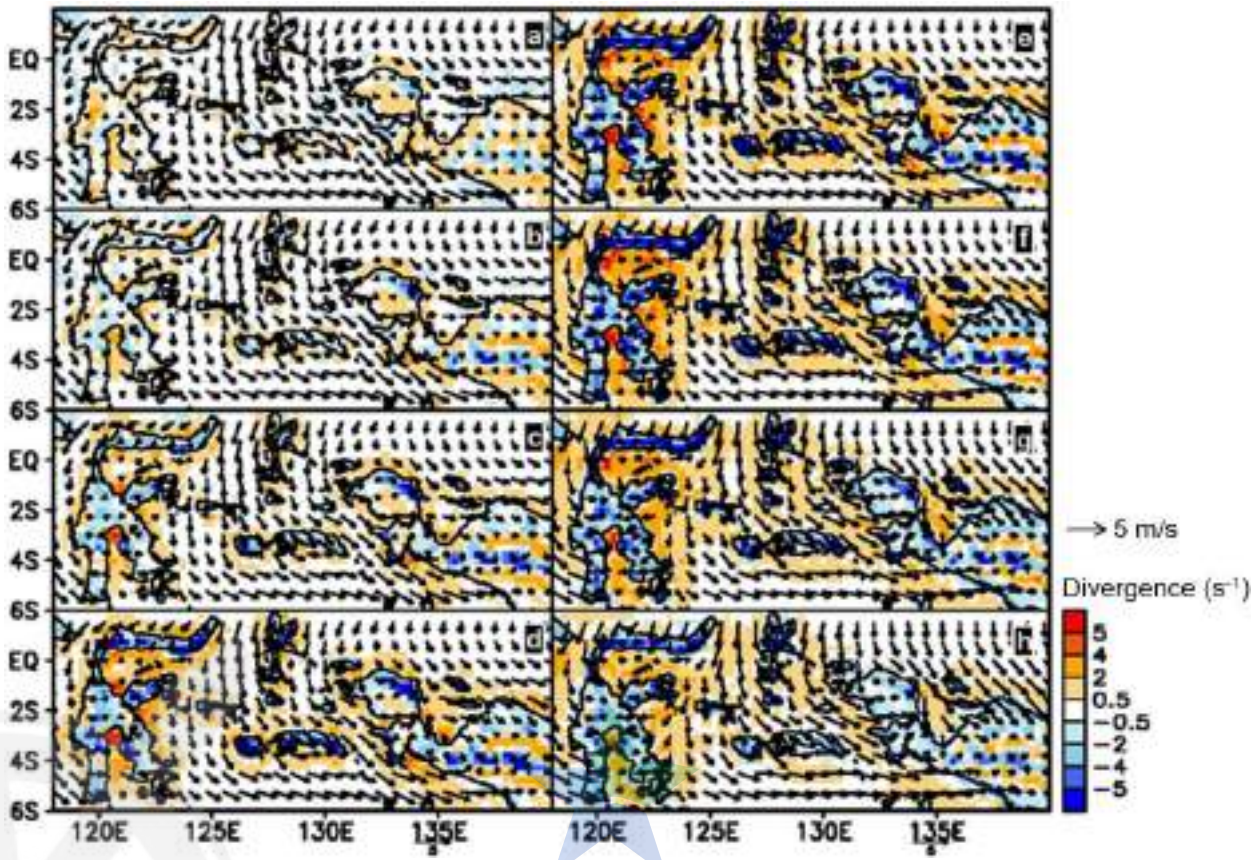


Gambar 4. Anomali angin permukaan (vektor) dan divergensinya (biru-oranye) model reanalisis ERA5 di BMI bagian barat pada a) 15 LT, b) 16 LT, c) 17 LT, d) 18 LT, e) 19 LT, f) 20 LT, g) 21 LT dan h) 22 LT.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

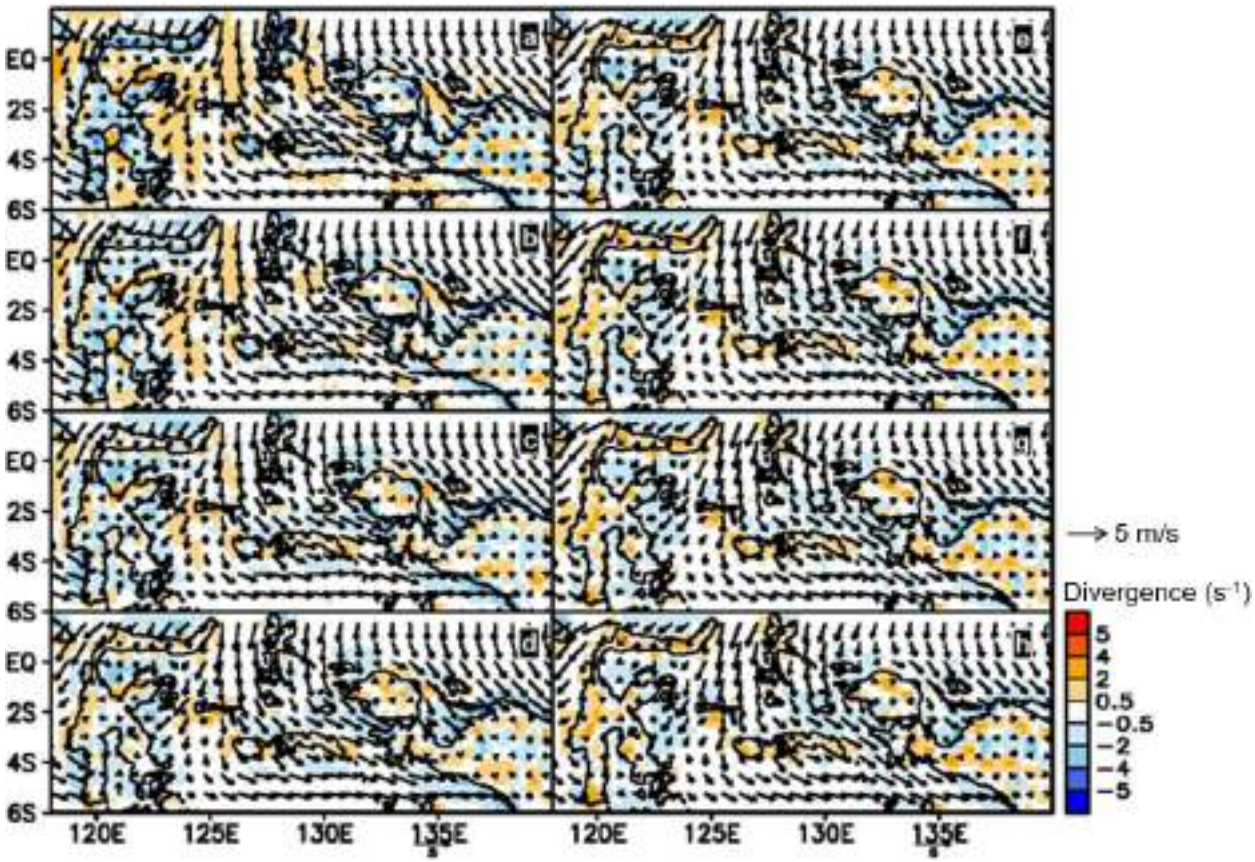


Gambar 5. Anomali angin permukaan (vektor) dan divergensinya (biru-oranye) model reanalisis ERA5 di BMI bagian barat pada a) 23 LT, b) 00 LT, c) 01 LT, d) 02 LT, e) 03 LT, f) 04 LT, g) 05 LT dan h) 06 LT.

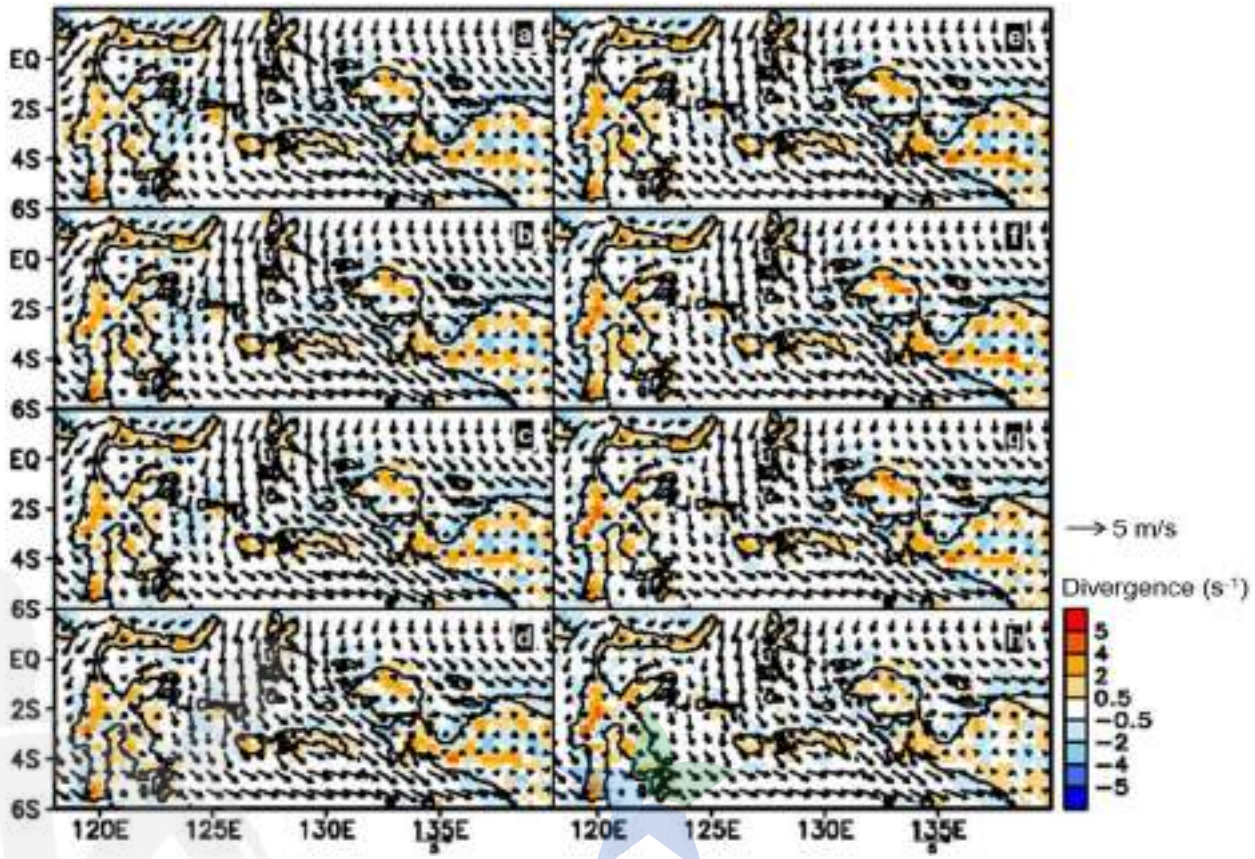


Gambar 6. Angin permukaan (vektor) dan divergensinya (biru-oranye) di BMI bagian timur pada a) 08 LT, b) 09 LT, c) 10 LT, d) 11 LT, e) 12 LT, f) 13 LT, g) 14 LT dan h) 15 LT.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 7. Angin permukaan (vektor) dan divergensinya (biru-oranye) model reanalisis ERA5 di BMI bagian timur pada a) 16 LT, b) 17 LT, c) 18 LT, d) 19 LT, e) 20 LT, f) 21 LT, g) 22 LT dan h) 23 LT.



Gambar 8. Angin permukaan (vektor) dan divergensinya (biru-oranye) model reanalisis ERA5 di BMI bagian timur pada a) 00 LT, b) 01 LT, c) 02 LT, d) 03 LT, e) 04 LT, f) 05 LT, g) 06 LT dan h) 07 LT.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. KESIMPULAN

Performa konvergensi angin permukaan model reanalisis ERA5 telah diuji dengan membandingkannya terhadap hasil penelitian Qian et al. (2008), Im & Eltahir (2018) dan Alfahmi et al. (2019) yang menggunakan LAM. Berdasarkan Gambar 2 s/d 5, hasil analisis menunjukkan bahwa model reanalisis ERA5 mensimulasikan konvergensi anomali angin permukaan dengan baik terhadap model RegCM maupun MRCM resolusi 27 km di Pulau Jawa dan sekitarnya serta BMI bagian barat dengan nilai konvergensi yang lebih tinggi. Sedangkan terhadap model WRF 9 km di BMI bagian timur, model reanalisis ERA5 juga dapat mensimulasikan konvergensi angin permukaan, tetapi dengan nilai yang lebih rendah mengacu pada pembahasan Gambar 6 s/d 8. Selain itu, model reanalisis ERA5 mensimulasikan konvergensi angin permukaan lebih cepat 2 jam di BMI bagian barat dan timur dibandingkan MRCM27 dan WRF pada Gambar 3 s/d 8.

5. DAFTAR PUSTAKA

Alfahmi, F., Boer, R., Hidayat, R., Perdinan., Sopaheluwakan, A. (2019). The Impact of Concave Coastline on Offshore Distribution over Indonesian Maritime Continent. *The Scientific World Journal, 2019*. doi: 10.1155/2019/6839012

Bhatt, B.C., Sobolowski, S., Higuchi, A. (2016). Simulation of Diurnal Rainfall Variability over the Maritime Continent with a High-Resolution Regional Climate Model. *Journal of the Meteorological Society of Japan*, *94A*, 89-103. doi: 10.2151/jmsj.2015-052

Gunawan, D. (2006). Atmospheric Variability in Sulawesi, Indonesia - Regional Atmospheric Model Results and Observations. *Disertasi.* der Fakultät für Forstwissenschaften und Waldökologie der Georg-August-Universität Göttingen.

Hara, M., Yoshikane, T., Takahashi, H.G., Kimura, F., Noda, A., Tokioka, T. (2009). Assessment of the Diurnal Cycle of Precipitation over the Maritime Continent Simulated by a 20 km Mesh GCM Using TRMM PR Data. *Journal of the Meteorological Society of Japan*, *87A*, 413-424. doi: 10.2151/jmsj.87A.413

Hersbach, H., Bell, B., Berrisford, P., Horányi, A., Sabater, J.M., Nicolas, J., Radu, R., Schepers, D., Simmons, A., Soci, C., Dee, D. (2019). Global reanalysis: goodbye ERA-Interim, hello ERA5. *ECMWF Newsletter* No. 159 – Spring 2019, 17-24. doi: 10.21957/vf291hehd7

Im, E-S., Eltahir, E.A.B. (2018). Simulation of the Diurnal Variation of Rainfall over the Western Maritime Continent Using a Regional Climate Model. *Climate Dynamics, 51*, 73-88. doi: 10.1007/s00382-017-3907-3

Qian, J-H. (2008). Why Precipitation is Mostly Concentrated over Islands in the Maritime Continent. *Journal of Atmospheric Science, 65*(4), 1428-1441. doi: 10.1175/2007JAS2422.1

Raoult, B., Bergeron, C., Alós, A.L., Thépaut, J-N., Dee, D. (2017). Climate Service Develops User-friendly Data Store, *ECMWF Newsletter* No. 151 – Spring 2017, 22–27. doi: 10.21957/p3c285

Short, E., Vincent, C.L., Lane, T.P. (2019). Diurnal Cycle of Surface Winds in the Maritime Continent observed through Satellite Scatterometry. *Monthly Weather Review, 147*(6), 2023-2044. doi: 10.1175/MWR-D-18-0433.1

Yamanaka, M.D., Ogino, S-Y., Wu, P.M., Jun-Ichi, H., Mori, S., Matsumoto, J., Syamsudin, F. (2018). Maritime Continent Coastlines Controlling Earth's Climate. *Progress in Earth and Planetary Science 5*(21). doi: 10.1186/s40645-018-0174-9

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SASDAYA
Gadjah Mada Journal of Humanities

Vol. 4, No. 2, 2020
e-ISSN: 2549–3884

PERSPEKTIF JARINGAN PERTUKARAN MARITIM TERHADAP SUMBER-SUMBER PANGAN DI PULAU-PULAU KECIL, KABUPATEN WAKATOBI SULAWESI TENGGARA

La Ode Rabani* dan Adhi Rahman B**
E-mail: laode-rabani@fib.unair.ac.id
*Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga
**Program Studi Teknik Lingkungan, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas

ABSTRACT

This article analyzes the sources of foods in small islands from the maritime exchange network perspective. The location of the research was a group of small islands in Southeast Sulawesi. This research found that resources of food in the small islands came from the other region as the part of process of exchanges maritime networks, especially from the Wallacean line connection and other main islands of Indonesia. Process and its form become local culinary, were other a part of the creative process, and the expression of its citizens. Some supporting tools for processing resources of food also identified as an invention from the local society have been fully health standards. To support that argument, the authors identifying the origins of food resources, processing, and preserving strategies. Knowledge about the food resources on the small islands contributes to the understanding of the globalization connections in small Islands, a wider world at the local level.

Record of Article
Received : 26 Mei 2020
Revised : 5 Juli
Accepted : 21 Agustus 202

Key word: *food resources, Wallacean line network, maritime perspective, small Islands, Wakatobi.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENGANTAR

Data faktual mengenai pulau-pulau kecil sebagaimana laporan BPS tentang statistik Kabupaten Wakatobi (sebelumnya; Kepulauan Tukang Besi) menunjukkan bahwa hanya ada 3 persen wilayah daratannya dari empat pulau utama, yakni Wanci, Kaledupa, Tomia, dan Binongko. Data itu memberi informasi bahwa kawasan pulau-pulau kecil itu memiliki wilayah laut 97 persen dari total luas wilayah 473,62 km^2 (Statistik, 2019, pp. 1–3). Kenyataan lain dari keempat pulau adalah wilayah daratannya tidak semuanya mempunyai tanah subur, melainkan sebagian besarnya adalah batu kapur. Kenyataan itu memberi makna bahwa hanya sebahagian kecil saja yang dapat dijadikan lahan pertanian sebagai sumber karbohidrat penduduknya. Jumlah penduduk kawasan pulau-pulau kecil itu adalah 95.892 jiwa yang artinya setiap kilometernya dihuni oleh 202 orang. Pulau Wangi-Wangi memiliki banyak penduduk dan pulau Binongko paling sedikit penduduknya. Pulau Kaledupa dan Tomia jumlah penduduknya tidak sebanyak pulau Wangi-Wangi. Data kenaikan jumlah penduduk juga relatif tinggi yakni 0, 16 persen/tahun, sehingga secara teoritis, penduduk di gugusan pulau tersebut terus mengalami peningkatan setiap tahunnya (Statistik, 2019, p. 62).

Menurut data koran yang diterbitkan pada masa pemerintahan Belanda tahun 1930an menunjukkan bahwa hanya ada dua pulau yang mempunyai sumber daya air bersih dan layak dikonsumsi, yakni pulau Wanci atau Wangi-Wangi dan Kaledupa. Pulau Tomia dan Binongko memiliki sumber air yang sangat terbatas (*De Sumatra post*, 26 Mart 1931). Di dua pulau itu (Wangi-Wangi dan Kaledupa, tumbuh tanaman rempah-rempah dan juga aneka bahan pangan lainnya, termasuk padi, meskipun tidak sebaik tanaman padi yang ada di Jawa, Sulawesi Selatan, daratan Kendari (Wawotobi), dan Sulawesi Tengah (Luwuk) dari sisi produksi (Rabani, 2016). Data itu memberi indikasi adanya kekurangan pangan, khususnya dalam pemenuhan sumber karbohidrat, sehingga pertukaran, mobilitas, dan impor dari dan dengan wilayah lain yang menyediakan sumber pangan menjadi kebutuhan utama.

Studi tentang pulau-pulau kecil di dunia lebih difokuskan pada ketahanan pangan (*food security*)di tingkat lokal (Barlagne et al., 2015; Juliana, n.d.; Lutz & Schachinger, 2013) dan mitigasi (Pascali, 2017; Wibowo, 2015; Grydehøj & Kelman, 2017). Kedua aspek itu berkaitan dengan kerentanan kawasan pulau-pulau kecil dari bencana gelombang tinggi dan pemanasan global. Dari sisi ketahanan pangan, penelitian diarahkan pada ketersediaan bahan makanan bagi masyarakat pulau-pulau kecil. Kajian itu difokuskan pada pulau-pulau yang ada di pasifik, Kepulauan Fiji, dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Solomon (Cleasby et al., 2014; Shah et al., n.d.). Kawasan kepulauan itu menjadi ruang riset tentang pulau-pulau kecil.

Penelitian tentang kawasan pulau-pulau kecil, Kepulauan Tukang Besi (Wakatobi) sejauh ini berfokus pada tradisi, pelayaran dan perdagangan. Catatan sejarah Wakatobi yang diungkap dalam penelitian itu berasal dari Ali Hadara (1987), La Malihu (1998), Abdul Rahman Hamid (2010, 2010; Tahara et al., 2015), dan Hans-Dieter Evers (Evers, 1988) sama-sama mengakui tradisi pelayaran dan perdagangan masyarakat Wakatobi kuat karena hingga tahun 1980an, perahu dan kapal motor di kawasan itu sangat banyak dan seringkali melakukan pelayaran dan perdagangan antar pulau-pulau utama di berbagai wilayah Nusantara hingga ke Malaysia dan Singapora. Demikian juga catatan dari A.R. Wallace (Wallace, 2010) dalam perjalanannya ke Maluku mencatat bahwa ketika melewai selat Wangi-Wangi, kapalnya dilewati oleh perahu yang menuju ke pulau Wanci. Penelitian La Ode Rabani (1997b) tentang migrasi dan perkembangan sosial ekonomi yang didorong oleh aktivitas pelayaran dan perdagangan. Aspek lain yang diteliti mengenai kawasan ini adalah penyelundupan dan terbentuknya kawasan ekonomi dengan basis pemikiran yang sama-sama didorong oleh aktivitas mobilitas melalui pelayaran dan perdagangan (Rabani, 2019). Dengan melihat studi-studi di atas, maka aspek pertukaran maritim dan sumber-sumber pangan yang menjadi kebutuhan dasar masyarakat satu kawasan kepulauan Tukang Besi/Wakatobi belum hadir dalam ranah ilmu pengetahuan, sehingga artikel ini kehadirannya untuk mengisi kekosongan tersebut. Pada saat yang sama, artikel ini bisa menjadi dasar bagi studi-studi selanjutnya atau kawasan pulau-pulau kecil lainnya yang mempunyai corak yang sama.

Dalam kaitan itu, satu indikasi kuat yang menyebabkan terbentuknya pertukaran dan mobilitas adalah adanya efek/kondisi ekologi yang tidak memungkinkan pengembangan lingkungan yang menjamin tersedianya bahan untuk pememenuhan kebutuhan pangan dasar masyarakatnya. Pada saat yang sama, solusi rasional untuk menutupi kekurangan sumber pangan adalah mendatangkannya dari luar dengan beragam metode, salah satu di antaranya adalah pertukaran. Artikel ini mengidentifikasi dan menganalisis bagaimana jaringan pertukaran maritime menjadi solusi paling mudah dilakukan dalam menunjang pemenuhan kebutuhan pangan di pulau-pulau kecil, seperti di Kepulauan Wakatobi. Untuk menjawab pertanyaan itu, artikel ini dimulai dengan identifikasi bahan-bahan pangan apa saja yang tersedia di Wakatobi? Dari mana dan bagaimana sejarah dari bahan pangan itu sampai di Wakatobi? Bagaimana bahan pangan itu diberi identitas dan seni sehingga memiliki nilai tradisi pada level lokal? Bagaimana kemungkinan pengembangannya dengan penggunaan teknologi lingkungan terkini sebagai strategi mempertahankan makanan yang diakui masyarakatnya sebagai bagian dari tradisi lokal?

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

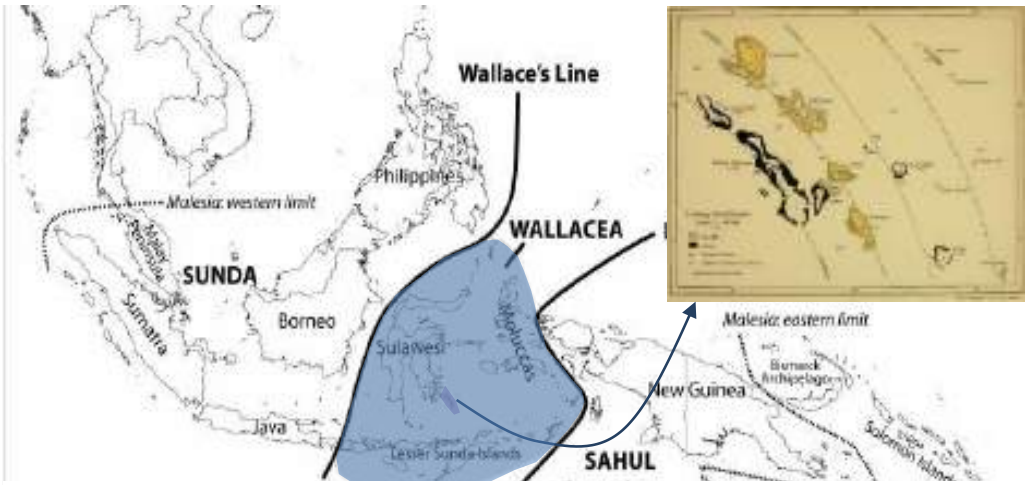
ALAM WAKATOBI: KEPULAUAN TANDUS YANG KAYA PROTEIN HEWANI

Nama Wakatobi baru popular sejak tahun 2003, ketika menjadi nama sebuah Kabupaten di Sulawesi Tenggara. Studi La Ode Rabani (1997b) menelusuri akar penamaan Wakatobi yang ternyata sudah ada sejak 1960an ketika para pelajar dan mahasiswa Wakatobi menyelenggarakan kongres dan merumuskan nama dari organisasi pelajar dan mahasiswa yang didirikan. Sebagian tokoh-tokoh yang merumuskan dan melahirkan istilah Wakatobi adalah La Ode Bosa dari Wanci dan La Ode Usman dari Kaledupa. Saat ini, nama Wakatobi lebih dimaknai sebagai rangkain dua akronim awal dari nama empat pulau utama, yakni pulau (Wa)nci, (Ka)ledupa, (To)mia, dan (Bi)nongko (Hadara, 2015; Hadara, dkk., 2014; Rabani, 1997a). Dengan penamaan seperti itu, proses historis menjadi Wakatobi ikut tereduksi.

Alfred R. Wallace tidak pernah membayangkan kalau melewati sisi kanan selat Wangi-wangi dalam perjalanannya ke Kepulauan Maluku ada lebih dari 700an spesies ikan di bawah laut. Kini Kawasan ini telah menjadi bagian dari segitiga karang dunia dan telah ditetapkan oleh Organisasi PBB, UNESCO sebagai *cagar biosfer dunia "Coral Tri-Angle Center"*. (Statistik, 2016; Utomo, 2012). Pemerintah Belanda yang melakukan pemetaan atas kawasan Wakatobi untuk mengukur temperature laut, kedalaman, kandungan garam, dan gas dengan jelas memperlihatkan karang-karang (lihat map) yang mengelilingi Wakatobi (Stok, 1922, pp. 92, 333–335). Karang-karang itulah yang menjadi ruang singgah dan ruang berkembangbiaknya 700an spesies ikan yang ada di gugusan Kepulauan Wakatobi. Kondisi itu berbanding terbalik dengan produk daratnya sebagai penyedia bahan pangan. Atas dasar itulah alam Wakatobi lebih tepat disebut rumah ikan dunia, karena ragam jenis ikan yang menghuninya.

Alam Wakatobi yang "miskin" bahan pangan agraris telah membuka ruang mobilitas bagi masyarakat untuk mengembangkan tradisi baru. Tradisi itu adalah bagaimana menyediakan dan mengembangkan bahan makanan bagi orang-orang Wakatobi. Mobilitas sirkuler dalam bentuk pelayaran dan perdagangan menjadi salah satu yang dikembangkan. Sejarah pelayaran orang-orang Wakatobi menurut Ali Hadara telah berlangsung lama (Hadara, 1987). Tujuan dari pelayaran itu adalah peningkatan ekonomi dan pemenuhan kebutuhan rumah tangga/keluarga. Apabila ada kelebihan, maka akan dijual. Jenis bahan pangan yang didatangkan dari pelayaran dan perdagangan adalah beras, jagung, dan umbi-umbian. Umbi-umbian yang dibawa ke Wakatobi, ada yang ditanam dan dikembangkan secara terus menerus, yang hasilnya untuk persediaan makanan. Kebiasaan keluarga dalam masyarakat Wakatobi sering kali berbagi bibit untuk ditanam di lahan-lahan yang mudah tumbuh sehingga cepat panen atau dijadikan bibit untuk ditanam kembali saat musim hujan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 1 Wakatobi dan Wallacea Line's dalam *peta Indonesia.*

Sumber: diolah dari Peter C. van Welzen, John A. N. Parnell, J. W. Ferry Slik, "Wallace's Line and plant distributions: two or three phytogeographical areas and where to group Java? "*Biological Journal of the Linnean Society" vol. 103, 3. 2011*, p. 532.

Perjuangan panjang orang-orang Wakatobi dalam pemenuhan kebutuhan bahan pangannya diketahui ketika mengidentifikasi sejumlah jenis pangan yang dikonsumsi mereka. Hasil identifikasi menunjukkan bahwa bahan pangan mereka berasal dari daerah-daerah yang biasa datangi, khususnya di pantai Timur Sulawesi, kepulauan Xula (Banggai, Labobo, Bangkulu, Taliabu, Sulabes, Mangoli, Buru), Ambon, dan Kepulauan Maluku. Masyarakat Wakatobi datang ke daerah-daerah tersebut untuk mengisi sektor perkebunan dan pedagang informal kota dan desa. Pada saat yang sama mereka juga secara aktif melakukan penanaman di sela-sela tanaman perkebunan yang mereka jaga. Hasil dari aktivitas penanaman dan budidaya itu dikirim ke Wakatobi dalam bentuk bahan pangan dan sebagian lainnya sebagai bibit untuk ditanam. Melalui proses itu, sumber pangan yang ada di daerah lain masuk ke Wakatobi. Menurut catatan Boomgaard, (Boomgaard, 2003; Guillaud, 2015) bahan pangan seperti talas dan keladi telah lama dikembangkan dan telah menjadi bahan pangan utama di kepulauan Xula. Bahan pangan yang sama telah menjadi bahan pangan utama di Wakatobi. Itu berarti bahwa relasi antara kepulauan Xula dan pulau-pulau kecil di Wakatobi adalah memiliki bahan pangan yang sama. Dalam konteks itu, penulis memandang bahwa bahan pangan itu berasal dari kawasan yang sama, kepulauan Xula (Rabani, 2013). Kawasan itu dalam catatan sejarah sebagaimana diakui J.C van Leur sebagai jaringan pelayaran dan perdagangan antar-pantai di kepulauan Nusantara (Leur, 1953). Pola pelayaran lama, dari pulau satu ke pulau lain tampaknya menjadi pola utama karena

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

alasan pemenuhan logistik dan perlindungan dari beragam gangguan yang sewaktu-waktu terjadi dalam proses dan misi pelayaran dan perdagangan.

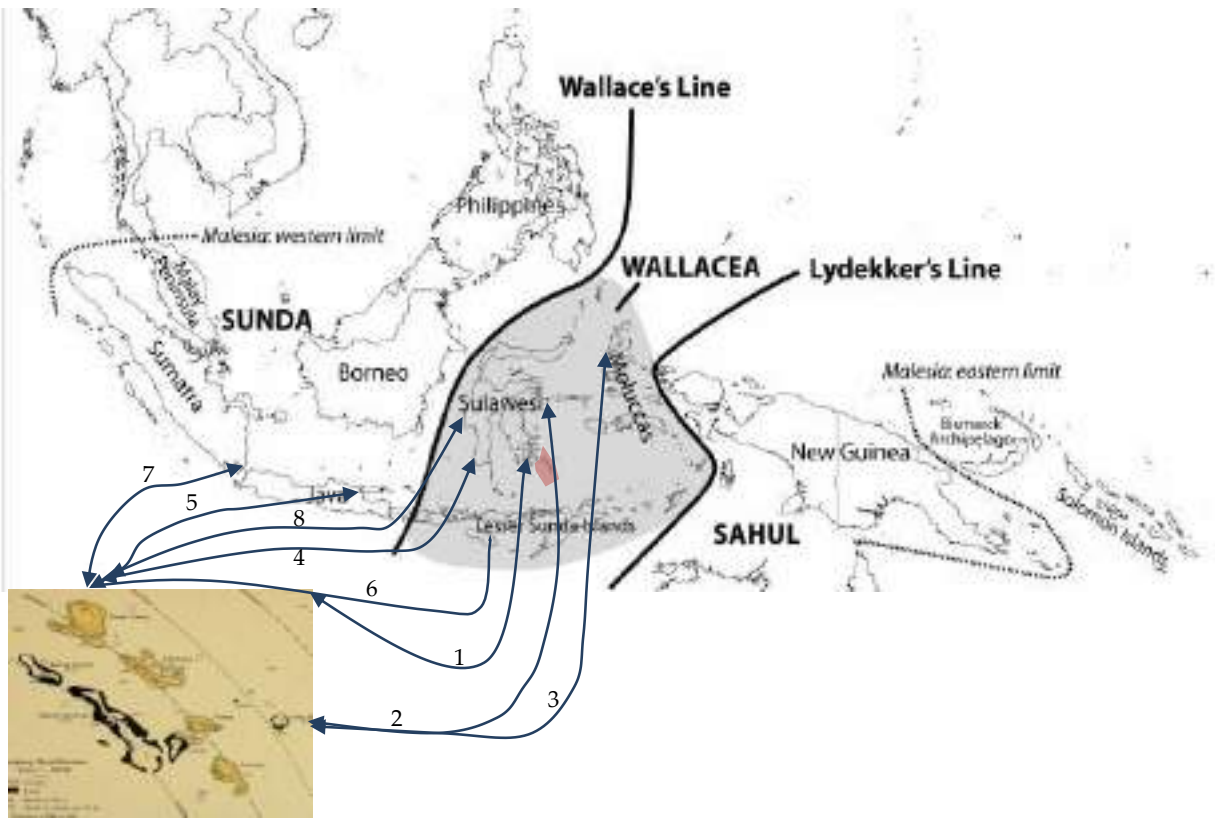
JARINGAN PERTUKARAN MARITIME DAN RAGAM BAHAN PANGAN

Data jaringan pertukaran maritim yang berlangsung di Wakatobi dapat diidentifikasi melalui rekaman pelayaran perahu yang ada di kawasan itu. Data wawancara yang dilakukan pada tahun 2014 dengan La Dimani dan La Mananu mengatakan hal yang sama tentang rute pelayaran dan perdagangan yang dilalui ke Indonesia timur. Barang-barang yang diambil pun selain komoditas utama perdagangan berupa rempah-rempah jenis cengkeh dan pala, juga membeli bahan pangan untuk bekal selama perjalanan dan dibawa pulang ke Wakatobi. Jenis bahan pangan yang diambil adalah keladi, talas, *opa*, *manga* (dari jenis umbi-umbian), dan kelapa. Pada umumnya, bahan-bahan itu memiliki daya tahan lama, sehingga bisa dibawa dan ditanam di Wakatobi. Cengkeh, pala, dan kopra biasanya dijual ke Surabaya, Baubau, dan Makassar.

Kota Makassar dan Surabaya adalah dua pusat pemasaran komoditas dan pusat produksi bahan-bahan kebutuhan rumah tangga. Jadi muatan perahu berupa komoditas yang dikumpulkan dari kepulauan Maluku disinggahkan di Wakatobi, lalu dipasarkan di Makassar dan atau Surabaya. Dalam perjalanan pulang dari Surabaya atau Makassar, para pedagang dan pelayar itu memuat barang kebutuhan rumah tangga dalam beragam jenis, termasuk pakaian untuk diperdagangkan antar pulau. Mereka singgah di Bima, Sumbawa, Rote, Selayar, dan menuju Kabaena, Wakatobi. Perjalanan dari Kepulauan Maluku ke Jawa hanya bisa dilakukan pada angin musim timur dan maksimal dilakukan hanya dua kali dalam 1 tahun. Hal itu terjadi karena mengandalkan angin sebagai tenaga penggerak perahu untuk mencapai berbagai tujuan (Wawancara dengan H. La Dimani dan La Mananu, 2014 di Wanci). Dalam perjalanan pertama dari Jawa, orang-orang Wakatobi selalu singgah di Wakatobi sebelum melakukan perjalanan memuat rempah-rempah dan atau kopra di Kepulauan Maluku. Posisi Wakatobi di jalur perdagangan dan berada pada lintasan pusat produksi rempah dan pusat produksi barang-barang bahan jadi di Makassar dan Jawa ikut mendukung mobilitas sirkuler yang dilakukan masyarakat. Mobilitas sirkuler ini tidak berlangsung lama, karena sangat tergantung pada angin. Akan tetapi itu cukup untuk menjaga keseimbangan persediaan pangan masyarakat. Sumber pangan yang rutin berasal dari Baubau dan atau dari pulau Buton. Pada tahun 1960an ketika sumber pangan sangat terbatas di Wakatobi, masyarakat melakukan migrasi ke kepulauan Maluku untuk memperoleh bahan pangan. Bahan pangan itu adalah sagu dan umbi-umbian yang berasal dari Larantuka Nusa Tengara Timur. Sebagian lainnya adalah umbi-umbian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang berasal dari daratan pulau Buton yang dikenal beracun. Demikian juga bahan pangan utama masyarakat adalah jenis singkong beracun yang hanya bisa dikonsumsi setelah mengalami proses pengolahan yang rumit, mulai diparut, dikemas dan keringkan airnya selama 10 jam, lalu digemburkan, untuk selanjutnya dikukus, baru bisa dikonsumsi (Rabani, 1997b).



Gambar 2 Jaringan persebaran sumber pangan ke Kepulauan Wakatobi

Sumber: Peta dilah dari Peter C. van Welzen, John A. N. Parnell, J. W. Ferry Slik, "Wallace's Line and plant distributions: two or three phytogeographical areas and where to group Java? "*Biological Journal of the Linnean Society" vol. 103, 3. 2011*, p. 532.

Keterangan Peta

1. Jalur Pulau Buton: Umbi-umbian dan beras/padi
2. Jalur ke Pantai Timur Sulawesi dan Kepulauan Sula: Talas dan Umbi-umbian
3. Jalur Ke Kepulauan Maluku: mangga dan kelapa
4. Jalur Makassar: Mangga, beras, dan kelapa
5. Jalur ke Jawa: Singkong
6. Jalur ke Rote: gula (gula aren dari enau)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

7. Jalur ke Malaka: buah (Malaka==Jambu Biji)
8. Jalur ke Mandar, Sulawesi barat: Ubi jalar-*mandara*

Jejak pangan Wakatobi yang berasal dari Nusa Tenggara adalah umbi-umbian berbentuk oval. Orang setempat menyebut dengan "opa Larantuka". Dari pulau Jawa, tampaknya singkong menjadi pangan utama masyarakat Wakatobi. Hal itu ditandai dengan sebutan singkong dengan "kayu Jawa". Jaringan ke Malaka, orang-orang Wakatobi membawa buah jambu biji dengan menamakannya dengan "Bua(h) Malaka. Dalam jaringan ke Mandar, orang-orang Wakatobi memperoleh ubi jalar. Dalam bahasa setempat dinamakan dengan "mandara". Jaringan ke Kepulauan Maluku mereka memperoleh mangga yang enak. Orang-orang Wakatobi menyebutnya dengan nama "po'o Jojolo (Jailolo). Nama depan Po'o berasal dari serapan bahasa Bugis. Nama po'o ini telah dikonfirmasi dengan salah satu ahli naskah Bugis Lontara, Anna yang bekerja di Arsip Sulawesi Selatan. Jaringan ke Makassar, orang-orang Wakatobi memperoleh beras dan mangga yang enak juga. Orang Wakatobi menyebut dengan nama *bae bugisi* (beras Bugis) dan po'o jupanda (mangga dari Ujung Pandang), Po'o Karae(ng) (Mangga Karaeng), dan juga kelapa.(Rabani, 2013) Dalam bahasa Bugis dan Wakatobi, kelapa sama-sama disebut *kaluku*. Gula juga diperoleh dari Sulawesi Selatan, dengan menamakannya "gola Bone" (Gula dari Bone).

Dengan data-data di atas, jaringan pertukaran Maritim Wakatobi dapat digambarkan dalam peta berikut. Jaringan itu menampakkan pertukaran maritim karena perbedaan sumber daya dan keahlian orang-orang Wakatobi dipaksa oleh alam untuk menguasai teknik navigasi untuk bisa menjangkau wilayah yang lebih luas dengan semangat pemenuhan kebutuhan pangan dan meningkatkan ekonomi keluarga di tengah keterbatasan alamiah. Orang-orang di bagian lain Kepulauan Wakatobi seperti Lasalimu, Kambowa, Mawasangka, Wawonii, Menui, Bungku, Banggai, dan sekitarnya memiliki sumber daya melimpah, sehingga antar komunitas, saling berkontribusi menciptakan pasar dan melakukan aktivitas pertukaran. Aktivitas pertukaran paling dominan dilakukan melalui laut untuk memindahkan komoditas dan barang dari satu daerah ke daerah lain. Bahan-bahan itu diolah untuk beragam keperluan, termasuk untuk kebutuhan tradisi dalam masyarakat Wakatobi.

SUMBER PANGAN DARI WILAYAH GARIS WALACEA: PENGOLAHAN, IDENTITAS DAN PENGOLAHANYA DI Wakatobi

Sumber pangan yang tersebar di garis Wallacea sebagian besar adalah jenis biji-bijian dan umbi-umbian. Dari biji dan umbi-umbian menyebabkan jenis bahan pangan itu mudah diolah dan dikembangkan. Pengolahan hasil pangan yang bersumber dari

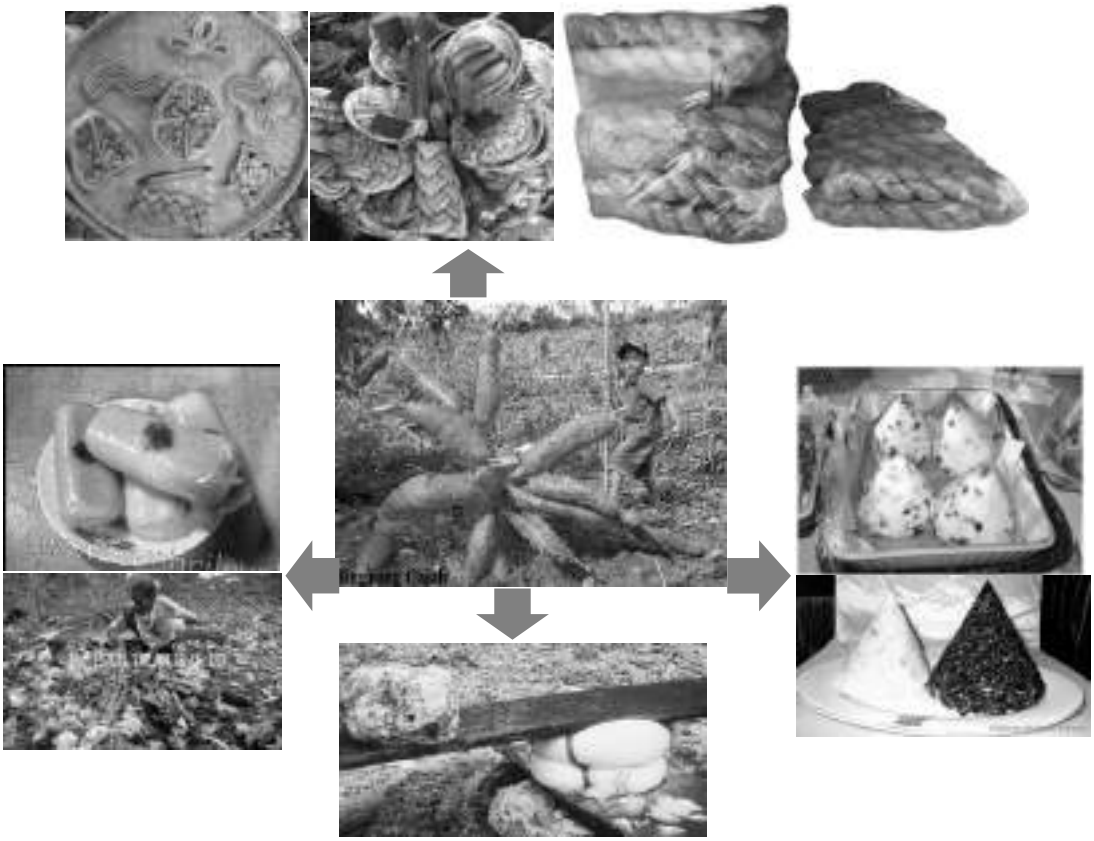
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

umbi-umbian umumnya lebih sederhana seperti dikukus, diparut, dan digoreng. Yang paling umum dijalankan masyarakat adalah dikukus dan diparut untuk selanjutnya bisa dikonsumsi. Umbi-umbian seperti *opa, opa larantuka*, singkong ketan (lokal: *kaujawa hengolo*), *manga*, keladi, dan talas paling umum dikonsumsi dengan cara dikukus sebelumnya. Sementara biji-bijian biasanya dikukus dan direbus sebagai sayur atau makanan sampingan. Jenis makanan biji-bijian di antaranya kacang tanah, kacang panjang, jagung, kacang merah, palawija, dan padi.

Bentuk lain dari pengolahan pangan yang bersumber dari garis Wallacea adalah dengan merubahnya ke dalam bentuk lain. Sebagai gambaran, singkong beracun (*kayujawa*) bisa diubah menjadi kasoami setelah melalui pelepasan kulit, pemarutan, pemerasan, pengeringan, penggemburan, dan pengukusan dengan tingkat kematangan tertentu. Kasoami juga bisa dicampur dengan kacang merah yang telah direbus lebih dahulu. Kasoami juga bisa *dipepe* (dipukul-pukul/dibentuk) hingga membentuk balok namun tetap lembut dengan menambah minyak kelapa secukupnya. Untuk memberi rasa gurih dan bumbu, maka masyarakat setempat memberi bawang goreng di setiap sisinya (lihat gambar 3). Untuk beras dapat diolah tidak hanya menjadi nasi, akan tetapi bisa menjadi makanan tradisi, khususnya beras ketan. Beras ketan bisa dibuat *luluta* (nasi yang dimasak di bambu). Nasi ini mengikuti bentuk bambu bulat dengan campuran santan, bawang merah yang digoreng setengah matang, sedikit minyak, garam secukupnya, dan juga air. Untuk membakar nasi bambu ini sebelum dikonsumsi, maka dibutuhkan waktu yang relatif lama dan kayu bakar yang relatif banyak dalam proses memasaknya. Satu hal lagi adalah perlu menahan hawa panas dalam proses pembakarannya hingga benar-benar matang dan siap dikonsumsi. Nasi bambu yang diklaim sebagai makanan tradisi di Wakatobi di beberapa daerah dikenal dengan nasi lemang (Minangkabau) dan nasi *jaha* di Banggai dan Kepulauan Sula (Rabani, 2019). Di Nusa Tenggara Timur dinamakan dengan *tapa kolo* (https://travel.kompas.com/read/2014/11/16/090600227/Tapa.Kolo.Makanan. Khas.Manggarai.Timur).

Ekspresi seni dalam sebuah media pangan atau makanan dapat dilihat pada tampilan bentuk jadi atau siap konsumsi pada sebuah makanan. Dalam kasus bentuk makanan di Wakatobi, sebagaimana tampak pada gambar 3, jelas menggambarkan hal itu. Pada bahan makanan berbasis singkong atau beras misalnya, tampak bahwa ruang kreatif untuk membentuk sebuah visual makanan lokal. Sentuhan seni yang berkelok dan mempunyai sudut yang presisi seperti putaran gelombang dan bersudut telah memperindah visual makanan yang kini menjadi makanan tradisi. Identitas makanan tradisi ini menguat ketika Wakatobi menjadi kabupaten sendiri pada tahun 2003 dan mengambil ikon budaya dan pariwisata berbasis maritim sebagai salah satu andalan untuk memperkuat identitas lokalnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3 Ragam sebagian dari bahan pangan dan bentuk kuliner yang ada di Wakatobi. Sumber: Koleksi pribadi

Dengan deretan gambar/visual yang merepresentasikan ragam bahan pangan olahan dari Wakatobi. Ubi kayu atau singkong dapat dibuat beragam makanan. *Gule-gule* seperti pada gambar 3 di atas jelas telah mendapatkan sentuhan seni dan ekspresi masyarakat. Rangkaian, pola, dan model dengan komposisi yang seimbang. Bahan pangan dari kayu Jawa ini juga bisa dibuat dalam bentuk lain seperti *hebatu*. Singkong yang telah diparut dan dikeringkan dengan ditambah bumbu bawang dan garam dimasak dengan bara batu yang dibakar dengan suhu tinggi. Selain itu (ka)soami, yang bisa dibuat dalam komposisi, yakni *dipepe*/dipukul hingga berbentuk lonjong, dan ditambahi sedikit minyak goreng dan bawang goreng. Ada lagi (ka)soami original yang berbentuk kubah dan putih. (ka) soami juga bisa



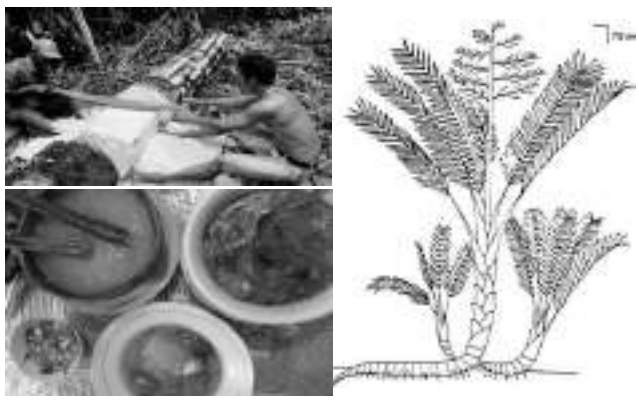
Gambar 4 Makanan Tradisi yang berbahan dasar beras Ketan. Sumber: Koleksi pribadi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dicampur dengan kacang merah untuk menambah gurih. Jenis yang disebut terakhir, bisa juga dimakan tampa lauk tambahan, karena cita rasanya diperoleh dari kacang merah yang bercampur dalam (ka)soami. Untuk (ka)soami yang berwarna hitam, bahannya berasal dari kayujawa yang dikeringkan. Kalau di Jawa, jenis seperti itu dinamakan dengan tiwul.

Bahan pangan yang berasal dari bugis adalah beras. Menurut catatan Nahdia (Nur, 2003; Nur et al., 2017), beras dari Bugis (Sulawesi Selatan) sejak abad ke-16 telah diperdagangkan ke Indonesia Timur. Beras dalam masyarakat Wakatobi diolah dengan beragam bentuk. Dalam perkembangannya, bahan pangan beras menjadi sumber pangan yang mewah, terutama beras pulut dan dengan harga mahal. Beras pulut (ketan) dibuat menjadi Lemang di Minangkabau, nasi Jaha di Manado, Bungku, Luwuk, Gorontalo, dan Manado, serta di Wakatobi dinamakan dengan *luluta*. Dahulu, beras ketan hanya dimakan oleh raja, jajaran perangkat adat, dan orang-orang berada (kaya).

Selain beras, bahan pangan yang berasal dari Kawasan Indonesia Timur yang didatangkan ke Wakatobi adalah Sagu. Orang Wakatobi mengolah sagu ke dalam bentuk *papeda* dan *sinole*. Makanan ini menjadi makanan yang selalu dibawa oleh para pelayar dari Kepulauan Maluku. Pembuatan Papeda, relatif mudah karena hanya dimasak dengan air panas, sedikit garam. Untuk menyajikannya, paling enak dengan kuah ikan *parende*. Ikan *parende* juga bisa disajikan dengan singkong, talas, dan opa rebus. Kuah dari ikan *parende* yang memberi cita rasa pada papeda, singkong rebus, karena sifat kuahnya yang menarik dengan campuran asam dan kunyit secukupnya, sebagaimana pada gambar di atas.



Gambar 5 Jenis Makanan yang berbahan dasar Sagu. Sumber: diolah dari google Image dengan kata kunci "Sagu"

PENGEMBANGAN SUMBER-SUMBER PANGAN DI WAKATOBI

Muh. Nuh (2014) pernah mengatakan bahwa laboratorium terlengkap di dunia ada di Indonesia. Pernyataan Nuh itu mengingatkan keragaman yang ada di bumi Nusantara, di antaranya sebagian dari kondisi alam yang ada di dunia dapat ditemukan di Indonesia. Sebagai gambaran, untuk menemukan ciri khas dan karakter pasifik dapat dengan mudah kita temukan di Papua dan Nusa Tenggara. Demikian pula, bila ingin mengetahui sebagian budaya Asia Timur dengan mudah dapat menemukannya di kota-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kota besar Indonesia seperti di Medan, Surabaya, Makassar, dan Jakarta. Apabila ingin mempelajari tradisi masyarakat Asia Barat, dengan mudah ditemukan di kota-kota besar yang mempunyai identitas kampung Arab (Rabani & Artono, 2005). Demikian juga dari level peradaban manusia, di Indonesia terdapat peradaban yang hampir di setiap tingkatan ada, termasuk di dalam pengolahan bahan pangan.

Sulitnya perhubungan dan tidak semua wilayah berinteraksi dan terintegrasi dalam satuan kebudayaan Indonesia telah melahirkan perbedaan tingkat kebudayaan dan peradaban. Luasnya wilayah Indonesia yang terdiri dari puluhan ribu pulau dan dikelilingi laut luas menjadi sebagian dari penyebabnya. Demikian pula perbedaan pada kondisi alam dan geografisnya ikut mempengaruhi ketersediaan sumber daya pangan di masing-masing wilayah, termasuk pengolahan dan pengembangannya. Masalah semakin pelik ketika penduduk semakin bertambah di mana Wakatobi harus menerima pendatang dari luar wilayah sebagai konsekuensi kawasan itu sebagai tujuan wisata dan menjadi kabupaten yang tidak bisa menahan arus pendatang dari luar, khususnya pelaku usaha pariwisata, industri, dan investasi lainnya. Pekerja perusahaan yang didatangkan dari luar kepulauan juga ikut menambah jumlah penduduk sehingga persediaan pangan menjadi hal utama yang harus dipenuhi. Dalam konteks itulah, penting untuk memahami bagaimana Kepulauan Wakatobi mengembangkan sumber pangan lokalnya di tengah jumlah konsumsi yang semakin meningkat.

Sampai tahun 1990an, masyarakat Pulau Wangi-wangi masih menanam padi untuk dikonsumsi dan diperjualbelikan. Bibit padi ini umumnya didatangkan dari Baubau atau Lasalimu. Pada umumnya bibit padi juga berasal dari hasil panen sebelumnya yang disimpan berdasarkan musim, yakni ketika musim hujan sedang berlangsung. Penanaman padi hanya berlangsung 1 sekali setahun dan hanya pada musim hujan saja. Penanaman padi benar-benar berakhir ketika jaringan transportasi ke Baubau, Kendari, dan Makassar semakin lancar dan tidak tergantung lagi pada kondisi angin mason. Hal itu terjadi karena perahu dan kapal motor sudah dilengkapi dengan mesin berbahan bakar minyak. Beras dan bahan pangan lain dengan mudah mengalir ke Kepulauan Wakatobi.

Salah satu dampak dari kondisi itu adalah perubahan orientasi konsumsi masyarakat, dari *kasoami* yang berbahan dasar singkong menjadi nasi. Perubahan ini telah menggeser posisi pangan yang berbahan dasar singkong dengan padi, sehingga bahan pangan singkong turun kasta. Kemudahan dalam pengolahan sampai siap dikonsumsi menjadi alasan utama masyarakat memilih membeli beras siap konsumsi daripada harus mengolah singkong dengan banyak tahapan sebelum dikonsumsi. Jadi kepraktisan itulah dengan cepat *mind set* (pola pikir) masyarakat berubah, namun mengambil peran lain, yakni menjadi bahan makanan pelengkap dan diolah menjadi bahan baku untuk oleh-oleh. Peran baru singkong ini membuat penanaman atau budidaya terus berlangsung, meskipun tidak seperti sebelum Kepulauan Wakatobi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menjadi Kabupaten di mana singkong saat itu masih menjadi bahan pangan utama masyarakat.

Pengembangan pangan yang berasal dari umbi-umbian masih dijalankan masyarakat. Hanya saja, umbi-umbian ini dikonsumsi secara terbatas karena sifatnya yang musiman. Tidak setiap saat bisa tersedia di pasar, sehingga mengkonsumsi umbi-umbian ini juga terbatas. Selain itu, umbi-umbian seperti manga, talas, ubi jalar, keladi, jagung, kacang-kacangan, opa, opa Larantuka, dan sejenisnya tetap hanya sebagai pelengkap dari sumber pangan utama setelah beras dan ubi kayu atau singkong. Bahan pangan jenis umbi-umbian yang secara umum mengisi ruang makanan tradisi seperti *kambalu*, *aru-aru (stick), dan senga-senga.* Dua jenis makanan yang bahannya berasal dari umbi-umbian ini pengolahannya sebelum dikonsumsi adalah digoreng dengan minyak kelapa.

Dari sisi pangan hewani, terjadi perubahan yang semula berbasis ikan, berubah ke protein hewani yang berasal dari ayam potong. Budidaya ayam potong dilakukan masyarakat Wakatobi untuk memenuhi kebutuhan yang semakin meningkat. Berdasarkan data lapangan, produksi peternakan yang terus meningkat disebabkan oleh dua tiga faktor, yakni perubahan selera konsumsi penduduk karena lancarnya hubungan dengan pusat-pusat produksi ayam potong. Kedua, harga ikan yang tinggi untuk kebutuhan pesta yang terus bertambah. Pertambahan jumlah pesta berbanding lurus dengan penambahan jumlah konsumsi. Ketiga, penambahan kebutuhan makanan untuk kebutuhan perkantoran, khususnya untuk rapat dan kegiatan insidental dinas-dinas pemerintah Kabupaten Wakatobi. Jadi ada penambahan frekuensi konsumsi yang sebelum menjadi Kabupaten, makanan tidak hanya tersedia di rumah tetapi juga disediakan oleh kantor karena penambahan dan perubahan waktu kerja (pengamatan lapangan).

Dengan kondisi seperti itu, maka sumber pangan di Wakatobi tidak cukup memenuhi kebutuhannya sendiri, melainkan harus mendatangkan sumber pangan dari daerah lain. Pertukaran menjadi jalan paling mudah dilakukan di mana dasar-dasarnya telah dilakukan sejak lama. Dasar historis berupa tersedianya fasilitas penghubung atau alat transportasi ke daerah lain tersedia dan setiap saat bisa digunakan bila dibutuhkan. Umumnya, para pedagang memberi andil besar dalam pemenuhan kebutuhan pangan di daerah itu, sehingga ketahanan pangan sejauh ini masih terus dipertahankan. Penulis menduga bahwa sejarah tahun 1960an di mana wilayah itu mengalami kekurangan pangan akut tidak boleh diulang di masa-masa kemudian. Dalam konteks itulah wilayah ini lebih penting tersedianya pangan penyanggah dari teknologi. Namun demikian pengembangan teknologi dibutuhkan untuk mengolah sumber daya, khususnya perikanan untuk menunjang pertukaran ekonomi dengan bahan pangan untuk warga kawasan ini. Bahan pangan di Wakatobi sejauh ini lebih mudah didatangkan dari Baubau, Kendari dan Makassar. Orientasi lebih baik membeli

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

daripada menanam telah mereduksi jumlah petani yang berorientasi berkebun berubah menjadi pegawai atau karyawan. Hal itu berdampak pada generasi muda Wakatobi yang lebih memilih bekerja sebagai karyawan/pegawai atau merantau daripada menjadi petani atau berkebun di daerah sendiri, meskipun dalam kondisi ekologi yang terbatas.

SIMPULAN

Dua pesan yang disampaikan oleh data dalam makalah ini adalah korelasi yang kuat antara tidak tersedianya bahan pangan dengan bangunan tradisi pelayaran dan perdagangan menjadi pilihan rasional untuk dilakukan untuk memperoleh kebutuhan dasar yang tidak dapat diperoleh di Wakatobi. Dengan memanfaatkan jaringan pertukaran maritim, masyarakat Wakatobi mampu terintegrasi dengan sumber-sumber pangan yang lebih luas. Pangan tersebut oleh masyarakat setempat diolah sesuai pengetahuan mereka dan memberinya identitas dan sentuhan seni yang pada perkembangan kemudian bernilai tradisi. Interaksi dan mobilitas masyarakat di pulau-pulau kecil telah menjadi dasar argumentasi tulisan ini bagi terjadinya jaringan pertukaran maritim. Keterbatasan sumber pangan, penduduk yang terus meningkat, dan alam pulau-pulau kecil yang tidak menunjang pemenuhan kebutuhan pangan menjadi elemen bagi berlanjutnya interaksi dan mobilitas masyarakat di Kepulauan Tukang Besi (Wakatobi). Dari titik itu, maka alasan ekonomi adalah yang paling menonjol, dan penguatnya adalah faktor politik, meskipun keduanya bisa saja berbeda jalan. Kepentingan ekonomi yang meliputi perbedaan alamiah dan sumber ekonomi menjadi pendorong terjadinya pertukaran ini. Ekspresi seni yang disematkan pada makanan yang beridentitas "tradisi" di Kepulauan Tukang Besi tidak terlepas dari upaya sakralisasi sebagai kelengkapan tradisi masyarakat di tingkat lokal.

DAFTAR PUSTAKA

1. Artikel Koran

De Sumatra post, 26 Mart 1931

2. Buku dan Karya Ilmiah

Barlagne, C., Bazoche, P., Alban, T., Harry, O.-L., Causeret, F., & Blazy, J.-M. (2015). Promoting local foods in small island states: The role of information policies. *Food Policy*, *57*(2), 62–72. https://doi.org/10.1016/j.foodpol.2015.09.003

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Boomgaard, P. (2003). In the Shadow of Rice: Roots and Tubers in Indonesian History, 1500-1950. *Agricultural History*, *77*(4), 582–610.

Cleasby, N., Schwarz, A. M., Philips, M., Paul, C., Pant, J., Oeta, J., & Kori, M. (2014). The socio-economic context for improving food security through land based aquaculture in Solomon Islands: A peri-urban case study. *Marine Policy*, *45*(1), 89–97.

Evers, H.-D. (1988). Traditional Trading Networks of Southeast Asia. *Archipel*, *35*, 89–100.

Grydehøj, A., & Kelman, I. (2017). The eco-island trap: Climate change mitigation and conspicuous sustainability. *Area*, *49*(1), 106–113. https://doi.org/10.1111/area.12300

Guillaud, D. (2015). Le vivrier et le sacré. Systèmes agricoles, rituels et territoires dans l'Est indonésien et à Timor-Leste (Food Production and Sacredness: Farming Systems, Land and their Ritual Management in Eastern Indonesia and Timor-Leste). *Archipel*, *90*, 245–274.

Hadara, A. (1987). *Sistem Pelayaran dan Perdagangan Masyarakat Kepulauan Wakatobi: Tinjauan Kependidikan Sejarah*. Univesitas Haluoleo.

Hadara, A. (2015). Gau Satoto dalam Perspektif Sejarah Wakatobi. In Asrif & L. O. Usra (Eds.), *Gau Satoto: Kearifan Lokal Orang Wakatobi* (pp. 1–11). FramePublishing.

Hadara, dkk., A. (2014). *Etnografi Suku-suku di Wakatobi*. Mapan.

Hamid, A. R. (2010). *Spirit Bahari Orang Buton*. Ombak.

Juliana, L. (n.d.). *Do Local Food Networks Foster Socio-Ecological Transitions towards Food Sovereignty? Learning from Real Place Experiences*.

Leur, J. C. van. (1953). *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History*. Foris Publication.

Lutz, J., & Schachinger, J. (2013). Do Local Food Networks Foster Socio-Ecological Transitions towards Food Sovereignty? Learning from Real Place Experiences. *Sustainability*, *5*(11), 4778–4796. https://doi.org/10.3390/su5114778

Malihu, L. (1998). *Buton dan Tradisi Maritim: Kajian Sejarah tentang Pelayaran Tradisional di Buton Timur 1957-1995* [Thesis]. Universitas Indonesia.

Nur, N. (2003). *Produksi dan pemasaran beras di Sulawesi Selatan 1900-1943*. Gadjah Mada.

Nur, N., Purwanto, B., & Surjo, D. (2017). Perdagangan dan Ekonomi di Sulawesi Selatan, pada Tahun 1900-an Sampai dengan 1930-an. *Jurnal Ilmu Budaya*, *4*(1), 617–712.

Pascali, L. (2017). The Wind of Change: Maritime Technology, Trade, and Economic Development. *American Economic Review*, *107*(9), 2821–2854. https://doi.org/10.1257/aer.20140832

Rabani, L. O. (1997a). *Migrasi dan Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Kepualauan Tukang Besi Kabupaten Buton 1961-1987*. Universitas Gadjah Mada.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rabani, L. O. (1997b). *Migrasi dan Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Kepulauan Tukang Besi Kabupaten Buton 1961-1987*. Universitas Gadjah Mada.

Rabani, L. O. (2013, November 23). *Melacak Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Masyarakat Buton, Sulawesi Tenggara: Pendekatan Linguistik*. Makalah dipresentasikan pada International Seminar on Linguistic and Language, Makassar.

Rabani, L. O. (2016). Penyelundupan dan Terbentuknya Kawasan Ekonomi Maritim Wakatobi Tahun 1980-an. *Lembaran Sejarah*, *12*(2), 132–143.

Rabani, L. O. (2019). Commercial activities and development of the towns in the west side of Banda Sea Indonesia, early twentieth century. In *Urban Studies: Border and Mobility* (pp. 47–52). Routledge.

Rabani, L. O., & Artono, A. (2005). Komunitas Arab: Kelangsungan dan Perubahannya di Kota Surabaya 1900–1942 ,: Vol. 7 No. 2 (2005). *Jurnal Masyarakat Dan Budaya*, *7*(2), 113–129. https://doi.org/10.14203/jmb.v7i2.230

Shah, S., Moroca, A., & Bhat, J. A. (n.d.). Shah, S., Moroca, A., & Bhat, J. A. (2018). Neo-traditional approaches for ensuring food security in Fiji Islands. Environmental development, 28, 83-100. *Environmental Development*, *28*(Dec.), 83–100.

Statistik, B. P. (2016). *Wakatobi Dalam Angka*. Pemda Wakatobi.

Statistik, B. P. (2019). *Kabupaten Wakatobi Dalam Angka*. Pemda Wakatobi.

Stok, V. der (Ed.). (1922). De Zeeen van Nederlandsch-Indie. In *Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*. Boekhandel En Drukkerij Voorheen E. J. Brill.

Tahara, T., Hamid, A. R., & Siadi, L. O. A. G. (2015). *Nilai Budaya Bahari Sabangka Asarope; Tradisi Pelayaran Orang Buton*. Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan Kemendikbud.

Utomo, Y. W. (2012, Mei). Wakatobi Jadi Cagar Biosfer Dunia. *Kompas (Online)*. https://sains.kompas.com/read/2012/05/10/22210970/Wakatobi.Jadi.Cagar.Biosfer.Dunia

Wallace, A. R. (2010). *Menjelajah Nusantara: Ekspedisi Alfred Russel Wallace abad XIX*. , Remaja Rosdakarya.

Wibowo, A. (2015). Strategi Adaptasi dan Mitigasi Nelayan di Pulau-Pulau Kecil terhadap Dampak Perubahan Iklim. *Studi Pustaka*, *2*(3).

Welzen, Peter C. van, Parnell, John A. N. dan Slik, J. W. Ferry. (2011). "Wallace's Line and plant distributions: two or three phytogeographical areas and where to group Java? In "*Biological Journal of the Linnean Society" vol. 103, 3.*

3. Sumber Wawancara dan Website

La Dimana 62 tahun, pelayar dan pedagang yang pengalamannya dimulai dari koki (juru masak) dan kemudian menjadi sawi dan menjadi pedagang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

La Mananu, 70 tahun, Mantan Nakhoda Perahu puluhan tahun. Wawancara dilakukan di Wanci.

Tapa Kolo Makanan Khas di Nusa Tenggara. (https://travel.kompas.com/read/2014/11/16/090600227/Tapa.Kolo.Makanan.Khas.Manggarai.Timur).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA *ILLEGAL FISHING* KORPORASI DALAM CITA-CITA INDONESIA POROS MARITIM DUNIA

Yuniarti Dwi Pratiwi [1]

Abstrak: Permasalahan *illegal fishing* atau lebih dikenal dengan istilah *illegal, unreported, and unregulated Fishing* (IUU-Fishing) merupakan permasalahan yang telah lama mengakar di Indonesia. Hal ini dikarenakan Indonesia memiliki wlayah laut yang mencapai 2/3 dari seluruh wilayahnya dengan hasil laut yang cukup potensial. Potensi dari laut Indonesia juga didominasi oleh hasil ikannya, dengan lebih dari 45% spesies ikan di dunia berada di Indonesia. Beberapa alasan tersebut dapat dijadikan alasan kuat kenapa Indonesia menjadi salah satu wilayah yang sering mengalami *illegal fishing*. Kasus yang terjadi juga dapat dikatakan merupakan dampak kurang efektifnya penegakan hukum *illegal fishing* terutama untuk pihak korporasi. Di era pemerintahan Jokowi Indonesia mulai mencoba serius dalam pemberantasan tindak pidana *illegal fishing*. Hal ini sejalan dengan cita-cita Indonesia yakni mewujudkan visi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Meskipun demikian, apakah pemberantasan *illegal fishing* dalam era Presiden Jokowi menyentuh korporasi sebagai pelaku kejahatan?

Keyword: *Illegal fishing*, Korporasi, Poros Maritim

METODE PENELITIAN

Metode Penelitian yang digunakan dalam penulisan jurnal adalah deskriptif - normatif. Dalam penulisan ini, penulis melakukan pengumpulan data-data untuk mendukung dan melengkapi penulisan jurnal ini. Langkah pertama dilakukan penelitian hukum normatif yang didasarkan pada hukum sekunder atau inventarisasi peraturan-peraturan yang berkaitan dengan tindak pidana perikanan. Selain itu juga digunakan bahan tertulis lainnya yang berkaitan dengan persoalan ini.

LATAR BELAKANG

Indonesia memiliki bentangan garis pantai dengan panjang 81.000 km persegi, sehingga menjadikan laut Indonesia dan wilayah pesisir Indonesia memiliki kandungan kekayaan dan sumber daya alam hayati laut yang sangat berlimpah, seperti ikan, terumbu karang, mangrove, dan sebagainya.[2] Sejak awal dikumandangkan Deklarasi Djoenda (1957) yang memberikan keteguhan atas konsepsi Indonesia sebagai negara kelautan yang besar, berdaulat dan sejahtera, maka dari itu untuk menjaga kelestarian laut negara ini, terutama guna menjaga sumberdaya ikan perlu didasarkan pada suatu Rencana Pengelolaan Perikanan (RPP). Hal ini sejalan dengan amanat Pasal 33 Undang Undang Dasar Tahun 1945, yang diatur lebih lanjut dalam Undang - Undang Nomor 31 Tahun 2004 dan perubahannya Undang - Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Namun yang perlu diketahui, kondisi hingga hari ini tidak memberikan sesuatu yang cukup berarti bagi mereka yang menggantungkan hidupnya pada pengelolaan sumber daya pesisir dan laut Indonesia, seperti nelayan dan petambak tradisional. Mereka ini menjadi komunitas masyarakat yang rapuh secara ekonomi, pendidikan, kesehatan, dan hal-hal mendasar lainnya. Ini semua disebabkan salah satunya dari maraknya kasus pencurian ikan atau dengan kata lain adanya tindak kejahatan *illegal fishing*. Kondisi ini menunjukkan bahwa selama ini kurang maksimalnya pengawasan dan penegakan hukum terhadap para pelaku *illegal fishing*, terutama yang menyentuh korporasi. Oleh karena itu, sebagaimana visi yang dicanangkan oleh pemerintahan Joko Widodo yaitu menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, apakah pemberantasan *illegal fishing* kali ini sudah menyentuh sebagai pelaku kejahatan sesungguhnya? Mengingat suatu negara dapat dikatakan sebagai Poros Maritim Dunia, salah satunya adalah dapat

[1] Yuniarti Dwi Pratiwi adalah anggota Lembaga Kajian Pertahanan untuk kedaulatan NKRI "KERIS" yang konsen menjadi pemerhati dibidang hukum dan pertahanan Indonesia. Penulis dapat dihubungi melalui email yuniartiibbas@gmail.com

[2] Supriadi dan Alimudin, Hukum Perikanan di Indonesia, Sinar Grafika, Jakarta:2006, hal.2

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

menjaga sumber daya laut dan kedaulatan negaranya.

Pengertian *Illegal fishing*

Illegal fishing adalah istilah populer yang dipakai untuk menyebut tindak pidana di bidang perikanan. Mengenai bentuk mana saja yang bisa dikategorikan sebagai tindak pidana *illegal fishing* adalah sesuatu yang perlu dikaji lebih lanjut, mengingat istilah ini tidak tersurat di dalam Undang-Undang Perikanan. Namun, terminologI *illegal fishing* dapat dilihat dari pengertian secara harfiah yaitu dalam bahasa inggris. *Illegal fishing* berasal dari kata *illegal* yang berarti tidak sah atau tidak resmi. *Fishing* merupakan kata benda yang berarti perikanan. Sehingga *illegal fishing* merupakan tindakan mengambil, merogoh, mengail, memancing secara tidak sah. Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Kementrian Kelautan dan Perikanan, memberi batasan pada istilah *illegal fishing*, yaitu pengertian *illegal, unreported, unregulated (IUU) fishing* yang secara harfiah dapat diartikan sebagai kegiatan perikanan yang tidak sah, kegiatan perikanan yang tidak diatur oleh peraturan yang ada, atau aktivitasnya tidak dilaporkan kepada suatu institusi atau lembaga pengelola perikanan yang tersedia.[3] Pengertian *illegal fishing* diatas merujuk kepada pengertian yang dikeluarkan oleh *International Plan of Action (IPOA) – Illegal, Unreported, Unregulated (IUU) Fishing* yang diprakarsai oleh FAO dalam konteks implementasi *Code of Conduct for Responsible Fisheries (CCRF)*. Sedangkan dalam UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Jo. UU Nomor 45 Tahun 2009 mencantumkan definisi atau konsep "perikanan" yang mengandung pengertian:

Pasal 1 ayat (1) disebutkan, bahwa :

> *"Perikanan adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, sampai dengan pemasaran, yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan"*

Definisi "perikanan" tersebut, mengandung arti kegiatan tidak hanya sekedar penangkapan ikan, tetapi juga termasuk kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, sampai dengan pemasaran. Setelah konsep *illegal fishing* yang dibuat oleh lembaga yang berwenang disinkronkan dengan konsep "perikanan" menurut Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 maka dapat diketahui bahwa semua bentuk-bentuk kegiatan yang tidak sesuai dengan Undang-Undang tesebut dikatakan sebagai *illegal fishing*.

Faktor Penyebab *Illegal fishing*

1. Kedudukan ikan dunia *(demand)* meningkat tetapi di sisi lain pasokan ikan dunia menurun, sehingga terjadi *overdemand* terutama jenis ikan dari laut seperti tuna. Hal ini mendorong armada perikanan dunia berburu ikan secara *legal* dan *illegal.*
2. Disparitas (perbedaan) harga ikan segar utuh *(whole fish)* di negara lain dibandingkan di Indonesia cukup tinggi sehingga membuat masih adanya surplus pendapatan;
3. *Fishing ground* di negara lain sudah mulai habis, sementara di Indonesia masih menjanjikan, padahal mereka harus mempertahankan pasokan ikan untuk konsumsi dan harus mempertahankan produksi pengelolaan di negara tersebut tetap bertahan;
4. Laut Indonesia sangat luas dan terbuka, di sisi lain kemampuan pengawasan khususnya armada pengawasan nasional (kapal pengawas) masih sangat terbatas dibandingkan kebutuhan untuk menguasai daerah rawan. Luasnya wilayah laut yang menjadi yurisdiksi Indonesia dan kenyataan masih sangat terbuka ZEE Indonesia yang berbatasan dengan laut lepas *(high seas)* telah menjadi magnet penarik

[3] Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, "Mengenal IUU Fishing yang merugikan negara 3 Triliun Rupiah/Tahun, 12 Agustus 2016, http : www.p2sdkpkendari.com

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masuknya kapal-kapal ikan asing maupun lokal untuk melakukan *illegal fishing*;
5. Masih terbatasnya sarana dan prasarana pengawasan serta SDM pengawasan khususnya dari sisi sekuritas;
6. Persepsi dan langkah kerja sama aparat penegak hukum dalam penanganan perkara tindak pidana perikanan masih belum solid, terutama dalam hal pemahaman tindakan hukum dan komitmen operasi kapal pengawas di ZEE. [4]

TINDAK PIDANA *ILLEGAL FISHING* DI WILAYAH INDONESIA

Merujuk pada pengertian *illegal fishing* menurut *Code of Conduct for Responsible Fisheries (CCRF)* yang diprakarsai oleh FAO maka tindakan *illegal fishing* dibagi menjadi sebagai berikut:

a. *Illegal fishing*, yaitu kegiatan berupa : 1) Penangkapan ikan tanpa izin; 2) Penangkapan ikan dengan menggunakan izin palsu; 3) Penangkapan ikan dengan menggunakan alat tangkap terlarang; 4) Penangkapan ikan dengan jenis (spesies) yang tidak sesuai dengan izin.
b. *Unreported fishing*, yaitu kegiatan penangkapan ikan yang :
   1. Tidak pernah dilaporkan atau dilaporkan secara tidak benar kepada instansi yang berwenang dan tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
   2. Dilakukan di area yang menjadi kompetensi organisasi pengelolaan perikanan regional, namun tidak pernah dilaporkan atau dilaporkan secara tidak benar dan tidak sesuai dengan prosedur pelaporan dari organisasi tersebut.

   Kegiatan *unreported fishing* yang umum terjadi di Indonesia :
   1. Penangkapan ikan yang tidak melaporkan hasil tangkapan yang sesungguhnya atau pemalsuan data tangkapan;
   2. Penangkapan ikan yang langsung dibawa ke negara lain (*transhipment* di tengah laut).
c. *Unregulated fishing*, yaitu kegiatan penangkapan ikan:
   1. Pada suatu area atau stok yang belum diterapkan ketentuan pelestarian dan pengelolaan, dalam hal ini kegiatan penangkapan tersebut dilaksanakan dengan cara yang tidak sesuai dengan tanggung jawab negara untuk pelestarian dan pengelolaan sumber daya ikan sesuai hukum internasional;
   2. Pada area yang menjadi kewenangan organisasi pengelolaan perikanan regional yang dilakukan oleh kapal tanpa kewarganegaraan atau yang mengibarkan bendera suatu negara yang tidak menjadi anggota organisasi tersebut, hal ini dilakukan dengan cara yang tidak sesuai atau bertentangan dengan ketentuan pelestarian dan pengelolaan dari organisasi tersebut.

   Kegiatan *unregulated fishing* di perairan Indonesia, antara lain masih belum diaturnya :
   1. Mekanisme pencatatan data hasil tangkapan dari seluruh kegiatan penangkapan ikan yang ada;
   2. Wilayah perairan yang diperbolehkan dan dilarang;
   3. Kegiatan penangkapan ikan menggunakan modifikasi dari alat tangkap yang dilarang.[5]

Sementara itu Undang-Undang Positif mengidentifikasikan tindak pidana dalam bidang perikanan yakni **Kejahatan** dan **Pelanggaran** sebagaimana tertuang dalam Pasal 103 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009.[6]

Tinjauan Hukum Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Sebagai Pelaku *Illegal fishing*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[4] Nunung Mahmudah, Illegal Fishing Pertanggungjawaban PIdana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia, Jakarta, Sinar Grafika, hal 20

[5] *ibid*, hal-81-82

[6] Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009

Pada saat ini, korporasi merupakan bentuk organisasi bisnis yang paling penting. Korporasi berkembang menjadi institusi, baik berupa organisasi publik maupun swasta yang tujuannya mencari keuntungan. Seiring dengan peran korporasi yang semakin besar dalam dunia ekonomi, dampak negatif yang ditimbulkan dari kegiatan korporasi juga semakin besar. Dengan demikian beberapa negara terutama yang perekonomiannya baik, mulai mencari cara untuk bisa meminimalisasi atau mencegah dampak negatif, salah satu caranya dengan menggunakan instrumen hukum pidana (bagian dari hukum publik). Di Indonesia peraturan perihal korporasi menjadi subjek hukum, khususnya sebagai subjek hukum tindak pidana kejahatan *illegal fishing* telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan jo, Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009. Dalam Pasal 84-100 UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 dicantumkan bahwa "Setiap Orang" sebagai pelaku tindak pidana kejahatan *illegal fishing.* Rumusan perihal pertanggung jawaban pidana juga tertuang dalam Pasal 101 Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 yang menyebutkan bahwa :

> *"Dalam hal tindak pidana perikanan dilakukan oleh korporasi, tuntutan dan sanksi pidananya dijatuhkan terhadap pengurusnya, dan pidana dendanya ditambah sepertiga dari pidana yang dijatuhkan".*

Dengan rumusan demikian, meskipun korporasi diakui sebagai pelaku suatu tindak pidana, tetapi korporasi itu sendiri tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana. Pengaturan ini menimbulkan kelemahan. Hal ini dikarenakan, dalam kasus-kasus yang merupakan tindak pidana *illegal fishing,* penjatuhan pidana penjara atau denda "hanya" kepada pihak pengurus korporasi. Penjatuhan pidana kepada pengurus korporasi ini dirasa tidak cukup untuk memberikan jaminan bahwa korporasi tersebut tidak melakukan tindakan serupa di kemudian hari. Akibatnya penanganan kasus-kasus tindak pidana perikana sulit dituntaskan, khususnya yang melibatkan pihak korporasi.[7]

Tantangan Pembertantasan *Illegal fishing* dI Indonesia

1. Adanya Rezim Hukum yang Berbeda (legal rezime).
   Berbicara perihal rezim hukum yang berlaku di laut terdapat dua kepentingan, yaitu kepentingan nasional dan internasional. Hal ini berarti bahwa dalam melaksanakan penegakan hukum di laut selain berdasarkan hukum nasional tetapi juga perlu memperhatikan kaidah-kaidah hukum internasional yang berlaku. Maka dari itu, rezim hukum yang berlaku di wilayah laut membawa hak dan kewenangan negara yang berbeda pula. Misalnya hak dan kewenangan negara di laut di mana berlaku rezim kedaulatan negara seperti di perairan kepulauan dan laut teritorial, berbeda di wilayah laut di mana berlaku yurisdiksi tertentu atau hak-hak berdaulat seperti di wilayah laut Zona Tambahan, ZEE, dan landas kontinen.[8]
2. Aparat Penegak Hukum
   Dalam hal ini berkaitan pada aspek kuantitas dan kualitas aparat penegak hukum. dalam menangani kasus-kasus *illegal fishing* di wilayah perairan Indonesia. Kekurangan baik dari segi kuantitas maupun kualitas aparat penegak hukum akan sangat mempengaruhi efektivitas penegakan hukum di perairan Indonesia. Selain itu, lemahnya koordinasi antar Instansi Penegak Hukum dapat menimbulkan tumpang tindih kewenangan dan kebijakan masing – masing, sehingga sangat rawan menimbulkan konflik kepentingan. Penegakan hukum yang tidak terkoordinasi merupakan salah satu kendala dalam penanggulangan kejahatan *illegal fishing*.
3. Rumusan Sanksi Pidana

[7] Pdf Skripsi Pertanggung Jawaban Korporasi (Coporate Liability) dalam Tindak Pidana Perikanan, Aulia Ariffandi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/36720/1/09E02782.pdf

[8] Nunung Mahmudah, Illegal Fishing Pertanggung Jawaban Korporasi Nunung Mahmundah. Sinar Grafika, Jakarta, hal 117

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rumusan sanksi pidana dalam Undang - Undang Nomor 31 Tahun 2004 jo Undang - Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan yang memiliki sanksi pidana denda yang sangat berat dibandingkan dengan ketentuan pidana yang lain, ternyata belum memberikan efek jera kepada pelaku kejahatan *illegal fishing*. Ancaman hukuman penjara yang paling berat 6 (enam) tahun bagi pelaku yang melakukan penangkapan ikan tanpa memiliki atau membawa SIPI (Surat Ijin Penangkapan Ikan) dan paling berat 7 (tujuh) tahun bagi yang melakukan pemalsuan dan memakai ijin palsu berupa SIUP, SIPI, SIKPI. Pidana denda yang paling banyak Rp. 20.000.000.000,- (dua puluh milyar rupiah). Rumusan sanksi dalam Undang – Undang ini tidak mengatur rumusan sanksi paling rendah atau minimum sehingga seringkali sanksi pidana yang dijatuhkan tidak memberi efek jera kepada pelaku. Demikian juga belum diatur tentang sanksi pidana bagi Korporasi serta sanksi pidana tambahan terutama kepada tindak pidana pembiaran.[9]

Sanksi Alternatif Terhadap Korporasi Sebagai Pelaku *Illegal fishing*

1. Sanksi bernilai uang
   a. Mengganti keuntungan ekonomis *(recoups any economic benefit)* yang diperoleh sebagai hasil dari kejahatan;
   b. Mengganti *(recover)* semua atau sebagian biaya pengusutan atau penyidikan dan melakukan perbaikan *(reparation)* setiap kerugian yang ditimbulkan;
   c. Denda.
2. Pidana tambahan berupa :
   a. Larangan melakukan perbuatan atau aktivitas yang menyebabkan berkelanjutnya atau terulanginya kejahatan itu;
   b. Perintah untuk mengakhiri atau tidak melanjutkan kegiatan (untuk sementara atau selamanya), pencabutan izin kegiatan, pembubaran usaha bisnis;
   c. Perampasan kekayaan *(property asset)* dan hasil kejahatan dengan memberi perlindungan hak-hak pihak ketiga yang bonafider;
   d. Mengeluarkan atau mendiskualifikasi terpidana atau korporasi dari kontrak pemerintah, keuntungan fiscal, atau subsidi;
   e. Memerintahkan pemecatan manajer dan mendiskualifikasi atau membatalkan petugas dari jabatannya;
   f. Mengharuskan terpidana memenuhi syarat-syarat atau kondisi yang ditetapkan oleh pengadilan untuk mencegah terpidana mengulangi perbuatannya;
   g. Memerintahkan publikasi fakta-fakta yang berhubungan dengan putusan pengadilan;
   h. Memerintahkan terpidana untuk memberitahu orang-orang yang dirugikan oleh perbuatannya;
   i. Memerintahkan terpidana (apabila merupakan organisasi) untuk memberitahukan kepada publik di semua negara tempat beroperasinya organisasi tersebut, seperti kepada cabang-cabangnya, kepada para direktur, petugas, manajer, dan karyawannya, mengenai pertanggungjawaban atau sanksi yang dikenakan kepadanya;
   j. Memerintahkan terpidana untuk melakukan pelayanan atau kerja sosial (community service)

Sanksi-sanksi tersebut dapat dijadikan alternatif sebagai sanksi terhadap korporasi agar korporasi menjadi jera dan tidak akan mengulangi perbuatannya lagi. Disamping itu , korporasi lain tidak berpikir untuk melakukan perbuatan yang sama)

PENTINGNYA PEMBERATASAN *ILLEGAL FISHING* DALAM VISI INDONESIA POROS MARITIM DUNIA

Salah satu gagasan cemerlang Presiden Jokowi yang mendapat dukungan publik dengan penuh antusiasme adalah tekadnya untuk mewujudkan Indonesia sebagai PMD (Poros Maritim Dunia. Visi

[9] http://amrmulsin.blogspot.co.id/2014/05/makalah-illegal-fishing.html (diakses pada tanggal 18 Agustus 2016 pukul 12:30 WIB)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Dunia ini kelak diharapkan Indonesia menjadi negara maju, sejahtera, dan berdaulat berbasis pada ekonomi kelautan, hankam dan budaya maritim. Visi Presiden RI ke-7 itu sangat tepat dan beralasan. Pasalnya, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang tersusun atas lebih dari 17.000 pulau, dirangkai oleh 95.181 km garis pantai (terpanjang kedua setelah Kanada), dan sekitar 70% wilayahnya berupa laut. Di wilayah pesisir dan laut itu terkandung beragam SDA (Sumber Daya Alam) dan jasa-jasa lingkungan (*environmental services*) yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal.[10] Kekayaan SDA dan jasa-jasa lingkungan kelautan tersebut dapat kita dayagunakan untuk kemajuan dan kemakmuran bangsa melalui 11 sektor ekonomi kelautan: (1) perikanan tangkap, (2) perikanan budidaya, (3) industri pengolahan hasil perikanan, (4) industri bioteknologi kelautan, (5) pertambangan dan energi (ESDM), (6) pariwisata bahari, (7) hutan mangrove, (8) perhubungan laut, (9) sumberdaya wilayah pulau-pulau kecil, (10) industri dan jasa maritim, dan (11) SDA non-konvensional.[11]

Mengacu pada visi Presiden Jokowi tentang PMD di atas, pada dasarnya ada lima kelompok kebijakan dan program utama yang mesti dikerjakan, salah satunya adalah pemberantasan *illegal fishing* dan berbagai kegiatan ilegal lainnya . Pemberantasan *illegal fishing* menjadi penting, dikarenakan tindakan *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) fishing* tidak hanya meliputi pencurian ikan dan kesejahteraan nelayan, namun juga meliputi kedaulatan Negara Indonesia, karena tindakan *illegal fishing* juga mempengaruhi perbatasan Negara Indonesia dengan negara lain. Kedaulatan Negara Indonesia sangat diperlukan demi mewujudkan visi Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo.

KESIMPULAN

Praktik Kejahatan *illegal fishing* di wilayah perairan Indonesia selama ini kian marak. Hal ini menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi bangsa dan negara pada umumnya serta masyarakat pesisir pada khususnya. *Illegal fishing* dalam peraturan yang ada merupakan “kejahatan” maupun “pelanggaran” sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004. Pelaku tindak pidana *illegal fishing* di wilayah Indonesia pada umumnya adalah setiap orang yang diartikan “perseorangan” atau “korporasi”. Melihat rumusan dalam perundang-undangan yang berlaku, sistem pertanggungjawaban pidana korporasi dikenakan pada pengurus atau pembuat korporasi. Akan tetapi, meskipun korporasi diakui sebagai palaku suatu tindak pidana, korporasi itu sendiri tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana. Pengaturan demikian dapat menimbulkan banyak kelemahan. Logikanya untuk kasus-kasus tertentu dimana keuntungan yang diperoleh perusahaan besar sedemikian besar/atau kerugian yang ditanggung masyarakat sedemikian besar, maka pengenaan pidana penjara/denda "hanya" kepada pihak pengurus korporasi akan menjadi tidak seimbang. Disamping itu, pengenaan biaya kepada pengurus korporasi juga tidak cukup memberikan jaminan bahwa korporasi tersebut tidak akan kembali mengulangi perbuatannya kembali dikemudian hari. Oleh karena itu sehingga mengakibatkan kasus-kasus tindak pidana *illegal fishing* sulit dituntaskan, terutama yang melibatkan pihak korporasi.

Atas dasar inilah, dan demi asas kepentingan umum, pemerintah harus meletakkan dasar hukum yang kuat dalam penindakan korporasi yang terlibat dalam *illegal fishing*. Hal yang perlu dilakukan oleh pemerintah adalah mengkaji kembali peraturan perundangan-undangan yang berlaku, dengan memasukkan substansi hukum Sistem Pertanggungjawaban Pidana yang memungkinkan menuntut korporasi dan meminta pertanggungjawaban menurut hukum pidana. Pemerintah dalam hal ini, harus membuat sebuah formulasi hukum yang bisa menundukkan korporasi sebagai

[10] http://www.republika.co.id/berita/koran/pareto/15/04/06/nmdqp b-jalan-indonesia-menuju-poros-maritim-dunia (diakses pada tanggal 19 Agustus 2016)

[11] *ibid*

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

tersangka, terdakwa, dan menjatuhkan sanksi pidana.

TINJAUAN PUSTAKA

Supriadi, Alimudin, Hukum Perikanan di Indonesia, Sinar Grafika, Jakarta : 2006

Paradigma Geomaritim Strategi Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia dalm Perspektif Geografi, Badan Informasi Geospasial

Nunung Mahmudah, *Illegal fishing* Pertanggungjawaban PIdana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia, Sinar Grafika, Jakarta :2015

Harsono, Boedi, Hukum Agraria Indonesia (Sejarah Pembentukan Undang – Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya), Jilid 1, Hukum Tanah Nasional, Jakarta: Djambatan, Edisi Revisi 2007.

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan

Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan

Undang-Undang Dasar Tahun 1945

http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/36720/1/09E02782.pdf Skripsi Pertanggung Jawaban Korporasi (Coporate Liability) dalam Tindak Pidana Perikanan, Aulia Ariffandi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

http://www.republika.co.id/berita/koran/pareto/15/04/06/nmdqpb-jalan-indonesia-menuju-poros-maritim-dunia (diakses pada tanggal 19 Agustus 2016)

http : www.p2sdkpkendari.com Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, “Mengenal IUU Fishing yang merugikan negara 3 Triliun Rupiah/Tahun, (diakses 12 Agustus 2016)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERUBAHAN PARADIGMA PERTAHANAN INDONESIA DARI PERTAHANAN TERITORIAL MENJADI PERTAHANAN MARITIM: SEBUAH USULAN

INDONESIA'S PARADIGM CHANGE FROM TERRITORIAL DEFENSE TO MARITIME DEFENSE: A PROPOSAL

Jerry Indrawan[1]

Universitas Paramadina
(jerry.indrawan@paramadina.ac.id)

Abstrak – Membangun sebuah sistem pertahanan nasional yang kuat, paling tidak membutuhkan pertimbangan pada empat hal berikut: faktor geografis negara yang bersangkutan, sumber daya nasional sebuah negara, analisis terhadap kemungkinan ancaman yang akan muncul, dan perkembangan teknologi informasi. Selama ini, orientasi sektor pertahanan Indonesia lebih condong berperspektif ke darat, sekalipun wilayah laut kita jauh lebih luas. Dengan menggunakan paradigma darat, maka doktrin yang digunakan untuk pertahanan adalah Sistem Pertahanan Semesta (Sishanta). Doktrin ini mensyaratkan peranan penting rakyat dengan tentara profesional sebagai inti kekuatan pertahanan. Dalam rangka pelaksanaan doktrin Sishanta inilah diperlukan aparat teritorial untuk mempersiapkan wilayah-wilayah Indonesia, untuk berperang dengan kekuatan gabungan rakyat dan tentara pada saat datangnya musuh. Wilayah Indonesia dibagi ke dalam wilayah-wilayah teritorial (Kodam). Indonesia sebagai negara maritim harusnya memiliki perspektif kelautan dalam pelaksanaan pertahanan nasionalnya. Faktor geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan membuat *continental based defense*, dengan berfokus pada kekuatan Angkatan Darat menjadi tidak relevan. Indonesia sudah seharusnya menggunakan paradigma pertahanan kepulauan berdasarkan doktrin *maritime based defense*. Doktrin ini menekankan pada Angkatan Laut yang kuat dengan dukungan Angkatan Udara yang kuat juga. *Maritime based defense* harus mengkolaborasikan kekuatan Angkatan Laut dengan Angkatan Udara karena faktor geografis negara kepulauan membutuhkan respons cepat yang tidak mungkin dilakukan lewat darat. Ancaman non-konvensional yang muncul dewasa ini membuat spektrum pertahanan sebuah negara tidak bisa lagi parsial, apalagi ancaman yang muncul dari sektor kelautan pun semakin beragam. Tulisan ini akan menanggapi potensi ancaman non-konvensional yang muncul dengan menawarkan perubahan paradigma pertahanan dari koter ke pertahanan maritim. Argumen-argumen yang disajikan di dalam artikel ini akan mencoba membahas perubahan paradigma tersebut.

Kata kunci: sistem pertahanan, komando teritorial (koter), pertahanan maritim, dan kekuatan maritim

[1] Penulis adalah Pengamat Militer dan Pertahanan dari Universitas Paramadina, serta penulis buku Studi Strategi dan Keamanan. Alumni Program Studi *Peace and Conflict Resolution CohortI* Universitas Pertahanan Indonesia. Saat ini aktif mengajar di Program Studi Hubungan Internasional Universitas Paramadina dan Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Abstract *- To build a strong national defense system, at least we require four things to considerate: geographical factor, national resources, analysis ofpossible emerging threats, and the development of information technology. During this time, Indonesia's defense perspective is more to the mainland, than to the sea. By using mainland paradigm, then the doctrine used is the Total Defense System (Sishanta). Such doctrine requires an important role of people, alongside professional army, as the core of defense force. In order to implement the Sishanta doctrine, territorial authorities is needed to prepare territories all around Indonesia to fight with the combined power of the people and the armed forces, upon the arrival of the enemy. Indonesian territory is divided into territorial areas (Kodam). Indonesia, as a maritime country, should have a maritime perspectivei n the implementation of its national defense. Indonesia's geographical factor made continental based defense, focusing on the strength of the Army, becomes irrelevant. It is time for Indonesia to use maritime based defense. This doctrine emphasizes a strong navy with the support of a strong air force as well. Maritime based defense should collaborate Naval power with Air power because of Indonesian geographical factors requires a quick response that can not be done by ground. Non-conventional threats that arise today makes a country defense spectrum can no longer be partial, let alone threats arising from the maritime sector are even more diverse. This paper will respond to the potential of non-conventional threats by offering a paradigm change from territorial defense to maritime defense. The arguments presented in this article will discuss this paradigm changes.*

Keywords: *defense system, territorial command (koter), maritime defense, dan maritime power*

Pendahuluan

Pertahanan nasional adalah tindakan untuk melenyapkan semua ancaman musuh dari luar negeri, dalam bentuk dan wujud apa pun, yang mengancam dan membahayakan kedaulatan, keselamatan, dan eksistensi bangsa dan negara. Menurut Undang-Undang No. 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Sistem Pertahanan Negara adalah sistem pertahanan yang bersifat semesta yang melibatkan seluruh warga negara, wilayah dan sumber daya nasional lainnya, serta dipersiapkan secara dini oleh pemerintah dan diselenggarakan secara total, terpadu, terarah dan berlanjut untuk menegakkan kedaulatan negara, keutuhan wilayah dan keselamatan segenap bangsa dari segala ancaman.[2]

Pertahanan negara juga merupakan salah satu elemen pokok suatu negara karena menyangkut kepentingan untuk melindungi warga negara, wilayah, dan sistem politiknya dari ancaman negara lain. Hal ini sejalan dengan pendapat KJ Holsti dimana pertahanan

[2] Jerry Indrawan, "Kepemimpinan Berbasis Pemberdayaan dalam Alih Teknologi: Sebuah Upaya Meningkatkan Kualitas SDM Pertahanan Indonesia", *Jurnal Pertahanan*, Vol. 5, No. 1, 2015, hlm. 67.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

adalah kepentingan nasional yang dinilai sebagai *core value* atau sesuatu yang dianggap paling vital bagi negara dan menyangkut eksistensi suatu negara.[3]

Kebijakan pertahanan suatu negara seharusnya sudah ada dalam cetak biru (*blue print*) yang merupakan strategi besar pertahanan. Strategi besar pertahanan ini adalah kebijakan politik yang dihasilkan dua lembaga, yaitu presiden dan parlemen. Strategi besar pertahanan ini pada prinsipnya adalah pondasi dan peletak dasar dari prinsip-prinsip demokrasi dalam konteks pertahanan di Indonesia.[4]

Agus Widjojo mengemukakan bahwa dalam pendekatan konseptual untuk menyusun suatu konsepsi pertahanan negara, kita tidak mungkin terlepas dari kecenderungan perkembangan lingkungan strategis, ciri konflik masa depan, hakikat ancaman dari luar negeri dan dalam negeri, serta kepentingan nasional Indonesia. Dari informasi yang didapatkan untuk menjawab semua kecenderungan itu, selanjutnya kita menentukan strategi nasional guna mencapai kepentingan nasional, khususnya untuk mendapatkan penjabaran strategi dan sasaran dalam bidang pertahanan negara.[5]

Menurut penulis, membangun sebuah sistem pertahanan nasional yang kuat, paling tidak membutuhkan pertimbangan pada empat hal berikut: faktor geografis negara yang bersangkutan, sumber daya nasional sebuah negara, analisis terhadap kemungkinan ancaman yang akan muncul, dan perkembangan teknologi informasi. Di luar ini tentu saja masih ada konsideran lainnya untuk bagaimana merumuskan sebuah sistem pertahanan nasional yang efektif dan efisien.

Kita harus merancang sebuah *grand design* kebijakan pertahanan yang tidak lagi berorientasi pada darat (teritori). Strategi besar pertahanan kita sekarang harus diarahkan ke arah laut. Ancaman yang ada pun kebanyakan berhubungan dengan laut. Untuk menjawab persoalan ini, penulis akan mencoba menganalisa bagaimana faktor geografis sangat berpengaruh pada paradigma pertahanan kita. Jika selama ini berbentuk teritorial, maka jika merujuk pada kondisi alam, paradigma pertahanan maritimlah yang

---

[3] Kalevi J. Holsti, *International Politics: A Framework of Analysis,* (New Delhi: Prentice Hall, 1981), hlm. 200.

[4] Muradi, *Dinamika Politik Pertahanan dan Keamanan di Indonesia: Memahami Masalah dan Kebijakan Politik Pertahanan dan Keamanan Era Reformasi*, (Bandung: Widya Padjadjaran, 2012), hlm. 29.

[5] Agus Widjojo, "Wawasan Masa Depan tentang Sistem Pertahanan Keamanan Negara", dalam Indria Samego (ed), *Sistem Pertahanan-Keamanan Negara: Analisis Potensi dan Problem*, (Jakarta: The Habibie Center, 2001), hlm. 44.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lebih sesuai. Tulisan ini akan menanggapi potensi ancaman non-konvensional yang muncul dengan menawarkan perubahan paradigma pertahanan dari koter ke pertahanan maritim. Argumen-argumen yang disajikan di dalam artikel ini akan mencoba membahas perubahan paradigma tersebut.

Pertahanan Teritorial

Pertahanan territorial di Indonesia lebih dikenal dengan istilah komando Teritorial (Koter). Iamuncul dari doktrin pertahanan kita yang disebut Sishanta (Sistem Pertahanan Semesta) sesuai dengan Undang-Undang No. 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Sishanta pada era revolusi kemerdekaan lebih dikenal dengan istilah Sishankamrata (Sistem Pertahanan Keamanan Rakyat Semesta). Sishanta adalah sebuah konsep pertahanan negara yang berdasarkan pada strategi Perang Semesta (*Total War*) di dalam wilayah sendiri. Dalam konteks ini, berdasarkan aturan pertahanan yang ada di Indonesia, strategi pertahanan yang ideal adalah strategi teritorial.[6] Paradigma ini yang akhirnya memunculkan istilah koter.

Doktrin ini merupakan doktrin pertahanan yang diwarisi dan dikembangkan dari pengalaman pada perang kemerdekaan. Almarhum Jenderal Besar A.H. Nasution menegaskan bahwa perang rakyat semesta adalah alternatif yang tidak bisa dihindari oleh negara miskin yang bertempur melawan tentara negara kaya yang berperang dengan dasar doktrin perang konvensional.[7]

Perang rakyat semesta mensyaratkan peranan penting rakyat dengan tentara profesional sebagai inti kekuatan pertahanan. Dalam rangka pelaksanaan doktrin Sishanta inilah diperlukannya aparat teritorial untuk mempersiapkan wilayah-wilayah Indonesia,untuk berperang dengan kekuatan gabungan rakyat dan tentara pada saat datangnya musuh. Wilayah Indonesia dibagi ke dalam wilayah-wilayah teritorial (Kodam) yang masing-masing dipimpin oleh seorang panglima atau komandan. Tugas kodam adalah mempersiapkan wilayah masing-masing untuk melakukan perang rakyat semesta

[6] Beni Sukadis dan Eric Hendra (ed.), *Total Defense and Military Conscript: Indonesia's Experience and Other Democracies*, (Jakarta: Lembaga Studi Pertahanan dan Studi Strategis Indonesia, 2008), hlm. 27.

[7] Salim Said,*Militer Indonesia dan Politik: Dulu, Kini dan Kelak,* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hlm. 309.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada saat negara diserang oleh kekuatan luar.[8] Sistem koter bukanlah sistem pertahanan untuk melakukan pertempuran secara ofensif, namun merupakan sistem untuk bertahan dari serangan musuh yang telah masuk ke wilayah Indonesia.[9]

Salim Said berpendapat, semua kegiatan militer sifatnya adalah gabungan. Wilayah negara Republik Indonesia dibagi dalam dua atau tiga wilayah pertahanan (Wilhan) yang masing-masing dipimpin oleh seorang Panglima. Wilhan ini adalah kompartemen strategis yang sifatnya gabungan. Dengan adanya Wilhan, maka dengan sendirinya Koter akan terhapuskan. Ada pun pembinaan wilayah dalam rangka mempersiapkan ruang juang, alat juang, dan sarana juang, selanjutnya menjadi tugas Kementerian Pertahanan bekerja sama dengan pemda setempat. Penggunaan TNI dalam pembinaan wilayah seluruhnya tergantung pada keputusan dua instansi ini.[10]

Koter dilihat oleh para pengkritiknya sebagai alat politik tentara untuk melaksanakan program politik militer. Tapi persoalannya apakah koter itu pernah tidak menjadi alat politik? Sejarah koter tidak bisa dipisahkan dari perang gerilya yang kita alami di zaman revolusi dulu, serta perang anti-gerilya yang dilakukan TNI terhadap DI/TII serta sisa-sisa pemberontak PRRI/Permesta. Pengalaman Indonesia dan dunia menunjukkan bahwa perang gerilya tidak pernah bebas politik. Ideologi dan politik koter di zaman menjelang hingga zaman Demokrasi Terpimpin adalah mencegah Indonesia jatuh ke tangan komunis. [11]

Sementara itu, politik dan ideologi koter di zaman Orde Baru adalah untuk memperpanjang dan mempertahankan kekuasaan penguasa Orba. Aparat teritorial pada masa Orba digunakan atau disalahgunakan untuk tujuan-tujuan politik penguasa dengan mengangkat Panglima Kodam (Pangdam) menjadi aparat pelaksana Kopkamtib dari pembina Golkar. Aparat teritorial menjadi alat untuk menggiring dan mengontrol rakyat bagi suksesnya program politik dan ekonomi penguasa.[12] Selain faktor sejarah, faktor

[8] *Ibid*., hlm. 309-310.

[9] Yahya A. Muhaimin, *Bambu Runcing dan Mesiu: Masalah Kebijakan Pembinaan Pertahanan Indonesia*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2008), hlm. 46.

[10] Said, *op cit*., hlm. 306-307.

[11] *Ibid*., hlm. 313-314.

[12] *Ibid*., hlm. 310.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sosio-kultural di dalam masyarakat Indonesia yang peternalistik, yang secara umum dipengaruhi nilai-nilai budaya Jawa yang menekankan pada tingkah laku yang pantas.[13]

Sayangnya, pemerintah dan TNI sampai saat ini masih memandang strategi teritorial seperti ini harus terus dipertahankan karena terbukti berjasa mengusir penjajah Belanda di zaman Bung Karno. Namun sesudah itu, tentara Indonesia tidak pernah lagi menghadapi agresi tentara asing, kecuali pergolakan separatis dalam negeri. Selain itu, struktur koter memiliki kecenderungan hanya fokus kepada satu matra saja, yaitu Angkatan Darat, mengakibatkan adanya ketidakseimbangan kekuatan postur pertahanan kita. Pemerintah tidak menanggapi potensi ancaman non-konvensional yang muncul, seperti terorisme, konflik horisontal, dan kejahatan transnasional.[14]

Lingkup pertahanan dan keamanan juga bukan hanya terbatas pada substansi kewilayahan (*territorial security*), tetapi juga menjadi isu spesifik. Muncul istilah-istilah yang lebih khusus, seperti keamanan energi, keamanan lingkungan, keamanan ekonomi, dan istilah-istilah lain yang kelak di kemudian hari menjadi semakin luas. Isu-isu non-militer pun berkembang menjadi masalah yang berkaitan dengan peran dan tugas militer (sekuritisasi).[15] Menanggapi masalah-masalah yang berhubungan dengan sekuritisasi di Indonesia, sudah sepantasnyalah spektrum pertahanan kita harus disesuaikan juga dengan problem itu.

Wilayah Geografis Indonesia

Indonesia sebagai salah satu negara maritim pernah mengalami masa kejayaan di era kerajaan Sriwijaya pada abad ke-8 dan Majapahit abad ke-15. Pada masa itu, Indonesia atau dulu disebut Nusantara, terkenal ke berbagai kawasan. Sriwijaya bahkan berkembang menjadi pusat perdagangan kawasan Asia Tenggara yang dikunjungi pedagang Tiongkok dan India. Itu terjadi karena Sriwijaya memiliki armada laut yang tangguh yang mampu mengusir para perompak, sehingga menimbulkan rasa aman bagi para pedagang yang berkunjung. Begitu juga kerajaan Majapahit yang memiliki wilayah

[13] Muhaimin, *op cit*., hlm. 43.

[14] Sukadis, *op cit*., hlm. 28.

[15] Kusnanto Anggoro, "Paradigma Keamanan Nasional dan Pertahanan Negara di Negara Demokrasi", dalam Rusdi Marpaung, dkk (ed.), *Dinamika Reformasi Sektor Keamanan*, (Jakarta: Imparsial, 2005), hlm. 5-6.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kekuasaan luas mencakup beberapa wilayah di Asia Tenggara, bahkan sampai Madagaskar di tenggara Afrika, memiliki armada laut yang kuat.[16]

Kedua kerajaan besar ini memahami posisi mereka sebagai wilayah maritim sehingga kerajaan itu memberikan perhatian besar terhadap pengembangan kekuatan dan ketahanan negara di laut. Indonesia jika ditinjau dari bentuk wilayah negara, adalah sebuah negara dengan bentuk *divided* atau *separated*, yakni negara yang daratannya dipisahkan oleh perairan laut. Karena bentuknya terpisah tadi, untuk membina kekuatan bangsa ditetapkan wawasan nusantara sebagai geopolitik nasional yang memandang wilayah laut bukan sebagai pemisah daratan, tetapi pemersatu wilayah.[17]

Perspektif kenusantaraan Indonesia harus menjadi sebuah fondasi bagi bangsa dalam memperhatikan posisi silang strategis yang seyogyanya mengacu pada strategi pemeliharaan wilayah dari Sabang sampai Merauke khususnya untuk wilayah maritim. Emergensi kemaritiman dalam perspektif nasional, baik secara umum terkait dengan status wilayah Indonesia itu sendiri (wawasan nusantara) dan secara khusus dalam strategi pertahanan wilayah dalam kerangka diplomasi perbatasan dan peningkatan ekonomi kemaritiman. Sebuah *grand theme* kemaritiman Indonesia tidak terlepas dari proses pengakuan wilayah yang diperjuangkan melalui diplomasi pertahanan, dilema strategi pertahanan, pergeseran konsep pertahanan hingga pemeliharaan wilayah maritim dalam perspektif wawasan nusantara.

Dalam literatur hubungan internasional, masalah teritorial merupakan salah satu penyebab klasik munculnya konflik antarnegara dan menjadi ancaman konstan bagi perdamaian serta keamanan internasional. Ketidakjelasan batas teritorial, salah satunya, menjadi faktor laten penyebab munculnya sengketa perbatasan yang akan mengganggu stabilitas hubungan antarnegara. Bahkan negara-negara bertetangga yang menikmati hubungan paling bersahabat pun rentan mengalami konflik berkepanjangan jika tidak mengetahui secara persis lokasi perbatasan mereka baik darat maupun laut. Hal ini diakibatkan oleh ketidakjelasan akan menimbulkan klaim tumpang tindih teritorial yang akhirnya bermuara pada sengketa dan konflik perbatasan.

---

[16] Chappy Hakim, *Pertahanan Indonesia: Angkatan Perang Negara Kepulauan*, (Jakarta: Red & White Publishing, 2011), hlm. 40.

[17] *Ibid*., hlm. 41.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam konteks Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan garis pantai sekitar 81.900 km dan memiliki wilayah perbatasan dengan 10 negara, baik darat maupun laut, perbatasan negara merupakan manifestasi utama kedaulatan wilayah negara, dimana mempunyai nilai penting dalam penentuan batas wilayah kedaulatan, pemanfaatan sumber daya alam, peningkatan keamanan dan keutuhan wilayah.

Letak geografis Indonesia yang berbatasan dengan 3 negara di wilayah darat dan 10 negara di wilayah laut mengharuskan Indonesia untuk menyelesaikan perjanjian perbatasan antarnegara, terutama untuk segmen-segmen perbatasan negara yang belum disepakati. Salah satu agenda utama Pemerintah Indonesia adalah memperkokoh keutuhan NKRI melalui delimitasi dan demarkasi wilayah dengan negara-negara tetangga dalam konteks diplomasi perbatasan *(border diplomacy)*. Kontribusi diplomasi perbatasan Indonesia tidak hanya berdampak dalam skala multilateral akan tetapi dalam kerangka bilateral.

Pada dasarnya, bentuk wilayah sangat berpengaruh dalam menyusun sistem pertahanan negara. Bentuk negara kepulauan memungkinkan Indonesia akan terjebak dalam berorientasi kepada sistem pertahanan pulau besar dan rangkaian pulau-pulau kecil. Seyogyanya Indonesia harus selalu berorientasi penuh dan fokus pada doktrin pertahanan negara maritim, yang tentunya akan sangat memerlukan kekuatan laut yang tangguh juga.[18]

Perubahan ke Pertahanan Maritim

Salah satu faktor penting yang harus diperhitungkan dalam pembinaan pertahanan adalah kondisi obyektif negara dan bangsa Indonesia. Faktor ini menyangkut demografi, potensi sumber alam, serta posisi geografis dengan karakter wilayah Indonesia, yang kesemuanya mempunyai arti yang sangat penting dan bahkan menentukan makna strategisnya. Faktor ini bisa dinamakan geostrategis.[19]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[18] *Ibid.*, hlm. 41-42.

[19] Yahya A. Muhaimin, *op.cit.,* hlm. 20.

Konsep geostrategis berpendirian bahwa letak wilayah suatu negara dengan segala dimensinya, menjadi penentu kekuatan militer dan kekuatan politik negara tersebut. Penguasaan terhadap daerah yang letaknya strategis dalam percaturan dunia merupakan faktor penting supaya sebuah negara secara efektif mampu mempengaruhi, menguasai, atau mempertahankan penguasaannya terhadap wilayah lain.[20]

Semua tahu Indonesia adalah negara maritim yang memiliki kompleksitas geografis dan sosial-budaya yang luar biasa. Fakta itu masih ditambah dengan kenyataan geopolitik lain, yaitu bahwa negara yang multi-plural ini berada pada persimpangan lalu lintas dunia, khususnya lalu lintas komunikasi maritim yang sangat penting. Indonesia terletak di antara benua Australia dan benua Asia, serta Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Di dalam kawasan itu, terdapat "daerah-daerah panas", karena letak wilayahnya yang strategis dalam percaturan politik internasional, maupun karena kekayaan alam yang melimpah.[21] Dalam makna geografis seperti di atas, maka kondisi obyektif Indonesia dengan kekayaan alamnya yang cukup melimpah dan dengan posisinya yang sangat strategis dalam geostrategi global, sebenarnya Indonesia bisa menempatkan dirinya sebagai "polisi lalu lintas" dalam persilangan dunia tersebut.[22]

Kondisi tersebut menunjukkan betapa krusialnya wilayah kelautan kita. Belum lagi faktor ancaman yang dihadirkannya. Salah satu isu terbaru adalah soal sengketa di Laut Tiongkok Selatan yang melibatkan empat negara di kawasan (ASEAN) + Tiongkok sendiri. Jalur laut tersebut sangat penting bagi Tiongkok, selain sebagai jalur perdagangan internasional, juga untuk kepentingan militer mereka.[23] Sampai saat ini Indonesia memang belum terkena dampak langsung konflik tersebut, tetapi jika kita tidak siap, "medan perangnya" bisa saja masuk ke wilayah kedaulatan kita. Itulah pentingnya perubahan paradigma dari koter menjadi pertahanan maritim. Ancaman dari Tiongkok tersebut sangat berdimensi maritim, yang tidak bisa ditangani lewat mekanisme teritorial darat.

---

[20] *Ibid*., hlm. 21.

[21] *Ibid*., hlm. 22-23.

[22] *Ibid*., hlm. 23.

[23] Jerry Indrawan, "Kontroversi Pulau Buatan Tiongkok", dalam http://www.suarakarya.id/2015/06/27/kontroversi-pulau-buatan-tiongkok-oleh-jerry-indrawan.html, diunduh pada 1 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain itu, kondisi obyektif Indonesia saat ini adalah belum selesainya masalah perbatasan dan klaim wilayah laut. Berbagai konflik terbuka pun kerap muncul, termasuk kasus Laut Tiongkok Selatan di atas dan sengketa perbatasan laut dengan Singapura, Malaysia, sampai Australia. Belum tuntasnya masalah klaim tersebut mengakibatkan penegakan hukum terutama di daerah-daerah perbatasan jadi tidak jelas. Dengan perubahan pola ancaman global yang tidak lagi berasal dari negara, sebagai negara maritim masalah-masalah seperti perompakan, pencurian ikan, serta penggunaan laut untuk penyelundupan senjata dan narkotika menjadi beberapa ancaman non-konvensional yang hadir.

Atas dasar itulah, konsepsi pertahanan Indonesia harus mengalami perubahan. Sesuai dengan visi politik luar negeri Presiden Joko Widodo, Indonesia harus mampu menjadi poros maritim dunia. Berdasarkan visi polugri tersebut, cara kita memandang pertahanan harus berubah. Sistem Koter yang dijelaskan di atas sangat baik diterapkan di era Pak Harto ketika militer aktif berpolitik. Sekarang, agenda reformasi TNI mensyaratkan militer keluar dari politik dengan tidak lagi berprinsip "Dwifungsi".[24]

Seperti yang penulis sebutkan di awal, faktor geografis Indonesia yang adalah negara kepulauan membuat *continental based defense*, dengan berfokus pada kekuatan Angkatan Darat menjadi tidak relevan. Indonesia sudah seharusnya menggunakan paradigma pertahanan kepulauan berdasarkan doktrin *maritime based defense*. Doktrin ini menekankan pada Angkatan Laut yang kuat dengan dukungan Angkatan Udara yang kuat juga. *Maritime based defense* harus mengkolaborasikan kekuatan Angkatan Laut dengan Angkatan Udara karena faktor geografis negara kepulauan membutuhkan respons cepat yang tidak mungkin dilakukan lewat darat.

Dalam operasi militer bantuan udara juga sangat penting, apalagi untuk negara kepulauan seperti Indonesia. Angkatan Udara beroperasi secara taktis untuk memberikan bantuanbagi pasukan yang ada di darat maupun di laut. Bantuan yang diberikan dapat berbentuk pengintaian terhadap kedudukan musuh, mengarahkan atau memberikan bantuan tembakan, angkutan pasukan, perlengkapan, dan berbagai dukungan logistik lainnya. Dalam tingkatan strategis dapat berbentuk pertempuran udara antar pesawat

[24] Yuddy Chrisnandi, *Reformasi TNI: Perspektif Baru Hubungan Sipil-Militer di Indonesia*, (Jakarta: LP3ES, 2005), hlm. 11.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tempur, pengeboman terhadap berbagai obyek vital musuh dan penghancuran sistem komunikasi musuh.[25]

Dalam fit and proper test di Komisi I DPR RI, calon Panglima TNI Jenderal Gatot Nurmantyo mengatakan bahwa fokus kekuatan pertahanan kita akan diberatkan pada Angkatan Laut dan Udara sesuai visi dan misi Presiden Joko Widodo.[26] Kita harus mengubah adagium, "kalau musuh menyerang mereka mungkin bisa menang di laut dan udara, tapi di darat nanti dulu". Konsep peperangan modern tidak bisa bergaya "jagoan" seperti itu. Diperlukan perencanaan strategi yang bersifat *inward*, yaitu faktor alam, kekuatan militer nasional, teknologi, dan lain-lain, serta *outward*, yaitu kemampuan dan strategi musuh. Diperlukan sinergi antara tiga matra kita dalam menghadapi ancaman musuh.

Doktrin "menunggu di darat" sesungguhnya tidak terlalu tepat diterapkan pada masa kini bila dikaitkan dengan kondisi geografis Indonesia, dan lebih-lebih dihadapkan dengan semakin canggihnya kemajuan teknologi militer. Sebagai negara kepulauan yang terbuka, postur angkatan laut dan angkatan udara yang tangguh sebagai garda terdepan sudah seharusnya merupakan hal yang mutlak dimiliki. Musuh harus dihancurkan sebelum mencapai daratan, bahkan bila perlu dihancurkan saat masih berada di wilayah mereka (*pre-emptive strike*).[27]

Penulis pun mengkritisi konsep perang gerilya yang termasuk dalam doktrin pertahanan koter, apabila diterapkan di era "*fourth generation warfare*" seperti sekarang ini. Strategi ini memerlukan partisipasi dari segenap komponen bangsa, tidak hanya militer. Akan tetapi, selama ini untuk menghadapi ancaman militer (konvensional), sipil tidak pernah dilibatkan.

Undang-Undang No. 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara memang menyebutkan soal komponen pendukung dan komponen cadangan, di luar komponen utama pertahanan Indonesia (TNI), tetapi sampai saat ini aturan yang mengatur lebih

---

[25] Chappy Hakim, *Pelangi Dirgantara*, (Jakarta: Kompas, 2010), hlm. 140.

[26] CNN Indonesia, "*Mewujudkan Mimpi RI Jadi Poros Maritim Dunia*", dalam http://www.cnnindonesia.com/internasional/20141022124012-112-7389/mewujudkan-mimpi-ri-jadi-poros-maritim-dunia/, diunduh pada tanggal 6 Juli 2015.

[27] Chappy Hakim, *op cit*., hlm. 119.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jelas mengenai keterlibatan sipil dalam urusan pertahanan negara, yaitu RUU Komponen Cadangan, masih dalam pembahasan di DPR.Menurut penulis, ini bertentangan dengan UUD 1945 Pasal 30 ayat 1, dimana setiap warga negara berhak dan wajib ikut serta dalam usaha pertahanan negara. Realita ini juga menandakan rapuhnya sistim koter, karena dalam konsep perang gerilya, kesatuan militerharus menyatu dengan rakyat, seperti yang penulis sebutkan di bagian terdahulu.

Di negara-negara maju, sinergi antara Angkatan Laut dan Angkatan Udara dibutuhkan sebagai *first and second line of defense*. Tidak ada Angkatan Laut yang kuat tanpa dukungan udara. Dalam perspektif penangkalan ancaman bagi negara yang berbasis kepulauan, yang dikirim pertama kali untuk menghadapi musuh adalah Angkatan Udara (*first line*). Jet-jet tempur tersebut harus diluncurkan dari kapal induk Angkatan Laut, bukan dari pangkalan di darat. Setelah mengirimkan pesawat tempur, armada Angkatan Laut bersiap di laut sebagai kekuatan pemukul atau berjaga melindungi wilayah kepulauan kita (*second line*).

Dalam mengorganisasikan pertahanan laut, TNI Angkatan Laut mengedepankan tiga pilar, yaitu:

1. Melakukan upaya penangkalan sejak di pangkalan.
2. Menghancurkan musuh di luar batas wilayah laut nasional, yakni di daerah:
    a. Medan Pertahanan Penyanggah yang berada di luar garis batas ZEE Indonesia dan lapisan udara di atasnya.
    b. Medan Pertahanan Utama, sejak dari batas luar laut teritorial sampai dengan ZEE Indonesia dan lapisan udara di atasnya.
    c. Medan Perlawanan, yakni daerah laut teritorial dan perairan kepulauan dan lapisan udara di atasnya.
3. Bila musuh tetap tidak terbendung, maka mereka akan dihancurkan di daratan sesuai doktrin Sishanta.[28]

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[28] *Ibid*., hlm. 121.

Konsep ini disusun dengan mengedepankan konsep strategi pertahanan berlapis (*layered defence srategy*), yaitu konsep pertahanan yang bertumpu pada keterpaduan antara lapis pertahanan militer dan lapis pertahanan non-militer (sipil), dengan tujuan mengatasi dan menanggulangi ancaman militer dan non-militer, serta untuk tujuan menghadapi perang berlarut. Keterlibatan sipil sangat dibutuhkan dalam hal ini.

Tentu, bila kedua upaya penangkalan dan pertahanan berlapis itu gagal dan jebol maka barulah diperlukan pertahanan darat sebagai komponen sistem pertahanan rakyat semesta. Akan tetapi, sebisa mungkin pertempuran jangan sampai terjadi di darat, atau di "pekarangan belakang" kita sendiri. *Civilian casualty* akan sangat banyak bila itu terjadi, serta definisi kombatan sendiri menjadi tidak jelas dalam perang semesta seperti itu. Sekalipun terminologi kombatan adalah apa pun yang merepresentasikan target militer dan sah untuk terlibat dalam pertempuran, akan sulit membedakan antara kombatan dengan non-kombatan jika hal itu terjadi.[29] Sekali lagi, sipil terlibat tidak dalam perang terbuka, tetapi sebagai komponen pendukung.

Hal senada dikatakan Yahya Muhaimin bahwa dalam konteks *preventive defense*, maka Angkatan Laut dan Angkatan Udara merupakan ujung tombak guna mencegah infiltrasi dan subversi kekuatan militer dari luar negeri. Dua kekuatan itu adalah yang paling tepat memikul tangung jawab untuk mencegah kekuatan dari luar negeri agar tidak memasuki wilayah Indonesia. Sementara itu, Angkatan Darat akan memelihara keamanan nasional, bersama Polri.[30]

Untuk bisa menerapkan strategi demikian, Angkatan Laut kita harus memiliki kekuatan setidaknya setara dengan *green water navy*. Maksudnya, Angkatan Laut kita harus memiliki armada kapal yang mampu beroperasi dan menjangkau wilayah kelautannya (wilayah ZEE) sendiri dengan cepat, serta juga memiliki kemampuan beroperasi di laut lepas di sekitar wilayah negaranya sendiri.[31] Sebaiknya Angkatan Laut kita memiliki kemampuan setara *blue water navy*, yaitu kekuatan Angkatan Laut yang beroperasi lintas samudera di laut lepas, jauh melebihi wilayah ZEE-nya sendiri. Angkatan

[29] Jerry Indrawan, "Status Perusahaan Militer dan Keamanan Swasta (Private Military and Security Companies) dalam Hukum Humaniter Internasional", *Jurnal Pertahanan*, Vol. 4, No. 1, 2014, hlm. 127.

[30] Muhaimin. *op cit*., hlm. 63.

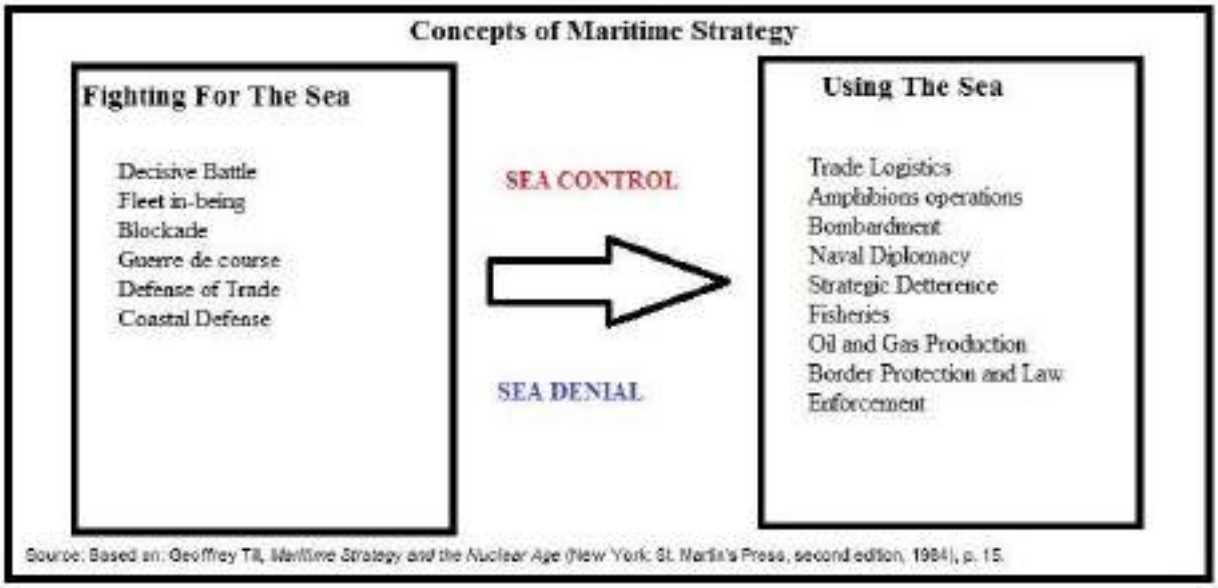
[31] Patrick C. Bratton, *Sea Power and the Asia-Pasific: the Triumph of Neptune?,* (London: Routlegde, 2012), hlm. 54.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Laut jenis ini harus memiliki armada laut dengan kemampuan maritim eksploratif.[32] Sedangkan, Angkatan Darat digunakan sebagai *last line of defense* yang bertujuan menjaga lokasi-lokasi strategis negara, serta melindungi rakyat sipil yang ada di daratan.

Konsep *maritime based defense* ini bisa kita lihat dalam bagan berikut:

Gambar 1. Konsep Strategi Maritim



Sumber: Geoffrey Till, Maritime Strategy and the Nuclear Age, (New York: St. Martin's Press, 1984)

Inilah pentingnya pembangunan kekuatan Angkatan Laut. Negara dengan wilayah seluas Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dengan lima pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua) membutuhkan perhatian lebih di sektor pertahanan dan keamanan. Jika memang terjadi perang, peperangan itu akan terjadi di laut, bukan di darat dengan warga sipil jadi taruhannya. Laut pun tidak hanya digunakan untuk pertahanan dan keamanan. Seperti visi Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia poros maritim dunia, laut Indonesia akan diprioritaskan juga untuk perdagangan jalur laut, perikanan, maupun pemanfaatan sumber daya alam yang ada di laut.

Menurut Yahya Muhaimin, kemampuan pertahanan Indonesia harus ditujukan untuk dan sesuai dengan keunikan posisi geografis Indonesia, sebagaimana juga yang

[32] Ian Speller, "Delayed Reaction: UK Maritime Expeditionary Capabilities and the Lesson of the Falklands Conflict", *Journal of Defense and Security Analysis*, Vol. 18, No.4, 2002, hlm. 374.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

telah disinggung penulis di bagian awal. Di samping sebagai negara maritim dengan masyarakat yang multi-plural, Indonesia juga meliputi wilayah pertahanan yang tersebar begitu luas. Karena itu, kemampuannya harus dibina secara merata dengan proporsi yang tepat, baik kekuatan laut, udara, maupun darat, di samping membina kekuatan pemelihara ketertiban umum (Polri) secara memadai. Sinergi kekuatan gabungan yang handal dan siap tempur tersebut sangat krusial guna mendapat pembinaan secara terencana dan berkesinambungan. Hal yang biasa disebut dengan "*military preparedness*" (kesiapsiagaan TNI) ini, bersama dengan kekuatan kepolisian, merupakan unsur penting bagi kekuatan suatu bangsa (*national power*).[33]

Terakhir, menarik untuk mencermati pandangan mantan Kepala Staf Teritorial (Kaster) TNI, Letnan Jenderal TNI (Purn) Agus Widjojo terkait komando teritorial. Menurut Salim Said, yang mengutip pandangan Agus Widjojo tersebut dalam bukunya, ia cenderung berpendapat untuk mempertahankan koter seperti yang ada sekarang, tetapi fungsi pembinaannya dilakukan lewat pemerintah daerah sebagai aparat yang sangat memahami daerahnya. Karena aparat teritorial tidak lagi menjangkau ke dalam masyarakat, maka Komando Distrik Militer (Kodim), Komando Rayon Militer (Koramil), dan Bintara Pembina Desa (Babinsa), yang selama ini bersentuhan dengan masyarakat, dengan sendirinya akan hilang. Selain itu, untuk menghindari campur tangan tentara ke urusan-urusan pemerintahan, markas kodam sebaiknya tidak diletakkan di kota yang sama dengan kantor Gubernur.[34]

Agus mengusulkan agar setiap kodam bertanggungjawab mempertahankan wilayahnya, tetapi dilakukan dalam payung pertahanan bersama wilayah tertentu yang berada di bawah pimpinan seorang Panglima Mandala yang bersifat gabungan. Karena gabungan, maka kodam-kodam itu pun nantinya bersifat gabungan sesuai dengan corak daerah yang menjadi tanggung jawabnya. Daerah maritim cocoknya maritim, daerah Angkatan Udara bercorak dirgantara, daerah darat bercorak Angkatan Darat. Komando Mandala bukan aparat teritorial, tetapi tugasnya bertanggung jawab mempertahankan

[33] Muhaimin. *op.cit*.,hlm. 62.

[34] Said., *op cit*., hlm. 311.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mandalanya secara mobil dan teritorial dengan bertumpu pada kodam-kodam yang dibawahinya.[35]

Proyeksi Kekuatan Maritim Indonesia

Perubahan paradigma dari koter ke pertahanan maritim juga membutuhkan transformasi postur pertahanan Indonesia melalui strategi pengembangan kekuatan maritim regional di kawasan Asia Timur. Untuk menjadi "*sea power*", suatu negara harus memenuhi dua kriteria. Pertama, adanya anggaran belanja Angkatan Laut yang signifikan, setidaknya sama dengan 50% total anggaran belanja di suatu kawasan. Kedua, anggaran tersebut menjelma menjadi kapal perang yang setidaknya sama dengan 50% total kapal perang di Asia Timur.[36] Saat ini, Angkatan Laut Indonesia baru memiliki 171 unit kapal, yang terdiri dari 6 kapal fregat, 26 kapal korvet, 21 kapal patroli, 12 kapal penyapu ranjau, dan 2 kapal selam.[37] Jumlah tersebut jauh dari ideal.

Kemampuan anggaran dan kekuatan maritim sepertiitu juga harus disertai dengan kemampuan proyeksi kekuatan dan struktur kekuatan maritim. Kemampuan proyeksi kekuatan yang harus dimiliki oleh suatu "sea power" adalah pertama, fungsi-fungsi maritim masa damai. Fungsi-fungsi ini dioperasionalisasikan menjadi perlindungan *sea lanes of communications*, jaminan lintas damai, dan kemampuan evakuasi kecelakaan laut. Kedua, *battlespace dominance* dengan mengembangkan tiga sistem pertahanan: *sea-denial system*, *space-denial system*, dan *land-space denial system*. Ketiga, demonstrasi kekuatan untuk menghentikan dan menghancurkan kekuatan darat lawan, melumpuhkan pusat komando lawan, dan melumpuhkan fasilitas pelabuhan laut dan bandara udara lawan. Struktur kekuatan maritim maksimal yang harus dikembangkan untuk melakukan proyeksi kekuatan tersebut terdiri dari lima armada, yaitu *aircraft carrier battlegroup*, *theater and missile defense group*, *theater land attack group*, *mine countermeassures group*, dan *expeditionay littoral attack group*.[38]

[35] *Ibid*., hlm. 312.

[36] Andi Widjajanto, "Rekonstruksi Gelar Pertahanan Indonesia", dalam Rusdi Marpaung, dkk (ed), *Dinamika Reformasi Sektor Keamanan*, (Jakarta: Imparsial, 2005), hlm. 197.

[37] Kompas, "Industri Pertahanan Dalam Negeri", 2 Juli 2015, hlm, 1.

[38] Widjajanto, *op cit*., hlm. 198.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Menarik juga untuk mencermati pandangan mantan Menhan, Juwono Sudarsono, terkait perubahan paradigma ke arah pertahanan maritim. Perkiraan tentang sumber dan sifat ancaman, serta lingkungan strategis yang dihadapi bangsa dalam kurun waktu 5-10 tahun mendatang. Ia menyarankan untuk dibuat komando gabungan dan operasi gabungan (*joint command and joint operations*) darat, laut, dan udara sehingga tercapai daya tahan dan daya tangkal yang efektif, dengan memanfaatkan geopolitik dan geoekonomi Indonesia di Asia Pasifik.[39]

Selain itu, konsep pertahanan militer konvensional harus dipadukan dengan pertahanan non-militer. Pertahanan non-militer ini memanfaatkan kemajuan cepat di bidang teknologi dan komputerisasi yang bisa digunakan untuk kepentingan pertahanan maritim kita.[40] Militer tidak boleh malu belajar dari sipil. Baru-baru ini, Menhan Ryamizard Ryacudu mengatakan bahwa akan menggunakan *drone* (pesawat tanpa awak) yang biasa digunakan di sektor swasta (sipil) untuk kepentingan pertahanan. *Drone* sipil tadi akan dimodifikasi agar sesuai dengan kebutuhan militer.

Terlepas dari pergeseran paradigma dalam melihat konsep pertahanan, harus dibawahi bahwa pengadaan alutsista tetap menjadi *grand design* penentu keberhasilan sebuah strategi pertahanan. Apalagi dalam menyokong pertahanan maritim, alutsista yang kuat dan mandiri menjadi sebuahkeharusan bagi sistem pertahanan sebuah negara. Alutsista yang mumpuni juga dapat menjadi sebuah *defensive diplomacy* dalam kerangka pertahanan Indonesia ke luar.

Menurut pengamat pertahanan Muradi, langkah pengadaan alutsista dengan program *Minimum Essential Forces* (MEF) jangan terjebak dengan target pemenuhan kuantitatif, dalam arti sebaran dan jumlah. Selama ini, pengadaan alutsista lewat skema hibah hanya mengejar kuantitas tanpa memperhatikan kualitas dan kemampuan dalam mengamankan kedaulatan Indonesia. Panglima TNI harus menjadikan modernisasi alutsista sebagai pekerjaan rumah yang serius. Kemhan juga harus menolak skema hibah. Terlebih, sejak awal Presiden Joko Widodo telah berkomitmen untuk menyokong

[39] Juwono Sudarsono, "Pertahanan dan Keamanan: Masalah Bersama Kita", dalam Indria Samego (ed), *Sistem Pertahanan-Keamanan Negara: Analisis Potensi dan Problem*, (Jakarta: The Habibie Center, 2001), hlm. 40.

[40] *Ibid*., hlm. 39.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengembangan dan modernisasi pertahanan sebagai bagian dari penguatan poros maritim. Karena itu, amat baik jika mengombinasikan produk industri pertahanan dalam negeri serta pengadaan alutsista dalam skema pembelian baru dan langsung *G to G* agar dapat terjadi alih teknologi yang memperkuat basis industri pertahanan ke depan.[41]

Wilayah Indonesia yang demikian luasnya membutuhkan sebuah sistem pertahanan yang kuat dan mumpuni, bukan saja sebagai sebuah *external defense capability building* namun juga pemeliharaan *internal security capacity building*. Pertahanan maritim harus dimulai dari sebuah sistem pertahanan yang baik dalam manajemen wilayah perbatasan dan manajemen sumber daya kelautan. Sejumlah konsep dan relevansi paradigma ini tercermin dalam pemeliharaan wilayah maritim (termasuk perbatasan laut dan darat) dan pengadaan alutsista Indonesia.

Perubahan paradigma dari pertahanan darat ke laut sebenarnya sudah mulai terlihat, dimana pembangunan sistem pertahanan yang modern berbasis alutsista yang canggih dan handal. Dengan pengadaan belanja alutsista kapal perang berbagai jenis, perulu kendali, kapal selam, pesawat patroli maritim, helikopter anti kapal selam serta memperkuat satuan-satuan angkatan laut di pulau-pulau terluar serta gencar melakukan patroli perbatasan laut. Pengadaan alutsista yang mengutamakan produk-produk buatan anak bangsa juga dilakukan dengan banyaknya pengadaan alutsista angkatan laut buatan dalam negeri, baik dibuat oleh BUMN maupun perusahaan swasta.[42]

Terakhir, kita patut mengapresiasi keinginan para pemangku kepentingan di bidang pertahanan untuk tidak lagi mendatangkan alutsista bekas atau hibah. Menurut Ketua Komisi I DPR RI Mahfudz Siddiq, pengadaan senjata baru non-hibah sudah menjadi arah Renstra TNI (MEF Tahap I) 2010-2014. Setelah kebijakan pengadaan alutsista bekas berkali-kali berujung kecelakaan, evaluasi mutlak diperlukan. Kunci modernisasi persenjataan ada pada komitmen pemerintah untuk merealisasikan anggaran memadai.[43]

Kepala Staf TNI Angkatan Darat yang juga calon Panglima TNI Jenderal Gatot Nurmantyo berjanji akan melakukan perombakan mendasar terhadap sistem manajemen

[41] Koran Sindo, "Alutsista TNI Harus Diaudit Total", 1 Juli 2015, hlm. 3.

[42] Hariyanto Kadir, "Tameng Negara Kepulauan! Jelas di Laut", dalam http://lautindonesia.com/tameng-negara-kepulauan-jelas-di-laut/, diunduh pada 8 Juli 2015.

[43] Kompas, "RI Tak Lagi Beli Persenjataan Bekas", 6 Juli 2015, hlm. 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

alutsista dan penguatan *zero accident*. Terkait modernisasi sistem persenjataan, Gatot menyatakan, pengadaannya ke depan harus baru semua. Selain itu, sesuai arahan presiden, pengadaan sistem persenjataan juga harus melibatkan industri pertahanan domestik.[44] Sekarang, kita tinggal menunggu langkah konkrit Presiden Joko Widodo dalam upayanya membangun poros maritim dunia abad XXI. Perubahan paradigma pertahanan tentunya menjadi salah satu yang harus dilakukan.

Kesimpulan

Pada dasarnya, bentuk wilayah sangat berpengaruh dalam menyusun sistem pertahanan negara. Bentuk negara kepulauan memungkinkan Indonesia akan terjebak dalam berorientasi kepada sistem pertahanan pulau besar dan rangkaian pulau-pulau kecil. Seyogyanya Indonesia harus selalu berorientasi penuh dan fokus pada doktrin pertahanan negara maritim, yang tentunya akan sangat memerlukan kekuatan laut yang tangguh juga. Konsep geostrategis juga berpendirian bahwa letak wilayah suatu negara dengan segala dimensinya, menjadi penentu kekuatan militer dan kekuatan politik negara tersebut.

Atas dasar itulah, konsepsi pertahanan Indonesia harus mengalami perubahan. Sesuai dengan visi politik luar negeri Presiden Joko Widodo, Indonesia harus mampu menjadi poros maritim dunia. Berdasarkan visi polugri tersebut, cara kita memandang pertahanan harus berubah. Di negara-negara maju, sinergi antara Angkatan Laut dan Angkatan Udara dibutuhkan sebagai *first and second line of defense*. Tidak ada Angkatan Laut yang kuat tanpa dukungan udara. Dalam perspektif penangkalan ancaman bagi negara yang berbasis kepulauan, yang dikirim pertama kali untuk menghadapi musuh adalah Angkatan Udara (*first line*). Jet-jet tempur tersebut harus diluncurkan dari kapal induk Angkatan Laut, bukan dari pangkalan di darat. Setelah mengirimkan pesawat tempur, armada Angkatan Laut bersiap di laut sebagai kekuatan pemukul atau sekadar berjaga melindungi wilayah kepulauan kita (*second line*).

Konsep ini disusun dengan mengedepankan konsep strategi pertahanan berlapis (*layered defence strategy*), yaitu konsep pertahanan yang bertumpu pada keterpaduan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[44] *Ibid*.

antara lapis pertahanan militer dan lapis pertahanan non-militer (sipil) dengan tujuan mengatasi dan menanggulangi ancaman militer dan non-militer, serta untuk tujuan menghadapi perang berlarut.

Untuk bisa menerapkan strategi demikian, Angkatan Laut kita harus memiliki kekuatan setidaknya setara dengan *green water navy*. Maksudnya, Angkatan Laut kita harus memiliki armada kapal yang mampu beroperasi dan menjangkau wilayah kelautannya (wilayah ZEE) sendiri dengan cepat, serta juga memiliki kemampuan beroperasi di laut lepas di sekitar wilayah negaranya sendiri.Baiknya memang Angkatan Laut kita memiliki kemampuan setara *blue water navy*, yaitu kekuatan Angkatan Laut yang beroperasi lintas samudera di laut lepas, jauh melebihi wilayah ZEE-nya sendiri. Angkatan Laut jenis ini harus memiliki armada laut dengan kemampuan maritim eksploratif.

Inilah pentingnya pembangunan kekuatan Angkatan Laut. Negara dengan wilayah seluas Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dengan lima pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua) membutuhkan perhatian lebih di sektor pertahanan dan keamanan. Jika memang terjadi perang, peperangan itu akan terjadi di laut, bukan di darat dengan warga sipil jadi taruhannya. Laut pun tidak hanya digunakan untuk pertahanan dan keamanan. Seperti visi Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia poros maritim dunia, laut Indonesia akan diprioritaskan juga untuk perdagangan jalur laut, perikanan, maupun pemanfaatan sumber daya alam yang ada di laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

Buku

Anggoro, Kusnanto. 2005. "Paradigma Keamanan Nasional dan Pertahanan Negara di negara Demokrasi", dalam Rusdi Marpaung, dkk (ed). *Dinamika Reformasi Sektor Keamanan.* Jakarta: Imparsial.

Bratton, Patrick C. 2012. *Sea Power and the Asia-Pasific: the Triumph of Neptune?*London: Routlegde.

Chrisnandi,Yuddy. 2005. Reformasi TNI: Perspektif Baru Hubungan Sipil-Militer di Indonesia. Jakarta: LP3ES.

Hakim, Chappy. 2010. *Pelangi Dirgantara*. Jakarta: Kompas.

----------, 2011. *Pertahanan Indonesia: Angkatan Perang Negara Kepulauan*. Jakarta: Red & White Publishing.

Holsti, Kalevi J. 1981. *International Politics: A Framework of Analysis*. New Delhi: Prentice Hall.

Muhaimin, Yahya A. 2008. *Bambu Runcing dan Mesiu: Masalah Kebijakan Pembinaan Pertahanan Indonesia*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Muradi. 2012. *Dinamika Politik Pertahanan dan Keamanan di Indonesia: Memahami Masalah dan Kebijakan Politik Pertahanan dan Keamanan Era Reformasi*.Bandung: Widya Padjadjaran.

Said, Salim. 2001. *Militer Indonesia dan Politik: Dulu, Kini dan Kelak*.Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Sudarsono, Juwono. 2001. "Pertahanan dan Keamanan: Masalah Bersama Kita", dalam Indria Samego (ed). *Sistem Pertahanan-Keamanan Negara: Analisis Potensi dan Problem*. Jakarta: The Habibie Center.

Sukadis, Beni dan Eric Hendra (ed). 2008. *Total Defense and Military Conscript: Indonesia's Experience and Other Democracies*. Jakarta: Lembaga Studi Pertahanan dan Studi Strategis Indonesia.

Widjajanto, Andi. 2005. "Rekonstruksi Gelar Pertahanan Indonesia", dalam Rusdi Marpaung, dkk (ed), *Dinamika Reformasi Sektor Keamanan*. Jakarta: Imparsial.

Widjojo, Agus. 2001. "Wawasan Masa Depan tentang Sistem Pertahanan Keamanan Negara", dalam Indria Samego (ed). *Sistem Pertahanan-Keamanan Negara: Analisis Potensi dan Problem*. Jakarta: The Habibie Center.

Jurnal

Indrawan, Jerry. 2015. "Kepemimpinan Berbasis Pemberdayaan dalam Alih Teknologi: Sebuah Upaya Meningkatkan Kualitas SDM Pertahanan Indonesia". *Jurnal Pertahanan*. Vol. 5. No. 1.

----------, 2014. "Status Perusahaan Militer dan Keamanan Swasta (Private Military and Security Companies) dalam Hukum Humaniter Internasional". *Jurnal Pertahanan*. Vol. 4. No. 1.

Speller, Ian. 2002. "Delayed Reaction: UK Maritime Expeditionary Capabilities and the Lesson of the Falklands Conflict". *Journal of Defense and Security Analysis*. Vol 18. 4.

Surat Kabar

Kompas, "Industri Pertahanan Dalam Negeri", 2 Juli 2015.

Kompas, "RI Tak Lagi Beli Persenjataan Bekas", 6 Juli 2015.

Koran Sindo,"Alutsista TNI Harus Diaudit Total", 1 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Website

CNN Indonesia, "Mewujudkan Mimpi RI Jadi Poros Maritim Dunia", dalamhttp://www.cnnindonesia.com/internasional/20141022124012-112-7389/mewujudkan-mimpi-ri-jadi-poros-maritim-dunia/, diunduh pada 6 Juli 2015.

Indrawan, Jerry, "Kontroversi Pulau Buatan Tiongkok", dalam http://www.suarakarya.id/2015/06/27/kontroversi-pulau-buatan-tiongkok-oleh-jerry-indrawan.html, 27 Juni 2015, diunduh pada 1 Juli 2015.

Kadir, Hariyanto, "Tameng Negara Kepulauan! Jelas di Laut", dalam http://lautindonesia.com/tameng-negara-kepulauan-jelas-di-laut/, diunduh 8 Juli 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pola Interaksi Antar-lembaga dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia: Bakamla RI

[1]Adi Wibawa, [2]Muhammad Ridha Iswardhana, [3]Hidayat Chusnul Chotimah

[1]Universitas Teknologi Yogyakarta; adi.wibawa@staff.uty.ac.id
[2]Universitas Teknologi Yogyakarta; muhammad.ridha@staff.uty.ac.id
[3]Universitas Teknologi Yogyakarta; hidayat.chotimah@staff.uty.ac.id

Abstract

Maritime security is an essential aspect for an archipelagic country like Indonesia. In addition, as stated by President Joko Widodo, maritime defense forces are also one of the five pillars in realizing Indonesia as the "World Maritime Axis." However, unfortunately, there are still many problems that we can identify in the management of Indonesian maritime security and defense. One of the most fundamental problems is many authorized ministries/agencies, causing overlapping authorities in our territorial waters. This study aims to determine the pattern of interaction between ministries/agencies and how the government should carry out the government towards the ministry/institution in question. The researcher uses qualitative methods, and the data used are secondary data obtained from books, journal articles, and other sources that can be accessed online. In analyzing the interaction pattern between ministries/agencies, the researcher uses the theory of inter-agency working. As a result, the interaction between the competent ministries/agencies has not shown good synergy in maintaining maritime security in Indonesian waters. Furthermore, the era of technological disruption has demanded bureaucratic reform 4.0 by emphasizing three (3) things, including innovation, collaboration, and maximizing the use of information and communication technology. The researcher concludes that there is a need to reform Indonesia's maritime security governance by strengthening the synergy between ministries/agencies or even simplifying the number of authorized ministries/agencies based on the single agency multi-task system. In addition, it is necessary to use quality technology to support effectiveness and efficiency in protecting the security of marine waters in Indonesia.

Keywords*:* Bakamla, Governance, Indonesia, Institutions, Maritime Security.

Pendahuluan

Wilayah perairan merupakan bagian yang penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sejak disahkannya Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tahun 1982. Indonesia secara resmi diakui dunia sebagai *Archipelagic State* atau negara kepulauan. Jauh sebelum diakui dunia, tepatnya pada 13 Desember 1957. Indonesia telah mendeklarasikan bahwa Pemerintah Indonesia memiliki kedaulatan mutlak atas seluruh perairan yang terletak dalam garis-garis pangkal yang ditarik di antara pulau-pulau terluar wilayah Indonesia melalui Deklarasi Djuanda. Deklarasi tersebut tentu berimplikasi pada segala aktifitas yang berlangsung di atas perairan yang diklaim oleh Indonesia (Buthcher, 2017). Selain untuk tujuan melindungi kedaulatan Indonesia sebagai sebuah negara merdeka, Deklarasi Djuanda juga bermaksud untuk memastikan segala bentuk sumber daya alam dan potensi ekonomi yang ada di laut Indonesia dapat sepenuhnya dikelola secara sah oleh negara.

Keamanan maritim menjadi salah satu perhatian yang menarik berbagai pemimpin, politisi, pemangku kebijakan, dan akademisi dalam memahami fenomena yang terjadi di perairan dan wilayah laut. Keamanan maritim ini cenderung bersifat luas yang pada akibatnya belum memiliki kebakuan dalam memahami definisi resmi dari konsep ini. Diskursus yang terjadi lebih banyak merupakan penggunaan istilah dalam hukum dan hubungan internasional. Pemahaman keamanan maritim mulai dibingkai dalam bidang keselamatan dan seiring dengan adanya berbagai ancaman dan tantangan di lautan dengan berusaha menunjukkan pada upaya prioritas

dan penyelesaian permasalahan. Berikutnya dalam konsep ini berupaya memberikan pandangannya terhadap bidang ekonomi dan ketahanan yang berusaha menampilkan laut sebagai masa depan dunia. Lalu, konsep ini dicoba dipahami dalam spektrum yang lebih luas, yakni: pertahanan. Bahwa realitas ketka wilayah perairan laut sangat strategis bagi sebuah negara, baik saat damai maupun konflik yang selanjutnya sangat perlu diperhatikan. Pada level yang paling luas, keamanan maritim dapat ditunjukkan oleh keberadaan dan kehadiran negara di wilayah perairan nasional dan internasional (Nurdiansyah, 2018).

Lebih lanjut keamanan maritim mulai dirangkai menjadi sebuah upaya negara untuk menjaga kedaulatan dan keamanan wilayah perairan laut agar dapat mewujudkan kepentingan nasionalnya dan menghindari terjadinya bermacam ancaman, tantangan, dan pelanggaran hukum. Cara yang ditempuh oleh negara tersebut akan difokuskan pada pencegahan, pengamanan, dan pengendalian segala aktivitas di perairan laut, baik dalam kaitannya politik, ekonomi, perdagangan, pelayaran, pertahanan, dan lingkungan oleh sebuah lembaga tertentu (Iswardhana, 2021). Dalam kaitannya riset ini, penulis berupaya menghadirkan konsep ini yang dipotret dalam sudut pandang lembaga birokrasi dalam menjalankan tugasnya secara profesional di wilayah laut dalam menjaga dan melindungi wilayah laut sebagai salah satu bentuk kebijakan negara. Terdapat ide utama yang orisinal bahwa berbagai bentuk bencana, kecelakaan, dan kerawanan yang terjadi di laut tentunya dapat dicegah dan ditanggulangi apabila terdapat organisasi yang kuat dan ideal hingga dapat menciptakan keamanan maritim yang baik.

Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Indonesia memiliki 17.499 pulau dengan luas total wilayah Indonesia sekitar 7,81 juta km2. Dari total luas wilayah tersebut, 3,25 juta km2 adalah lautan dan 2,55 juta km2 adalah Zona Ekonomi Eksklusif. Hanya sekitar 2,01 juta km2 yang berupa daratan (Dirjen Pengelolaan Laut, 2020). Dengan kondisi seperti ini, potensi sumberdaya alam yang ada di laut Indoneisa bisa dipastikan begitu besar. Mulai dari sumberdaya mineral, pariwisata sampai perikanan. Selain itu, letak geografis Indonesia yang diapit oleh dua benua dan dua samudera juga amat vital sebagai salah satu jalur transportasi dan perdagangan internasional. Potensi-potensi tersebut pula yang mendorong Presiden Joko Widodo berambisi untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sejak periode pertama kepemimpinannya. Sebuah ambisi besar yang sebenarnya sudah mulai digaungkan sejak pemerintahan BJ. Habibie (Nainggolan, 2016).

Dalam menjelaskan pola interaksi yang terjalin di antara lembaga-lembaga yang berwenang di laut Indonesia, peneliti menggunakan teori *inter-agency working* dari Arthur Himmelman yang menyatakan bahwa ada empat pola interaksi yang dilaksanakan antar lembaga yaitu: *networking*, koordinasi, kerjasama dan kolaborasi. *Networking* berarti bahwa interaksi yang terjadi semata-mata hanya dalam bentuk pertukaran informasi. Berikutnya yang dimaskud koordinasi adalah *networking* namun disertai dengan adanya suatu perubahan sebagai hasil dari pertukaran informasi tersebut. Selanjutnya, kerjasama diartikan sebagai *networking* dan koordinasi yang disertai pembagian sumber daya di antara lembaga-lembaga yang terkait. Terakhir, kolaborasi dianggap sebagai pola interaksi paling sempurna karena merupakan gabungan ketiga unsur sebelumnya serta ditambah dengan adanya peningkatan aktivitas instansi tertentu yang saling menguntungkan instansi lainnya (Himmelman, 2002). Dari teori ini dapat diidentifikasi pola interaksi seperti apa yang terjalin di antara lembaga-lembaga tersebut di atas.

Keberadaan sejumlah lembaga/kementerian yang memiliki kewenangan serupa seperti yang terjadi dalam konteks keamanan laut di Indonesia biasa disebut sebagai *Multi Agency Single Task* (MAST). Konsep tata kelola ini berarti bahwa terdapat lebih dari dua lembaga yang memiliki kewenangan yang sama dalam sebuah negara. Besarnya tugas dan cakupan kewenangan biasanya menjadi alasan utama mengapa konsep ini dipilih oleh negara tersebut. Kebalikan dari MAST, konsep *Single Agency Multi Task* (SAMT) berarti bahwa hanya ada satu lembaga yang diberikan kewenangan menyeluruh dalam suatu lingkup birokrasi.

Kedua konsep tersebut sama-sama memiliki kelebihan dan kekurangan. SAMT memiliki keunggulan dibanding MAST dalam hal efektivitas karena adanya kesatuan komando (*unity of command*) dan tidak akan ada konflik kepentingan antar-lembaga. Selain itu, SAMT juga lebih efisien secara biaya karena anggaran yang dialokasikan hanya akan terpusat pada satu lembaga. Namun demikian, SAMT menuntut adanya pelatihan dan pembinaan kapasitas sumber daya manusia yang komprehensif agar dapat menjalankan berbagai macam bentuk tugas. Hal seperti ini yang tidak dijumpai pada konsep MAST, tanggungjawab pengembangan kapasitas sumber daya manusia diserahkan pada masing-masing lembaga dan hanya terfokus pada dan hanya fokus satu aspek keahlian tetentu. Berdasarkan sudut pandang pengorganisasian, SAMT juga akan melahirkan birokrasi yang lebih gemuk karena luasnya cakupan wilayah dan kewenangan kerja. Tidak ada kepastian konsep mana yang lebih baik. Pilihan di antara konsep-konsep tersebut akan sangat bergantung pada kondisi masing-masing negara (Santosa, 2021).

Sampai saat ini penelitian yang megkaji tentang tata kelola keamanan maritim di Indonesia jumlahnya cukup terbatas. Namun demikian terdapat beberapa penelitian terdahulu yang dapat dijadikan rujukan di penelitian ini. Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Andhika Wira Kusuma, Lukman Yudho Prakoso, dan Dohar Sianturi (2019) yang berjudul "Sinergitas Komando Armada I dan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dalam Strategi Pertahanan Laut Guna Memberantas Kejahatan Lintas Negara di Selat Malaka". Dalam penelitian ini, peneliti menganalisis aspek sinergitas antara Komando Armada 1 sebagai bagian dari TNI AL dengan BAKAMLA di wilayah operasi Selat Malaka. Hasil dari penelitian menunjukkan adanya derajat sinergitas yang rendah di antara lembaga yang diteliti. Namun yang perlu dicatat dari penelitian tersebut adalah objek penelitian yang hanya terbatas pada dua lembaga (TNI Al dan BAKAMLA) dan hanya pada operasi di Selat Malaka. Sehingga hasil penelitian tersebut tidak dapat dijadikan acuan untuk mengukur interaksi kedua lembaga tersebut secara nasional dan antara kedua lembaga terebut dengan lembaga-lembaga lain seperti Polair dan KKP.

Penelitian kedua yaitu karya Ahmad Budiman (2016) yang berjudul "Urgensi Pengaturan Masalah Keamanan Laut di Indonesia" Pada penelitian ini, peneliti hanya berusaha menguraikan secara rinci potret permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam tata kelola keamanan laut Indonesia dan perlunya pengaturan yang lebih baik di masa yang akan datang. Tata kelola yang dimaksud dalam penelitian ini lebih mengarah pada aturan perundang-undangan tanpa melihat realitas interaksi antar lembaga yang diatur berdasarkan aturan-aturan tersebut. Penelitian terakhir yaitu penelitian dengna judul "Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan" karya Diah Atika Apriani (2019). Tidak jauh berbeda dengan penelitian sebelumnya, penelitian ini juga menjelaskan perlunya integrasi tata kelola keamanan maritim dari sisi perundang-undangan. Peneliti menjelaskan bahwa dalam mengelola keamanan laut Indonesia, kepastian hukum merupakan suatu hal yang mutlak agar tidak terjadi konflik baik secar horizontal maupun vertikal. Namun lagi-lagi penelitian ini belum membahas secara mendalam praktik tata kelola keamanan maritim di tingkat implementasi kebijakan.

Ambisi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim tentu bukan sesuatu yang mudah untuk dicapai. Meskipun memiliki berbagai potensi keuntungan, wilayah laut Indonesia juga memiliki potensi ancaman yang tak kalah besar. Menurut Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, Laksamana Madya TNI Aan Kurnia, setidaknya terdapat delapan ancaman yang harus dihadapi Indonesia saat ini (Ardiansyah, 2020), yaitu:

1) Pelanggaran wilayah,
2) Perompakan bersenjata,
3) Kecelakaan,
4) Kejahatan terorganisasi lintas negara,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5) Penangkapan ikan secara ilegal,

6) Pencemaran,

7) Terorisme, dan

8) Invasi.

Berbagai ancaman tersebut harus dapat ditangani dengan baik jika Indonesia benar-benar ingin diakui sebagai negara poros maritim dunia. Besarnya potensi sekaligus ancaman yang ada di perairan Indonesia serta ambisi untuk menjadi poros maritim dunia menuntut pemerintah untuk memiliki strategi keamanan laut yang efektif dan efisien. Namun kenyataannya, tata kelola keamanan laut yang dijalankan Indonesia justru masih terkesan problematik. Banyaknya peraturan perundang-undangan menyebabkan tumpang tindih kewenangan yang dimiliki instansi-instansi pemerintah di bidang keamanan laut. Saat ini, kewenangan penjagaan kemanan laut Indonesia dimiliki oleh beberapa lembaga dan kementerian seperti Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Polisi Air (Polair), Bea dan Cukai, Kementrian Kelautan dan Perikanan, dan terakhir Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) (Ramadhan & Winarno, 2020). Keberdaaan sejumlah lembaga dengan kewenangan serupa tentu berpotensi menimbulkan persoalan tersendiri. Maka dari itu perlu dilakukan kajian tentang bagaimana interaksi yang terjalin di antara lembaga-lembaga tersebut dalam menjalankan tugas berat mengamankan perairan Indonesia serta menilai kemungkinan adanya reformasi tata kelola di bidang keamanan laut jika ternyata interaksi yang terjalin antar lembaga tidak berjalan dengan baik.

Dari latar belakang di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana pola interaksi yang terjalin di antara lembaga-lembaga yang berwenang mengelola keamanan maritim Indonesia dan bagaimana tata kelola keamanan maritim yang seharusnya dijalankan oleh pemerintah Indonesia.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang berupaya memberikan penjelasan secara deskriptif. Dalam riset ini peneliti menggunakan data kualitatif tentang permasalahan yang akan diteliti. Adaanya kepastian jawaban lebih mendalam terkait realitas yang problematika riset melalui publikasi resmi individu, kelompok, maupun organisasi merupakan latar belakang pemilihan penelitian secara kualitatif. Data yang akan digunakan dalam penelitian ini terdiri dari sekunder. Data sekunder tersebut berasal dari studi literatur dan/atau berbagai macam publikasi resmi dan kredibel yang berasal dari cetak maupun internet.

Hasil dan Pembahasan

Sebagai sebuah negara yang luas dan memiliki populasi besar, selama ini Indonesia diyakini membutuhkan bentuk birokrasi yang gemuk yang ditandai dengan banyaknya jumlah instansi yang ada di pemerintahan. Akan tetapi, konsep negara kesatuan juga menuntut adanya integrasi nasional di berbagai bidang, termasuk birokrasi. Artinya, meskipun terdapat beragam jenis instansi pemerintah, sudah seharusnya instansi-intasnsi tersebut dapat terintegrasi dengan baik. Namun pada kenyataanya, upaya integrasi antar-lembaga di Indonesia kerap kali sulit dilakukan karena berbagai faktor yang memengaruhinya. Ketiadaan payung hukum kerjasama, kurangnya dukungan sarana dan prasarana, bahkan kecemburuan dan ego sektoral antar lembaga yang masih kental dapat menyebabkan gagalnya upaya integasi yang diharapkan

Kondisi tersebut juga dapat kita jumpai dalam konteks kemanan laut. Seperti yang sudah dijelaskan pada bagian sebelumnya, terbentuknya Bakamla di tahun 2014 menyebabkan Indonesia saat ini memiliki 13 lembaga/kementerian yang memiliki wewenang dalam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengelolaan keamanan maritim di wilayah nusantara. Jumlah instansi yang sebanyak ini ditambah dengan luasnya perairan yang harus dikelola mengharuskan adanya kerjasama yang terbangun di antara lembaga-lembaga terkait. Sebelum dibentuknya Bakamla, upaya pengintegrasian di antara lembaga-lembaga kelautan diwujudkan dengan pembentukan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) melalui Peraturan Presiden No. 81 Tahun 2005. Badan ini diketuai oleh Menhankam/Pangab dengan susunan keanggotaan yang terdiri dari: Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, Kapolri dan Kepala Staf TNI AL. Tugas pokok yang diamanatkan kepada Bakamla di antaranya: mengkoordinir seluruh kegiatan operasional keamanan di laut, memecahkan semua permasalahan pelanggaran hukum di laut, menyelenggarakan kerjasama dengan negara-negara tetangga dengan maksud agar penyelengaraan operasi keamanan di laut senantiasa terjamin daya maupun hasil gunanya secara optimal. Namun pada perjalanannya, pelaksanaan tugas Bakorkamla dinilai masih memiliki beberapa kelemahan. Hal ini dibuktikan dengan fakta bahwa institusi-institusi yang ada di bawah komando Bakorkamla seperti TNI AL, Polair, Bea dan Cukai, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (Ditjen Perhubungan Laut), Kementrian Kelautan dan Perikanan dan Imigrasi sering berjalan sendiri-sendiri sesuai dengan kewenanganya tanpa mengindahkan fungsi koordinasi yang dimiliki oleh Bakorkamla (Wulansari, 2014). Secara sederhana, upaya pengintegrasian lembaga-lembaga keamanan laut melalui pembentukan Bakorkamla bisa dikatakan gagal.

Kegagalan upaya pengintegrasian lembaga-lembaga keamanan maritim melalui Bakorkamla kemudian coba diperbaiki dengan pembentukan Bakamla di tahun 2014. Lembaga baru ini dinilai sama sekali berbeda dengan pendahulunya. Sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 59 ayat (3) Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Bakamla diberi wewenang untuk melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia. Dalam rangka melaksanakan tugas di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia, Bakamla menjalankan fungsi sebagai berikut (Sulistyaningtyas, 2015):

1. Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah laut Indonesia.
2. Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah laut Indonesia.
3. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah laut Indonesia.
4. Menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait.
5. Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait.
6. Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah laut Indonesia.
7. Melaksanakan tugas lain yang masih dalam sistem pertahanan nasional.

Berbagai fungsi dan wewenang yang dimiliki Bakamla di atas juga dimiliki oleh lembaga-lembaga lain yang lebih dulu ada. Dengan demikian, Bakamla dianggap memiliki derajat yang setara dengan lembaga-lembaga lain seperti TNI AL, Polair, KPLP dan KKP. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Bakamla, dan mengacu pada teori *inter-agency working,* sejauh ini interaksi yang terbangun di antara lembaga-lembaga tersebut baru pada tingkat koordinasi. Hal ini ditandai dengan adanya pertukaran informasi kelautan di antara lembaga terkait dan informasi tersebut digunakan sebagai pertimbangan dalam menentukan aktifitas di lembaga masing-masing. Ketiadaan payung hukum untuk dapat saling berbagi sumberdaya meyebabkan interaksi yang terbangun belum bisa menyentuh tingkat kerjasama (*cooperating*) apalagi kolaborasi. Selain itu, masih adanya kesan ego sektoral juga menyebabkan interaksi yang terjalin belum mampu mencapai derajat yang paling tinggi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Derajat kerjasama yang masih rendah di antara lembaga-lembaga tersebut semakin membuktikan sulitnya membangun kemanan maritim Indonesia dengan prinsip *Multi Agency Single Task.* Hal ini tentu menyebabkan pengelolaan kemanan laut Indoneisa menjadi tidak efektif dan efisien. Penerapan prinsip *Multi Agency Single Task* tidak hanya berdampak pada proses penegakan hukum semata, tetapi juga menyebabkan kerugian pada pemanfaatan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) serta potensi ekonomi kelautan. Setidaknya terdapat beberapa kerugian yang dihadapi Indonesia atas penerapan prinsip ini di bidang kelautan (Wulansari, 2014), antara lain:

1. Citra Indonesia merosot di mata Internasional karena banyak negara mengancam akan menggunakan kapal perang untuk mengawal kapal niaga mereka akibat ketidakmampuan Indonesia memelihara keamanan dan keselamatan di perairan Indonesia.
2. Negara mengalami kerugian sekitar 30 hingga 40 Trilliun Rupiah per tahun karena *ilegal fishing*, belum termasuk maraknya penyelundupan, kerusakan lingkungan laut dan pantai serta pelayaran.
3. Beban asuransi maritim di perairan Indonesia meningkat karena dinyatakan sebagai wilayah laut paling tidak aman.
4. Uang negara dibelanjakan tidak efisien untuk membiayai pembelian kapal patroli dan pembangunan sistem operasi penegak hukum "*Multi Agency Single Task*".
5. Masih tingginya angka pelanggaran dan kejahatan di laut (APK) dan lemahnya penegakan hukum disebabkan adanya perbedaan persepsi antara aparat penegak hukum dalam penerapan hukumannya.

Kerugian-kerugian materil dan immateril di atas menuntut adanya reformasi tata kelola sistem keamanan maritim di Indonesia. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan meninggalkan prinsip *Multi Agency Single Task* (MAST) dan mengadopsi prinsip baru yaitu *Single Agency Multi Task* (SAMT). Prinsip ini dinilai tepat untuk mengatasi permasalahan tumpang tindihnya kewenangan di antara berbagai lembaga kelautan yang menyebabkan serangkaian kerugian negara. Prinsip ini akan memberikan berbagai kewenangan kelautan seperti kewenangan regulasi, pengawasan dan pelaksanaan ke dalam satu lembaga saja. Selain memberikan berbagai kewenangan ke dalam satu lembaga, prinsip ini juga berarti menuntut dicabutnya kewenangan-kewenangan serupa dari lembaga lain. Dengan demikian, pemerintah harus menentukan lembaga mana yang akan diberikan kewenagan penuh sekaligus lembaga mana yang kewenangannya akan dicabut. Prinsip seperti ini juga dianut oleh beberapa negara seperti Amerika Serikat dan Malaysia.

Perubahan BAKORKAMLA menjadi Bakamla sejatinya merupakan langkah awal pergeseran prinsip dari MAST ke SAMT. Hal ini diungkapkan sendiri oleh Presiden Joko Widodo pada acara pelantikan Kepala BAKAMLA pada tanggal 12 Februari 2020 yang lalu. Jokowi bahkan menyebut BAKAMLA sebagai embrio dari *Indonesian Coast Guard*. Berikut petikan ungkapan Jokowi yang dimaksud:

> "*Ya memang kita harapkan ke depan BAKAMLA menjadi embrio coast guard-nya Indonesia sehingga nanti lembaga yang lain kembali ke institusinya masing-masing dan di laut yang diberikan kewenangan hanya BAKAMLA. Jadi BAKAMLA seperti Indonesian Coast Guard."*

Dari ungkapan tersebut dapat kita lihat dengan jelas bahwa pemerintah akan menjadikan Bakamla sebagai satu-satunya lembaga yang memiliki kewenangan di wilayah perairan Indonesia. Dengan begitu pula kewenangan yang selama ini dimiliki lembaga-lembaga lain akan dicabut untuk memastikan tidak adanya tumpang tindih kewenangan seperti yang selama ini terjadi. Namun demikian, keputusan tersebut tentu tidak dapat dengan mudah dijalankan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pencabutan kewenangan dari lembaga-lembaga kelautan lain tentu berpotensi mendapat penolakan dari berbagai unsur karena sejumlah kepentingan tertentu. Selain itu, pemerintah juga harus terlebih dahulu memastikan bahwa Bakamla memiliki kapasitas untuk menjalankan kewenangan-kewenangan tersebut secara mandiri. Maka dari itu, dibutuhkan persiapan yang sangat matang sebelum akhirnya hal itu dapat dilaksanakan untuk menghindari permasalahan-permasalahan baru di masa yang akan datang dan memastikan keamanan wilayah laut Indonesia dapat berjalan baik di bawah kendali Bakamla.

Reformasi Birokrasi 4.0 Lembaga Keamanan Maritim: Bakamla

Seiring dengan tuntutan perkembangan zaman yang selaras dengan kemajuan teknologi telah mendorong birokrasi untuk dapat beradaptasi. Keberadaan Revolusi Industri 4.0 meyebabkan setiap lembaga dan individu berusaha menyesuaikan diri dengan kecanggihan teknologi seperti *Internet of Things*, *Big Data*, *Artificial Intelligence*, dan *Computerized Autonomous*. Berbagai hal tersebut juga menyebabkan berkembangnya inovasi teknologi yang merupakan suatu keniscayaan. Bagi birokrasi, reformasi 4.0 adalah kebutuhan sebagaimana desakan terhadap pelayanan publik yang profesional, berintegritas, dan efisien. Bahkan keberadaan Pandemi COVID-19 telah merubah kebiasaan dalam pengalaman kerja yang baru dengan serba digital.

Menurut Dodi Faedlulloh, dkk (2020), reformasi birokrasi merupakan keinginan untuk melakukan perubahan dalam bidang administrasi agar dapat meningkatkan kinerja dari aparatur negara dan menyempurnakan kelembagaan yang lebih efektif. Sebagai upaya yang dikehendaki, reformasi birokrasi tidak hanya sekadar merubah kebiasaan, namun memiliki cara berpikir yang lebih inovatif, produktif, dan kompetitif yang menyesuaikan dengan transformasi global. Tatakelola pemerintaan yang baik tidak hanya harus bisa menguasai teknologi, melainkan juga berwawasan luas dan berdaya saing agar mendukung tujuan pembangunan nasional. Unsur kecepatan, efisien, dan efektif adalah beberapa hal yang menjadi kebutuhan seiring dengan disrupsi teknologi 4.0. Hal tersebut menyebabkan adanya kebutuhan terhadap lingkungan birokrasi yang dapat menyelesaikan berbagai masalah dengan cepat, tepat fungsi, tepat proses, dan tepat sasaran.

Guna mewujudkan hal tersebut diperlukan adanya pendekatan birokrasi yang sistematik untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang profesonal dan melayani publik secara maksimal. Birokrasi keamanan maritim sebagai wujud keberadaan Pemerintah Indonesia harus mampu menjawab tantangan masa kini dan transformasi lingkungan yang mengutamakan pada efisiensi dan evektivitas agar menghasilkan peranan nyata kepada masyarakat dalam rangka melindungi kedaulatan dan keamanan wilayah negara. Lembaga pemerintahan yang memperoleh pendanaan berasal dari dana APBN negara dan pajak rakyat perlu memberikan pelayanan yang prima guna mencapai kepuasan publik dan meningkatkan daya saing Indonesia dengan melakukan serangkaian upaya / tahapan guna melaksanakan reformasi birokrasi 4.0.

Terdapat tiga bagian yang menjadi penting diperhatikan sebagai bentuk implementasi pemikiran reformasi birokrasi 4.0, seperti pembaruan, penggunaan teknologi, dan kerjasama. Pembaruan merupakan salah satu unsur penting dalam upaya menghasilkan perubahan dan perbaikan melalui pencarian, pembentukan, dan penerapan berbagai ide baru (Sorensen, 2011). Pembaruan tidak hanya dilakukan dalam struktur semata, melainkan juga upaya pelayanan publik dengan menyelaraskan antara internal lembaga, *stakeholder*, dan masyarakat. Kemudian penggunaan teknologi sebagai upaya memudahkan dan memaksimalkan tugas fungsi lembaga melalui penggunaan perangkat lunak dan keras sesuai dengan teknologi terbaru. Keberadaan pemakaian infrastruktur teknologi juga perlu didukung oleh kepemimpinan, keterampilan para birokrat, pemeliharaan, dan peningkatan keamanan (Nurrohmah dkk, 2017). Terakhir, kerjasama

antar pihak diperlukan untuk menghindari adanya konflik dan tumpang tindih antar institusi pemangku kepentingan. Kerjasama juga penting dalam upaya mendukung rencana dan target pemerintah yang memerlukan kolaborasi lintas lembaga, kementerian, dan pemerintah daerah (Ansell, 2008).

Rencana mewujudkan tata kelola pemerintahan kelas dunia juga perlu memperhatikan pembangunan maritim. Masa depan Indonesia bukan hanya pada daratan, melainkan pada lautan yang perlu diperhatikan lebih lanjut dalam hal pembangunan, perlindungan, dan keamanan perairan laut. Saat ini merupakan momentum yang tepat untuk melihat bahwa lautan adalah kunci masa depan kemajuan bangsa. Muncul pula kesadaran bahwa sumber daya kelautan perlu dimanfaatkan dengan lebih optimal untuk mencapai kesejahteraan masyarakat yang berkelanjutan (Hutagalung dkk, 2019).

Berikutnya, dalam kaitannya agenda reformasi birokrasi Bakamla sebagai pelayan publik memiliki beberapa pikiran pokok, diantaranya: akuntabel, kapabel, dan pelayanan publik yang prima. Akuntabel dapat dinilai dari penataan kelembagaan dan Sumber Daya Manusia (SDM) sesuai dengan fungsinya dan dapat dipertanggung jawabkan. Lalu kapabel berarti birokrasi dapat berarti bahwa birokrasi dapat diandalkan dalam menangani semua kebutuhan masyarakat sehingga dapat melaksanakan pembangunan dan berdaya saing. Sementara pelayanan publik adalah titik puncak dalam kualitas pelayanan yang prima, professional, dan terukur keberhasilannya (Bakamla, 2020).

Beberapa tahapan yang perlu dilaksanakan dalam mengimplementasikan reformasi birokrasi 4.0 oleh Bakamla, diantaranya:

1. Upaya evaluasi terhadap sarana dan prasarana yang dimiliki oleh lembaga.

   Berkaca pada realitas wilayah laut Indonesia yang luas dan memiliki sepuluh (10) perbatasan, tentunya memerlukan dukungan sarana dan prasarana yang memadai. Sementara kenyataannya masih banyak tindak kejahatan dan pelanggaran wilayah yang seringkali dilakukan oleh warga asing maupun masyarakat setempat. Apabila kita melihat realitas masih banyak kekurangan terhadap jumlah kantor operasi, SDM, piranti lunak, alat persenjataan, dan dukungan logistik. Berbagai tantangan tersebut berkorelasi terhadap rendahnya capaian kinerja dan keberhasilan operasi.

2. Tindakan penataan manajemen dilaksanakan semenjak rekrutmen tenaga SDM, internalisasi budaya kerja, pelatihan, keteladanan, penilaian komitmen, dan penilaian ketercapaian kerja.

   Belum seimbangnya jumlah kebutuhan kepegawai dengan realitas, memerlukan rekrutmen, beban kerja, dan kejelasan karier yang disesuaikan dengan kompetensi yang diperlukan. Ada juga kecenderungan dalam pemikiran birokrasi di Indonesia bahwa birokrat dilayani oleh masyarakat menjadi tantangan terbesar. Perlu adanya perubahan mendasar dalam paradigma bahwa birokat merupakan pelayan rakyat karena memperoleh penghasilan dari hasil pajak yang dibayarkan masyarakat. Aparatur keamanan maritim harus memahami sepenuhnya visi dan misi terkait pencegahan pelanggaran hukum dan pengamanan maritim di Indonesia. Selain budaya kerja, pelatihan seperti standar operasi, keterampilan navigasi, panataran penggunaan teknologi, bimbingan teknis, dan pendidikan dasar penggunaan persenjataan menjadi penting dilaksanakan.

3. Pengorganisasian dalam tata kelola keamanan maritim penting diimplementasikan.

   Dalam mewujudkan visi "Indonesia Maju" sulit diimplementasikan apabila terjadi tumpang tindih kewenangan dan persaingan antar lembaga. Perlu adanya kejelasan batasan dan kewenangan tiap organisasi keamanan laut di Indonesia berdasarkan Tugas Pokok dan Fungsi (Tupoksi) yang jelas. Keberadaan Bakamla, TNI AL, Polairud, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), dan Ditjen Bea Cukai yang melaksanakan pengamanan laut di Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

seringkali menghadapi kendala *overlapping* dan belum adanya koordinasi rutin.

4. Penguatan organisasi keamanan maritim penting setelah dilaksanakannya evaluasi dilajutkan perbaikan manajemen dan koordinasi lintas lembaga dalam operasi patroli maritim.

   Tindakan yang dilakukan dapat dengan membangun infrastruktur kantor dan markas di berbagai wilayah, penggunaan sarana komunikasi satelit, pemanfaatan deteksi dini, pengadaan alat persenjataan, penyediaan bahan bakar, dan kerjasama dengan lembaga domestik maupun internasional.

5. Pengawasan kinerja birokrat yang akuntabel, kapabel, dan menjadi pelayan publik yang prima.

   Upaya kontrol terhadap pencegahan korupsi, penyalahgunaan kewenangan, dan capaian keberhasilan perlu dilaksanakan. Merujuk hal tersebut, dalam setiap tahun maupun lima tahun sekali perlu adanya penilaian dan evaluasi terhadap komponen pelayanan dan kepuasan publik. Sistem rotasi jabatan, penilaian berbasis resiko, pencegahan tindakan koruptif, dan optimalisasi penggunaan anggaran dapat menjadi indikator dalam sisi akuntabel. Kesesuaian operasi / tindakan terhadap kebutuhan dan pengukuran keberhasilan harus dilaksanakan agar dapat menyelesaikan setiap permasalahan merupakan unsur penting dalam kapabel. Sementara penyederhanaan birokrasi, transparansi, audit independen, sistem promosi dan demosi menjadi parameter penting guna mewujudkan pelayanan publik yang prima (Katharina, 2019).

Lebih lanjut dalam menentukan keberhasilan reformasi birokrasi pada Bakamla sebagai lembaga keamanan maritim di Indonesia terdapat beberapa aspek penting, seperti:

Pertama, memiliki komitmen yang kuat oleh pimpinan dan seluruh pegawai birokrat tersebut untuk melaksanakan reformasi birokrasi. Apabila komitmen hanya dilakukan oleh segelintir pimpinan, sementara tidak menyentuh seluruh level dari lembaga tersebut, tentunya akan sulit dan membutuhkan waktu yang lama untuk diimplementasikan. Perlu adanya kesadaran dan kesamaan paradigma dalam mengimplementasikan reformasi birokrasi sebagai fokus prioritas organisasi, ketimbang hanya sebagai perintah dari lembaga yang lebih tinggi. Komitmen dan fokus yang kuat akan menentukan keberhasilan pelaksanaan visi dan misi lembaga keamanan maritim tersebut untuk melindungi seluruh wilayah perairan Indonesia.

Kedua, penanaman dan penghayatan terhadap seluruh program reformasi birokrasi yang berhubungan dengan revolusi mental dari para birokrat. Bahwa sebuah birokrasi tidak dapat berjalan hanya dalam periode waktu tahun tertentu, melainkan dalam jangka waktu yang panjang selama negara ini berdiri. Merujuk pada hal tersebut, upaya reformasi birokrasi harus dijalankan secara simultan dan berkelanjutan untuk mencapai target yang telah ditentukan. Seluruh pihak yang tergabung dalam lembaga tersebut perlu memprioritaskan pada kepentingan bangsa dan negara dibandingkan keinginan pribadi tertentu hingga pada ujungnya dapat menjaga keamanan laut Indonesia secara maksimal.

Ketiga, penyederhanaan birokrasi, efisiensi anggaran, dan memaksimalkan sarana prasarana lembaga. Apabila dahulu kecenderungan bahwa lembaga pemerintah berbelit-belit dan cenderung ‘gemuk’, sebaliknya saat ini harus dapat mengutamakan pada efektivitas dan efisiensi dalam menjalankan tugas. Diperlukan adanya simplikasi terhadap birokrasi yang panjang dan menghambat pencapaian tujuan organisasi. Sisi anggaran juga perlu memperhatikan pada prioritas kebutuhan dan realitas kondisi bangsa yang sudah bukan saatnya lagi terjadi pemborosan dalam pemanfaatan dana negara. Sementara keberadaan sarana dan prasarana perlu digunakan dengan sebaik mungkin, baik dalam hal melengkapi kebutuhan maupun pemeliharaannya. Diharapkan jika ketiga hal tersebut dilaksanakan dengan serius, tentunya dapat mendukung reformasi birokrasi dengan sebaik mungkin.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keempat, reformasi birokrasi tidak hanya sebatas menjadi prioritas kelembagaan, melainkan suatu kebutuhan dan kebiasaan. Apabila seluruh aparatur birokrasi keamanan telah terbiasa dalam menjalankan tugasnya secara efektif dan efisien sesuai dengan ketentuan yang berlaku, tentunya hal tersebut akan menjadi budaya kerja. Selanjutnya reformasi birokrasi akan berjalan secara otomatis dan berkelanjutan yang dapat mewujudkan sebuah kondisi birokrasi yang ideal dan semakin baik.

Capaian Reformasi Birokrasi 4.0 Bakamla

Penulis telah merangkum beberapa capaian yang telah dilaksanakan Bakamla RI dalam usaha reformasi birokrasi dengan menyesuaikan pada disrupsi teknologi 4.0 pada sisi keamanan maritim, antara lain:

a) Capaian Manajemen

1. Manajemen SDM yang baik

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, Bakamla telah memiliki tiga tahapan, yakni: Penguatan birokrasi (2010-2014), Peningkatan profesionalitas (2015-2019), dan Mewujudkan Pemerintahan kelas dunia (2020-2024) (Bakamla, 2020). Bakamla telah berusaha membuat kelembagaan yang mantap dengan pengembangan SDM sejak penerimaan pegawai yang terintegrasi dengan Seleksi Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS), pelatihan dan pendidikan dasar, internalisasi budaya kerja berdasarkan visi misi, penataran tata laksana, penataan SDM sesuai kompetensi, pemberian keteladanan oleh pimpinan, pembinaan karier, penilaian capaian, dan jaminan pensiun (Laras Post Online, 2019).

2. Implementasi *e-Government*

Dalam pelaksanaan setiap kegiatan, baik proses kerja, pengadaan barang, dan pengawasan dilakukan secara terintegrasi digital. Adanya penilaian kinerja pegawai pada setiap unit kerja dalam e-sistem yang tercatat dan *real time*. Upaya penerapan tata Kelola yang berbasis Teknologi Informasi (TI), moderen, dan terdigitaliasi menjadi standar kerja yang umum bagi Bakamla (Hozairi, 2018). Lalu Bakamla menggunakan *e-government*, e-arsip, *e-catalog*, *e-procurement*, dan pengintegrasian operasi patroli (Rusfandi, 2017), sistem pelayanan publik, survei kepuasan masyarakat, dan publikasi secara digital pada situs resmi maupun media sosial (Bakamla, 2020). Adanya pemanfaatan berbagai bentuk teknologi oleh Bakamla ini tidak hanya bisa memudahkan operasional institusi, namun pada jangka panjang mendukung belanja dan investasi, pembangunan nasional, keamanan maritim, dan pertahanan wilayah Pemerintah Indonesia.

3. Pelaksanaan *Good Governace*

Seiring dengan sasaran Revolusi Mental oleh Pemerintah Indonesia, Bakamla berusaha melaksanakan tata kelola yang baik bersama Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PANRB). Salah satu bentuknya adalah dengan peningkatan peran Bakamla bersama masyarakat dalam rangka *Collaborative Governance* dengan menggunakan teknologi informasi dan media sosial agar tidak hanya memberikan pengetahuan cinta tanah air, melainkan juga pelaporan terhadap kejahatan dan pengawasan kinerja Bakamla. Lalu, Bakamla melakukan monitoring terhadap pelayanan publik dengan indeks yang meningkat setiap tahunnya, misalnya pada 2018 memperoleh skor 44,62 menjadi 50,48 pada 2019 (JPNN, 2018). Selain itu, Bakamla berkoordinasi dengan kementerian lembaga dalam dan luar negeri dalam yang terkait dengan keamanan laut, seperti Penjaga Pantai Amerika Serikat, Jepang, dan Australia (Iswardhana, 2021).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. Implementasi Budaya Maritim

Bakamla menjadi penggerak utama dalam mensosialisasikan budaya maritim kepada masyarakat luas. Bakamla juga berperan dalam program ekonomi maritim dan pemberdayaan masyarakat pesisir dengan berkoordinasi bersama KKP. Lalu, Bakamla mengajak masyarakat untuk berperan aktif dalam menjaga keamanan laut, baik saat menangkap ikan, pemanfaatan kekayaan alam, pelaporan tindak kejahatan, pemberitahuan kecelakaan, dan notifikasi bencana alam. Selain itu, Bakamla bekerjasama dengan lembaga lainnya dalam pencegahan terhadap kejahatan di laut, seperti: pengedaran narkoba, penyalahgunaan pulau untuk kegiatan terorisme, penyelundupan barang ilegal (Humas Kemenko Polhukam RI, 2021). Peran serta Bakamla dalam menggalakkan budaya maritim secara luas kepada masyarakat pada akhirnya bisa mewujudkan ekonomi inklusif, pariwisata, sistem transportasi dan logistik, pemanfaatan SDA berbasis maritim yang berkelanjutan.

b) Capaian Koordinasi

1. Koordinasi Produksi Perikanan

Bakamla berkoordinasi dengan pemerintah daerah (pemda) tingkat provinsi dan kabupaten di seluruh Indonesia yang memiliki wilayah pesisir dalam rangka produksi perikanan yang berkelanjutan (Gatra, 2021). Selain itu, Bakamla juga berkoordinasi dengan KKP dalam rangka pengelolaan ekonomi maririm dengan melakukan sosialisasi penggunaan alat tangkap sesuai ketentuan hukum. Tercatat kolaborasi kedua lembaga ini menghasilkan Pembangunan 100 sentra perikanan terpadu dan pembuatan 24 pelabuhan strategis (Pramugar, 2019).

2. Koordinasi Tata Ruang Pesisir

Bakamla bersama dengan Pemda dan Kementerian Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN) dalam mendesain tata ruang wilayah pesisir dan pembangunan ekonomi maritim berkelanjutan (Kementerian ATR BPN, 2021). Bahwa pulau-pulau di Indonesia, utamanya wilayah perbatasan dan terluar telah menjadi perhatian pemerintah terkait perlindungan dan pemanfaatan wilayah pesisir. Sektor maritim juga menjadi fokus terkait penataan ruang laut, perizinan perikanan, pemanfaatan sumber daya, dan pencegahan kerusakan biota laut.

3. Koordinasi Keamanan laut

Bakamla dengan KKP sudah menyusun peta kelautan dengan berbasis pada realitas perbatasan. Lalu, kedua lembaga ini juga melaksanakan pemberantasan *illegal*, *unregulated dan unreported fishing* yang dilakukan oleh warga negara dan nelayan asing ilegal (Kompas, 2020). Dalam upaya menjaga kedaulatan wilayah laut Indonesia, Bakamla melakukan penindakan terhadap berbagai kapal yang diduga melakukan Tindakan pelanggaran hukum, sementara KKP melaksanakan penyidikan dan penegakan hukum. Adanya kolaborasi kedua lembaga keamanan laut pemerintah tersebut menunjukkan upaya para aparat penegak hukum di berbagai wilayah Indonesia terus berupaya memberantas bermacam praktik kejahatan di laut (Tempo, 2021).

4. Koordinasi Penengakan Hukum

Bakamla bekerjasama dengan berbagai lembaga otoritas keamanan maritim di Indonesia, antara lain TNI, Kepolisian RI, KKP, dan Kementerian Hukum dan HAM dalam pelaksanaan penegakan hukum (Dirjen Sumber Daya Kelautan KKP, 2021). Berdasarkan *Mou* antara Bakamla dengan TNI AL, KKP, POLRI telah dilakukan pembagian yurisdiksi laut dan harmonisasi hukum laut. Apabila terjadi tindak kejahatan dan pelanggaran wilayah, Bakamla akan melakukan penangkapan yang selanjutnya dilimpahkan proses penuntutan kepada lembaga penegak hukum. Sementara jika terjadi pelanggaran oleh militer asing, maka akan didukung oleh TNI AL (Antaranews, 2021).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5. Koordinasi Operasi Patroli dan Wilayah Perbatasan

Bakamla melakukan koordinasi dengan TNI AL, Kementerian Luar Negeri (Kemlu), dan Kementerian Pertahanan (Kemhan) dalam upaya pengamanan laut di wilayah perbatasan. Terhadap daerah-daerah yang mengalami klaim dari negara tetangga akan diserahkan pada TNI AL dan Kemlu untuk melakukan perundingan. Selanjutnya, dilaksanakan patroli dan pengamanan laut terhadap pemanfaat Sumber Daya Alam (SDA) pada wilayah Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE). Selain itu, bersama dengan Kemhan Bakamla melakukan pembangunan wilayah perbatasan dengan pendekatan ekonomi maritim yang berkelanjutan (Munaf, 2015).

Simpulan

Tata kelola keamanan maritim yang dijalankan Indonesia saat ini dinilai kurang efektif dan efisien. Upaya perbaikan yang dilakukan selama ini belum mampu menyelesaikan berbagai permasalahan yang menghambat kemajuan Indonesia sebagai negara kepulauan. Oleh karena itu, tumpang tindihnya sejumlah peraturan perundang-undangan dan lembaga yang berwenang di perarian Indonesia dipandang sebagai penyebab utama dari permasalahan-permasalahan yang ditemukan. Pola interaksi yang terjalin antar-lembaga berwenang juga hanya sebatas koordinasi insidentil. Hal ini menuntut adanya reformasi mendasar dalam tata kelola keamanan maritum di Indonesia. Pembentukan Bakamla menjadi sebuah langkah awal yang tepat guna mentransformasikan tata kelola keamanan maritim dari yang sebelumnya menganut prinsip *Multi Agency Single Task* menuju prinsip baru *Single Agency Multi Task*. Namun langkah awal ini tidak akan berpengaruh apa-apa tanpa diikuti langkah-langkah berikutnya guna mencapai apa yang dicita-citakan.

Bahwa reformasi birokrasi 4.0 adalah sebuah kebutuhan penting dalam mewujudkan tata kelola keamanan maritim Indonesia yang profesional, berintegritas, dan efisien. Birokrasi tidak dapat menjalankan tugasnya dengan maksimal apabila masih memiliki tantangan dan permasalahan secara internal. Maka diperlukan berbagai upaya, seperti: evaluasi terhadap sarana dan prasarana, penataan manajemen, pengorganisasian dalam tata kelola keamanan maritim, penguatan organisasi keamanan laut, dan pengawasan kinerja.

Bakamla RI sebagai salah satu lembaga keamanan wilayah laut di Indonesia berupaya bertransformasi institusi menjadi profesional, berintegritas, efisien dalam Pelayanan Publik. Bakamla melakukan berbagai perbaikan di atas untuk mencapai visi Indonesia Maju yang tidak hanya menggunakan pendekatan pada penegakan hukum pada institusi ini sendiri, melainkan juga melakukan koordinasi lintas lembaga, kolaborasi bersama masyarakat, dan pemberdayaan ekonomi maritim rakyat. Terdapat berbagai tahapan dan capaian yang telah dilaksanakan Bakamla dalam rangka mewujudkan reformasi birokrasi 4.0 dalam rangka perlindungan kedaulatan dan keamanan maritim Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Referensi

Apriani, D.A. (2019). Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan. *Jurnal Rechtsvinding*, 8 (2).

Ansell, C., Gash, A. (2008). Collaborative Governance in Theory and Practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18 (4).

Antaranews. (2021). *Bakamla Paparkan Kondisi Keamanan Laut Di Tengah Pandemi COVID-19*. [Online] Available from: https://www.antaranews.com/berita/1754457/bakamla-paparkan-kondisi-keamanan-laut-di-tengah-pandemi-covid-19#mobile-src [Accessed 8th August 2021].

Ardiansyah, A. (2020). *Bakamla Ungkap Sejumlah Ancaman Keamanan Laut Indonesia.* [Online] Available from: https://www.voaindonesia.com/a/bakamla-ungkap-sejumlah-ancaman-keamanan-laut-indonesia/5450902.html [Accessed 8th August 2021]

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia. (2020). *Road Map Reformasi Birokrasi Badan Keamanan Laut Republik Indonesia*. Jakarta: Bakamla.

Bisnis Tempo.co.id. (2021). KKP Sidik 3 Kapal Illegal Fishing yang Ditangkap Bakamla. [Online] Available from: https://bisnis.tempo.co/read/1420575/kkp-sidik-3-kapal-illegal-fishing-yang-ditangkap-bakamla/full&view=ok [Accessed 8th August 2021]

Budiman, A. (2016). Urgensi Pengaturan Masalah Keamanan Laut di Indonesia. *Jurnal Pemerintahan Dalam Negeri*, 8 (21).

Butcher, J.G., Elson, R E. (2017). *How did Indonesia become an archipelagic state?* [Online] Available from: https://www.aspistrategist.org.au/indonesia-became-archipelagic-state/ [Accessed 7th August 2021]

Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut. (2020). *Konservasi Perairan Sebagai Upaya menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia*. [Online] Available from: https://kkp.go.id/djprl/artikel/21045-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia [Accessed 7th August 2021].

Direktorat Jenderal Sumber Daya Kelautan KKP. (2021). *Koordinasi Badan Keamanan Laut (Bakamla) dengan Pangkalan PSDKP*. [Online] Available from: https://kkp.go.id/djpsdkp/pangkalanbatam/galeri/8935-koordinasi-badan-keamanan-laut-bakamla-pangkalan-batam [Accessed 9th August 2021]

Faedlulloh, D., Maarif, S., Meutia, I.F., Yulianti, D. (2020). Birokrasi Dan Revolusi Industri 4.0: Mencegah Smart ASN Menjadi Mitos dalam Agenda Reformasi Birokrasi Indonesia. *Jurnal Borneo Administrator*,16 (3).

Gatra. (2021). *Atasi Isu Keamanan Laut Bangun Koordinasi Bakamla-Pemda.* [Online] Available from: https://www.gatra.com/detail/news/506477/hukum/atasi-isu-keamanan-laut-bangun-koordinasi-bakamla--pemda [Accessed 10th August 2021].

Himmelman, A.T. (2002), *Collaboration for Change: Definitions, Decision-Making Models, Roles, and Collaboration Process Guide*. Minneapolis, Himmelman Consulting.

Hozairi, B., Laksmono, H., Tukan, M. (2018). Pengembangan E-Monitoring Untuk Badan Keamanan Laut Indonesia. *SEMINAR MASTER 2018 PPNS.*

Humas Kemenko Polhukam RI. (2021). *Rapim Bakamla Menko Polhukam Tekankan Pentingnya Sinergi dan Koordinasi*. [Online] Available from: https://polkam.go.id/rapim-bakamla-menko-polhukam-tekankan-pentingnya-sinergi-koordinasi/ [Accessed 10th August 2021].

Hutagalung, S.M., Hutabarat, L., Simatupang, R.H. (2019). *Tantangan Kerjasama Keamanan Di*

Perairan Asean oleh Indonesia. Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Kristen Indonesia.

Iswardhana, M.R. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-US Coast Guard. *Jurnal Dinamika Pemerintahan*, 4 (1).

JPNN. (2018). Bakamla Sosialisasikan Reformasi Birokrasi di Tiga Zona. [Online] Available from: https://www.jpnn.com/news/bakamla-mensosialisasikan-reformasi-birokrasi-di-tiga-zona [Accessed 9th August 2021].

Katharina, R. (2019). *Reformasi Birokrasi Indonesia dan Revolusi Industri 4.0*. Jakarta, Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Kompas. (2020). Atasi Ancaman Asing, 13 Institusi Bekerja Sama Awasi Laut Natuna Utara. [Online] Available from: https://nasional.kompas.com/read/2020/02/21/10305371/atasi-ancaman-asing-13-institusi-bekerja-sama-awasi-laut-natuna-utara [Accessed 8th August 2021].

Kusuma, A.W., Prakoso, L.Y., Sianturi, D. (2019). Sinergitas Komando Armada I dan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia dalam Strategi Pertahanan Laut Guna Memberantas Kejahatan Lintas Negara di Selat Malaka. *Jurnal Prodi Strategi Pertahanan Laut*, 5 (2).

Kementerian ATR BPN. (2021). *Koordinasi Lintas Sektor Menjadi Kunci Atasi Permasalahan di Pulau-Pulau Kecil Terluar dan Pesisir*. [Online] Available from: https://www.atrbpn.go.id/?menu=baca&kd=bn7PHsDN//udwAnR/QaSwGDvWswfVOS/JLpio5Qs3fN49YPOv0OH9uu+jv3ikkXz [Accessed 9th August 2021].

Laras Post Online. (2019). *Wujudkan Good Governance Kabakamla Tegakkan Disiplin Personel*. [Online] Available from: https://www.laraspostonline.com/2019/02/wujudkan-good-governance-kabakamla.html[Accessed 8th August 2021].

Munaf, D.R., Sulistyaningtyas, T. (2015). Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Dengan Undangundang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *Jurnal Sosio Teknologi*, 14 (3).

Nainggolan, P.R. (2016). Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo Dan Implikasi Internasionalnya. *Jurnal Politica*, 7 (1).

Nurrohmah, I., Dewi, M.A., Sahadi, N. (2017). Measuring the e-Government Maturity in Indonesia using the Ranking of e-Government of Indonesia (PeGI). *American Scientific Research Journal for Engineering, Technology. and Sciences (ASRJETS,* 32 (1).

Nurdiansyah, D.R. (2018). *Merumuskan Definisi Keamanan Maritim*. Jakarta, Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut.

Pramugar, R.N. (2019). *Antara Bakamla Dan Satgas 115*. Jakarta, Pusat Transformasi Kebijakan Publik.

Ramadhan, A., Winarno, D.W. (2020). Tinjauan Yuridis Kewenangan Badan Keamanan Laut dalam Menjaga Keamanan Laut. *Jurnal Discretie*, 1 (1).

Rusfandi, D.N. (2017). Pertukaran Informasi Berbasis Early Warning System dalam Penanganan Illegal Fishing. *Jurnal Prodi Keamanan Maritim*, 3 (3).

Santosa, M.A. (2020) Penguatan Sistem Keamanan Laut. *Indonesia Ocean Justice Initiative Policy Brief 2*. [Online] Available from: https://oceanjusticeinitiative.org/mdocs-posts/policy-brief-ioji-tentang-penguatan-sistem-keamanan-laut/ [Accessed 8th August 2021].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sorensen, E. dan Torfing, J. (2011). Enhancing collaborative innovation in the public sector. *Journal of Administration and Society*, 43 (8).

Sulistyaningtyas, T.S., Munaf, D.R. (2015) *Sinergitas Paradigma Lintas Sektor Di Bidang Keamanan dan Keselamatan Laut*. Jakarta, Penerbit PT Gramedia Pusaka Utama.

Wulansari, E.M. (2014). Penegakan Hukum di Laut dengan Sistem Agency Multy Tasks. *Jurnal RechtsVinding Online*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara

Muhammad Yamin[1]

Abstract

The shift of Indonesian government regime in 2014 had led to a seachange in development approach. Joko Widodo prioritises iridentism based on maritime sector. Maritime is essentially one of potentials that had not been optimalised by the previous government. As a country with around half of its territory consists of ocean, realising the dream of welfare state for Indonesia is a challenge and opprtunity of the maritime axis. Indonesia is a country with the second longest coastal line in the world, and need to be used as potency for the welfare of Indonesian citizens. Pursuing strong economy and stability in security is the key for the nation's welfare. Presenting this hope through maritime axis is a real work of this government and may be a constructive and productive discourse for the future Indonesia.

Keywords: Economy, security, welfare, maritime.

Abstrak

Pergantian rezim pemerintahan di Indonesia pada tahun 2014 dari Susilo Bambang Yudhoyono ke Joko Widodo membawa angin perubahan pada pendekatan pembangunan. Joko Widodo mengedepankan iridentisme kejayaan masa lalu Indonesia yang berbasis pada sektor maritim. Kemaritiman sejatinya merupakan salah satu potensi yang belum atau bahkan tidak terlalu diberdayakan pada masa pemerintahan yang lalu. Sebagai wilayah yang sebagian besar wilayahnya adalah laut, mewujudkan cita-cita negara kesejahteraan bagi Indonesia merupakan sebuah tantangan dan potensi yang coba diwujudkan melalui konseptual poros maritim. Indonesia yang tercatat memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia harus dimanfaatkan sebagai potensi bagi kesejahteraan rakyat Indonesia seluas-luasnya. Kemaritiman yang kembali dipromosikan pada saat ini sebenarnya memiliki konsekuensi terhadap pembangunan, ekonomi dan keamanan bagi Indonesia. Menciptakan bangsa dengan ekonomi yang kuat dan stabilitas keamanan yang baik merupakan kunci dari terwujudnya kesejahteraan bangsa dan negara. Menghadirkan kembali harapan kejayaan bangsa melalui kemaritiman merupakan impian dan kerja nyata dari pemerintahan baru ini yang sekiranya dapat menjadi wacana yang konstruktif dan produktif bagi kemajuan Indonesia di masa yang akan datang.

Kata-Kata Kunci : Ekonomi, Keamanan, Kesejahteraan, Maritim

Pendahuluan

Istilah 'Poros Maritim' semakin mengemuka dewasa ini, banyak kalangan yang menggunakan istilah ini sebagai visi dan misi baru Indonesia di bawah Pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Istilah ini menjadi semakin politis dan diplomatis ketika disampaikan pada pidato pelantikan Presiden ke Tujuh Republik Indonesia di gedung MPR-DPR pada tanggal 20 Oktober 2014 (Tribunnews, 2014). Pada kesempatan tersebut Presiden Joko Widodo menyampaikan pentingnya kita memperhatikan kembali arti penting Nusantara dalam kemaritiman, *"sudah terlalu lama kita memunggungi lautan..."* menjadi poin utama dalam pidato tersebut.

[1] Penulis adalah Ketua Jurusan HI, FISIP Universitas Jenderal Soedirman. Email:yamin.unsoed@gmail.com

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Penggunaan istilah maritim atau kemaritiman dalam konsep politik dan keamanan sebenarnya merupakan hal yang sudah biasa. Dalam istilah umum maritim adalah berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut (KBBI, 2015). Lebih dari itu beberapa kalangan dan masyarakat umum senantiasa mengartikan maritim sebagai laut atau kelautan, tidak salah memang pernyataan tersebut diartikan bebas seperti itu, tapi catatan pentingnya maritim atau kemaritiman merupakan sebuah konseptual dari kepentingan keamanan, politik, sosial, budaya, ekonomi, ekologi bahkan ideologi bangsa yang telah dituliskan oleh sejarah jauh sebelum kata 'Indonesia' menjadi nama resmi negara kepulauan di Asia Tenggara ini.

Bangsa-bangsa di dunia telah banyak mengakui keunggulan para pelaut dan pelayar Indonesia, pelaut 'Bugis' yang terkenal menggunakan kapal "Pinisi" telah membuat masyarakat dunia kagum dengan ketangguhan serta kegigihan kapal kayu dalam mengarungi samudera. Lagu 'nenek moyangku seorang pelaut' tidak serta merta diciptakan jika bangsa ini tidak pernah memiliki kejayaannya di masa lalu. Wawasan nusantara menekankan bahwa Indonesia suatu bangsa yang bertanah air satu, yang memiliki kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan nasional.

Wawasan nusantara adalah pengejawantahan dan prinsip Bhineka Tunggal Ika, dalam arti bahwa walaupun Indonesia terdiri dari berbagai ragam, tapi adalah satu dan bersatu. Wawasan nusantara telah tumbuh dan dari sejarah dan dan pengalaman-pengalaman bangsa kita sendiri di masa lalu dan merupakan hal yang mutlak diperlukan untuk melanjutkan kehidupan kebangsaan, terutama di negara kepualauan seperti Indonesia ini (Dr.Chandra Motik Yusuf, 2009).

Istilah maritim atau kemaritiman menjadi spesial saat ini ketika Kepala Negara menjadikannya sebagai sebuah visi dan misi dalam upaya mensejahterakan rakyatnya melalui konsep yang otentik yang telah diwariskan oleh nenek moyang kita. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai nomor 2 di dunia (Mindtalk), tetapi sangat minim sekali memaksimalkan potensi yang ada selama ini. Sektor kelautan memiliki potensi lebih dari 900 Triliun Rupiah (Jateng, 2015),dalam kajian ekonomi jika hal ini dimaksimalkan dan dapat diserap oleh pendapatan negara. Sebagai gambaran umum, meskipun tidak 100 % akurat secara geografis Indonesia memiliki wilayah berupa tanah atau daratan sekitar 1.937 juta km^2, luas kedaulatan 3,1 juta km^2, dan laut luas ZEE (Zona Ekonomi Ekslusif) 2,7 km^2. Dengan luas seperti itu Indonesia merupakan kawasan kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari sekitar 17.504 pulau besar dan kecil. Rangkaian pulau-pulau itu terbentang dari Timur ke Barat sejauh 6.400 km dan sekitar 2.500 km dari Utara dan Selatan. Garis terluar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang mengelilingi wilayah Indonesia sepanjang kurang lebih 81.000 km dan sekitar 70 persennya adalah laut (Purwaka, 2012).

Merujuk kepada tulisan Andrinof A. Chaniago dalam bukunya yang berjudul]*'Gagalnya Pembangunan: Kajian Ekonomi Politik terhadap Akar Krisis Indonesia'* dikatakan secara substantif, Indonesia menghadapi dilema pilihan model pembangunan sejak awal 1980-an. Sayangnya, gemerlap pembangunan kawasan-kawasan perkotaan yang sekaligus menjadi pusat orientasi budaya sejak dimulainya program penyesuaian struktural telah membuat orang terhipnotis dan lupa bahwa cita-cita pembangunan yang telah dipromosikan sejak 1970-an, mulai dikesampingkan (A.Chaniago, 2001). Sekalipun dalam tulisan tersebut tidak dijelaskan lebih lanjut mengenai konsep pembangunan yang dipromosikan itu seperti apa bentuknya, kita bisa melihat catatan-catatan sejarah bahwa Presiden Soekarno memiliki konseptual pembangunan dan keamanan negara dengan konsep kemaritiman. Hal tersebut dapat kita buktikan dengan pendirian industri Strategis di sektor baja (PT Krakatau Steel di Cilegon, Banten), disektor kelautan (PT PAL di Surabaya, Jawa Timur) dan sektor penerbangan (IPTN di Bandung, Jawa Barat), meskipun untuk sektor penerbangan baru tereaslisasikan pada jaman Presiden Soeharto (Academia, Sejarah Presiden Indonesia).

Konseptual Negara Kesejahteraan

Negara kesejahteraan (*welfare state*) pada intinya merupakan suatu strategi pembangunan di mana negara berperan aktif dalam pengelolaan dan pengorganisasi ekonomi yang mencakup tanggung jawab negara untuk menjamin ketersediaan pelayanan kesejahteraan dasar dalam tingkat tertentu bagi warganya (Espin-Andersen, 1990:18). Secara umum Espin-Andersen (1990:7-8) memberikan empat pilar utama negara untuk bisa digolongkan menjadi negara kesejahteraan antara lain : (a) *social citizenship;* (b) *full to democracy;* (c) modern industrial relation system; (d) *right to education and the expanxion of modernmass eduaction system*. Melalui kebijakan sosial, keempat pilar ini merupakan hak-hak sosial warganya yang tidak dapat dilanggar (*unviolable*) dan diberikan atas dasar kewarganegaraan dan bukan strata sosial, kelas atau berdasarkan kerja (Triwibowo dan Bahagijo, 2006:9). Menurut Godin (1988), fungsi utama negara kesejahteraan adalah tidak untuk mengeliminasi pasar sebagai penyedia kesejahteraan, tetapi, sebaliknya, negara memodifikasi mekanisme pasar itu sendiri. Modifikasi kinerja pasar dengan membatasi mekanisme, dipandang perlu karena bertujuan memenuhi tanggung jawab distribusi yang tidak bisa dipenuhi oleh pasar sendiri. Negara kesejahteraan tidak anti terhadap kapitalisme, tetapi justru tumbuh dan berkembang di dalam sistem kapitalisme itu sendiri. Negara kesejahteraan meyakini bahwa kapitalisme

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laissez faire tidak mampu menjamin terpenuhinya distribusi sosial secara merata (Prof.Dr.Budi Winarno, 2013).

Paham kesejahteraan (*welfare*) pada dasarnya terkait dengan proporsi keadilan bagi semua orang. John Rawls (1995) menyatakan bahwa keadilan terkait erat dengan skema distribusi yang Ia sebut sebagai skema yang *different* atau andil distributif. Keadilan andil distributif ini mengacu pada alokasi barang dan jasa (*material good*) dan pengaturan ketimpangan ekonomi sedemikian rupa sehingga menguntungkan semua orang, terutama bagi kelompok yang paling miskin (*the least disadvantaged*). Gagasan ini pada dasarnya berkait dengan peran negara untuk menjamin distribusi kesejahteraan bagi warga negaranya. Bagi Rawls, negara berperan menyusun dan membiayai barang publik dan distribusi pendapatan. Jaminan ketersediaan dan distribusi pendaatan terkait serta dengan jaminan kesempatan dan kebebasan bagi warganya. Misalnya, kesamaan kesempatan untuk meraih pendidikan setara ataupun kesamaan kesempatan untuk bisa hidup sehat. Oleh karenanya, distribusi barang publik ini terwujud melalui program kesejahteraan sosial di mana setiap warga berhak mendapatkan jaminan sosial dari negara (Prof.Dr.Budi Winarno, 2013).

Menetapkan sebuah visi yang jelas dalam membangun negara yang berbasis pada kesejahteraan merupakan sebuah hak azasi warga negara karena telah "tunduk" pada mekanisme serta aturan pemimpin (pemerintah). Kepatuhan tersebut menjadi modal utama bagi Indonesia untuk terus memberikan kesejahteraan bagi seluruh masyarakatnya. Seperti yang diketahui tahun 2014 Indonesia telah mencapai rekor tersendiri dalam hal merumuskan APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) yang bernilai lebih dari 2000 Triliun Rupiah. Hal ini merupakan sebuah capaian tersendiri bagi pemerintah untuk terus membangun Indonesia jauh lebih baik kedepannya.

Poros Maritim dan Pembangunan Nusantara

Indonesia pernah mencatat dalam sejarah masa lalunya sebagai bangsa yang sangat disegani. Bisa dilihat dalam berbagai sumber sejarah bagaimana Mahapatih Gadjah Mada yang terkenal dengan sumpah *amukti palapa* yang menginginkan terwujudnya konsep nusantara. Bergerak kemasa yang lebih kini Djoanda atau Juanda berjuang untuk kedaulatan Indonesia melalui sebuah komitmen yang dikenal dengan "Deklarasi Juanda" yang dicanangkan pada tanggal 13 Desember 1957 (Dr.Chandra Motik Yusuf S. M., 2009). Keinginan besar para pejuang dan pendiri bangsa adalah sumber inspirasi kekuatan Indonesia dalam mewujudkan negara yang kuat, sejahtera dan berdaulat. (Theresia , Andini, S.Pd, M.Si, Nugraha, S.T., M.M, & Mardikanto, M.S, 2014).

Menetapkan 'poros maritim' sebagai visi bagi kejayaan nusantara merupakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sebuah cita-cita pembangunan yang patut di apresiasi. Mengembalikan kejayaan maritim berdasarkan rasionalitas sederhana bahwa bangsa ini bangsa yang hidup dan tinggal di wilayah yang terdiri dari pulau-pulau dan saling terhubung melalui sektor kelautan. Wajar kiranya jika kita kembali menggali warisan leluhur yang pernah berhasil membuat nusantara menjadi salah satu kiblat / poros perdagangan dunia.

Merujuk pada tulisan Herman Khaeron tentang konsep "Laut Tengah" Indonesia pada bukunya *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat,* di Selatan Eropa terletak Laut Tengah (*Mediterranean Sea*) karena kedudukannya ditengah sekaligus menjadi titik temu dan pangkal sejumlah aktivitas perdagangan, ekonomi, budaya dan politik. Karena kedudukannya yang strategis, laut tengah menjadi jalur pusat perekonomian dan perdagangan. Ia seperti jalan tol yang berperan sebagai urat nadi kawasan. Sejak dahulu, khusus di era kejayaan majapahit hingga massa kolonial dan sekarang, kedudukan laut jawa diibaratkan "laut tengah" bagi Indonesia yang memiliki peran penting dalam berbagai kegiatan ekonomi, budaya dan politik (Ir. Khaeron, 2012).

Menurut Singgih, dari berbagai sumber, sebagai kawasan bahari (*insular region*) Indonesia tidak hanya memiliki satu laut utama (*heartsea*) dan setidaknya tiga laut utama lain yang menjadikan Indonesia sebagai *Sea System,* yaitu laut jawa, laut flores dan laut banda. Diantara kawasan laut yang disebutkan tadi, laut jawa merupakan jantung perdagangan laut dikepulauan Indonesia. Laut Jawa telah terintegrasi jalur pelayaran dan perdagangan dunia, bahkan jauh sebelum datangnya bangsa Barat. Sementara itu menurut Houben, laut Jawa tidak sebagai laut utama bagi Indonesia, tetapi juga laut inti bagi Asia Tenggara. Peranan dan jalur laut Jawa masih terlihat hingga kini (Ir. Khaeron, 2012, hal. 12).

Jadi, tidak berlebihan jika dikatakan bahwa laut Jawa merupakan *Mediterranean Sea* bagi Indonesia sejak dulu hingga sekarang. Sebagai "Laut Tengah" bagi kepulauan dan Asia Tenggara, tentu Laut Jawa menjadi jembatan penghubung berbagai komunitas yang berada disekitarnya dalam bidang budaya, politik atau ekonomi. Bukan kebetulan jika Majapahit berada di pesisir Laut Jawa, termasuk sejumlah pelabuhan penting pada masa setelahnya di pesisir Utara Jawa, sampai sekarang peran strategisnya masih sama. Laut Jawa masih menjadi jalur utama arus pelayaran di Indonesia. Perbedaannya, orientasinya tidak lagi seperti dulu karena telah terjadi pergeseran cara pandang tentang wilayah kelautan. Laut Jawa dan laut lainnya kini hanya sebagai alat kedekatan dengan daratan (Ir. Khaeron, 2012, hal. 12).

Sebagai Laut Jawa yang ada di tengah kepulauan besar Indonesia, bukanlah sesuatu yang istimewa jika aktivitas di Laut Jawa sangat padat. Meski demikian, konsep tentang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laut tengah dalam konteks negara kepulauan bukan sekedar perannya sebagai jalur ekonomi, konsep laut tengah bukan sekedar untuk tujuan efisiensi dan efektifitas, melainkan lebih luas lagi dimensinya. Konsep laut tengah memiliki peran ideologi juga bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Lebih dari itu, laut merupakan basis ekonomi dan budaya bangsa Indonesia yang sejak dulu sebagai bangsa pelaut yang tidak membedakan lautan dan daratan. Keduanya adalah satu kesatuan meskipun berbeda bentuk dan wujudnya secara fisik (Ir. Khaeron, 2012, hal. 13).

Kemaritiman dan Potensi Ekonomi

Pengelolaan perikanan saat ini menjadi penting tidak saja karena potensinya yang besar untuk perbaikan kesejahteraan rakyat tetapi juga maraknya pencurian ikan dilaut (*illegal fishing*) serta cara penangkapannya yang tidak berkelanjutan (*sustainable*). Walaupun Indonesia telah menargetkan eksport mencapai US$5 milyar menjelang 2004, namun ekspor Ikan Indonesia dalam tahun 2001 mengalami penurunan 6% dibanding tahun 2000, yaitu dari US$ 1,68 milyar dalam tahun 2000 menjadi US$ 1,63 milyar dalam tahun 2001 (Djalal, M.A, 2009).

Gambaran kerugian dari sektor perikanan dari laut Indonesia hanya sebagian kecil fakta bahwa potensi laut Indonesia begitu luar biasa. Perkiraan Kementrian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (KKP) bahwa Indonesia menyimpan potensi Rp 900 Trilyun Rupiah per tahun (Jateng, *Ekonomi Update* 2015). Besar nya potensi laut Indonesia ternyata tidak dapat dimaksimalkan oleh pemerintahan Indonesia selama ini, justru kerugian dari pencurian atau *illegal fishing* tahun ke tahun semakin meningkat (Glienmourinsie, 2015).

Potensi nyata dari sektor kelautan yang dapat dirangkum dari buku Herman Khaeron, *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat*, diantaranya antara lain adalah penyedia sumber daya ikan. Sebagai sumber daya alam yang dapat diperbaharui (*renewable*), tingkat penangkapan ikan berhubungan erat dengan tingkat keberlanjutannya (*sustainable*). Secara keseluruhan potensi produksi lestari perikanan di perairan Indonesia mencapai 6,4 juta ton per tahun atau 8 persen dari potensi lestari ikan laut dunia. Saat ini tingkat pemanfaatannya baru mencapai 4,5 juts ton. Potensi produksi budi daya laut diperkirakan mencapai 45 juta ton/tahun dan budi daya perairan payau (tambak) sekitar 5 juta ton per tahun. Sementara itu total produksi budi daya laut dan tambak baru sebesar 2,5 juta ton (5% potensi produksi) pada 2007 (Ir. Khaeron, 2012, hal. 38).

Menurut perhitungan PKSPL-IPB (1998), nilai ekonomi sumber perikanan saja (tangkap, budi daya dan industri bioteknologi perairan) dapat menghasilkan US$ 82 milyar pertahun. Pada 1998, total produksi perikanan Indonesia mencapai 4 juta ton dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menempatkan Indonesia sebagai produsen ikan terbesar ke tujuh di dunia. Pada 2002, produksi telah mencapai 5,6 juta ton dan menjadikan Indonesia produsen ikan terbesar keenam di dunia (FAO, 2002). Dari total produksi itu, sebanyak 5 ton produksi untuk memenuhi kebutuhan konsumsi dalam negeri, sedangkan sisanya 0,6 juta ton untuk ekspor dengan perolehan devisa sekitar US$ 2,1 miliyar yang berarti meningkat US$ 500 juta dibandingkan nilai devisa perikanan tahun 1998 yang hanya US$ 1.6 juta. Sumbangan sub sector perikanan dari produk primer terhadap PDB pada tahun 2001 sekitar 2% (Rp 25 triliyun) jika dihitung dengan produk sekunder (olahannya), kontribusinya terhadap PDB pada tahun 2002 hampir 10 % (Ir. Khaeron, 2012, hal. 40).

Menurut sejumlah survey, hampir 70 persen produksi minyak dan gas bumi Indonesia berasal dari kawasan pesisir dan laut. Indonesia memiliki 60 cekungan yang mengandung minyak dan gas bumi. Dari 60 cekungan itu, 40 cekungan di lepas pantai, 14 cekungan di pesisir, dan hanya 6 cekungan berada didaratan. Dari seluruh cekungan itu diperkirakan ada potensi sebesar 11,5 miliar barel minyak bumi yang terdiri atas 5,5 miliar cadangan potensial dan 5,8 miliar barel berupa cadangan terbukti. Selain itu cadangan gas bumi Indonesia sebesar 101,7 triliun kaki kubik yang terdiri atas cadanagn terbukti 64,4 triliun dan cadangan potensial sebesar 37,3 triliun kaki kubik. Kawasan pesisir dan lautan juga kaya akan berbagai jenis bahan tambang dan mineral, seperti emas, perak, timah, biji besi dan mineral berat. Belum lama ditemukan pula jenis energi baru pengganti BBM berupa gas hidrat dan gas biogenic dilepas pantai Barat Sumatera dan Selatan Jawa Barat serta Utara selat Makassar dengan potensi yang sangat besar melebihi seluruh potensi minyak dan gas bumi (Ir. Khaeron, 2012, hal. 45).

Menurut laporan Kementrian Kelautan dan Perikanan, sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki wilayah seluas 7,7 juta km^2. Potensi wisata bahari Indonesia sangat besar dengan 2/3 wilayah nusantara terdiri atas perairan dan memiliki kurang dari 17.480 pulau dan berjuta hektar taman laut sehingga prospek pengembangan wisata bahari di kemudian hari sangat cerah. Nilai ekonomi yang belum mencapai angka Rp 1 triliun menunjukan potensi ini belum menjadi perhatian oleh pemerintah Indonesia selama ini, dimana *potensi loss* pariwisata Indonesia masih tinggi. Sektor pariwisata bahari merupakan sektor paling efisien dalam bidang kelautan sehingga banyak Negara yang memiliki potensi kelautan tidak sebesar Indonesia, tetapi pengembangan pariwisatanya jauh melebihi Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia dengan segala keunikan potensi laut yang ada di dalamnya (Ir. Khaeron, 2012, hal. 52).

Ketidakmerataan pembangunan transportasi kelautan mengakibatkan kesenjangan distribusi, produksi dan kesejahteraan yang sangat luas diantara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

provinsi-provinsi di Indonesia.[2] Sebagai perbandingan harga kebutuhan pokok di Jawa jauh lebih murah dibandingkan dengan di Kalimantan, Sulawesi dan Papua, contoh lainnya adalah perbedaan yang begitu tajam pada harga semen (salah satu material utama dalam pembangunan), di Pulau jawa dan Sumatera harga semen saat ini berkisar Rp 50 ribu hingga Rp 65 Ribu Rupiah per sak, sementara di Papua dan Indonesia Timur harga semen berkisar di antara Rp 500 ribu hingga Rp 1,5 juta Rupiah per sak (Suhendra, 2014). Kebutuhan akan armada laut dalam hal transportasi laut menjadi sangat penting jika dikaitkan dengan potensi maritime yang dibutuhkan Indonesia.

Keberadaan armada pelayaran nasional yang kuat adalah kebutuhan pokok bagi sebuah Negara kepulauan yang sebesar dan seluas Indonesia. Hal tersebut adalah infrastruktur yang tidak hanya penting secara ekonomi, tetapi juga secara politik, sosial dan budaya. Keberadaan dan fungsi pelabuhan adalah gerbang ekonomi yang menghubungkan antara aktifitas di darat dan di laut. Sebagai konsekuensi dari besarnya armada pelayaran dan tingginya aktifitas pelayaran, aktifitas pelabuhan pun akan semakin meningkat. Begitu pula sejalan dengan peningkatan jumlah produksi barang dan jasa yang harus dikirim melalui laut, otomatis kita membutuhkan sarana bongkar muat melalui pelabuhan (Suhendra, 2014).

Pertumbuhan sektor maritim yang pesat sebenarnya cukup membuat pihak pemerintah maupun swasta menaruh perhatian terhadap industri yang terkait. Sebagai contoh misalnya PT kalla Lines yang melayani angkutan penumpang di kawasan Timur, dari kawasan Timur ke kawasan Barat. Secara bisnis, sebenarnya langkah Jusuf Kalla (Wakil Presiden RI saat ini) mendirikan perusahaan pelayaran untuk angkutan penumpang itu tidak menguntungkan. Betapa tidak, PT Pelni saja yang mendapat subsidi sangat besar dari pemerintah masih terus merugi, sementara armada Kalla Lines tidak disubsidi alias harus menghidupi dirinya sendiri. Pada saat itu Jusuf Kalla mengatakan bahwa ‘hal tersebut adalah konsekuensi dari sebuah perjuangan, komitmen harus disertai langkah konkrit, tidak bisa hanya dilantunkan di atas podium atau diceramahkan diruang seminar (Suruji, 2009).

Pengadaaan infrastruktur transportasi memiliki peran besar dalam perkembangan perekonomian bangsa Indonesia. Perhubungan laut berperan dalam memperlancar perpindahan barang dan jasa dari satu pulau ke pulau yang lain, mempercepat transaksi perdagangan dan proses ekspor dan impor dari suatu wilayah, baik dalam maupun luar negeri. Hampir 80 % lebih proses perpindahan barang

[2] Terjadinya dikotomi antara Indonesia bagian Barat dan Indonesia bagian Timur, dimana Indonesia bagian Barat (didominasi oleh Jawa dan Sumatera) sementara Indonesia Timur (didominasi oleh Kalimantan, Sulawesi dan Papua)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan jasa antar pulau menggunakan jasa perhubungan laut. Berdasarkan hal tersebut dapat kita bayangkan bahwa sektor kegiatan perhubungan laut merupakan salah satu penunjang utama dalam pergerakan ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan suatu kawasan (Dahuri).

Satu istilah yang mungkin tepat untuk menjadikan Indonesia lebih berjaya di masa yang akan datang adalah konsep 'ekonomi biru'(*blue economy*). Istilah ekonomi biru pertama kali diperkenalkan pada tahun 2010 oleh Gunter Pauli melalui bukunya yang berjudul *The Blue Economy: 10 years-100 innovations-100 million jobs*. Ekonomi biru menerapkan logika ekosistem, yaitu ekosistem selalu bekerja menuju tingkat efisiensi lebih tinggi untuk mengalirkan nutrien dan energi tanpa limbah untuk memenuhi kebutuhan dasar bagi semua kontributor dalam suatu sistem. Selanjutnya, ekonomi biru menitikberatkan pada inovasi dan kreativitas yang meliputi variasi produk, efisiensi sistem produksi, dan penataan sistem manajemen sumber daya (Rakhmindyarto, 2015).

Sekitar 75 persen dari total wilayah kedaulatan Indonesia merupakan wilayah perairan yang terdiri dari laut teritorial, *Zona Ekonomi Eksklusif* (ZEE), dan laut 12 mil. Berdasarkan Statistik Perikanan dan Akuakultur Tahun 2012 dari *Food and Agriculture Organization* (FAO), Indonesia menduduki peringkat kedua dalam produksi perikanan tangkap dan peringkat keempat dalam produksi perikanan budidaya. Indonesia juga tercatat sebagai negara kedua terbanyak dalam hal jumlah kapal yang dimiliki setelah Tiongkok. Dari sisi penyerapan tenaga kerja, sektor perikanan tercatat menampung 2.748.908 tenaga kerja pada tahun 2012, menduduki peringkat keempat dunia. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa sektor perikanan, walaupun hanya menyumbang sekitar 2 persen dari total PDB Indonesia pada tahun 2013 namun memiliki laju pertumbuhan yang lebih tinggi dari laju pertumbuhan PDB secara keseluruhan, yaitu sebesar 6,86 persen. Laju pertumbuhan sektor perikanan ini lebih tinggi dibandingkan sektor pertambangan, industri manufaktur, konstruksi, dan jasa. Hal ini menunjukkan potensi yang dapat dikembangkan di masa yang akan datang. Kementerian Kelautan dan Perikanan mencatat terdapat 108 kawasan konservasi perairan dengan luas 15,78 juta ha, yang diharapkan dapat meningkat menjadi 20 juta ha pada tahun 2020. Keindahan bawah laut di beberapa provinsi di Indonesia juga sudah sangat mendunia dan menjadi spot menyelam yang wajib dikunjungi para divers, seperti Bunaken (Sulawesi Utara), Raja Ampat (Papua Barat), dan Wakatobi (Sulawesi Tenggara) (Rakhmindyarto, 2015).

Banyak nelayan yang hidup di bawah garis kemiskinan dengan kondisi lingkungan yang mengkhawatirkan. Terbatasnya kemampuan dan akses menuju

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pekerjaan yang lebih baik merupakan beberapa alasan para nelayan tetap bertahan. Ditambah lagi, bantuan pemerintah berupa kapal Inka Mina, misalnya, banyak mengalami kendala dalam operasionalisasinya (Kompas 26 November 2014). Hasil tangkapan para nelayan tradisional juga sangat terbatas mengingat minimnya peralatan yang digunakan jika dibandingkan dengan perusahaan penangkap ikan yang memiliki kapal dan peralatan lebih canggih. Kalah bersaing, beberapa nelayan kemudian memutuskan untuk (Rakhmindyarto, 2015).

Pendekatan ekonomi biru menitikberatkan pada investasi kreatif dan inovatif yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan. Jenis usaha dan lapangan kerja baru sebenarnya dapat diterapkan di sekitar daerah pesisir. Bisnis daur ulang sampah, misalnya, dapat menjadi alternatif solusi membersihkan lingkungan sekitar pantai, menciptakan lapangan kerja baru, dan mengurangi sampah (*zero waste*). Untuk dapat mendukung implementasi ekonomi biru yang berorientasi pada kreativitas dan inovasi, pemerintah perlu meningkatkan pengetahuan dan keterampilan masyarakat pesisir sehingga mampu "bereksperimen" dengan limbah, by-product, dan produk ikutan hasil laut. Dengan peningkatan inovasi dan sosialisasi iptek pertanian dan kelautan diharapkan dapat meningkatkan efisiensi penangkapan dan budidaya hasil laut. Infrastruktur yang mendukung efisiensi kegiatan maritim, seperti pelabuhan, aspek pengolahan dan pemasaran hasil perikanan juga perlu mendapat perhatian lebih. Dengan memelihara kualitas keanekaragaman hayati laut, ekonomi biru diharapkan dapat mendukung pembangunan berkelanjutan (Rakhmindyarto, 2015).

Kemaritiman dan Keamanan Nasional

Menarik membaca awal tulisan Wibawanto Nugroho pada Jurnal Verity HI Universitas Pelita Harapan, dikatakan bahwa penentu kekuatan nasional suatu negara terdiri dari faktor-faktor yang bersifat natural/laten/ terus menerus (demografi,potensi agrikultural, geografi dan SDA) dan sosial/aplikatif (militer, ekonomi, diplomasi, informasi, intelijen, teknologi, psikologi, penegakan hukum dan sosial budaya). Untuk menghasilkan kekuatan nasional yang riil, kekuatan nasional yang bersifat natural ini harus dapat ditransformasikan menjadi kekuatan nasional yang bersifat sosial/aplikatif. Tingkat keberhasilan suatu negara dalam mentranformasikan kekuatan yang bersifat natural menjadi kekuatan yang bersifat sosial/ aplikatif secara dominan ditentukan oleh berbagai faktor yang secara umum mencakup akkumulasi interaksi politik, sosial dan organisasional dalam suatu negara. Interaksi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ini antara lain dijabarkan dalam bentuk sistem pengelolaan negara (termasuk sistem ideologi, ekonomi, politik, kultural dan penegakan hukum), stabilitas dan efektifitas dari institusi-institusi yang berwenang, performa ekonomi, sikap inovatif dari penduduknya, tingkat pendidikan, struktur sosial, serta kualitas organisasi yang dimiliki oleh birokrasi pemerintah juga sektor non-pemerintah (Nugroho, 2009).

Kekuatan nasional selalu berjalan seiring dengan keamanan nasional. Mengaitkannya dengan konsep kemaritiman, sudah sewajarnya Indonesia lebih mengedepankan konsep keamanan yang lebih holistik. Selama ini kita selalu mempersandingkan dua konsep : 1. Pertahanan (*defence/defense*) dan keamanan (*security*). "Pertahanan" adalah kata benda yang menggambarkan upaya atau proses, sedangkan "keamanan" adalah kata benda yang menggambarkan keadaan atau kondisi dan merupakan hasil atau *out come* (dari suatu proses). Istilah "pertahanan" biasanya dikaitkan dengan bidang politik dan pemerintahan (negara) sementara istilah "keamanan" mencakup bidang yang lebih luas, yaitu keamanan negara dan keamanan kehidupan dalam negara, baik yang bersifat umum (publik) maupun individu. Upaya pertahanan akan menentukan kondisi keamanan (negara), tetapi keamanan tidak hanya bergantung kepada upaya pertahanan karena banyak faktor yang menentukannya. Jika dirumuskan dalam teoritis, pertahanan (jika ditranformasikan kedalam item yang terukur) bukan satu-satunya "*independent variable*' yang menerangkan keamanan (*dependent variable*) (Muhammad, 2003). Secara tradisional pemikiran tentang keamanan seringkali dikaitkan dengan tujuan dan pengendalian kapabilitas militer dalam menghadapi ancaman penggunaan kekerasan bersenjata. Dengan kata lain pendekatan keamanan secara konvensional lebih didominasi oleh pemikiran-pemikiran yang berdimensi milliter. Namun dewasa ini pendekatan tentang masalah keamanan lebih diperluas kepada isu-isu yang bersifat multidimensional terutama dimensi non-militer, seperti degradasi lingkungan, masalah kemiskinan, perdagangan obat-obatan terlarang, perdagangan perempuan dan anak, pekerja ilegal, terorisme dan penyebaran penyakit menular. Perluasan pemikiran ini muncul sejalan dengan perubahan kondisi keamanan internasional dari masa perang dingin ke pasca perang dingin (Chandrawati, 2001).

Mencermati kondisi dewasa ini, lebih tepat Indonesia mengedepankan konsep keamanan maritim yang berlandaskan isu multidimensional. Dimana tantangan terbesar Indonesia kedepan justru hadir dari permasalahan yang bersifat *low politics. Ilegal fishing, ilegal logging, trafficking, drugs* lebih mendominasi dari isu *terorism* atau konflik horisontal. Wilayah Indonesia yang mayoritas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

didominasi oleh laut sangat rentan "dimasuki" isu-isu multidimensi seperti di atas. Oleh karenanya pendekatan *holistic security* kiranya menjadi fokus utama pemerintah untuk mengamankan wilayah Indonesia yang sangat luas ini.

Saran dan pendapat yang cukup penting tentang keamanan Indonesia di sektor maritim disampaikan oleh Robert Mangindaan yang mengedepankan konsep *Maritime Awarness*. *Maritime Awarness* adalah kesadaran bahwa kita adalah bangsa maritim yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan. Menurut beliau apabila *maritime awarness* berkembang subur pada segenap lapisan masyarakat, tentunya akan melahirkan *common understanding* mengenai arti laut bagi bangsa. Pemahaman tersebut, sangat diperlukan untuk merancang peta kepentingan nasional (di laut). Benar bahwa ada banyak pandangan mengenai arti laut bagi kepentingan nasional, tetapi intinya akan berkisar pada tiga spektrum besar. *Pertama,* laut sebagai sumber nafkah bagi bangsa Indonesia, ada kekayaan fauna flora pada kibangan pertemuan dua samudera, kekayaan berbagai mineral strategis, arti pentingnya lokasi strategis (dari perekonomian dan militer), dan seterusnya sampai pada industri Pariwisata. *Kedua,* sebagai *life line* domestik, yang menghubungkan 17.508 pulau. Tidak bisa dihindari suatu kenyataan bahwa Indonesia memiliki *life line* terpanjang di dunia, sehingga kebutuhan armada samudera, armada nusantara dan armada "semut" yang berkategori vital. Prinsip *cabotage* tidak dapat dipatahkan oleh prinsip ekonomi (yang menganggap berbenturan dengan WTO) oleh karena menyangkut tegaknya kedaulatan NKRI sebagai negara kepulauan. *Ketiga,* sebagai medium pertahanan, situasi geografik memperlihatkan bahwa, hanya tiga perbatasan di darat, yaitu di Papua, Timor Leste dan Kalimantan. Selebihnya – tepatnya ada sepuluh perbatasan laut. Artinya untuk mencapai daratan Indonesia, hampir pasti (70%) akan dilakukan melalui laut yang aksesnya terbuka 360 derajat.

Kesimpulan

Menjadikan Indonesia bangsa yang besar dan bermartabat merupakan sebuah tantangan besar bagi pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Bukan berarti tantangan itu tidak menghadirkan peluang dan potensi yang sama besarnya, mengembalikan kejayaan Indonesia melalui Kemaritiman merupakan langkah berani yang layak untuk diapresisasi setelah sekian dekade Indonesia hanya berkutat pada potensi konsumsi sebagai negara dengan jumlah penduduk terbanyak ke empat di dunia.

Maritim juga merupakan langkah strategis dalam mengedepankan arti kedaulatan yang sebenarnya, karena bagaimanapun dunia mengetahui bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai salah satu terpanjang di dunia. Keamanan dan pertahanan dengan basis maritim merupakan karakteristik Indonesia yang harus terus dijaga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan diperjuangkan. Kombinasi antara ekonomi yang kuat dan keamanan yang solid dalam konsep kemaritiman diharapkan menjadi salah satu unsur terwujudnya konsep negara kesejahteraan bagi Indonesia yang berdaulat dan bermartabat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daftar Pustaka

A.Chaniago, A. (2001). *Gagalnya Pembangunan: Kajian Ekonomi Politik terhadap Akar Krisis di Indonesia.* Jakarta: LP3ES.

Academia. (t.thn.). *Sejarah Presiden Indonesia.* https://www.academia.edu/9143526/sejarah_presiden_indonesia.

Academia. (t.thn.). *Sejarah Presiden Indonesia* . https://www.academia.edu/9143526/sejarah_presiden_indonesia.

Chandrawati, N. (2001, Juni 8). Perkembangan Konsep-konsep Keamanan dan Relevansinya terhadap Dinamika Keamanan Negara-negara Berkembang. *Jurnal Global, Jurnal Politik Internasional, II*, 40.

Dahuri, R. (t.thn.). *Mengabdi untuk rakyat*. Diambil kembali dari Wordpress: Wordpress

Djalal, M.A, P. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim.* Jakarta: IND Hill Co dan Lembaga Laut.

Dr.Chandra Motik Yusuf, S. M. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim.* Jakarta : Lembaga Laut Indonesia .

Dr.Chandra Motik Yusuf, S. M. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim.* Jakarta: Lembaga Laut Indonesia.

Glienmourinsie, D. (2015, Februari Selasa). *Sindo News*. Diambil kembali dari Sindo News: http://ekbis.sindonews.com/read/968419/34/berantas-illegal-fishing-produksi-ikan-ri-meroket-1424767920

Indonesia, K. B. (2015). *Arti kata maritim.*

Ir. Khaeron, H. H. (2012). *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat.* Jakarta: Pustaka Cidesindo.

Jateng, B. (2015). *Ekonomi Update* .

Jateng, B. (t.thn.). *Ekonomi Update*. Diambil kembali dari Bank Jateng : http://www.bankjateng.co.id/content.php?query=news&kat=content&id_content=540

Mindtalk. (t.thn.). *5 Negara dengan Garis Pantai Terpanjang di Dunia* .

Muhammad, P. (2003). Keamanan Domestik. *Seminar Pembangunan Nasional VIII tema Penegakkan Hukum dalam Era Pembangunan Berkelanjutan* (hal. 5). Denpasar: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia.

News, T. (2014). *Isi Lengkap Pidato Joko Widodo usai Pelantikan Presiden di MPR.* Jakarta: http://www.tribunnews.com/nasional/2014/10/20/isi-lengkap-pidato-joko-widodo-usai-pelantikan-presiden-di-mpr.

Nugroho , W. (2009). Pertahanan Negara dikaitkan dengan Kemampuan Negara. *Verity Jurnal Hubungan Internasional*, 69-70.

Prof.Dr.Budi Winarno, M. (2013). *Etika Pembangunan.* Yogyakarta: CPAS.

Purwaka, T. (2012). Indonesian Interisland Shipping: An Assessment of the Relationship of Government policies and Quality of Shipping Services . Dalam M. Ir.H.E.Herman Khaeron, *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat* (hal. 3-4). Jakarta : Pustaka Cidesindo.

Rakhmindyarto. (2015). *Ekonomi Biru untuk Maritim Indonesia yang Berkelanjutan*. Diambil kembali dari kemenkeu.go.id: www.kemenkeu.go.id%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2FEkonomi%2520Biru%2520Maritim%2520Indonesia%2520Berkelanjutan.pdf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Suhendra, Z. (2014, November Sabtu). *Detik Finance*. Diambil kembali dari Detik Finance: http://finance.detik.com/read/2014/11/15/165609/2749344/1036/semen-di-papua-dijual-rp-1-juta-per-sak-ini-kata-bos-semen-kupang

Suruji, A. (2009). *Jusuf Kalla The Real President.* Jakarta.

Theresia , d., Andini, S.Pd, M.Si, K. S., Nugraha, S.T., M.M, & Mardikanto, M.S, P. (2014). *Pembangunan Berbasis Masyarakat.* Bandung: Alfabeta.

web, P. (t.thn.). *apbn pertama jokowi batal tembus 200 triliun.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

POTENSI BAHARI LASEM SEBAGAI SEJARAH MARITIM LOKAL

Avif Arfianto Purwoko Utomo
Universitas Sebelas Maret, avifapu14@gmail.com

Abstrak: Artikel ini membahas tentang potensi bahari Lasem sebagai salah satu sejarah maritim lokal. Studi sejarah Indonesia lebih banyak mementingkan peristiwa yang terjadi di darat, meskipun lebih dari separuh wilayah Indonesai terdiri dari laut. Sebagai alternatif studi sejarah, terdapat kajian sejarah yang berbasis pada budaya maritim. Sejarah maritim sangatlah penting pada saat ini, karena sebagian besar wilayah Indonesia adalah laut. Salah satu kajian sejarah maritim adalah potensi bahari yang ada di wilayah Lasem. Potensi-potensi bahari Lasem sebagai sejarah maritim lokal meliputi: (1) kondisi geografis Lasem sebagai lokasi pelabuhan maritim; (2) peninggalan sejarah maritim Lasem; (3) budaya maritim masyarakat Lasem. Pemahaman tentang potensi bahari Lasem sangatlah penting bagi masyarakat. Secara garis besar, terdapat relasi antara potensi bahari Lasem dengan sejarah maritim Indonesia. Potensi bahari Lasem sebagai sejarah maritim lokal berfungsi untuk menyokong narasi sejarah nasional.

Kata-kata kunci: Potensi Bahari Lasem, Sejarah Maritim, Budaya Maritim.

Abstract: *This article discusses Lasem's nautical potential as one of the local maritime history. The study of the history of Indonesia more concerned with events that occur on land, although more than half of Indonesia's territory consists of the sea. As an alternative to historical studies, there is historical studies based on maritime culture. The history of maritime is very important at the moment, because most areas of Indonesia is the sea. One study of maritime history is the nautical potential in the Lasem region. Lasem's nautical potential as local maritime history includes: (1) the geographical conditions Lasem as a maritime port locations; (2) the maritime heritage of Lasem; (3) the maritime culture of the Lasem community. An understanding of Lasem's nautical potential is very important for the community. Broadly speaking, there is a relationship between Lasem's nautical potential with Indonesian maritime history. Lasem's nautical potential as a local maritime history serves to support the narrative of national history.*

Keywords: *Lasem's nautical potential, Maritime History, Maritime Culture*

Kini sudah waktunya bangsa Indonesia dengan penuh kesadaran mengintrospeksi paradigma berpikir lamanya dengan mengubah orientasi agar tidak lagi hanya terfokus kepada aspek darat tapi juga memberi perhatian pada dimensi laut. Laut digambarkan sebagai suatu dunia bebas dan terbuka. Ini menjadikan sumber bagi masyarakat Indonesia untuk bisa memanfaatkan diri pada laut, baik secara langsung maupun tidak. Laut merupakan sumber daya kehidupan yang sungguh luar biasa besarnya sekaligus memiliki kekhasan tersendiri berbeda dengan sumber daya yang ada di darat. Pada dasarnya laut memberikan potensi kepada masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Suatu bangsa bisa menjadi besar bila kepribadiannya disesuaikan dengan alam sekitar.

Indonesia merupakan negara yang terdiri dari daratan dan lautan. Bagitu banyak pulau baik besar maupun kecil yang terhubung oleh laut, maka Indonesia juga disebut Nusantara. Dengan demikian transportasi air termasuk sarana yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

digunakan sebagai penghubung antara pulau satu dengan yang lainnya. Keberadaan tempat berlabuh menjadi sangat penting ketika seseorang akan berkunjung ke suatu daerah tujuan, dan pelabuhan pun terbentuk untuk berbagai macam keperluan. Seperti diketahui, Nusantara adalah wilayah kepulauan di satu pihak dan wilayah perairan di lain pihak, di mana perairan merupakan 2/3 dari seluruh wilayah. Ketika masyarakat Nusantara masih terdiri atas kerajaan-kerajaan kecil yang menyebar di seluruh wilayah tersebut, ada beberapa kerajaan yang rakyatnya termasuk bangsa laut berkebaharian dan merupakan pelaut handal dari nelayan (Anshoriy Ch. Nasruddin, 2008: 8).

Sebagai negara bahari, Indonesia tidak hanya memiliki satu "laut utama" atau *heart of sea* tetapi paling tidak ada tiga laut utama yang membentuk Indonesia sebagai *sea system* yaitu Laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda. Laut Jawa merupakan kawasan jantung perdagangan laut kepulauan Indonesia dan telah terintegrasi oleh jaringan pelayaran dan perdagangan sebelum datangnya bangsa Barat. Bahwa sejarah dianggap penting dalam kehidupan masyarakat bangsa manapun, kiranya tidak usah diragukan. Sejarah adalah ingatan kolektif, gudang pengalaman yang menjadi sumber masyarakat depannya (Zuhdi, Susanto, 2014: 537). Indonesia telah memenuhi unsur negara maritim, kedudukan geografis sebagai negara kepulauan dan telah diakui secara internasional. Bentuk tanah dan pantainya yang sangat luas memberikan peluang bagi Indonesia untuk mendirikan banyak pelabuhan laut. Dulu laut adalah jalan hidup (*way of life*), karena kearifan tradisional dan pengetahuan lokal tentang laut berkembang (Satria, 2014: 99).

Pelayaran dan perdagangan di perairan Indonesia memiliki jalur yang strategis salah satunya laut Jawa. Laut Jawa memiliki ombak yang relatif kecil dibandingankan dengan laut lainnya yang berada di Indonesia dan sekitarnya yaitu Laut Cina Selatan, Samudera Hindia, Samudera Pasifik, dan lain sebagainya. Dengan jalur lalu-lintas perdagangan dunia. Dalam konteks ini laut Jawa berfungsi sebagai penghubung pusat dagang di sepanjang pantai yang berkembang karena pelayaran dan perdagangan melalui laut Jawa. Sejarah maritim menjadi penting karena hubungan antara komunitas dengan komunitas yang lain membuat komunikasi lewat jalur pelayaran maupun perdagangan berlangsung dengan baik. Dalam hal ini Lasem merupakan daerah pesisir pantai di utara pulau Jawa yang posisinya strategis karena sebagai jembatan jaringan pelayaran dan perdagangan.

SEJARAH LASEM SAMPAI ZAMAN HINDIA BELANDA

Pada masa kejayaan Majapahit, Lasem merupakan bagian dari wilayah kekuasaan yang dipimpin oleh Bhre. Kedudukan Bhre Lasem merupakan wakil dari raja Majapahit untuk mengawasi jalannya pemerintahan lokal. Posisi Bhre Lasem ini sangat penting, karena menjadi penanggungjawab wilayah pesisir yang menjadi bagian dari kekuasaan Majapahit. Selain itu, adanya bandar Lasem sebagai pintu utama Kerajaan Majapahit menempatkan Bhre Lasem pada posisi strategis (Aziz, 2014: 59). Dalam sejarahnya, Lasem dikenal sebagai kota Bandar, kota Pelabuhan penting sejak zaman Majapahit hingga penjajahan Jepang. Pada masa Majapahit, Lasem menjadi kerajaan kecil di bawah pemerintahan Bhre Lasem, yang juga mengangkat syahbandar untuk menjadi palang pintu kekuasaan atas arus ekonomi pelabuhan laut di kota ini (Aziz , 2014: 39).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pentingnya Lasem sebagai penopang kekuatan maritim Majapahit ini diperkuat lagi setelah kedatangan rombongan Laksamana Cheng Ho, seorang duta Kaisar Yung-Lo dari Tiongkok kepada Raja Wikrama Wardana pada awal abad 15 (Unjiya, 2014: 6). Dari hasil kunjungan pertama itu, Majapahit kemudian menunjuk kota-kota pelabuhan, seperti Gresik, Surabaya, Tuban dan Lasem sebagai daerah bebas pajak bagi rombongan Laksamana Cheng Ho dan juga para pedagang-pedagang dari negeri tiongkok. Dampak kedatangan Cheng Ho beberapa kali itu membawa akibat banyaknya gelombang orang-orang dari negeri Tiongkok yang kemudian menetap di Lasem. Setelah berakhirnya masa kekuasaan Bhre Lasem yang dijadikan kerajaan vassal Majapahit (1466-1468 M) yang beragama Hindu. Kerajaan Majapahit mengalami kemunduran yang disebabkan perebutan kekuasaan oleh para pemimpinnya.

Di era keruntuhan kerajaan Majapahit di akhir abad ke-15, ada satu kerajaan di Jawa yang berani membuat kerajaan baru yaitu kerajaan Demak yang beragama Islam. Hal ini juga didilakukan beberapa kerajaan vassal di pinggiran kota pesisiran yang menyatakan lepas dari kerajaan Majapahit dan menjadi negeri sendiri. Rakyat yang berada di pedalaman Jawa maupun yang berada di daerah yang dilanda konflik mengarah semua ke kota pelabuhan. Kota-kota pelabuhan seperti Gresik, Surabaya, Tuban dan Lasem, agama Islam mulai berkembang dengan pesat. Kerajaan Demak yang berorientasi pada kerajaan maritim menjalin hubungan yang baik dengan kadipaten-kadipaten tetangga yang lebih dulu merdeka, seperti Lasem, Tuban, Gresik, dan beberapa kerajaan di Jawa.

Kerajaan Lasem berubah menjadi Kadipaten Lasem di Bonang Binangun (1391 Saka atau 1469 M) di dekat Teluk Regol, setelah setahun kekuasaan Bhre Lasem berakhir. Kadipaten Bonang Binangun, Lasem yang telah keluar dari kerajaan vassal Majapahit membuat negeri sendiri. Berdirinya kadipaten Lasem di dekat pelabuhan Teluk Regol bukan terjadi begitu saja tanpa sebab. Perpindahan tempat ini yang semula di Lasem mengarah ke Teluk Regol akibat derasnya arus perubahan dan dukungan para pedagang.

Kerajaan Pajang merupakan kerajaan pedalaman yang pertama pasca keruntuan kerajaan Majapahit pada 1545 M. Kerajaan yang agraris ini lambat laun dapat menguasai daerah pesisiran seperti kawasan pantai utara Lasem, Tuban, Gresik dan Surabaya. Dengan ini maka sarana perdagangan daerah pedalaman tetap eksis untuk memasarkan hasil alam ke daerah pesisir pantai utara. Untuk memperdagangkan hasil bumi daerah pedalaman tidak seramai dan padat pada masa kerajaan sebelumnya karena adanya monopoli perdangan. Takluknya kota-kota pesisiran ini ke dalam kerajaan Pajang akibat melemahnya daerah pelabuhan atas desakan politik ekonomi bangsa Eropa dengan memonopolinya.

Pada masa kerajaan Mataram Islam (1586 M) kadipaten Lasem termasuk dalam daerah kekuasaan kerajaan Mataram Islam. Kadipaten Lasem sebagai kota pesisiran dengan ciri khas kota bandar karena pengakuan dari kerajaan Mataram Islam yang merupakan agraris. Pelabuhan Lasem tetap eksis oleh persaingan dan monopoli perdagangan sejak kedatangan kapal-kapal dari Eopa. Semenjak bangsa Eropa datang ke Indonesia keadaan menjadi berubah, hal ini memicu peperangan antara rakyat Lasem dengan VOC yang disebut Perang Kuning pada tahun 1751 M dan perlawanan rakyat ini berakhir dengan kekalahan. Pada masa kolonial Hindia Belanda, Lasem tetap dijadikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pusat perdagangan dan industri di Kabupaten Rembang dengan kota pelabuhan yang ramai.

POTENSI KEBAHARIAN LASEM

Secara geografis letak Lasem sangatlah strategis untuk aktivitas perdagangan dan sebab itulah dulunya Lasem adalah jalur dan pusat perdagangan orang-orang yang datang ke pulau Jawa. Lasem adalah kota kecil yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kabupaten Rembang, Jawa Tengah. Terletak di jalur pesisir utara Jawa, 12 km sebelah timur Kota Rembang. Wilayahnya berada di tengah-tengah jalur utama Pantura Semarang dan Surabaya (Unjiya, 2014: 1). Sebagai kota Bandar, Lasem memiliki sejarah yang panjang pada masa lampau juga berpengaruh kepada keadaan potensi bahari daerah ini.

Kedatangan armada yang sangat besar di bawah pimpinan Laksamana Cheng Ho ke Jawa sekitar abad ke-14–15 M menjadi duta politik dinasti Ming yang ingin membina hubungan bilateral dengan Majapahit terutama dalam bidang kebudayaan dan perdagangan. Aktivitas yang dilakukan yaitu perniagaan dan kemudian banyak yang tinggal menetap di daerah pesisir utara pulau jawa. Para imigran dari Tiongkok terbesar di pulau Jawa adalah Lasem (Lao Sam). Para pendatang mendarat di pelabuhan tua di pantai Caruban dan membangun pemukiman di sekitar. Banyak sekali pemukiman khas Tiongkok dan kelenteng yang tak jauh dari sungai Babagan Lasem (sungai Paturen) yang menjadi akses utama untuk penghubung antara laut atau pesisir dengan darat.

Belajar dari Majapahit, yang paling penting adalah keinginan dan kemampuan mengelola potensi bahari. Untuk bisa kembali menjadi kekuatan maritim yang disegani, Indonesia harus lebih mengoptimalkan potensi bahari, antara lain dengan jalur pelayaran strategis. Lasem sendiri banyak memiliki potensi-potensi yaitu kondisi geografis Lasem sebagai lokasi pelabuhan maritim, peninggalan sejarah maritim, dan budaya maritim masyarakat Lasem, sehingga memiliki potensi kebaharian Lasem sebagai berikut:

KONDISI GEOGRAFIS LASEM SEBAGAI LOKASI PELABUHAN MARITIM

Secara geografis letak Lasem sangatlah setrategis untuk aktivitas perdagangan dan sebab itulah dulunya Lasem adalah jalur dan pusat perdagangan orang-orang yang datang ke pulau Jawa. Daerah Lasem merupakan salah satu kecamatan pesisir pantai laut Jawa dengan batas-batas wilayah seperti: (1) sebelah utara berbatasan langsung dengan laut Jawa, (2) sebelah timur berbatasan dengan kecamatan Sluke, (3) sebelah selatan berbatasan dengan kecamatan Pancur, (4) sedangkan sebelah barat berbatasan langsung dengan kecamatan Rembang, (5) sedangkan sebelah tenggara berbatasan langsung dengan kecamatan Sedan. Tidak heran jika Lasem sangat strategis untuk perdagangan dan bidang jasa, karena letaknya itulah Lasem mempunyai daya tarik tersendiri yaitu sebelah utara laut Jawa dan pesisir pantai yang luas, timur terdapat gunung Lasem serta sebelah selatan yang terdapat hutan.

Naskah *Carita Sejarah Lasem* dalam terjemahan yaitu Daerah Lasem Indah, damai dan makmur pada masa pemerintahan Bhre Lasem Duhitendu Dewi. Menurut Edi Winarno (dalam Karsono 1920:9) Kota Lasem Lasem keadaanya elok rupawan, indah dan sejuk, dipenuhi tananaman peneduh di sepanjang tepi jalanan. Istana keraton berdiri megah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

di Puri Kriyan. Taman sari Balekambang Kemalaputri (tempat ratu melepas lelah) terletak di sebelah tenggara keraton Lasem, penuh dengan pohon-pohon *kamal-tropong* (pohon asam jawa) yang tumbuh besar dan rindang. Di sepanjang *delanggung* (jalan atau gang) ditanami pohon sawo kecik, setiap sudut pertigaan dan perempatan jalan ditanami pohon beringin. Tiap-tiap halaman rumah penduduk ditanami pohon kelapa gading puyuh sepasang (di kiri-kanan halaman) yang buahnya lebat bergelantungan, aneka bunga ditanam.

Memiliki laut yang luas di ujung utara serta pesisir pantai yang memanjang, di sini Lasem memiliki sumber daya alam yang melimpah terutama di bidang laut. Pemanfaatan yang baik menjadikan sumber mata pencaharian masyarakat pesisir utara Lasem berprofesi sebagai nelayan. Dengan adanya ombak laut yang tenang maka tak heran banyak nelayan yang membuat kapal mereka sendiri dengan ukuran yang kecil. Perusahaan galagan kapal juga menggeliat di bidang ekonomi. Memiliki pelabuhan yang strategis cukup membuat masyarakat terbantu untuk bongkar muat barang hasil laut. Menurut Dahuri (dalam Seknas, 2014: 139), sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, transportasi laut merupakan urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya, pertahaman keamanan, sarana untuk memperkokoh kesatuan dan persatuan.

Orang Jawa biasa membuat perahu dan kapal dengan baik, terutama perahu. Kapal besar bisa dibuat di distrik-distrik milik orang Eropa, sedangkan orang Jawa jarang membuat kapal besar berbentuk persegi. Pembuat kapal terbaik ada di distrik Rembang dan Gresik, tetapi pembuatan perahu dan kapal kecil dilakukan penduduk di berbagai daerah. Melihat potensi pelabuhan dan dermaga serta hutan jati yang lebat di Jawa, harapan yang timbul adalah pulau ini akan menghasilkan berbagai kapal dan menjadi pelabuhan perdagangan internasional terpenting (Raffles, 2008:110).

Rembang, yang sebelumnya dipimpin saudagar, tempat ini menghasilkan garam dan kayu, dan sebuah kapal berbobot 500 ton dan tiga atau empat kapal yang lebih kecil setiap tahunnya dibangun di sini untuk VOC (Stockdale, 2014:165). Dua pelabuhan penting di Lasem yaitu bandar Regol dan Kairingan dijadikan pangkalan utama kapal tempur dan kapal ekspedisi Majapahit. Tak jauh dari situ dibangun pula galangan kapal yang memproduksi kapal-kapal tempur maupun kapal-kapal niaga. Budaya maritim yang dibangun dan dikembangkan oleh Majapahit di daerah yang benar-benar mempunyai potensi kelautan yang baik.

Lasem tiap tahunnya harus menyerahkan satu kapal *Pancalang* yang panjangnya 11-12 *vandem* (satu vandem sekitar 1.69 meter), 600 balok kayu jati, 1.200 papan kayu dan enam pikul katun. Daerah Lasem terdapat sebuah tempat penampungan kayu hasil tebangan dan dua tempat pembuatan kapal, yaitu di Dasun dan Bancar. Kegiatan industri perkapalan yang dilakukan oleh penduduk juga sangat maju, misalnya pada tahun 1832 tercatat jumlah kapal atau perahu seperti berikut. Kegiatan Jumlah kapal *berik* 15, *sekunar* 15, *pancalang* 8, *paduakang* 2, perahu *mayang* 232, prahu *complang* 41, *dukut* 102, *sentek* 353, *jukung* 346, *bessi jeropian* 13. Kegiatan kerajinan atau industri perkapalan itu dapat berkembang baik karena didukung adanya bahan baku kayu jati yang tersedia cukup banyak. Kelompok pengrajin atau pembuat kapal atau perahu ini merupakan kelompok penduduk yang sangat penting karena hanya dijumpai di beberapa tempat saja, dan keahliannya itu banyak dimanfaatkan oleh pemerintah Hindia-Belanda untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

membuat kapal-kapal (Warto, 2001: 17-50).

Simbol perahu memang lebih cocok untuk sebuah negara maritim seperti Indonesia. Ini sekaligus melambangkan dinamika negara dan pentingnya fungsi setiap bagian yang membentuk perahu itu serta mengharuskan pimpinannya untuk memelihara keseimbangan di dalam negeri agar perahu tidak oleng: kegiatan pembangunan yang berat sebelah tentu saja akan membahayakan keseimbangan ini. Patut diakui bahwa organisasi kapal menuntut suatu hierarki dengan disiplin yang ketat, tetapi nahkoda memerlukan kerjasama dari setiap awak kapal yang menyadari akan pentingnya kedudukan masing-masing. Demikian pula setiap bagian kapal mempunyai fungsinya yang khas yang esensial untk keselamatan berlayar. Kesadaran ini berbeda dengan anggapan negara konsentrasi yang melihat lingkaran pinggiran sebagai daerah yang ketika Mataram berangsur-angsur menyerahkan daerah pesisir kepada VOC (Chambert dan Ambary, 1999: 87).

PENINGGALAN SEJARAH MARITIM LASEM

Lasem memiliki sungai yang pada masa lalu menjadi urat nadi perdagangan daerah tersebut. Sungai inilah yang menghubungkan daerah pedalaman dengan daerah pesisir. Di tempat tersebut terdapat sebuah pelabuhan yang berfungsi sebagai arena keluar masuk orang dan barang baik dari daerah Lasem dan sekitarnya maupun dari daerah lain (pulau lain) yang akan ke Lasem dan sekitarnya. Akan tetapi pada masa sekarang, sungai tersebut sudah tidak dapat dilayari, hal itu karena Sungai Lasem sudah mengalami pendangkalan. Di daerah pedalaman terdapat Gunung Argopuro dan Gunung Boegel serta daerah yang dinamakan Pamotan. Diduga akibat dari pendangkalan di muara sungai dan Laut Jawa, maka garis pantai di sekitar Lasem menjadi lebih maju ke arah laut (Handinoto, 2015:52). Sejarah telah menunjukkan bangsa Indonesia mencintai laut, dan menjadi bagian dari masyarakat maritim. Pada masa lalu menunjukkan bahwa Indonesia memiliki pengaruh yang besar terutama di bidang kekuatan maritim di Asia Tenggara. Tak heran, wilayah laut Indonesia dengan luas 2/3 lebih banyak di banding daratan. Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan besar (Setianegara, 2014: 118).

Jangkar kapal tua yang diperkirakan dari abad 14 M diperkirakan merupakan peninggalan kapal Tiongkok dan kapal-kapal dari Majapahit yang banyak sekali ditemukan di sepanjang garis pantai Lasem adalah jangkar tua yang berada di rumah candu Lawang Ombo Dasun, jangkar kapal tua yang berada di pantai Rembang, penemuan jangkar kapal tua yang ditemukan nelayan di perairan Karang Sinden (Lasem) pada bulan Juli 2011 dengan panjang 4 meter dan lebar 3 meter, jangkat tua yang dimonumenkan di dalam tempat wisata Taman Kartini Rembang. Selain itu, telah ditemukan juga bangkai kapal purba di Ghodo Punjulharjo pada bulan Juli 2008 yang diperkirakan pada abad ke- 7—8 M.

Menurut Unjiya (20014: 62) Prasasti Karang Bogem dan Biluluk menyebutkan bahwa Lasem penghasil garam dan ikan terbesar untuk kebutuhan negeri. Prasasti ini juga mengisyaraktkan bahwa sektor produksi dan hasil pengolahan alam dikuasai oleh bangsawan yang telah menjadi saudagar besar. Penguasaan tersebut dapat dilihat dengan kedudukan Rajasa Wardhana sebagai *Dampoawang* (syahbandar) di pelabuhan Teluk Regol dan Kairingan. Pelabuhan-pelabuhan di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jawa masa Majapahit seperti terkabar dari teks Tiongkok, membebaskan kapal asing yang berlabuh maupun yang singgah dan mengharuskan kapal-kapal yang dari wilayah timur untuk singgah di Jawa. Pejabat kerajaan memungut pajak dari setiap kapal asing yang melakukan perdagangan dengan uang emas.

Di Lasem berdiri pula galangan kapal di Caruban, Sekitar pelabuhan Kairingan. Hutan-hutan wilayah Lasem yang menghasilkan kayu jati kualitas utama mempermudah pasokan untuk bahan pembuatan kapal. Kapal-kapal militer maupun niaga diproduksi di galangan kapal Caruban. Konon kapal-kapal Majapahit sangat terkenal ketangguhannya dalam menaklukkan samudera. Di perairan manapun, di penjuru Nusantara dan Asia Tenggara, kapal-kapal berbendera merah putih tersebut terlihat gagah menantang samudera dengan layarnya yang terkembang. Hingga abad ke 17 M, galangan kapal di Lasem tetap ada dan terus beroperasi (bahkan terus berlanjut pada masa Hindia Belanda abad 18-19 M yang memproduksi kapal-kapal dari bahan besi). Berita Eropa menyebutkan bahawa pada waktu itu kapal-kapal Jawa dibuat di Banjarmasin dan Lasem (Unjiya, 2014: 60-61). Adanya galangan kapal besar saat itu mengindikasikan Lasem merupakan wilayah strategis. Lasem menjadi tempat pembuatan perahu sekaligus kota-kota pelabuhan seperti halnya Rembang dan Juana, jauh sebelum kehadiran VOC di Nusantara. Lasem kaya akan hutan-hutan jati yang sangat penting untuk pembuatan perahu. Jenis-jenis perahu yang diproduksi di galangangalangan itu antara lain perahu Gonting, dan Jung yang berukuran sekitar 50 sampai 60 ton (Poesponegoro, dkk, 2008:51).

Di Kota Lasem masih terdapat bukti dengan masih adanya rumah opium peninggalan keluarga Tionghoa, di samping kelenteng Cu Ang Kiong, di sisi timur sungai Lasem di Desa Dasun. Rumah ini berusia lebih dari serratus tahun, dan masih menjadi bagian penting situs budaya Tionghoa di Kota Lasem. Di rumah ini, masih terdapat bekas gudang penyimpanan candu, serta sumur tua yang mngubungkan antara sebuah kamar dengan terowongan bawah tanah bantaran sungai. Cara yang di gunakan untuk memasok candu dengan memasukkannya di dalam peti mati yang di bawa dari laut melewati sungai Lasem, dan kemudian masuk ke terowongan yang menuju rumah (Aziz, 2014: 67).

BUDAYA MARITIM MASYARAKAT LASEM

Pada bidang budaya maritim, jika Indonesia secara umum ingin mendapat porsi lebih dari manfaat yang berbasis maritim, maka budaya dan sikap mentalnya terhadap maritim harus berubah. Maritim merupakan bagian integral dari identitas dan potensi kemakmuran bagi masyarakat di Indonesia. Karakter maritim yang berciri dinamis, egaliter, dan pantang menyerah terus ditumbuh-kembangkan. Apabila ini terus dilakukan secara konsisen dan berkesinambungan, bukan tidak mungkin bangsa Indonesia akan kembali menemukan jati dirinya sebagai bangsa maritim (Suropati, dkk, 2016: 199-200).

Budaya dalam arti praktis dapat dimengerti sebagai perwujudan dari sistem nilai budaya suatu masyarakat yang memperlihatkan karakter atau identitas yang tampak menyolok sehingga mudah dikenali kehadirannya. Relief perahu pada candi Borobudur menunjukkan kehidupan di laut manusia Jawa yang jauh telah berlayar dalam abad-abad sebelumnya (Zuhdi, 2014: 224). Budaya maritim adalah kumpulan tata nilai, cara pandang dan sikap hidup yang berpusat pada air sebagai

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sumber kehidupan, karena massa air di planet bumi ini kebanyakan di laut, maka budaya maritim diartikan lebih berdimensi laut terutama laut sebagai ruang kehidupan. Jika belajar adalah proses memaknai pengalaman sementara konstruksi pengalaman menyaratkan kepekaan ruang dan waktu, maka budaya maritim adalah budaya belajar (Rosyid, 2017: 165). Secara perlahan dan pasti pemahaman terhadap budaya maritim dapat diturunkan dari satu generasi ke generasi berikutnya. Doktrin kemaritiman dan pergesaran *mindset* dari darat ke laut dapat berjalan tanpa menyebabkan geger budaya di masyarakat. Budaya maritim secara otomatis akan menjiwai setiap gerak langkah, pola fikir dan sikap generasi bangsa di masa depan (Hendrawan, 2016: 180-181).

Sebagai kota pelabuhan, penduduk Lasem terbiasa dengan kehidupan yang terbuka dan menyambut pendatang baru. Terjadinya interaksi antara penduduk lokal dan orang-orang asing dari berbagai negeri membentuk karakter dan budaya keterbukaan dan saling menghargai. Tradisi upacara-upacara ataupun ritual adat masyarakat untuk memengucap rasa syukur kepada Tuhan atas limpahan karunia, rezeki dan hasil bumi seperti sedekah bumi ataupun sedekah laut. Di desa Dasun terdapat tradisi Larung Sesaji laut yang bertujuan untuk memberikan rasa syukur karena telah memberikan hasil laut yang melimpah serta menjaga para nelayan serta masyarakat pesisir pantai.

Luasnya pesisir pantai membuat daerah Lasem bagian utara menjadikan mata pencaharian selain menjadi nelayan juga masyarakat setempat berprofesi sebagai petani garam serta mempunyai tambak garam dan ikan yang berlimpah. Menurut Raflles (2008: 113) Proses pembuatan garam di pantai utara sangat sederhana, dengan mengandalkan penguapan dari sinar matahari, tidak seperti proses di Bengali yang rumit. Penampungan air laut dibuat saat musim pasang, dan air dibiarkan tergenang selama beberapa hari, terutama untuk mencegah rasa pahit. Setelah itu air laut akan dialirkan melalui pipa-pipa kecil ke berbagai lading mirip lading padi, kemudian dibiarkan menguap oleh udara dan sinar matahari. Jika cuacanya cerah butuh waktu 5 hari untuk menguapkan, kemudian garam akan dipindah ke wadah lain dan ditimbun selama beberapa hari sebelum dibawa ke gudang penyimpanan.

Batik Lasem tidak lagi bermotif batik Mataraman, akan tetapi motif Pesisiran. Demikian juga warna kain batik Lasem, tidak lagi berwarna soga, akan tetapi sudah ada pengaruh warna batik pesisiran yakni warna-wara yang terang. Masuknya pengaruh Tionghoa di Lasem berpengaruh pada motif serta penggunaan warna. Batik Lasem memiliki warna batik yang sangat khas, yaitu warna merah menyala atau dikenal dengan *getih pitik* (darah ayam) (Heck, 2006: 47-55). Motif batik daerah pesisir mendapat pengaruh kuat dari motif Tiongkok. Misalkan motif naga (*liong*, dari Bahasa Tiongkok, *long*), motif swastika (*banjil*), motif awan Tiongkok yang mudah dikenali dengan pinggir yang sejajar dengan warna terdegradasi (motif awan mendung, mega mendung), atau motif kebun (tamansari), dengan tumbuh-tumbuhan di atas warna dasar cerah dan dipenuhi *wadasan* yang ditarik ke atas. Silang budaya ini juga tampak pada motif batik Lasem berupa motif *latohan* (gangang laut) dan motif *watu wadas* (krikil).

KEBAHARIAN LASEM SEBAGAI SEJARAH MARITIM LOKAL

Pengalaman sejarah Indonesia menunjukkan bahwa hidup dan kehidupan bangsa ini mempunyai hubungan yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

erat dengan keadaan dan kebijaksanaan politik dan ekonomi mancanegara di tingkat internasional. Dalam perjalanan sejarahnya bangsa Indonesia pernah mengalami kejayaan dalam bidang maritim. Pentingnya menemukan kembali (*reinventing*) Indonesia dengan kelautan. Kata *reinventing* menunjukkan bahwa ada sesuatu yang telah hilang dan harus ditemukan lagi. Yang hilang adalah kesadaran bahwa bangsa kita adalah bangsa bahari yang dulu pernah jaya. Karena itu menemukan kembali Indonesia berarti menemukan kembali identitas kebaharian sebagai identitas bangsa.

Kebaharian Lasem sangat penting dan erat kaitannya dengan pengembangan identitas masyarakat, sebab hal-hal yang sifatnya lokal sangat dekat dengan konteks daerah. Ikatan daerah di samping kedekatan dengan kultural dan emosional dalam kehidupan sehari-hari inilah kiranya yang akan memudahkan upaya untuk memahami nilai setempat dengan lebih baik. Pembangunan budaya maritim Indonesia harus menghargai dan mengembangkan kebhinekaan. Kebaharian Lasem sebagai sejarah maritim adalah kesatuan utuh dan saling behubungan dari potensi yang dimiliki laut dan kelautan serta kemampuan negara bersama masyarakat mengelola dan memanfaatkan potensi tersebut secara berdaulat dengan menghormati tradisi lokal bagi kemakmuran rakyat Indonesia. Tantangan bagi pembangunan budaya maritim adalah bagaimana masyarakat maritim dapat terlibat atau turut serta dalam pengambilan keputusan bagi pengembangan dunia kemaritiman.

Masyarakat harus tahu arti pentingnya kesadaran lingkungan maritim. Hal ini diperlukan sebab memiliki rasa bangga akan potensi bahari Lasem sebagai daerah pesisisr utara Jawa yang erat kaitannya dengan pelabuhan sebagai penghubung. Rasa bangga tersebut akan mengarahkan masyarakat untuk lebih peduli terhadap kemaritiman Indonesia. Peran inilah yang mendorong masyarakat Indonesia untuk kembali kepada yang seharusnya yaitu sebagai bangsa maritim.

PENUTUP

Pemahaman tentang sejarah maritim sangat penting dalam menjaga dan mengelola sumber daya kekayaan alam. Sejarah maritim memberikan kajian yang luas mengenai komunikasi lintas budaya antara satu komunitas dengan komunitas yang lain. Sebagai kota pelabuhan pesisir pantai utara Jawa, Lasem memiliki sejarah yang panjang serta memiliki potensi kebaharian yang di kembangkan secara baik dan benar pada dahulu kala sehingga dapat memenuhi tuntutan perkembangan industri dan mampu memberikan kesejahteraan rakyat. Setiap masyarakat memiliki sistem tersendiri sebagai pedoman, dalam potensi kebaharian Lasem terdapat beberapa hal yang berperan menopang sejarah maritim mengenai kondisi geografis Lasem sebagai lokasi pelabuhan maritim, peninggalan sejarah maritim Lasem, budaya maritim masyarakat Lasem. Hal tersebut dibuktikan dengan Lasem sebagai kawasan pelabuhan yang ramai karena berada di jalur perdagangan internasional. Pemahaman tentang potensi bahari Lasem sangatlah penting bagi masyarakat. Secara garis besar, terdapat relasi antara potensi bahari Lasem dengan sejarah maritim Indonesia. Potensi bahari Lasem sebagai sejarah maritim lokal berfungsi untuk menyokong narasi sejarah nasional.

DAFTAR RUJUKAN

Anshory, Nasrudin, dkk. 2008. *Negara Maritim Nusantara: Jejak Sejarah yang Terhapus*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Aziz, M. 2014. *Lasem Kota Tiongkok Kecil: Interaksi Cina, Arab, dan Jawa dalam Silang Budaya Pesisiran*. Yogyajarta: Ombak.

Chambert-Loir, H dan Ambary, H. M. 1999. *Panggung Sejarah*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Handinoto. 2015. *Lasem Kota Tua Bernuansa Cina Di Jawa Tengah*. Yogyakarta: Ombak.

Heck, I.F. & Rudolf G. Smend. 2006. *Batik: 75 Selected Masterpieces: The Rudolf G. Smend Collection*. North Clarendon: Tuttle Publishing.

Hendrawan, D. 2016. *Tantangan Kedaulatan Pangan Maritim*. Jakarta: Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia.

Lapian, A.B. 2011. *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut*. Depok: Komunitas Bambu. (Cetakan Ke-9).

Nurhajarini, D. R., *et.al*. 2015. *Akulturasi Lintas Zaman Di Lasem Perspektif Sejarah dan Budaya (Kurun Niaga-Sekarang)*. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB).

Poesponegoro, M. D. dan Notosusanto, N. 2008. *Sejarah Nasional Indonesia: Kemunculan Penjajahan di Indonesia, ± 1700-1900, Jilid IV*. Jakarta: Balai Pustaka.

Raffles, T.S. 2008. *The History of Java.*Yogyakarta: Penerbit Narasi.

Rosyid, D. M. 2017. *Paradigma Pengembangan Maritim dan Energi*. Malang: Intrans Publishing.

Satria, A. 2015. Politik Kelautan Dan Perikanan. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Seknas. 2014. *Jalan Kemandirian Bangsa*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Setianegara, H. 2014. *Strategi Maritim Pada Perang Laut Nusantara Dan Poros Maritim Dunia*. Yogyakarta: Leutika Prio.

Stockdale, J. J. 2014. *The Island Of Java*. Yogyakarta: Penerbit Indoliterasi.

Suropati, U., *et.al*. 2016. *Arungi Samudra Bersama Sang Naga Sinergi Poros Maritim Dunia Dan Jalur Sutra Maritim Abad Ke-21*. Jakarta: Kompas Gramedia.

Tim Peneliti Balar, 2011. "Identifikasi Potensi Sumber Daya Arkeologi di Kecematan Lasem, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah" *Laporan Penelitian Arkeologi*, Balai Arkeologi Yogyakarta.

Unjiya, A. 2014. *Lasem Negeri Dampoawang*. Yogyakarta: Salma Idea.

Warto. 2001. *Blandong Kerja Wajib Eksploitasi Hutan di Karisidenan Rembang Abad Ke-19*. Surakarta: Pustaka Cakra.

Winarno, E. 2016. *Carita Sejarah Lasem*. Rembang: Kantor Perputakaan dan Arsip Kabupaten Rembang.

Zuhdi, S. 2014. *Nasionalisme Laut Dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PUSAKA REMPAH DI NEGERI MARITIM

Anak Agung Ngurah Agung Wira Bima Wikrama
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mahendradatta - Denpasar
e-mail:bimawikrama65.gmail.com

Abstak - Pusaka Rempah di Negeri Maritim dapat dijadikan sebagai cermin bagi kita, karena alur cerita Negara Republik Indonesia dalam menghadapi tantangan kedepan yang sangat multi dimensional kelihatan meredup, sampai-sampai berbagai kalangan akhir-akhir ini sering kali berwacana "kembali ke UUD 45". Bahkan banyak diantaranya menggulirkan "NKRI Harga Mati". Sejauh ini apakah semua upaya telah dilakukan adalah merupakan tindakan produktif atau preventif dalam merajut untaian kebersamaan kembali sebagai sebuah Negara berdaulat, yang senantiasa gonjang-ganjing dalam suasana pertentangan dan penuh persaingan. Nampaknya bangsa serta negara ini belum mampu memanfaatkan khasanah budaya maupun iptek, kearifan lokal dan nasional untuk tampil kreatif dalam menyelesaikan persoalannya dan berani mengambil resiko terbesar serta merumuskan solusi unik enigmatik menjadi arus besar pelestarian sejarah budaya maritim. Diawali dari philosofi bahwa pantai-pantai kita saling berhadapan dan pulau-pulaunya adalah milik kita. Adapun keraton dan lembaga adat yang terdapat di dalamnya berjalan mengatur rakyatnya. Kedua ekspedisi Pamalayu, merupakan sebuah ekspedisi diplomasi ketenteraan yang dilakukan Kerajaan Singasari pada masa Raja Kertanagara pada tarikh 1275-1293 terhadap Kerajaan Melayu (atau dikenal juga sebagai Kerajaan Dharmasraya atau Kerajaan Jambi). Pada masa itu, Kerajaan Singasari menghendaki seluruh kawasan asia tenggara harus dikuwasai. Tentunya mereka sudah sangat memahami kemaritiman, alutsista dan dunia perkapalan. Ketiga Sriwijaya sebagai tonggak milenium pertama dalam kemaritiman dunia, mampu memindahkan perjalanan sutra yang awalnya lewat darat, kemudian dirubah melalui laut dan menggugurkan Perjanjian Tordesilas dibuat oleh Kepausan yang membagi laut menjadi dua kawasan yaitu kawasan barat dan timur. Sriwijaya dapat membuktikan dan menepis anggapan bahwa bagian laut setelah India ternyata tidak dikuasai oleh para hooligan, perompak, bajak laut dan sebagainya. Keempat Kerajaan Majapahit mampu menyatukan dan menata seluruh elemen-elemen kemaritiman nusantara yang dipimpin oleh panglima laut bernama Ranggalawe serta didukung konglomerat perkapalan nasional waktu itu bernama Nyai Kanggotan yang memiliki industri perkapalan berpusat di Tuban dengan kekuatan lebih dari 3200 jung jawa atau kapal jawa.

Kata Kunci: Pusaka, Rempah, Maritim

Abstact - Spice inheritance in the oceanic country affairs can be used as a mirror for us, because the storyline of the Republic of Indonesia in facing future challenges wich is very multi-dimensional seems to fade away, there fore many groups lately often discuss back to the 1945 Constitution. In fact, many of them rolled out "NKRI Harga Mati". So far, all efforts have been made is a productive or preventive action in compousting together a string of reunion a sovereign country, which is always on the moves in an atmosphere of opposition and full of competitions. It seems that this nation and country have not been able to utilize the cultural and scientific treasures, local and national wisdom to appear creative in solving their problems and dare to take the greatest risks and formulate unique enigmatic solutions into a large current in preserving the history of maritime culture. Starting from the philosophy that our beaches face each other and the islands are ours. So that the palace and the traditional institutions contained inside running to regulate the people. Secondly Pamalayu Expedition is a military diplomatic expedition carried out by the Singasari Kingdom during The King Kertanagara's dated 1275-1293 against the Malay's Kingdom (also known as the Kingdom of Dharmasraya or the Kingdom of Jambi). At that time, the Singasari Kingdom wanted the entire Southeast Asian region to be ruled. Surely they already understood the maritime, defense equipments and the shipping knowledge.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The thirdly Srivijaya as the monumenthal of the first millennium in the maritime world, was able to remove the silk's journey which was originally by land, then changed by sea and cancelled the Tordesilas Agreement made by the Papacy which divided the sea into two regions namely the western and eastern regions. Srivijaya could prove and dismiss the notion that parts of the sea after India were apparently not ruled by hooligans, pirates, and etc. The fourthly Majapahit Kingdom was able to unite and organize all the maritime elements in the archipelago led by the sea commander in comand named Ranggalawe and supported by the national shipping conglomerate at the time named Nyai Kanggotan who had a shipping industry centered in Tuban with the strength of forces more than 3200 Java jung or Javanese tradicional ships.

Keywords: Heritage, Spice, Maritime

1 Latar Belakang

Berbicara Nasionalisme tidak dapat dilepaskan dari kata kemaritiman, karena dalam kenyataannya, negara ini terdiri dari pulau-pulau yang sebagian besar dan dihuni oleh kelompok masyarakat atau suku-suku berorientasi pada laut yang menjadi bagian kehidupannya. Itulah alasan dari YB. Mangunwijaya (almarhum) mengatakan bahwa NKRI adalah mitos abad 20. Beliau mengatakan bahwa kemajuan bangsa yang menempati kawasan Atlantis ini justru berjaya dan menguasai dunia kemaritiman secara internasional pada saat belum menjadi Negara Republik Indonesia. Ibarat sebuah dongeng, gagasan bangsa maritim sekarang masih menjadi hayalan "jati diri bangsa". Bukankah budaya maritim sudah ada dalam sanubarinya ?
Itulah gambaran tentang "postur budaya asli" masyarakat nusantara. Namun ketika menjadi Indonesia, prestasinya tidak menggelora seperti moyangnya. Prof. Umar Kayam menyitir orang Indonesia itu sebagai manusia bertulang animisme berbalut daging hindu, berjubah arab dan berparfum eropa, sekaligus sebagai tempat pembuangan sampah akhir peradapan dunia. Artinya Hindu, Budha, Islam maupun Kristen ketika disini telah bergeser jauh dari muasalnya. Dalam proses transmisi maupun komunikasi gagasan mengalami penurunan nilai sehingga perilaku peradabannya meluncur deras ke arah sebuah kepentingan kekuasaan. Selanjutnya terjadilah proses domistikasi budaya kolonilisasi maupun imperialisasi yang berlangsung sekian lama silih berganti serta mereposisi ke budaya darat. Hal tersebut semakin memperparah prespektif berbangsa dan bernegara serta nasionalisme yang ujung-ujungnya sangat rentan terhadap konflik.

Kejatuhan budaya maritim nusantara secara keseluruhan semenjak diberlakukannya perjanjian Bongaya antara Belanda dengan Sultan Hasannudin, praktis federasi kerajaan-kerajaan seluruh kawasan nusantara tersingkir ke wilayah tengah pulau sehingga kehilangan laut sebagai matra basis sumberdaya kehidupannya dan tidak berdaulat sama sekali terhadap lokal genius berupa pelaku pengembang iptek kemaritiman di wilayahnya sampai sekarang.

2. Permasalahan

Melihat betapa tangguhnya Sriwijaya, Singosari maupun Majapahit dipelataran kawasan Asia-Pasifik pada jamannya dengan memainkan peran besar mereka dalam dialektika geostrategi pada akhirnya menumbuhkan geopolitik, geoekonomi maupun geokultural dengan berfikir laut sebagai centrum penemuan jati diri sesuai takdir alamiahnya.

Presiden pertama Republik Indonesia Bung Karno terlambat menyadari dan buru-buru disusul Presiden Gus Dur membentuk Departemen Eksplorasi Laut kemudian sekarang menjadi Kementerian Kemaritiman. Mengukur budaya maritim tidak hanya bertumpu pada soal bagaimana mengeksplorasi dan mengeksploitasi laut sebagai sumberdaya. Laut adalah matra lintas sektor berkait dengan berbagai aspek kompetensi budaya kreatif dengan memaknai kemajuan bangsa dalam menjalankan transaksi-transaksi ekonomi, sosial, politik, budaya, pertahanan dan keamanan. Hukum dalam bingkai keselarasan dan kebersamaan secara universal dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bangsa-bangsa lain di dunia.

Sayangnya pada saat kemerdekaan 17 Agustus 1945, infrastruktur kemaritiman nasional tidak pernah dibangun kembali oleh Negara Republik Indonesia. Bahkan kapal-kapal pampasan perang dulu milik Belanda ikut ditarik oleh Negara sekutu. Mereka hanya meninggalkan alutsista artleri darat saja, Ternyata dikemudian hari hal ini sangat berpengaruh terhadap pembangunan pertahanan kewilayahan yang ikut-ikutan berbasis darat. Pada akhirnya merasuk pada sistem penganggaran nasional. Lihat saja dalam pengembangan wilayah kelautan yang sangat minim anggaran dibanding daratan. Dapat dilihat bahwa pemerintah gagal membangun laut sebagai wilayah pertahanan maupun kedaulatan nasional. Padahal kita punya Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan pulaunya saling berhadapan. Negara Indonesia dapat diandaikan sebagai wilayah yang dibungkus oleh laut, yang didalamnya terdiri dari berupa pulau-pulau. Jadi bangsa ini sesungguhnya tidak pernah berfikir ke"benua"an, seperti disebut dalam deklarasi Juanda 1957 yang menegaskan : pertama, bahwa Indonesia menyatakan sebagai Negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri, kedua dari dulu nusantara merupakan satu kawasan, jadi ketika antar pulau dihubungkan dengan jembatan akibatnya membunuh hampir seluruh armada Angkutan Sungai dan Pesisir, beribu masyarakat pekerja sektor laut menjadi pengangguran, mari bandingkan dengan Negara Thailand demikian ngotot ingin membuka "Terusan Kra atau Kra Gate" membelah daratan Thailand jadi dua dipropinsi Pattani. Dampak berikutnya adalah, Thailand secara pasti mengganti kedudukan Singapura sebagai pelabuhan distribusi dunia dan kawasan Asia-Pasifik.

Bagaimana dengan Indonanesia ? Pertanyaan yang harus dijawab oleh bangsa Indonesia sendiri. Seperti yang diangankan oleh Bung Karno bahwa : pertama pelabuhan Sabang dapat hidup sebagai pelabuhan penghubung Sabang-Belawan-Pattani (Triangle Port), kedua kekuatan ekonomi maritim internasional berpaling ke Indonesia. Banyak bacaan bisa dijelaskan dari persoalan di atas, betapa perkembangan dunia kemaritiman sangat dinamis. Sekarang perlu menata ulang diantaranya pulau-pulau terdepan nusantara banyak dikuasasi orang asing, pencurian ikan, perampokan, penyelundupan kayu, minyak, manusia, tempat pembuangan sampah di laut, penambangan liar pasir laut, bahkan apabila terjadi kecelakaan di laut, kapasitas Search and Rescue laut kita boleh dikatakan sangat terbatas, sehingga penanganan keselamatan di seluruh perairan nusantara termasuk paling buruk didunia.

Sebaiknya sekarang pemerintah harus terjun ke laut untuk semua sektor, tidak seperti dulu lagi hanya hadir di pulau-pulau besar wilayah nusantara saja, sementara di laut dan pulau-pulau kecil tidak menampakkan diri secara efektif. Padahal pola pikir pesisir dan maritim adalah pola berfikir dinamis, demokratis dan egaliter. Gelombang laut adalah gelombang impian kemajuan dan arus laut adalah arus kemauan terus maju pantang mundur. Lihatlah karakter orang-orang laut punya kemauan keras, impian tinggi dan mampu mewujudkan walau badai menerjang, mereka terus melaju bersama ujung-ujung bercadik melibas gelombang, namun sayang seiring perkembangan Indonesia saat ini, marwah kemaritiman tersebut terzolimi oleh bangsa barat yang hanya disebabkan oleh pertengkaran dengan keluwarga sendiri tak kunjung selesai. Lebih suka berbicara lewat ujung keris dan tombak, sehingga kehilangan rumusan kreatifitas kebudayaan dan kehilangan jati dirinya sebagai insan maritime. Pada akhirnya kembali menjadi bangsa inlander.

3. Tantangan

Dalam pidato pengukuhan Ernest Renant sebagai guru besar di universitas Sorbonne mengatakan, apakah bangsa itu…? Beliau mengatakan bahwa "Bangsa adalah suatu kaum yang sama-sama didera oleh penderitaan, tanpa mengenal ras, agama, kebudayaan dan sama-sama punya jiwa untuk terlepas dari itu" definisi di atas sangat cocok dengan kondisi Indosesia saat ini yang sejak 1835 terus dihempas oleh kolonialisme dan imperialisme mulai dari Portugis, Inggris, Belanda maupun Jepang. Dengan sekehendak hati para penjajah menguras kekayaan negri ini yang terdiri dari 17.000 pulau besar kecil serta memporakporandakan semua lini kehidupan bangsa berbudaya maritime. Bukan tidak ada perlawanan namun dengan mudah para penjajah mematahkannya karena

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

perlawanan masih bersifat lokal dan tidak semua warga mendukungnya. Setelah kemerdekaan tercapai, berikutnya terjadi malapetaka akademik berjalan sampai hari ini dan dampaknya melebihi dari masa penjajahan.

Bagaimana mungkin semua proses kependidikan di negri ini hasilnya adalah mencetak pribadi tanpa mengenal sejarah maupun letak wilayah geografis negrinya. Ketika ditanya disebelah mana posisi lautan hindia, morotai, teluk tomini di dalam peta Indonesia. Kemudian hasil-hasil dari satu wilayah berupa komoditi. Dari sekian banyak para peseta didik tidak ada satupun menjawab dengan benar pertanyaan tersebut. Apakah mereka tidak merasa sesak nafas hidup dalam wawasan sempit, bahwa Indonesia digambarkan hanya seluas Pulau Bali sampai Jakarta. Padahal yang namanya nusantara tak bakal habis kalau hanya dibicarakan saja. Sepertinya mereka tidak perlu mengenal Indonesia beserta penghuninya apalagi sejarahnya yang terbentang luas dari Sabang sampai Merauke dari Miangas sampai Pulau Rote. Ini sebuah tragedi pelumpuhan total terhadap eksistensi nilai-nilai kebangsaan dalam mengemajinasikan teritorial nusantara dengan menggambarkan Indonesia secara utuh. Maka terhadap seluruh elemen masyarakat khususnya generasi muda dan bagi penguasa atau pejabat Negara bersama-sama belajar menemukan dan mengenali kembali bentangan kenusantaraan berikut menyangkut segala isi perut bumi maupun lautnya.

Sebagai tantangan berikutnya adalah bagaimana membangkitkan kembali kesadaran budaya kemaritiman serta bertekad bulat menolak subordinasi ke"benua"an yang ditanamkan dalam proses pembelajaran kepada peserta didik dari tingkat Sekolah Dasar sampai Perguruan Tinggi yang telah ditanamkan oleh para penjajah melalui sistem pendidikan nasional kita. Seperti di atas telah disebutkan bahwa jati diri bangsa sebagian besar dapat ditelusuri melalui sejarah pendidikannya, dimana pendidikan modern kita didominasi dan didesain untuk kepentingan penjajah. Sudah kita lihat hasilnya yaitu kita tetap berpikir daratan. Kajian-kajian kemaritiman sengaja tidak dikembangkan yang akibatnya adalah pembangunan kemaritiman terbelakang. Padahal prospek dunia kemaritiman membentang mulai dari industri pelayaran, industri galangan kapal, pabrikasi bangunan laut, perikanan tangkap, marinekultur dan offshore fish farming, bioteknologi termasuk di dalamnya indistri farmasi, kosmetika dan makanan laut, industri garam, penambangan mineral, industri energi laut, wisata bahari dan masih banyak lagi dan yang jelas dengan luas laut Indonesia sangat besar, ternyata masih kalah sumbangan sektor kelautan dalam PDRB nasional dibandingkan dengan Negara bukan maritim seperti China maupun Thailand. PDRB kita masih 27 % jauh dibawah mereka.

Barangkali globalisasi berserta gagasan-gagasannya telah melabrak habis bangsa ini hingga bangsa ini menjadi bebek-bebek pengekor tuannya. Sangat sulit bangsa ini membangun kembali keseimbangan saat bangsa ini membutuhkan pembentukan nalar jati diri. Globalisasi adalah Amerikanisasi (H.Kessinger 1988) dan dengan sengaja memandegkan nilai-nilai kearifan Indonesia. Semua diarahkan ke sebuah "satuisme" seperti halnya pasar global, ekonomi global, ideology global. Selanjutnya bangsa ini tidak memiliki harkat, martabat dan tampak ela-elo atau eleg-eleg. Mudah terombang-ambing dan tanpa sadar hidupnya sebagai orang yang bebas secara pluralistik.

4. Penutup

Sesungguhnya budaya maritim sangat melekat pada diri bangsa nusantara. Bangsa ini telah melahirkan tokoh kemartiman kelas dunia dan sangat diperhitungkan di kawasan Asia-Pasifik tempo dulu. Orang tersebut bernama Jalamangkara berasal dari Tuban. Beliau adalah ahli pembuat kapal niaga ukuran sangat besar dan terkenal dengan nama "Jung Jawa". Sejarah telah mencatat bahwa Jalangmangkara diutus ke Bugis untuk mendisain ulang kapal phinisi supaya dapat memuat barang dagangan lebih banyak. Selanjutnya diutus pula beliau ke negeri China untuk penelitian yang sama pada jaman dinasti Ming. Jadi secara eksplisit senyatanya bangsa ini mampu menunjukan aspek-aspek intelektualitas dan keahliannya pada tataran kelas dunia dalam kemaritiman sekaligus menjadi doktrin ideologis membangun kesadaran nasionalisme tanpa mengabaikan tanggung jawab kawasan dan sekali-

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

gus sebagai sarana diplomasi antara berbagai negara besar di kawasan Asia-Pasifik khususnya negri China. Dikemudian hari kapal-kapal niaga China hampir semuanya berubah menjadi besar dalam ukuran tonase, namun tidak pernah muncul konflik kepentingan antar Negara.

Kita telah disadarkan kembali bahwa bangsa ini mempunyai "roh kolektif kemaritiman" dan mampu merumuskan tafsir yang bukan sebagai pemahaman "ke-benua-an". Dalam prespektif untuk menentukan titik tolak pelurusan jejak sejarah maritime tidaklah mudah. Diperlukan waktu yang panjang. Karena hampir semua kerajaan dan suku-suku pesisir diseluruh nusantara sebagai federasi steakholder kebudayaan maritim nusantara dan menetapkan laut adalah wilayah kedaulatannya, saat ini sudah berubah orientasi. Orientasi maritime negeri ini sudah porak-poranda oleh orientasi benoa atau daratan. Harapan kedepan adalah jangan sampai negeri ini dijajah kembali hingga tiga abad lamanya dengan menerapkan politik pecah belah dan penguasaan wilayah perairan. Artinya mereka menguasai nusantara dengan menghancurkan kemampuan kemaritiman negeri ini, kemudian menguasai perdagangan antar pulau-pulau di nusantara.

Daftar Pustaka

Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2017, *Jalur rempah: dan dinamika masyarakatnya abad X-XVI : Kepulauan Banda, Jambi, dan Pantai Utara Jawa*

Marihandono, Djoko, 2016, *Rempah, jalur rempah, dan dinamika masyarakat Nusantara*, Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

Vlekke, Bernard H.M., 2008, *Nusantara: sejarah Indonesia*, Gramedia Jakarta.

Ricklefs, M.C., 2001, *Sejarah Indonesia modern*, 1200-2004, Palgrave.

Waridi,St.S., 2018, *Nasionalisme Indonesia Tanpa Kemaritiman.....?*, Dewan Adat dan Tradisi Budaya Nusantara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SEJARAH LOKAL ADALAH SEJARAH MARITIM (NASIONAL) INDONESIA?

Imam Syafi'i
Pusat Penelitian Politik Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2P – LIPI)

Abstrak: Penulisan sejarah atau historiografi di Indonesia terus mengalami perkembangan sejak masa kolonial. Berawal dari historiografi bercorak Nerlandosentis yang kemudian bergerak menjadi Indonesiasentris yang kemudian didominasi oleh penulisan sejarah bercorak militer di era Orde Baru. Pada era reformasi terdapat berbagai tuntutan perubahan arah historiografi di Indonesia termasuk upaya dekonstruksi sejarah dan penulisan sejarah lokal. Sejarah maritim juga mendapatkan perhatian khusus pada periode ini. Sejarah maritim di tingkat lokal telah menunjukkan kepada kita bahwa hampir semua wilayah di Indonesia memiliki konektivitas satu sama lain, menciptakan mobilitas, komunikasi, diaspora berbagai etnis yang membentuk peradaban bersama yang kosmopolit.

Kata-kata kunci: historiografi, sejarah lokal, sejarah nasional, sejarah maritim.

Abstract: *Indonesian historiography has continued to develop since the colonial period. Starting from Nerlandocentric historiography which later shifted into Indonesiacentric which then dominated by the military narrative of history in the New Order era. In the reform era there were various demands for historiographical change in Indonesia including the efforts of historical deconstruction and local history writing. Maritime history also gained special attention in this period. Local maritime history has shown us that almost all regions of Indonesia have connectivity with each other, creating mobility, communication, diaspora of various ethnic groups that form a cosmopolitan cosmic civilization.*

Keywords: *historiography, local history, national history, maritime history.*

Dalam historiografi kolonial, penulisan sejarah Indonesia (Hindia) sebenarnya telah dirintis sejak dekade awal abad ke-18. Pada era ini merupakan titik tolak penting dalam penulisan sejarah nasional yang kemudian dikenal dengan istilah "sejarah orang Belanda di Hindia/sejarah kolonial" (De Graaf, 1971, Van Leur, 1973). Istilah sejarah kolonial tentunya memiliki arti penulisan sejarah di era ini dirintis oleh orang-orang Belanda yang pernah datang ke Kepulauan Hindia atau sama sekali dari mereka yang belum pernah di dalam hidupnya singgah dan menetap di Kepulauan Hindia. Penulis-penulis di era ini seringkali merupakan para pedagang Belanda, serdadu dan/atau administratur kolonial yang menuliskan kisah-kisah heroik kegiatan mereka dari berbagai dokumen arsip maupun kenangan-kenangan pribadi selama berada di Hindia. Semangatnya adalah memosisikan orang-orang Eropa dan Kristen—yang berawal dari kedatangan VOC, di atas orang-orang yang dianggap sebagai pribumi yang animistis (De Graaf, 1971:9-10).

Nama-nama seperti Valentijn (1666-1727) "*Oud en Nieuw Oost Indien*"; Pieter van Dam (?) "*Beschrijvinge der O.I Compagnie*"; dapat dianggap sebagai generasi pertama yang merintis penulisan sejarah Hindia dengan penuh semangat yang di dalam setiap tulisannya mengagung-agungkan bangsanya sendiri dan secara bersamaan meremehkan kisah-kisah, warisan, dan aktivitas orang-orang pribumi yang dianggapnya sebagai bangsa asing dengan bahasa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan kebudayaan yang asing (De Graaf, 1971:9-10).

Berbeda dengan nama-nama tersebut di atas, Raffles (1781-1826), "*History of Java*" dan P.J Veth (1814-1896), "*Java, Geografisch, Etnologisch, Historisch*" telah memberikan porsi yang lebih besar terhadap sumber-sumber selain sumber kolonial. Raffles dibantu temannya yang seorang panembahan dari Sumenep, kemudian menulis sejarah Hindia (Jawa) sejak sebelum tahun abad ke-16 melalui sumber-sumber pribumi seperti artefak dan lainnya. Veth yang tidak pernah berkunjung ke wilayah Hindia mengumpulkan berbagai informasi dari dokumen-dokumen yang mungkin dapat dia akses dan menulis secara kritis "sejarah kolonial" dari perspektif orang-orang pribumi. Kemudian kita dapat membaca tulisan J Hageman (1817-1872) seorang juru tulis dan J.K.K de Jonge (1828-1879) yang bekerja di arsip kerajaan yang kemudian menulis sejarah Hindia lebih dari sekedar usaha yang dilakukan oleh para pendahulunya. Aksesnya yang tidak terbatas terhadap arsip kerajaan kemudian membuatnya leluasa menulis sejarah Hindia tidak hanya aktvitas orang-orang Eropa juga orang-orang pribumi—sekalipun masih terkait dengan keberadaan orang-orang Eropa (Abdullah dan Surjomihardjo, 1985:14-15).

Selama abad ke-19 hingga memasuki awal abad ke- 20, para penulis (sejarawan?) kolonial ini selalu terjebak di dalam romantisme pendahulu-pendahulu mereka. Peran besar orang-orang Eropa di dalam perkembangan di Hindia selalu ditonjolkan terutama terkait tindak tanduk para Gubernur Hindia, lebih-lebih upaya mereka memperluas wilayah kekuasaan melalui jalan perang.

Dalam konteks ini, penulis dari kalangan militer lebih mendominasi penulisan-penulisan tentang Hindia. Hal yang tidak banyak berubah, peran dan sumber-sumber dari orang-orang pribumi terus dikesampingkan. Sementara itu, menurut Sartono tradisi historiografi tradisional sesungguhnya masih terus berlangsung meskipun upaya kolonialisasi semakin kuat setidaknya hingga akhir abad ke-19 (Kartodirjo, 1995: 4-5). Situasi ini sesungguhnya tidak begitu aneh mengingat perkembangan penulisan sejarah di Eropa sejak abad ke-19 memosisikan sumber-sumber pribumi yang kebetulan lebih banyak didominasi oleh sejarah/tradisi lisan diangg ap ahistoris. Tentunya kita pernah mendengar apa yang dikatakan salah satu penulis Eropa yakni Charles-Victor Langois dan Charles Seignobos yang mengatakan bahwa sejarawan tidak dapat bekerja tanpa dokumen, tidak ada dokumen tidak ada sejarah (Adam, 2000:xiii).

Pada saat yang bersamaan, sesungguhnya telah muncul penulis-penulis yang mulai menempatkan peran-peran orang lokal di dalam sejarah Hindia. Akhir abad ke- 19 dan awal abad ke- 20 memang menjadi penanda semakin banyaknya generasi dari penulis Eropa yang muncul untuk menuliskan tentang sejarah Hindia tanpa mengabaikan peran atau sumber dari orang-orang Hindia. Mengikuti jejak yang ditinggalkan oleh Raffles, nama-nama seperti Kern, Brandes, Pigeaud, Krom melakukan penelitian-penelitian sejarah Hindia sebelum 1600an. Kelompok lain dapat dimunculkan dan digolongkan sebagai orientalis adalah Kroeskamp yang menulis tentang Sejarah Minangkabau dan Snouck Hurgronje yang kemudian mengilhami kemenangan Kolonial dalam Perang Aceh (De Graaf, 1971:27). Satu nama yakni Hoessein Djajadiningrat, orang Hindia pertama yang tidak hanya menggunakan sumber sejarah lokal yakni Sejarah Banten, juga membandingkan dengan dokumen-dokumen kolonial dan melakukan iinterpretasi kritis dalam disertasinya yang memiliki judul asli,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

"*Critische Beschouwing van de Sadjarah Banten*".

Tidak hanya sekedar kritik terhadap penulisan ala "sejarah kolonial" yang terlalu memosisikan dokumen-dokumen kolonial pada posisi yang paling penting dan mengabaikan sumber-sumber lokal di Hindia. Muncul juga narasi-narasi baru yang lebih kritis terhadap eksistensi kolonial. Seorang bekas administratur kolonial kemudian menuliskan pengalamannya selama bekerja di tanah Hindia khususnya di Jawa (Banten) dalam bentuk novel berjudul, "Max Havelaar" (1859). Dia yang memiliki nama pena Multatuli mengkisahkan narasi baru tentang kolonialisme tidak lebih dari narasi tentang kekejaman, ketidakadilan, perampasan, kemiskinan, kelaparan yang dialami oleh orang-orang Lebak akibat sistem tanam paksa. Menurut Toer (1999), tulisan Multatuli yang dikenal dengan nama asli, Eduard Douwes Dekker, sebagai The Book that Colonialsm karena telah membuka mata dunia dan menginspirasi banyak tokoh untuk berjuang melakukan upaya dekolonisasi.

Dalam dekade ketiga abad ke-20, muncul nama J. C. Van Leur yang melakukan kritik terhadap penulisan sejarah Hindia di mana VOC dan penerusnya merupakan aktor tunggal yang mempengaruhi jalannya cerita di Hindia. Seorang sarjana Leiden yang kemudian bertugas sebagai administratur di Hindia Belanda dan meninggal sebagai seorang perwira Angkatan Laut Kerajaan Belanda pada masa Perang Pasifik (Leirissa, 1973:6).

Menurut J. C. Van Leur, penulisan sejarah Hindia tidak lebih dari deretan narasi yang dikategorikan berdasarkan jabatan Gubernur Jenderal di tanah jajahan. Hal ini dianggap meniru kategorisasi berdasarkan penulisan sejarah Eropa Barat dan Amerika Utara yang tidak terlepas dari sistem kerajaan yang konservatif, kekuasaan gereja, oligarki lama dan kemunculan kapitalisme awal. Bagi van Leur, yang kembali membuka dokumen-dokumen kolonial dengan interpretasi yang lebih kritis berhasil menarasikan kegiatan perdagangan orang-orang di Hindia tanpa terpengaruh keberadaan orang-orang Eropa (VOC), namun justru mereka terkadang mengikuti pola-pola tradisional yang sudah berkembang sejak lama. Ungkapan kritis van Leur (1973:11) dalam melihat tradisi historiografi kolonial sebagai berikut.

> "...bahwa sejarah abad ke-17 dari Hindia (dalam rangka wilayah sejarahnya itu, lebih tepat disebut sejarah Indonesia) sudah pasti tidak dapat disamakan dengan sejarah kompeni (kolonial)... kurang tepat memutuskan jalannnya penulisan sejarah dimulai pada saat kedatangan para pelaut, saudagar, dan bajak laut Eropa Barat Daya untuk pertama kalinya serta dari titik pandang benteng-benteng Eropa yang kecil dan sesak, dari loji yang pengap dan dari kapal dagang yang dipersenjatai yang berlabuh di luar pelabuhan... "

Dalam perkembangannya, kritik van Leur kemudian mendapatkan momentum ketika wilayah ini mendapatkan kemerdekaan sebagai sebuah *nation- state*. Sama halnya dengan negara-negara baru di wilayah Asia Tenggara lainnya—juga negara-negara baru di Asia dan Afrika pasca Perang Dunia II, upaya penulisan sejarah nasional Indonesia, menjadi kebutuhan yang cukup mendesak dan penting. Penulisan sejarah nasional diarahkan pada pembentukan identitas nasional dengan batasan-batasan politik-geografis warisan kolonial.

Faktanya wilayah ini merupakan kesatuan dari wilayah-wilayah yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki keberagaman etnis. Oleh karenanya, sejarah nasional Indonesia merupakan pengalaman kolektif dari masing-masing etnis, dengan persepsi, tujuan dan aspirasi yang berbeda sebagai sebuah negara-bangsa. Dalam seminar nasional pertama—yang kemudian dijadikan sebagai Hari Sejarah Indonesia, yang diadakan di Yogyakarta pada 14-18 Desember 1957, upaya membentuk identitas kolektif ini diakomodasi sebagai tujuan utama penulisan sejarah nasional. Bahwa upaya rekonstruksi sejarah nasional yang otentik harus selaras dengan visi nasional. Artinya, tidak hanya sekedar mengupayakan penulisan yang *Indonesia-sentris,* menggantikan penulisan *Neerlando-sentris* namun rekonstruksi ilmiah yang objektif dan kreatif tentang struktur kemasyarakatan dan dinamika kehidupan etnis tertentu sebagai unsur bangsa yang memiliki sejarahnya sendiri (unit historis yang independen), maupun hubungan di antara unsur-unsur bangsa yang lain. Juga, tidak sekedar mengambil peran penulis-penulis asing oleh penulis/ sejarawan nasional (lokal) (Abdullah, 2016:7) dan upaya mengembalikan sejarah pada yang tidak bersuara (masyarakat terjajah), masyarakat miskin (buruh, petani, nelayan, dst), perempuan dan anak (non elit) (Morrison, 2000:15-16) di wilayah-wilayah periferi (lokal) melalui proses yang disebut sebagai humanisasi sejarah, bahwa sejarah bukan sekedar kuburan orang- orang besar (Kartodirjo, 1982:7).

DEKOLONISASI SAMPAI DESENTRALISASI: PENYUSUNAN SEJARAH NASIONAL INDONESIA YANG GAGAL?

Pada dasarnya, melakukan kegiatan historiografi reflektif tidak hanya bersandar pada proses detradisionalisasi atau dekoloniasasi/nasionalisasi (termasuk upaya desentralisasi). Lebih dari itu, Sartono Kartodirdjo (1995) menyebut bawa historiografi merupakan upaya diplomatis di antara keduanya untuk mendapatkan gambaran masa lalu yang mendekati prinsip-prinsip sejarah yang objektif. Historiografi tradisional seperti *babad, hikayat, lontar,* dan sejarah/tradisi lisan yang memang berkembang pada masyarakat kita di masa lalu, mewariskan tradisi penulisan sejarah dari dalam (*history from within*) dan historiografi kolonial memberikan pemahaman tentang studi sejarah kritis (Kartodirjo, 1995:6). Bahwa upaya ini tidak hanya sekedar pengujian terhadap metodologi sejarah modern, melainkan menguji dan merumuskan kembali klaim-klaim kebenaran dan/atau menyelidiki terbentuknya klaim kebenaran itu sendiri secara historis. Melalui pendekatan *multidimensional approach,* upaya ini menghindari prekonsepsi dan teori yang berat sebelah, dan menghindari kecenderungan sikap determinisme sebagai alat utama sejarawan (Kartodirjo, 1982:65-66). Dengan demikian, sejarah tidak hanya peristiwa-peristiwa politik semata melainkan berbagai aktivitas sosial, ekonomi dan kultur dalam rentang waktu dan tempat tertentu namun memiliki keterkaitan satu sama lain (trans-lokal).

Dalam tradisi historiografi pasca kolonial, penulisan sejarah nasional (*nation-state*) tidak hanya dianggap sebagai kegiatan yang bersifat intelektual dan akademis semata juga sangat politis (Nordholt, 2008:1). Sejarah seakan-akan menjadi sinonim terhadap klaim kebenaran (*truth claim*) yang melegitimasi eksistensi individu atau kelompok tertentu, suatu bangsa tertentu tergantung dengan pemenang di dalam kontestasi kekuasaan (politik). Narasi-narasi (*grand narrative*) kemudian diciptakan berdasarkan kepentingan dan sentralitas elit penguasa sehingga batasan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

antara *the real past* dan *just interpretation* menjadi sangat kabur.

Baik di awal-awal kemerdekaan maupun awal kemunculan rezim Orde Baru, penulisan sejarah nasional sekedar upaya penyederhaan kompleksitas dari dinamika masyarakat dan masa lalunya. Negara menyusun klasifikasi sosial tunggal agar dapat mengendalikan warga masyarakatnya. Narasi-narasi alternatif yang memosisikan masyarakat sebagai sentralitas dalam sejarah tidak mendapatkan tempat karena metanarasi dalam sejarah nasional itu sendiri. Artinya, Historiografi Indonesiasentris tidak jauh berbeda dengan historiografi kolonial dengan versi yang berbeda namun tetap mengandung upaya pasifikasinya dan nasionalistik (*chauvinisme*) (Soedjatmoko, 1995:1). Dalam konteks ini, Bambang Purwanto (2006) menyebut bahwa upaya menulis sejarah nasional yang Indonesiasentris (pascakolonial) hanyalah usaha yang sia-sia.

Pada Orde Lama, penulisan sejarah secara politis disusun dalam semangat revolusi dan nasionalisme sebagai antitesa dari kolonialisme. Bahan ajar kemudian disusun dalam bentuk buku penulisan sejarah nasional yang menitikberatkan kepada sejarah pergerakan nasional yang penyusunanannya dipimpin oleh Ali Sastroamidjojo (Adam, 2010:78). Menurut rezim Orde Lama, penafsiran sejarah nasional harus bersumber pada prinsip-prinsip "Manipol Usdek". Era Orde Baru merupakan sebuah era di mana penulisan sejarah sepenuhnya dikontrol oleh kekuasaan. Sejarah telah ditalkukkan dan dikendalikan oleh arogansi dan sentralitas militer.

Penciptaan narasi tunggal oleh rezim Orde Baru tidak hanya menghilangkan peran masyarakat terutama di tingkat lokal, juga menghilangkan peran kelompok-kelompok lawan politik Orde Baru. Bagi Utrecht, kontrol dan penulisan sejarah yang dilakukan oleh Orde Baru dimulai sejak 1965 dan 1978. Periode ini penting dikarenakan menjadi awal kebangkitan rezim baru Soeharto (pasca 1965), dimulainya era pembangunan dan semakin kuatnya modal asing sejak tahun 1978 (Lane, 2011:8). Di era ini, pabrik penulisan sejarah nasional dikontrol ketat oleh militer sebagai salah satu dari tiga unsur utama di dalam rezim Orde Baru selain Golkar dan Soeharto sendiri. Historiografi Indonesia disusun untuk melegitimasi dan menciptaan mitos tentang peran militer yang telah menyelamatkan revolusi Indonesia dan narasi-narasi untuk melegitimasi peran mereka di dalam mengawal kedaulatan dan pembangunan nasional.

Sebenarnya narasi-narasi alternatif yang mengungkapkan tema-tema sejarah sosial terus diupayakan oleh Sartono Kartodirdjo di dalam penyusunan sejarah nasional di era Orde Baru. Namun demikian narasi tentang politik Orde Baru tetap mendominasi dan mulai merivisi apa yang telah disusun oleh Sartono. Narasi-narasi alternatif semakin menghilang setelah Sartono dan beberapa rekannya sebagai bagian dari tim Panitia Penyusunan Buku Standar Sejarah Nasional (PPBSN) (Adam, 2006: x-xi) satu persatu mundur dari proyek penulisan Sejarah Nasional Indonesia (SNI). Ketidaksepahaman/keberatan mereka terutama pada soal pengarusutamaan peran militer dan Soeharto sehingga mereka memilih untuk mundur. Sejak saat itu, sejarawan militer Nugroho Notosutanto menjadi pimpinan di dalam menciptakan sejarah yang hegemonik (Nordholt, 2008:11).

Penulisan sejarah nasional akhirnya merepresentasikan hegemoni kekuatan pusat. Sementara militer menjadi instrumen intervensi dengan dalih menghilangkan krisis yang mengancam persatuan dan pembangunan sentralistik. Kasus hubungan Jakarta dengan Papua dan Aceh menjadi penting untuk dilihat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selama Orde Baru, narasi dari perspektif (lokal) tentang Aceh dan Papua dikerdilkan dengan dalih Indonesianisasi melalui pendekatan keamanan (militer) dan pembangunan. Dalam konteks ini kemudian, berbagai narasi dan ekspresi yang terbentuk dari identitas dan sejarah panjang Aceh dan Papua dianggap sebagai pembangkangan terhadap eksistensi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Sejarah lokal kemudian diabaikan, pun jika harus ditulis dan diusahakan tetap berada dalam koridor yang ditetapkan negara. Pusat adalah penentu jalan cerita dan dinamika di tingkat lokal. Dalam konteks metodologi, pasifikasi sejarah lokal ini kemudian berdampak pada penekanan terhadap arsip-arsip negara sebagai sumber utama historiografi, sedangkan alternatif-alternatif narasi/sumber di daerah diposisikan hanya sebagai dongeng, mitos, cerita rakyat atau sekedar ingatan kolektif yang tak berguna.

Setelah rezim militer Soeharto mulai runtuh, reformasi menjadi penanda usaha historiografi untuk orang-orang yang selama Orde Baru berkuasa telah dibungkam. Revisi-revisi sejarah dilakukan dimulai dengan pemeriksaan kembali buku-buku pelajaran di sekolah serta menulis ulang sejarah-sejarah lokal (identitas daerah dan identitas kesukuan). Buku-buku yang sebelumnya terlarang diterbitkan ulang dan disebarkan secara luas serta munculnya biografi-biografi tokoh yang meligitmasi kesalahan-kesalahan Orde Baru. Salah satu memoar kesaksian yang secara terang menuduh Soeharto dan militer terlibat dalam G30S adalah memoar Soebandrio, seorang Perdana Menteri masa Soekarno. Biografi kesaksiannya ini secara terang-terangan menyebutkan keterlibatan Soeharto dan militer yang didukung oleh Barat, AS. Penghujung buku ini ditutup dengan seruan untuk mengakhiri kebungkaman akibat rezim fasis Soeharto (Soebandrio, 2000: 9, 14, 68-69).

Narasi-narasi yang selama Orde Baru di kontrol sepenuhnya oleh kekuatan nasional di pusat, digantikan dengan narasi-narasi versi lokal atau yang dilokalkan. Proyek ini kemudian dikenal sebagai pelurusan sejarah nasional. Ironisnya, usaha desentralisasi dan bahkan demiliterisasi tidak sekedar merevisi peran Soeharto dan militer dalam sejarah Indonesia, tapi seakan-akan telah menguapkan sejarah Orde Baru yang telah hidup selama 30 tahun sebagai bagian dari historiografi Indonesia itu sendiri. Satu sisi usaha tersebut berupaya memberikan kesempatan terhadap semua orang dari pelbagai lapisan mendapatkan panggung sejarah. Sisi yang lain, arogansi baru muncul dan historiografi masih memilik kadar politik yang tinggi terutama jika menyangkut naik turunnya hubungan Jakarta dengan Aceh (Tiro, 1982, Hasan, 2016) dan Papua (Zed, 2012) atau sekitar peristiwa 1965 dan berbagai peristiwa turunannya (Lane, 2011).

MEMOSISIKAN SEJARAH LOKAL DALAM KONTEKS SEJARAH NASIONAL

Dalam konteks penulisan sejarah nasional pasca rezim otoritarian, sejarah lokal memang diposisikan secara konfrontatif dengan narasi yang dikembangkan oleh negara. Standar penulisan sejarah berdasarkan intervensi negara kemudian masuk ke dalam perdebatan tentang siapa tokoh yang paling mewakili dan berhak atas panggung sejarah, atau peristiwa-peristiwa (lokal) mana yang paling penting untuk dipilih menjadi bagian dari sejarah nasional? Sejarah sebagai peristiwa masa lalu lantas menjadi komoditas yang harus disesuaikan kebutuhan dan kepentingan bagi mereka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang menginginkan pengakuan-pengakuan atas eksistensi mereka.

Taufik Abdullah (1996), menyebutkan penulisan sejarah lokal tidak harus diikuti dengan janji-janji tentang sumbangan sejarah lokal itu sendiri kepada hal yang lebih besar, Sejarah Nasional Indonesia (SNI) misalnya. Memaksakan sejarah lokal berkaitan dengan SNI hanya akan menghasilkan sifat rendah diri dan anakronis dan sejarah lokal bukanlah sejarah nasional versi lokal. Tren penulisan sejarah lokal sebagai narasi nasional versi lokal terlihat dalam proyek penelitian dan pencatatan kebudayaan daerah. Proyek ini kemudian menghasilkan buku-buku tentang sejarah daerah (provinsi) yang ada di Indonesia, misal "Sejarah Daerah Jawa Timur", "Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Bali", "Peranan Rakyat Besuki (Jawa Timur) Pada Masa Perang Kemerdekaan", "Adat Istiadat Daerah Provinsi Daerah Istiwewa Aceh" dan lain sebagainya. Proyek penulisan sejarah lokal ini kemudian menggunakan periodisasi yang disepakati oleh negara dimulai dari jaman prasejarah, jaman kuna, jaman kedatangan VOC (jaman baru), jaman kebangkitan nasional, jaman pendudukan Jepang, jaman kemerdekaan, dan seterusnya.

Penulisan sejarah lokal dengan cara seperti ini sesungguhnya tidak memberikan sumbangan berarti terhadap pemahaman kita terhadap sejarah lokal itu sendiri. Bahwa hal-hal penting di dalam peristiwa nasional belum tentu mempengaruhi alur cerita yang terjadi di tingkat lokal di masa lalu. Juga sejarah nasional tidak serta merta merupakan peristiwa terpilih dan penting di tingkat lokal dan atau akumulasi dari berbagai peristiwa lokal. Sejarah lokal harus dipandang sebagai penglihatan kita terhadap masa lalu yang tidak hanya terbatas pada ruang lingkup geografis tertentu juga melihat eksistensi manusia lebih intim tanpa terjebak pada keterlibatan elit dan peristiwa besar sejarah. Oleh karenanya, sejarah lokal dapat berdiri secara otonom. Ia tidak sekedar dilihat sebagai sumbangsihnya di dalam penyusunan sejarah nasional, juga memberikan kita pemahaman tentang pengertian "diri" dan orang lain. Bahwa penulisan sejarah lokal yang membatasi diri dari lokalitas dan periode tertentu lebih menjanjikan terhadap kecermatan dan kedalaman di dalam memahami masyarakat tertentu sebagai bagian dari sejarah sosial dari masyarakat tertentu (Abdullah, 1996).

Tawaran sejarah sosial di dalam melihat peristiwa tertentu di waktu dan tempat tertentu yang diusulkan oleh Taufik Abdullah (1996) ini sebenarnya telah dirintis oleh gurunya, Sartono Kartodirdjo melalui tulisannya tentang Pemberontakan Petani Banten 1888. Upaya yang dilakukan oleh Sartono kemudian dikenal dengan mahzab Bulaksumur (Nursam, 2008) yang terus dilanjutkan oleh penerus Sartono seperti Taufik Abdullah (Sumatera Barat, 1927-33) , Ibrahim T. Alfian (Aceh, 1873-1912), Djuliati Suroyo (Kedu, 1800-90), Kuntowijoyo (Madura, 1850-1940), A B Lapian (Laut Sulawesi, abad XIX), Suhartono (Surakarta, 1830-1920), dan lain-lain. Sebagian besar karya dari mahzab ini memfokuskan kajiannya kepada berbagai permasalahan sosial (sejarah sosial) dengan mengambil periode kolonial. Sejarah sosial akhrinya dimaknakan sebagai bagian dari proses humanisasi sejarah yang memberikan kesempatan lebih luas kepada masyarakat untuk mendapatkan panggung sejarahnya tanpa terjebak pada peristiwa-peristiwa besar dan heroik.

Namun demikian, upaya ini penulisan sejarah lokal tidak serta merta terhindar dari situasi politik di saat penulisan itu dilakukan. Pasca Orde Baru, upaya penulisan sejarah lokal difokuskan kepada sejauh mana pengaruh rezim otoritarian mempengaruhi struktur sosial masyarakat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

di daerah dan sejauh mana proses desentralisasi setelahnya memunculkan berbagai fragmentasi premordial kedaerahan. Riwanto Tirtosudarmo (2007) dalam bukunya, "*Mencari Indonesia: Demografi Politik Pasca Soeharto*" memperlihatkan bahwa rekayasa demografi melalui transmigrasi yang dilakukan oleh negara bahkan sejak era kolonial (Maat, 2016), menekankan pada proses integrasi geografis untuk mendukung praktik ekonomi dan politik semata. Hal ini kemudian menciptakan segregasi sosial berdasarkan daerah asal, etnisitas, dan agama terutama di daerah-daerah tujuan program transmigrasi yang hampir selalu dimanfaatkan oleh kepentingan elit politik lokal (Tirtosudarmo, 2007).

Berdasarkan paradigma ini, upaya penulisan sejarah lokal yang dilakukan oleh Departemen Pendidikan Nasional (2001) sebagai bagian dari Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional masuk dalam sejauh mana segregasi ini mempengaruh dinamika sosial politik di tingkat lokal. Upaya ini kemudian menghasilkan dua buku yang terdiri dari dua tema besar yakni, 1) Konflik Komunal dan Ketersingkiran Sosial, dan 2) Pembangkangan Sipil dan Konflik Komunal. Selain itu, banyak Pemerintah Daerah (Pemda) berlomba-lomba menyusun sejarah lokal untuk mencari asal usul (kepentingan ulang tahun daerah), semakin tua usia suatu daerah, dianggap semakin membanggakan. Juga, sejarah lokal digunakan sebagai legitimasi untuk melengkapi usaha pemekaran wilayah dan atau pengusulan pahlawan daerah menjadi pahlawan nasional. Meskipun upaya-upaya ini tidak sepenuhnya dapat disalahkan, namun upaya penulisan sejarah lokal seperti ini tidak begitu banyak membantu kita lebih memahami kondisi-kondisi suatu wilayah tertentu.

Namun demikian, perkembangan penulisan sejarah lokal sangat menjanjikan agar mendapatkan keberagaman narasi, pengalaman sejarah dan interaksi antar/intra etnis di Indonesia sebagai sebuah *nation-state.* Banyak calon sarjana sejarah di Perguruan Tinggi (PT) di Indonesia menyusun tugas akhirnya bertitik tolak dari daerah asalnya. Hal ini tentunya menjadi peluang bagi mereka untuk dapat memberikan gambaran yang lebih holistic mengenai sejarah dari wilayah yang mereka teliti dengan berbagai topik yang lebih beragam. Mereka tentunya memiliki kesempatan dari segi waktu, akses, dan pemahaman terhadap kebiasaan-kebiasaan masyarakat termasuk penguasaan bahasa setempat. Hal ini menjadi penting karena penguasaan bahasa setempat adalah salah satu yang utama, jika tidak dapat disebut satu-satunya, untuk mempelajari dan menguasai pemahaman tentang suatu wilayah yang ditelitinya (Winichakul, 2016). Pada titik ini, diversifikasi topik dan sumber-sumber sejarah dalam penelitian sejarah lokal sangat memungkinkan untuk dilakukan. Meskipun arsip masih mengambil peranan penting di dalam penulisan sejarah, penggunaan sumber-sumber alternatif seperti folklor, cerita rakyat, dongeng, mitos dan tradisi/sejarah lisan lainnya memungkinkan untuk menyusun sejarah yang holistik.

Perkembangan ini tentunya mengarah pada koreksi dari keterbatasan definisi sejarah lokal seperti yang disampaikan oleh Taufik Abdullah (1996), melihat sejarah lokal secara struktural terbatas pada lokalitas tertentu yang memiliki kekurangan catatan (dokumen) tentang perkembangan suatu daerah di periode tertentu. A B Lapian misalnya, dalam menyusun disertasi yang kemudian diterbitkan dengan judul "*Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*" memperlihatkan bahwa sejarah lokal (kawasan laut Sulawesi) merupakan interaksi yang dinamis

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dari orang-orang yang berada di wilayah tersebut dengan lingkungan sekitarnya, dan dengan kekuatan sejarah (sosial-politik) dari luar melalui aktivitas perdagangan (laut) yang menciptakan kondisi ekologi kemaritiman yang berbeda dengan ekologi agraris (Lapian, 2009). Usaha yang dirintis oleh A B Lapian ini kemudian disebut sebagai sejarah maritim (sejarawan maritim) meskipun dikembangkan berdasarkan rintisan sejarah sosial ala Sartono. Bagi A.B. Lapian sejarah sosial (orang kecil) itu tidak hanya terjadi di arenan daratan namun juga terjadi di arena laut.

Dalam konteks yang lebih luas, sejarah maritim Indonesia ini merupakan bagian dari sejarah kawasan Asia Tenggara. Anthony Reid mengatakan bahwa upaya penyusunan sejarah Asia Tenggara sama halnya dengan upaya penyusunan sejarah total. Reid menyebutkan bahwa sejarah Asia Tenggara telah membuktikan bahwa wilayah ini merupakan satu entitas besar yang tidak pernah terpisahkan secara geografis maupun sosial kulturalnya. Konstelasi wilayah ini telah menciptakan sebuah pertalian budaya dalam rentang waktu yang panjang dan mencapai puncaknya pada masa yang disebut oleh Reid sebagai zaman niaga (Hall, 1955, Reid, 2011). Muridnya Adrian Vickers, kemudian menjelaskan proses penciptaan itu sebagai bentuk dari sebuah peradaban bersama Asia Tenggara yang disebut sebagai peradaban pesisir (Vickers, 2009). Lain lagi dengan Dennys Lombard yang menyebut kawasan ini (Jawa) sebagai arena pertautan kebudayaan yang membentuk lapisan-lapisan peradaban yang diterima, diolah dan dikembangkan dari kebudayaan India, Islam, dan Eropa (Lombard, 2005).

Penulisan sejarah maritim di tingkat lokal kemudian terus berkembang dengan berbagai topik dan penggunaan sumber sejarah yang lebih beragam meskipun masih sangat tergantung kepada sumber-sumber arsip kolonial. Topik- topik sejarah maritim ini kemudian berkembang berdasarkan aspek yang saling terkait satu sama lain seperti, integrasi wilayah (*hinterland* dan *foreland*) seperti yang dilakukan oleh F. A Sutjipto Tjiptoatmojo (1983) tentang kota-kota di Selat Madura, Susanto Zuhdi (2015) melihat perkembangan Pelabuhan Cilacap dan Edward Poelinggomang (2002) tentang Makassar, aspek etnisitas oleh Andi Ima Kesuma (2004) pola migrasi Orang Bugis dan Abd. Rahman Hamid (2011) tentang orang Buton, dan aspek komoditas seperti yang dilakukan oleh Imam Syafi'i (2013) mengenai perdagangan garam, dan aspek sosial-politik yang ditulis oleh Rasyid Asba (2007) tentang kopra Makassar. Tentunya lebih banyak lagi penelitian-penelitian sejarah maritim di tingkat lokal yang memberikan kesempatan kepada kita tentang berbagai aspek-aspek lain dari sejarah maritim di tingkat lokal, sekalipun dari aspek-aspek tersebut tetap saling berkaitan, seperti permasalahan buruh, perempuan, anak, nelayan, kuliner (Bustami, 2004), sejarah lingkungan (Lapian, 1999) dan lain sebagainya.

Hal terakhir yang perlu disampaikan adalah terkait dengan penyelenggaraan Konferensi Nasional Sejarah (KNS) ke-10 yang diselenggarakan di Jakarta pada tahun 2016 di Jakarta (7-10 November). Konferensi yang mengangkat tema sejarah maritim ini memiliki signifikansi yang penting terhadap perkembangan penulisan sejarah maritim di tingkat lokal. Dari sekian banyak makalah yang masuk dan dipresentasikan prospek penulisan sejarah maritim di tingkat lokal memperlihatkan bahwa lokalitas tidak hanya diartikan sebagai unit analisis geografis tertentu, lebih dari itu lokalitas harus dilihat dari sejauh mana wilayah tertentu itu memiliki keterkaitan dan konektivitas dengan wilayah lain baik

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

secara kultural, ekonomi, politik dan budaya. Makalah-makalah yang masuk dan dipresentasikan ini tidak hanya menawarkan suatu wilayah yang relatif baru dengan sumber-sumber yang belum dipublikasikan sebelumnya di dalam kajian sejarah maritim, juga keberagaman topik yang dimunculkan. Yang perlu mendapatkan perhatian terkait kegiatan konferensi ini adalah, kajian Sulawesi mendapatkan tempat yang paling banyak dipresentasikan oleh sarjana-sarjana lokal yang memang berasal dari pulau ini. Berikutnya, makalah-makalah yang membahas tentang sejarah maritim di bagian timur Indonesia, selain Sulawesi tentunya, juga relatif minim. Namun yang menarik adalah makalah yang dipresentasikan oleh Tika Ramadani (2016) dari Universitas Leiden yang mengkaji diaspora orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil. Tulisan ini kemudian menjelaskan sejauh mana dinamika perdagangan kuda yang dilakukan orang-orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil sesungguhnya terkoneksi dengan orang-orang Arab di kota-kota besar seperti Surabaya dan Jakarta. Bagaimanapun, sejarah maritim di tingkat lokal telah menunjukkan kepada kita bahwa hampir semua wilayah di Indonesia memiliki konektivitas satu sama lain, menciptakan mobilitas, komunikasi, diaspora berbagai etnis yang membentuk peradaban bersama yang kosmopolit.

SEJARAH LOKAL DAN TANTANGAN KEKINIAN: CATATAN PENUTUP

Keberagaman narasi yang muncul dari upaya penulisan sejarah lokal yakni semakin banyaknya periodisasi, peristiwa dan pelaku sejarah yang mampu mengungkapkan lapisan-lapisan peradaban masyarakat yang terbentuk dari pengalaman dan sejarah kolektif kita. Bahwa tradisi historiografi yang bertumpu pada perkembangan masyarakat kita sebagai sebuah *nation-state,* dapat merelasikan dengan baik antara historiografi nasional dan historiografi lokal tanpa terjebak pada perdebatan dikotomis dan konfrontatif di antara keduanya. Bahwa sejarah nasional dan sejarah lokal tidak harus selalu memiliki dimensi yang sama atau harus berbeda sama sekali baik dari aspek spasial, temporal serta pelaku- pelaku sejarah baik secara individual dan atau kelompok.

Masing-masing masyarakat tentu saja memiliki ingatan-ingatan masa lalu baik individu maupun ingatan kolektif. Ingatan-ingatan ini tentu saja memiliki berbagai macam bentuk sesuai dengan eksistensi masyarakat itu sendiri yang tetap dipertahankan sebagai sebuah tradisi. Pemahaman yang memadai akan pentingnya eksistensi sebuah tradisi ini kemudian akan mempermudah kerja kita untuk merekonstruksi setiap narasi masa lalu dari masing-masing suku bangsa. Menyeimbangkan kerja-kerja tendensius dan menghindari stereotipe seperti yang dilakukan di dalam tradisi historiografi konvensional yang hanya bertumpu pada sumber arsip yang dianggap memiliki kemutlakan validitas informasi.

Pada akhirnya, setiap generasi selalu berupaya memiliki dan menulis sejarahnya sendiri. Namun, upaya itu tidak tumbuh di ruang hampa melainkan dipengaruhi oleh situasi sosial-politik yang terus berkembang. Oleh karenanya, arah historiografi hari ini harus mampu menjawab berbagai permasalahan kita sebagai *nation-state* terutama munculnya kembali premordial, sektarianisme, dan eksklusifisme kelompok-kelompok tertentu. Upaya penulisan sejarah maritim di aras lokal harus dilihat sebagai bagian dari tradisi historiografi lokal yang memberikan peluang terhadap keberagaman narasi dan meyakinkan kita bahwa perbedaan adalah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keniscayaan yang perlu diperjuangkan secara kolektif melalui prinsip multikulturalisme. Secara bersamaan, sejarah maritim lokal juga harus memberikan kita batasan sejauh mana multikulturalisme itu dikembangkan karena pengalaman kemaritiman kita yang panjang memberikan kita ikatan yang kosmopolit, masyarakat yang luwes dan terbuka. Artinya, pada level ini, sejarah maritim lokal memberikan makna bahwa multikulturalisme merupakan identitas dan pengalaman sejarah kolektif kita sebagai bangsa dan harus menjadi prinsip- prinsip kewarganegaraan yang sejajar dalam negara-bangsa atau apa yang disebut sebagai komunitas terbayang. Harapannya, usaha ini akan membawa kita kepada pemahaman dan kearifan yang lebih besar tentang masa lalu kita sebagai sebuah bangsa. Sebuah pemahaman dan kearifan sebagaimana terkandung dalam sebuah pameo lama *"In het heden light het verleden, in het nu wat komen zal"* yang kurang lebih memiliki arti "di masa kini terletak masa lalu, di masa sekarang terkandung masa depan".

DAFTAR RUJUKAN

Abdullah, T. (ed). 1996. Sejarah Lokal di Indonesia: Kumpulan Tulisan.Yogyakarta: Gajah Mada Uniersity Press.

_____. 2016. "Historiografi dalam Denyut Sejarah Bangsa" Makalah disampaikan di dalam ceramah tentang Historiografi Indonesia dalam Perspektif Sejarah di Teater Salihara.

Abdullah, T. dan Surjomihardjo, A. (Ed) 1985. *Ilmu Sejarah dan Historiografi: Arah dan Perspektif.* Jakarta: Gramedia.

Adam, A.W. 2000. "Sejarah Lisan di Asia Tenggara, Sejarah Korban di Indonesia" pengantar dalam P. Lim Pui Huen, dkk, *Sejarah Lisan di Asia Tenggara: Teori dan Metode* terjemahan oleh R Z Leirissa. Jakarta: LP3ES.

_____. 2006. "Pengantar: Berfikir Historis Membenahi Sejarah" dalam Sam Wineburg, *Berfikir Historis: Memetakan Masa Depan, Mengajarkan Masa Lalu* terjemahan Masri Maris. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

_____. 2010. *Bung Karno Dibunuh Tiga Kali?: Tragedi Bapak Bangsa Tragedi Indonesia.* Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

Asba, R. 2007. *Kopra Makassar, Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional Indonesia.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Bustami, A. L., 2009. "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan" Jurnal Bahasa dan Seni, Tahun 32, Nomor 2, Agustus 2004. Sumber: http://sastra.um.ac.id/wp-content/uploads/2009/10/Foklor-Kangean- Suatu-Kajian-Cerita-Bajak-Laut-Sebagai-Sumber-Sejarah- Kawasan.pdf diakses pada 17 April 2017.

Departemen Pendidikan Nasional. 2001 *Kumpulan Makalah Diskusi*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sejarah Lokal: Konflik Komunal dan Keterasingan Sosial. Jakarta: Suko Rejo Bersinar.

_____.2001. *Kumpulan Makalah Diskusi Sejarah Lokal: Pembangkangan Sipil dan Konflik Vertikal.* Jakarta: Suko Rejo Bersinar.

De Graaf, H.J. 1971. *Historiografi Hindia Belanda* terjemahan CPF Luhulima. Jakarta: KITLV dan LIPI.

Hamid, A. R. 2011. *Orang Buton: Suku Bangsa Bahari Indonesia*.Yogyakarta: Ombak.

Hasan, Husaini M. 2016. *Dari Gunung Halimon ke Swedia: Catatan Pelaku Sejarah Dr. Husaini M Hasan Ketika Bersama Tengku Hasan M di Tiro.* Jakarta: Yayasan Kerukunan Aceh Antar Bangsa.

Kartodirdjo, Sartono. 1995. *Perkembangan Penulisan Sejarah di Indonesia Selama Setengah Abad: Teori dan Praktek* (Makalah disampaikan pada Seminar Nasional Setengah Abad Budaya Indonesia pada Fakultas Sastra Universitas Diponegoro Semarang.

_____. 1982. *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia: Suatu Alternatif*. Jakarta: Gramedia.

Kesuma, A.I, *Migrasi dan Orang Bugis: Penelusuran Kehadiran Opu Daeng Rilakka Pada Abad XVIII di Johor* (Yogyakarta: Ombak, 2004).

Lane, M. R., 2011. "Suatu Sejarah Alternatif Indonesia" dalam Malcolm Caldwell dan Ernst Utrecht, *Sejarah Alternatif Indonesia* terjemahan Saut Pasaribu. Bogor: Djaman Baroe dan Sajogyo Institute.

Lapian, A B., 1999. "Nusantara: Silang Bahari" dalam Henri Chambert Loir (Ed), *Panggung Sejarah: Persembahan Kepada Prof. Dr. Denys Lombard*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

_____. 2009. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX.* Jakarta: Komunitas Bambu.

Leirissa, R.Z., 1973. "Kata Pengantar Buku J. C van Leur, *Abad Ke-18 Sebagai Kategori Dalam Penulisan Sejarah Indonesia.* Jakarta: Bhratara.

Maat, H., 2016. "Upland and Lowland in Netherlands Indies" dalam Sandip Hazareesingh dan Harro Maat (ed), *Local Subversions of Colonial Cultures: Commodities and Anti-Commodities in Global History*. Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series: Palgrave Macmillan.

Morrison, J. H., 2000. "Perspektif Global Sejarah Lisan di Asia Tenggara", dalam P. Lim Pui Huen, dkk, *Sejarah Lisan di Asia Tenggara: Teori dan Metode* terjemahan oleh R Z Leirissa. Jakarta: LP3ES.

Nordholt, H. S (ed). 2008. *Perspektif Baru Penulisan Sejarah Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia dan KITLV.

Nursam, M. 2008. *Membuka Pintu Bagi Masa Depan: Biografi Sartono Kartodirdjo.* Jakarta: Gramedia.

Poelinggomang, E. 2002. *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim.* Jakarta: KPG.

Purwanto, B. 2006. *Gagalnya Historiografi Indonesiasentris.* Yogyakarta: Ombak.

Ramadani, T., 2016. "Mencari Cincin Nabi Sulaiman di Timur Hindia Belanda: Migrasi Arab di Kepulauan Sunda Kecil, Abad ke-19 dan 20" *Makalah* disampaikan dalam

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Konferensi Nasional Sejarah X di Jakarta pada 7-10 November.

Reid, A. 2011. *Asia Tenggara dala Kurun Niaga, 1450-1680: Jaringan Perdagangan Global.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

_____. 2011. *Asia Tenggara dala Kurun Niaga, 1450-1680: Tanah di Bawah Angin.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Soedjatmoko dkk., 1995. *Historiografi Indonesia* terjemahan Mien Djubhar. Jakarta: Gramedia.

Syafi'i, I., 2013. "Dari Selat Menuju Samudra Luas: Rivalitas Pengangkutan Garam Madura 1912-1980". *Tesis* Magister Sejarah Universitas Diponegoro.

Tirtosudarmo, R. 2007. *Mencari Indonesia: Demografi Politik Pasca Soeharto.* Jakarta: LIPI Press dan Yayasan Obor Indonesia.

Tjiptoatmojo, F. A Sutjipto., 1983. "Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura Abad XIX sampai Medio Abad XIX". *Disertasi* Doktoral Ilmu Sejarah pada Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.

Toer, Pramoedya Ananta., 1999. "Best Story: The Book That Killed Colonialism" sumber: http://www.nytimes.com/1999/04/18/magazine/best-story-the-book- thatkilled-colonialism.html diakses pada Rabu, 5 April 2017.

Van Leur, J. C . 1973. *Abad ke- 18 Sebagai Kategori Dalam Penulisan Sejarah Indonesia* terjemahan Koentjaraningrat, dkk. Jakarta: KITLV dan LIPI.

Vickers, A. 2009. *Peradaban Pesisir: Menuju Sejarah Budaya Asia* terjemahan Arif B Prasetyo. Bali: Pustaka Larasan.

Winichakul, T, 2016. "Area /Asian Studies: Past, Present, and Prospect" Makalah disampaikan dalam *public lecture* yang diselenggarakan oleh P2SDR LIPI pada 20-21 Oktober 2016 di LIPI Jakarta.

Zed, M., 2012. "Arti Konflik Papua dalam Konstruksi Sejarah Indonesia" dalam Ardimanto, dkk (ed), *Oase Gagasan Papua Damai.* Jakarta: Imparsial.

Zuhdi, Susanto. 2015. *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa.* Yogyakarta: Ombak.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SEKURITISASI ISU KEAMANAN MARITIM DALAM MENDUKUNG DIPLOMASI PERTAHANAN INDONESIA DI *ADMM PLUS ON MARITIME SECURITY*

SECURITIZATION OF MARITIME SECURITY ISSUES IN SUPPORTING INDONESIA'S DEFENSE DIPLOMACY AT ADMM-PLUS ON MARITIME SECURITY

Rizky Reza Lubis [1]

Alumni Universitas Pertahanan Indonesia
(rizkyrezalubis@gmail.com)

Abstrak – Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki banyak persoalan keamanan maritim yang perlu dikelola secara tepat melalui pendekatan diplomasi pertahanan, termasuk dalam kerangka ASEAN. *ADMM Plus on Maritime Security* sebagai forum dan dialog pertahanan tertinggi di ASEAN yang membicarakan persoalan keamanan maritim diharapkan dapat membangun rasa saling percaya antar-negara ASEAN dan negara luar ASEAN dalam mengatasi persoalan maritim. Namun, beberapa tujuan yang ingin dicapai belum tercapai dengan baik dikarenakan banyaknya persoalan keamanan maritim yang bersifat kompleks pada lingkup domestik. Tulisan ini akan menggunakan teori sekuritisasi, konsep diplomasi pertahanan, dan konsep keamanan maritim untuk menganalisis persoalan keamanan maritim di Indonesia yang perlu disekuritisasi untuk mendukung diplomasi pertahanan Indonesia di *ADMM-Plus on Maritime Security.* Namun, tahap sekuritisasi tersebut menghadapi beberapa tantangan dari berbagai aspek, terutama kebiasaan pemimpin politik yang cenderung menggunakan isu keamanan maritim hanya sebagai instrumen politik sehingga mengabaikan isu keamanan maritim yang merupakan ancaman bagi negara.

Kata Kunci : keamanan maritim, sekuritisasi, ADMM-Plus, diplomasi pertahanan

Abstract – *Indonesia is one of the countries which has many maritime security issues that needs to be managed appropriatelythrough defense diplomacy approach, including the ASEAN framework. ADMM Plus on Maritime Security as the highest defense forum and dialog in ASEAN on maritime security issues is expected to be able to build confidence building measures and mutual trust between ASEAN member states and non member statesin solving maritim security issues. However, some goalshave not been achieved due to many complex problems on maritime security in domestic sphere. This paper will use securitization theory, defense diplomacy concept, and maritime security concept for analysing the maritime security issues in Indonesia which need securitization for supporting its defense diplomacy at ADMM Plus on Maritime Security. However, the securitization progress faced several challenges coming from various aspects, especially the habit of political leaders that only use maritime security as political instrument without concerning to the real security issues.*

Keywords: *maritime security, securitization, ADMM-Plus, defense diplomacy*

PERPUSTAKAAN NASIONAL

[1] Alumnus Universitas Pertahanan Indonesia, Program Studi Diplomasi Pertahanan Cohort 2.

Pendahuluan

Laut di Kawasan Asia Tenggara merupakan jalur perdagangan maritim tersibuk di dunia. Hal tersebut mendorong nilai penting pada aspek politik dan keamanannya. Pentingnya laut di Kawasan Asia Tenggara tidak hanya dirasakan bagi negara-negara di kawasan tersebut tetapi juga bagi negara-negara luar kawasan, baik sebagai perlintasan kapal niaga maupun sebagai bagian dari strategi geopolitik. Konsekuensi dari pentingnya laut tersebut adalah memunculkan kriminal-kriminal transnasional dan beberapa kelompok teroris yang menjadikan laut di Kawasan Asia Tenggara sebagai wilayah operasi kejahatan maritim.[2]

Ancaman keamanan maritim tersebut tidak hanya berdampak pada negara tertentu, namun juga menimbulkan ancaman terhadap keamanan regional dan global dengan potensi paling besar menghambat perdagangan internasional. *ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime* mencatat jenis-jenis kejahatan lintas negara yang kerap terjadi di Kawasan Asia Tenggara, yang beberapa diantaranya terjadi dalam dimensi maritim, yaitu: perdagangan obat-obatan terlarang, perdagangan manusia, pembajakan, penyelundupan senjata dan terorisme maritim.[3] Ancaman keamanan maritim tersebut merupakan ancaman non-tradisional yang membahayakan bagi kawasan dan tidak dapat ditangani oleh satu negara mengingat wilayah operasi kejahatan tersebut bersifat lintas negara.[4]

Perlu dipahami bahwa ancaman keamanan maritim tersebut juga berpotensi melebar menjadi permasalahan di tingkat global. Merujuk pada kasus yang dicontohkan Stig Jarle Hansen mengenai kasus pembajakan di Somalia, dimulai dari aksi nelayan-nelayan yang melakukan pembajakan terhadap kapal-kapal yang melakukan *illegal fishing* di teritori mereka hingga melebar ke aksi pembajakan terhadap kapal-kapal perniagaan besar.[5] Jika pembajakan dilakukan pada kapal kargo yang bernilai ekonomi tinggi maka akan sangat mempengaruhi roda perekonomian global. Hal ini sangat memungkinkan terjadi di kawasan Asia Tenggara, terutama dijalur perdagangan tersibuk seperti Selat Malaka dan Selat Singapura.

Dalam mengatasi ancaman keamanan maritim yang bersifat lintas

[2] Jakarta International Defense Dialog (JIDD), "Strategic Assessment Building Maritime Collaboration for Security and Stability", (Jakarta: JIDD, 2014).

[3] Terorisme maritim mengacu pada istilah yang dikeluarkan *The Council for Security Cooperation in the Asia Pacific*, bahwa terorisme maritim merupakan aktivitas terror yang dilakukan di lingkungan maritim, baik dengan menggunakan media maritim (seperti kapal) maupun menyerang objek maritim dengan memberikan dampak teror, seperti kapal, pelabuhan, personil/awak, daerah pesisir dan sebagainya. Center of International Maritime Security, "The ISPS-Code and Maritime Terrorism", dalam http://cimsec.org/isps-code-maritime-terrorism/12098, 15 Juli 2014, diakses pada 5 Februari 2018.

[4] ASEAN, "ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime", dalam http://asean.org/storage/2012/05/ASEAN-Plan-of-Action-in-Combating-TC_Adopted-by-11th-AMMTC-on-20Sept17.pdf, 20 September 2017, diakses pada 5 Februari 2018.

[5] Stig Jarle Hansen, "Private security & local politics in Somalia", *Review of African Political Economy*, Vol.35 No.118, Desember 2014, hlm. 585-598.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara tersebut, penangananoleh satu negara tidaklah memungkinan karena berkaitan dengan kedaulatan teritorial negara lain, selain itu kapabilitas negara-negara Asia Tenggara cenderung masih lemah untuk mengatasinya sendiri.[6]Adapun upaya paling efektif bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara adalah melakukan kerjasama internasional antar-negara anggota ASEAN dan negara-negara dari luar ASEAN yang memiliki kepentingan diperairan wlayah Asia Tenggara dalam mengatasi ancaman tersebut. Namun, dalam mengatasinya secara bersama, negara-negara ASEAN memiliki tantangan yang cukup mendasar, seperti perbedaan kepentingan dan doktrin maritim antar-negara ASEAN yang berpotensi menimbulkan sengketa dan konflik intra-regional.[7] Belum lagi ketika harus dihadapkan dengan negara-negara *great powers* dari luar kawasan yang cenderung mendominasi. Oleh karena itu, dalam mengimplementasikannya membutuhkan mekanisme kerja sama yang jelas, bermuatan *Confidence Building Measures* (CBM)/ rasa saling percaya untuk menghindari konflik antar-negara dan tidak melanggar prinsip non-intervensi ASEAN didalam ASEAN Way.[8]

Indonesia dengan wilayah laut dua per tiga Asia Tenggara, sekaligus sebagai negara kepulauan terbesar, dan sebagai "*natural leader*" ASEAN[9], memiliki kepentingan dan kemampuan menjadi inisiator dalam membawa persoalan keamanan maritim di tingkat ASEAN dan menggalang mekanisme kerja sama maritim yang efektif antar-negara ASEAN serta mengakomodir kepentingan negara non-kawasan tanpa merugikan kawasan itu sendiri. Salah satu hal yang paling relevan dapat dilakukan adalah memaksimalkan media diplomasi pertahanan tingkat ASEAN agar tidak melanggar prinsip non-intervensi ASEAN dan bermuatan CBM. Adapun bentuk kerjasama ASEAN yang paling tinggi dalam sektor pertahanan dan keamanan serta relevan dengan syarat tersebut adalah *ASEANDefense Ministers' Meeting* (ADMM) dan ADMM-Plus yang melibatkan negara mitra ASEAN.

ADMM-Plus on Maritime Security

Pada dasarnya, ADMM merupakan mitra wacana dan kerjasama dalam bidang pertahanan dan keamanan yang dibentuk pada tahun 2006 dan telah berhasil membentuk inisiasi kerjasama pertahanan dan kemananan di Asia Tenggara dan

[6] Rodon Pedrason, "Defense Diplomacy Introduction", Mata Kuliah Diplomasi Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia, 9 Mei 2016.

[7] David Carpie, "Structures, Shocks and Norm Change: Explaining The Late Rise of Asia's Defence Diplomacy", *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs,* Vol.31, No.1, April 2013, hlm. 1-26.

[8] ASEAN Way merujuk pada prinsip-prinsip dasar ASEAN, yang terdiri dari; (1) Menghormati kemerdekaan, kedaulatan, kesamaan, integritas wilayah nasional, dan identitas nasional setiap negara; (2) Hak setiap negara untuk memimpin kehadiran nasional bebas dari campur tangan, subversif atau koersi pihak luar; (3) Tidak mencampuri urusan dalam negeri sesama negara anggota (4) Penyelesaian perbedaan atau perdebatan dengan damai; (5) Menolak penggunaan kekuatan yang mematikan; (6) Kerja sama efektif; ASEAN Secretariat, "The ASEAN Charter", (Jakarta: ASEAN Secretariat, 2008).

[9] Rodon Pedrason, *ASEAN's Defense Diplomacy: The Road to Southeast Asian Defense Community*, (Heidelberg:Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, 2015).

PERPUSTAKAAN ASEAN
REPUBLIK INDONESIA

membentuk CBM antar-negara anggota ASEAN. Pada saat itulah terminologi dan konsep baru "kerjasama pertahanan" diperkenalkan di ASEAN, yaitu diplomasi pertahanan.[10]ADMM telah menyepakati enam bentuk kerjasama teknis, termasuk dalam kerja sama keamanan maritim. Untuk bidang keamanan maritim yang lebih spesifik, terdapat pada kerangka kerjasama teknis ADMM-Plus.[11]

ADMM-plus sendiri dibentuk pada tahun 2010 yang merupakan produk mekanisme konsultasi serta kerjasama dalam kerangka ADMM yang menunjukkan strategi *outward looking* ASEAN dalam hubungan eksternalnya, yaitu melibatkan negara-negara non-ASEAN atau *external powers* yang disebut dengan "negara Plus". Adapun negara Plus yang dimaksud merupakan negara mitrastrategis ASEAN yaitu Australia, Tiongkok, India, Jepang, Selandia Baru, Korea Selatan, Rusia, dan Amerika Serikat (AS).[12]

ADMM-Plusbergerak dengan mekanisme yang berbeda dengan ADMM, dimana ADMM-Plus menyetujui untuk bekerjasama dalam enam bentuk kerjasama praktis (*Expert Working Group*/EWG), yaitu *Counter-terrorism, Humanitarian Assistance, Disaster Management, Peacekeeping Operations and Military Medicine*, *Cyber Security,*dan *Maritime Security.*[13] Salah satu bentuk teknis yang menjadi fokus permasalahan adalah *ADMM-Plus on Maritime Security*[14]yang berbicara pada isu-isu keamanan maritim. Hingga saat ini, *ADMM-Plus on Maritime Security* telah melakukan beberapa kali pertemuan yang menghasilkan kegiatan-kegiatan dalam kerjasama keamanan dan pertahanan dalam sektor keamanan maritim. Seperti *Table-Top Exercise* (TTX) dan *Field Training Exercise*(FTX). Selain itu, dialog dan transparansi yang terjadi dalam kegiatan-kegiatan tersebut dipercaya telah berhasil mempromosikan rasa saling percaya atau CBM antar-negara anggota.[15]

Adapun kegiatan-kegiatan *ADMM-Plus on Maritime Security* secara spesifik berfokus pada*capacity building* instrumen maritim negara, *sharing information* terkait kejahatan maritim di kawasan, serta meningkatkan stabilitas dan perdamaian kawasan melalui kerjasama keamanan maritim. *ADMM-Plus on Maritime Security* juga berkontribusi dalam mewujudkan *ASEAN Security Community* dan menjadi fasilitator dalam Program Aksi Vientiane, yaitu program yang bertujuan untuk membangun ASEAN yang aman, damai dan sejahtera.[16]Tujuan dan fungsi *ADMM-Plus on Maritime Security* tersebut sesuai dengan konsep diplomasi pertahanan

[10] *Ibid.*

[11] ADMM, "About the ASEAN Defence Ministers' Meeting (ADMM)", dalam https://admm.asean.org/index.php/about-admm/about-admm-plus.html, 14 Januari 2014, diakses pada 20 Januari 2018.

[12] *Ibid.*

[13] *Ibid.*

[14] *ADMM-Plus on Maritime Security* merupakan istilah yang digunakan untuk merujuk segala bentuk kegiatan ADMM-Plus yang berdimensi keamanan maritim. Baik dalam tataran forum/dialog hingga tataran kerja sama praktis.

[15] Jakarta International Defense Dialog (JIDD), "Strategic Assessment Building Maritime Collaboration for Security and Stability", (Jakarta: JIDD, 2014).

[16] Davies Matthew, "Explaining The Vientiane Action Programme: Asean And The Institutionalisation Of Human Rights",*The Pacific Review,*Vol. 26. No. 4, September 2013, hlm.385-406.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Perbandingan Jumlah Insiden Laut di Asia Tenggara Tahun 2011-2015

		ACTUAL ATTACKS		ATTEMPTED ATTACKS	
Location		Boarded	Hijacked	Fired Upon	Attempted
S E ASIA	Indonesia	94	3		11
	Malacca Straits	1	4		
	Malaysia	6	6		1
	Philippines	8		1	2
	Singapore Straits	8			1
	Thailand	1			

Sumber: IMB, "Piracy and Armed Robbery Against Ships-2015 Annual Report" (Januari–Desember 2015), (London: ICC-IMB, 2015), hlm. 5.

khususnya dalam penciptaan CBM dan *mutual trust*. Konsep diplomasi pertahanan dapat dipahami dari definisi Rodon Pedrason:[17]

> *"all methods and strategies used by countries that may be in a state of competition with one another, but they have used a certain kind of practice including economic, culture, political cooperation, defence cooperation and diplomacy to make friends, hopefully cooperate with one another, and, most importantly, to build and increase mutual trust".*

Berdasarkan definisi tersebut, *ADMM-Plus on Maritime Security* yang merupakan mitra wicara antar-menteri pertahanan dan menghasilkan kerangka kerja sama pertahanan dalam sektor keamanan maritim dapat dikatakan sebagai media diplomasi pertahanan ASEAN yang berfokus pada dimensi keamanan maritim.[18]

Kepentingan Indonesia dalam *ADMM-Plus on Maritime Security*

Jika dilihat dalam tujuan ideal tersebut, seharusnya *ADMM-Plus on Maritime Security* mampu menjadi fasilitas utama bagi negara-negara kawasan Asia Tenggara dalam mengatasi permasalahan keamanan maritim. Faktanya, masih banyak persoalan keamanan maritim di Kawasan Asia Tenggara yang dihadapi, dimulai dari kejahatan maritim yang telah disebutkan sebelumnya hingga ancaman tradisional seperti sengketa perbatasan maritim baik sengketa bilateral maupun multilateral seperti sengketa Laut Cina Selatanyang melibatkan tindakan Tiongkok yang lebih asertif. Sementara itu, ancaman keamanan maritim di Asia Tenggara pada beberapa tahun terakhir juga kerap mengalami peningkatan dan banyak terlihat dalam bentuk pembajakan, penyelundupan, *illegal fishing* dan pencemaran laut melalui limbah. Hal tersebut menjadi faktor-faktor penyebab utama insiden laut di Asia Tenggara.[19]

Tabel 1. menunjukkan tiap tahun relatif terjadi peningkatan insiden di laut kawasan Asia Tenggara. Namun, peningkatan tersebut tidak simetris dengan kemampuan negara-negara

[17] Rodon Pedrason, "Defense Diplomacy Introduction", Mata Kuliah Diplomasi Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia, 9 Mei 2016.

[18] Rizky Reza Lubis, "Diplomasi Pertahanan Indonesia dalam Mereduksi Rivalitas Great Powers di Laut Cina Selatan",Tesis, (Sentul: Universitas Pertahanan Indonesia, 2017).

[19] See Seng Tan, "Providers not protectors: institutionalizing responsible sovereignty in Southeast Asia", *Asian Security Journal*, Vol. 7, No. 13, September 2011, hlm. 201-217.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

di Kawasan Asia Tenggara dalam menghadapinya. Secara sederhana, masih lemahnya pengawasan maritim akan berdampak pada peningkatan ancaman terhadap maritim dan dapat memicu konflik intra-regional di tataran regional.[20] Tabel 1. juga menunjukkan peningkatan insiden dan paling besar terjadi di wilayah perairan Indonesia, terutama di wilayah Selat Malaka.[21]

Selat Malaka merupakan salah satu rute laut tersibuk di dunia, lebih dari 70.000 kapal melintasi selat tersebut setiap tahunnya karena merupakan rute terpendek bagi kapal-kapal Eropa, Timur Tengah dan India yang melaluinya.[22] Sesuai dengan aturan UNCLOS 1982, selain Malaysia dan Singapura, Indonesia merupakan salah satu dari tiga negara yang memiliki tanggung jawab untuk pengelolaan dan menjaga keselamatan serta memberi kebebasan bagi pelintas damai (*innocent passage*) yang melintasi Selat Malaka.[23]

Indonesia sendiri memilki kepentingan yang besar dalam isu keamanan maritim di kawasan, mengingat dua per tiga wilayah laut Indonesia merupakan wilayah laut Asia Tenggara. Nilai strategis sebagai negara kepulauan dan kepemilikan Selat Malaka serta berbatasan dengan Selat Singapura yang merupakan dua jalur tersibuk di dunia telah menjadi ancaman dan tantangan yang berdimensi maritim tersendiri bagi Indonesia.[24]

Dengan meningkatnya ancaman dan tantangan di perairan Asia Tenggara baik yang berdimensi tradisional dan non-tradisional dalam konteks maritim, penulis mengemukakan empat catatan penting yang menyatakan Indonesia merupakan salah satu negara yang paling berkepentingan dalam isu keamanan maritim jika dibandingkan dengan negara-negara yang Asia Tenggara lainnya. Hal ini mengharuskan Indonesia perlu memfokuskan kepentingannya yang dapat diterjemahkan melalui instrumen diplomasi pertahanan multilateral seperti*ADMM-Plus on Maritime Security.* Adapun kepentingannya, sebagai berikut: *Pertama,* sebagai negara kepulauan yang memiliki *Sea Lanes of Communication* (SLOC). Tabel 2 menunjukkan bahwa perairan Indonesia merupakan yang paling sering menjadi target operasi kejahatan maritim di Asia Tenggara.

[20] Abdul Qodir Jaelan dan Udiyo Basuki,"*Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*: Upaya Mencegah dan Memberantas Illegal Fishing dalam Membangun Poros Maritim Indonesia", *Jurnal Supremasi Hukum,* Vol.3, No. 1, Juni 2013, hlm. 168-192.

[21] IMB, "Piracy and Armed Robbery Against Ships-2015 Annual Report" (Januari–Desember 2015), (London: ICC-IMB, 2015) hlm. 5.

[22] Sheldon W. Simon, "Safety and Security in the Malacca Strait: The Limits of Collaboration", NBR Special Report, 2010.

[23] Muhammad Saeri, "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka", *Jurnal Transnasional*, Vol. 4, No.2, Mei 2013, hlm. 806-818.

[24] *Ibid.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Insiden Serangan (*Actual Attacks*) dan Percobaan Serangan (*Attempted Attacks*) Menurut Lokasi Kejadian Tahun 2015

Location		ACTUAL ATTACKS		ATTEMPTED ATTACKS	
		Boarded	Hijacked	Fired Upon	Attempted
S E ASIA	Indonesia	94	3		11
	Malacca Straits	1	4		
	Malaysia	6	6		1
	Philippines	8		1	2
	Singapore Straits	8			1
	Thailand	1			

Sumber: IMB, "Piracy and Armed Robbery Against Ships-2015 Annual Report" (Januari–Desember 2015), (London: ICC-IMB, 2015), hlm. 8.

Permasalahan keamanandan keselamatan laut di Indonesia tersebut tidak simetris dengan kemampuan Indonesia untuk mengatasinya sehingga membutuhkan kerjasama dengan negara lain. Karena salah satu permasalahan utama dalam keamanan dan keselamatan laut adalah kurangnya sinergitas antar-negara yang diakibatkan kepentingan nasional tiap negara dan perbedaan doktrin maritim.[25]

Kedua, upaya Indonesia dalam mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia, dimana ide utama dari Visi Poros Maritim Dunia adalah mengembangkan identitas maritim dan menegaskan pada "*archipelagic outlook*", yaitu berwawasan bahwa perairan Indonesia merupakan potensi ekonomi dan kekuatan nasional. Merujuk pada lima pilar kebijakan maritim pada Visi Poros Maritim Dunia, terdapat pilar diplomasi maritim[26], yaitu diplomasi yang mengedapankan dan berpatokan terhadap aspek-aspek yang terdapat di wilayah laut Indonesia, khususnya diplomasi dalam mempromosikan resolusi terkait sengketa perbatasan maritim.[27]

Ketiga, kemunculan isu terorisme maritim[28]. Semenjak peristiwa runtuhnya gedung WTC pada September 2011 dan peristiwa Bom Bali, Indonesia telah menaruh perhatian serius terhadap isu terorisme dan turut aktif dalam kebijakan *war on terror* yang dicanangkan AS. Namun hal ini menjadi dilema sendiri bagi negara yang masih menghadapi masalah pengangguran dan kemiskinan seperti Indonesia. Hal ini akan semakin rumit jika harus memilih mana yang didahulukan antara menangani masalah ekonomi atau

[25] *Ibid.*

[26] Konsep Diplomasi maritim adalah istilah yang berlaku untuk berbagai macam kegiatan di wilayah maritim atau perairan.Dalam hal ini gugus tugas utamanya ada pada Angkatan Laut suatu negara berdaulat. Pada masa damai, diplomasi maritim ini dilakukan untuk mempengaruhi perilaku dari negara lain dalam konteks interaksi dan transaksi yang terjadi di wilayah perairan. Lihat Muhammad Harry Riana Nugraha dan Arfin Sudirman, "*Maritime Diplomacy* sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia", *Jurnal Wacana Politik*, Vol. 1, No. 2, Oktober 2016.

[27] Iis Gindarsah dan Adhi Priamarizki,"*Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns*", *RSIS Policy Report*, Vol. 9. No. 9, April 2015.

[28] Penanganan terorisme maritim mengikuti hukum internasional dan nasional yang berlaku. Hal itu juga sesuai dengan lokasi yang mengalami serangan teroris, baik yang bersifat dinamis, seperti kapal, maupun statis, seperti kilang minyak di tengah laut. Sehingga memungkinkan untuk masuknya ranah militer, dikarenakan TNI AL memliki fungsi polisionir. Lihat, Senia Febrica, *Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies,* (New York: Routledge Taylor & Francis Group, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menanganiterorisme.[29] Belumlagipopulasi Indonesia yang mayoritas muslim, dimana gerakan terorisme cenderung merekrut masyarakat dengan pemahaman Islam radikal sehingga seringkali pemerintah harus berhadapan dengan masyarakatnya sendiri. Kemunculan kelompok terorisme yang bergerak dalam dimensi maritim, seperti kelompok Abu Sayyaf yang beroperasi di wilayah Asia Tenggara[30] dapat menyulitkan posisi Indonesia terkait keamanan maritim dan konsistensinya dalam kebijakan *war on terror.*

Keempat, tindakan asertif Tiongkok di Laut Cina Selatan. Pada dasarnya Indonesia memposisikan dirinya sebagai pihak yang netral di dalam persengketaan Laut Cina Selatan dan dapat menjadi mediator yang potensial.[31] Namun, dengan kepentingan nasional Indonesia (klaim Tiongkok di perairan Natuna) dan kenyataan pada geopolitik saat ini, hampir tidak mungkin tetap mempertahankan poisisi tersebut. Meskipun Indonesia bukan sebagai pihak yang tidak mengklaim Laut Cina Selatan, tetapi potensi Indonesia secara diplomatik dapat menjadi kuat dalam posisi sebagai mediator yang potensial (*honest broker)* yang seharusnya dapat dimanfaatkan untuk melindungi kepentingan nasional Indonesia dalam menghadapi tindakan-tindakan negara lain khususnya Tiongkok yang mulai asertif.

Secara sempit dalam dimensi maritim, kepentingan Indonesia dalam Laut Cina Selatan saat ini adalah konsep "*Nine Dashed Lines*" Tiongkok yang bersinggungan dengan ZEE Indonesia dan kemungkinan potensi konflik di Laut Cina Selatan atau sengketa yang saat ini mengancam keamanan dan keselamatan pelayaran, serta kebebasan bernavigasi di Laut Cina Selatan. Hal ini pada akhirnya akan berdampak pada perekonomian Indonesia karena Laut Cina Selatan merupakan jalur utama bagi ekspor-impor Indonesia ke negara-negara Asia Timur.[32]

Berdasarkan keempat hal tersebut, *ADMM-Plus on Maritime Security* merupakan forum yang paling tepat sebagai media diplomasi pertahanan untuk menekankan posisi dan kepentingan Indonesia tersebut. Faktanya, sampai sejauh ini *ADMM-Plus on Maritime Security* cenderung hanya bergerak di tataran dialog dan kerjasama kemanan yang normatif, padahal ADMM-Plus merupakan forum dialog dan kerjasama pertahanan tertinggi di ASEAN.[33]

ADMM-Plus sendiri memilki tantangan dalam beberapa hal, khususnya pirinsip non-intervensi ASEAN yang membatasi beberapa kerjasama secara intens dalam kerangka kerjasama ADMM-

[29] Wahyu Susilo, "Dibalik Penyanderaan ABK Indonesia", dalam http://www.dw.com/id/di-balik-penyanderaan-abk-indonesia/a-19387471, 11 Juli 2016, diakses pada 25 Januari 2018.

[30] Berlianto, "Operasi Militer Filipina Tewaskan 40 Anggota Abu Sayyaf", dalam http://international.sindonews.com/read/1122837/40/operasi-militer-filipina-tewaskan-40-anggota-abu-sayyaf-1468303746, 12 Juli 2016, diakses pada 25 Januari 2018.

[31] Sarah Raine dan Christian Le Mière, "Chapter Three: Southeast Asia–between emerging great-power rivalry", *Adelphi Series,* Vol, 3, No.1, April 2013, hlm. 436-437.

[32] Jakarta International Defense Dialog (JIDD), *op.cit.*

[33] See Seng Tan, *op.cit.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Plus yang pastinya melibatkan militer. Selain itu, ADMM Plus merupakan forum yang melibatkan *external power* dari ASEAN dan hal tersebut dapat menjadi potensi dalam melindungi kepentingan nasional terhadap negara-negara di luar kawasan (secara global). Namun, kehadiran *external power* juga dapat menjadi celah untuk intervensi negara-negara *external power* terhadap kebijakan ASEAN. Hal tersebut menuntut keseriusan negara-negara anggota *ADMM-Plus* terutama negara yang memilki pengaruh besar di ASEAN, termasuk Indonesia yang memilki kepentingan besar dalam dimensi keamanan maritim. Oleh karena itu, sangat diperlukan bagi Indonesia untuk menaruh perhatian serius dengan melakukan sekuritisasi keamanan sektor maritim.

Sekuritisasi Isu Keamanan Maritim dalam *ADMM-Plus on Maritime Security*

Untuk memahami pentingnya sekuritisasi isu keamanan maritim berdasarkan permasalahan yang dijelaskan sebelumnya. Maka, perlu dipahami konsep keamanan maritim yang relevan dalam kasus ini. Menurut Sam Bateman, keamanan maritim dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu tradisional dan non-tradisional. Secara tradisional, keamanan maritim merupakan upaya pertahanan negara terhadap ancaman militer dan perlindungan kepentingan nasional dan kedaulatan dibidang maritim. Secara non-tradisional, keamanan maritim berada pada lingkup pembajakan, terorisme, bencana alam, penyelundupan, *Illegal fishing,* dan ancaman lingkungan.[34]

Sementara itu, Marry Ann Palma menyatakan keamanan maritim merupakan "suatu kondisi", yaitu kondisi ketika suatu negara terbebas dari berbagai ancaman terhadap kepentingannnya dalam aspek kemaritiman. Ancaman tersebut dapat berupa militer maupun non-militer. Pada dasarnya ancaman yang memakai dimensi laut sebagai sarananya bersifat lintas batas. Oleh karena itu, keamanan maritim merupakan tanggung jawab setiap negara. Dalam pengelolaannya, semakin besar wilayah maritim suatu negara, maka semakin besar pula tanggung jawab negara tersebut untuk mengamankan wilayahnya.[35]

Konsep keamanan maritim terus mengalami perkembangan, diikuti dengan peristiwa 9/11 yang menghubungkan konsep keamanan (*security*) dengan keselamatan (*safety*). Seiring perkembangan zaman, semakin banyak institusi dan aturan serta perwakilan yang terlibat dalam keamanan maritim (seperti *ADMM-Plus on Maritime Security* yang berbentuk diplomasi pertahanan). Selain itu, perlu diperhatikan pula perubahan pola interaksi antar-aktor yang terlibat dalam keamanan maritim, dimana koordinasi tidak hanya terjadi pada tingkatan nasional tetapi juga regional

[34] Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman, dan Peter Lehrs, *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, (New York: CRC Press, 2008).

[35] Mary Ann Palma *The Philippines as an Archipelagic and Maritime Nation: Interests, Challenges, and Perspectives*, (Sydney: University of Wollongong, 2009).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan internasional.[36]

Berdasarkan perkembangan konsep tersebut, Palma membagi permasalahan keamanan maritim dalam dua kategori, yaitu: *pertama,* keamanan maritim sebagai keamanan nasional dengan tujuan untuk melindungi integritas wilayah dari sumber ancaman internal. *Kedua,* keamanan maritim yang berdampak regional, karena setiap negara pasti memiliki kebijakan terkait ancaman eksternal (kejahatan transnasional) yang akan berdampak pada dinamika regional.[37]

Dalam tulisan ini, konsep keamanan maritim terletak pada konsepsi dasar pada perwujudan keamanan laut, yaitu melalui penegakan hukum dan penegakan kedaulatan, diamana keduanya saling berkaitan.[38]*ADMM-Plus on Maritime Security*merupakan kerjasama terkait keamanan maritim. Keamanan dalam konteks ini, mengambil definisi keamanan laut milik Benard Kent Sondakh yang mengandung pemahaman bahwa laut aman digunakan dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktivitas penggunaan atau pemanfaatan laut.[39] Namun, dengan adanya permasalahan laut dan menjadi ancaman terhadap Indonesia, maka perlu adanya sekuritisasi terhadap keamanan maritim untuk menciptakan kerangka kebijakan yang jelas ketika dihadapkan pada forum multilateral seperti *ADMM-Plus on Maritime Security.*

Teori sekuritisasi, pertama kali diciptakan oleh Ole Weaver dan selanjutnya dikembangkan oleh Buzan, sehingga penjelasan mengenai sekuritisasi didominasi oleh pemikiran Copenhagen School.[40] *Copenhagen School* menjelaskan sekuritisasi sebagai proses konstruksi secara intersubjektif dan sosial dimana ancaman terhadap *referent object*[41] dianggap layak untuk dilindungi. Secara sederhana, dapat dikatakan bahwa masalah keamanan merupakan produk konstruksi. Suatu isu dapat dikatakan sebagai masalah keamanan karena adanya

[36] BhubhindarSingh, "Introduction: Defence Diplomacy and Southeast Asia. *From 'Boots' to 'Brogues': The Rise of Defense Diplomacy in Southeast Asia, RSIS Monograph*", (Singapore: Rajaratnam School of International Studies, 2011).

[37] Mary Ann Palma, Martin Tsamenyi, dan William R. Edeson, "*Promoting sustainable fisheries: The international legal and policy framework to combat illegal, unreported and unregulated fishing*", (Boston: Martinus Nijhoff, 2010).

[38] Yanti dan Bayu Vita Indah,"Peningkatan Kapasitas Nelayan Terkait Upaya Pertahanan Negara di Wilayah Perbatasan", *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan,* Vol. 4, No.1, Juni 2014, hlm. 15-24.

[39] Bernard Ken Sondankh, "National Sovereignty and Security in the Strait of Malacca", Kuala Lumpur: MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 2004.

[40] Posisi dari *Copenhagen School* berada (via media) antara keamanan tradisional yang cenderung *state-centrism* dan keamanan kritis yang memiliki fokus pada individu atau *global security.* Aliran keamanan yang dianut oleh *Copenhagen School* lebih kepada *societal security* atau keamanan masyarakat. Berbeda dengan *referent object* yang dimiliki oleh keamanan tradisional yaitu negara dan *global security* yaitu individu.Keamanan masyarakat dari *Copenhagen School* merujuk pada dua hal yaitu negara serta masyarakat. Dalam Barry Buzan & Lene Hansen, *The Evolution of International Security Studies*, (New York: Cambridge University Press, 2009), hlm. 213.

[41] *Referent object* disini adalah suatu objek (negara atau masyarakat) yang dipandang secara eksistensial terancam dan harus diamankan. Pertanyaan selanjutnya apakah hanya negara yang merupakan aktor tunggal dalam melakukan sekuritisasi? Menurut Buzan 'tidak', pada prinsipnya sekuritisasi dapat dilakukan oleh siapapun. Dalam Barry Buzan & Eric Herring, *The* Arms Dynamic in World *Politics*, (Boulder: Lynne Rienner, 1998).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

discourse content ditambah lagi adanya aktor politik yang mentransformasikannya dari suatu isu yang tidak dianggap penting menjadi isu yang mendesak. Konsep sekuritisasi berkaitan dengan *power of idea* atau dapat dikatakan upaya dalam mengkonstruksikan pikiran.

Tujuan utama dari sekuritisasi yang dilakukan oleh negara adalah untuk mengubah statusnya dalam hierarki kebijakan pemerintah.[42] Maka, sekuritisasi dalam isu keamanan maritim akan merubah hierarki kebijakan pemerintah menjadi prioritas. Prioritas dalam konteks ini bukan hanya sekedar dalam ungkapan, nawacita, atau pernyataan pejabat politis, namun pada tingkatan yang lebih terstruktur, jelas, dan memiliki produk tertulis sehingga dapat dibentuk strategi kebijakan dan operasionalnya. Secara sederhana, sekuritisasi dapat dipahami sebagai upaya memahami siapa yang melakukan sekuritisasi, atas isu (ancaman) apa, kepada siapa, mengapa, dengan hasil seperti apa, dan dengan syarat apa. Terdapat 6 tahapan penting dalam sekuritisasi, yaitu: *securitizing actor, speech act, existential threat, referent object, audience,* dan *functional actor.*[43]

Berikut aplikasi konsep sekuritisasi isu keamanan maritim di Indonesia apabila ditujukan untuk mendukung diplomasi pertahanan Indonesia di *ADMM-Plus on Maritime Security*:

- ***Securitizing Actor***

  Aktor yang melakukan sekuritisasi adalah Pemerintah Indonesia.

- ***Speech Act***

  Adanya pernyataan dari *Securitizing Actor,* Indonesia melalui Presiden RI, Joko Widodo menyatakan keseriusan dalam menangani permasalahan keamanan maritim melalui pidatonya untuk mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia, baik didalam konferensi dalam negeri maupun di organisasi dan forum internasional, seperti *International Maritim Organization* (IMO) dan ASEAN.[44] TNI AL[45] dan Kementerian Pertahanan RI juga menyatakan dalam beberapa konferensi bahwa isu keamanan maritim merupakan *concern* yang memilki tingkat prioritas tinggi.[46]

- ***Existential Threat (s)***

  Ancaman nyata yang berdimensi maritim dan perlu mendapat perhatian khusus dalam konteks ini adalah:

  – Kejahatan transnasional yang berdimensi maritim relatif meningkat di laut Indonesia.

  – Sikap asertif Tiongkok di Laut

[42] Buzan & Hansen, *op.cit.*
[43] *Ibid.*
[44] "Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", dalamhttp://presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html 13 November 2015, diakses pada 3 Februari 2018.
[45] "TNI AL-Pegang Peranan Penting Jaga Keamanan Maritim", dalam http://cakrawala-dispenal.org/index.php/berita/365-tni-al-pegang-peranan-penting-jaga-keamanan-maritim.html, 12 Juli 2015, diakses pada 3 Februari 2018.
[46] Defence Media Center, *JIDD Ke-4 Bicarakan Upaya Membangun Kerjasama Keamanan Maritim,*dalamhttp://dmc.kemhan.go.id/post-jidd-ke4-bicarakan-upaya-membangun-kerjasama-keamanan-maritim.html,17 Maret 2014, diakes pada 3 Februari 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Cina Selatan dan klaim Tiongkok yang bersinggungan dengan Natuna.

- Terorisme maritim.
- Visi Poros Maritim Dunia (diplomasi maritim).
- Meningkatkan pengaruh Indonesia dengan negara-negara di Kawasan Asia Tenggara dan *external powers.*

- ***Referent Object***

  Seluruh objek yang dipandang secara eksistensial terancam dan harus diamankan. Dalam konteks ini *referent object* adalah seluruh masyarakat Indonesia.

- ***Audience***

  Seluruh negara di kawasan Asia Tenggara serta negara-negara luar kawasan yang berkepentingan.

- ***Functional Actor***

  Para pelaku kejahatan maritim.

Sekuritisasi isu-isu keamanan maritim semakin sering dilakukan pemerintah Indonesia semenjak dicanangkannya Visi Poros Maritim Dunia dalam kampanye Presiden RI, Joko Widodo. Namun sekuritisasi tersebut tidak mendetail dan spesifik terhadap isu-isu yang menjadi urgensi terhadap keamanan dan pertahanan, seperti masih kurangnya keseriusan Indonesia dalam menciptakan keamanan maritim di tempat-tempat vital dan sedang mengalami ancaman, seperti Selat Malaka dan perairan Natuna yang sedang diklaim oleh Tiongkok sebagai bagian dari Laut Cina Selatan.[47]

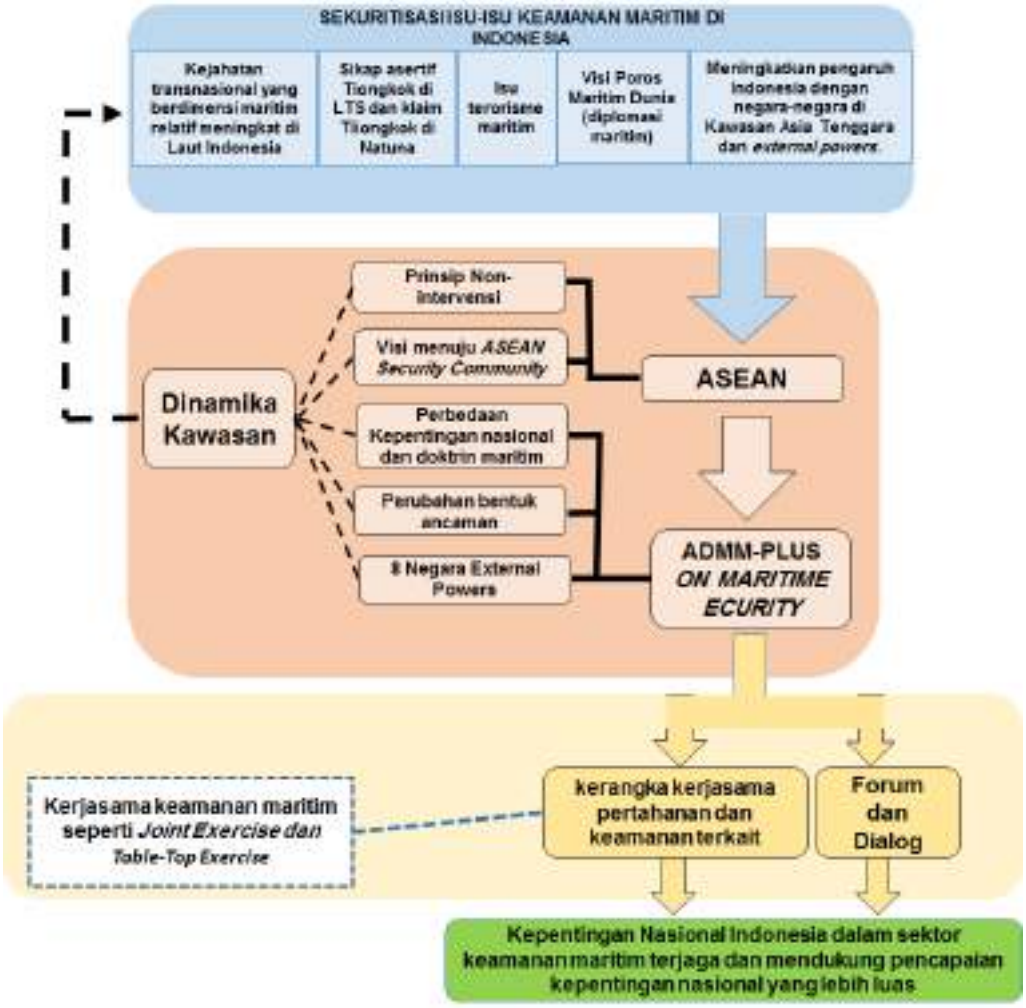
Hal tersebut membuktikanjika Indonesia mampu menjaga keamanan maritimnya maka Indonesia akan mampu menciptakan strategi diplomasi pertahanan Indonesia yang efektif untuk mencapaikepentingannasionalkhususnya dibidang keamanan dan pertahanan yang berdimensi maritim. Namun, hingga saat ini kepentingan nasional Indonesia (termasuk dalam dimensi maritim) masih sulit untuk didefinisikan baik dalam tataran istilahnya maupun substansi. Hal ini dikarenakan belum adanya produk tertulis yang menyatakan secara jelas kepentingan nasional Indonesia dalam sektor maritim. Konsekuensinya, akan sulit untuk menyusun strategi jangka panjang dan tujuan nasional terkait keamanan maritim.[48] Sehingga, tahap awal yang perlu dilakukan adalah memaknai isu keamanan maritim dengan melakukan sekuritisasi isu tersebut. Seperti yang telah dijelaskan bahwa *ADMM-Plus on Maritime Security* merupakan media diplomasi pertahanan yang relevan untuk melindungi kepentingan Indonesia terkait keamanan maritim. Berikut alur sekuritisasi isu keamanan maritim yang dapat dibawa melalui *ADMM-Plus on Maritime Security.*

[47] Budiman Djoko Said dalam Lubis, *op.cit*.

[48] Willy F. Sumakul, "Kepentingan Nasional (Indonesia) dan Pembangunan Kekuatan Pertahanan", *Quarterdeck,* Vol. 9, No. 7, November 2015,hlm. 10-16.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Skema 1. Skema Alur Sekuritisasi isu Keamanan Maritim dalam *ADMM-Plus on Maritime Security*



Sumber: Diolah oleh Penulis

Berdasarkan Skema Alur Sekuritisasi isu Keamanan Maritim dalam *ADMM-Plus on Maritime Security* di atas, jika Indonesia telah sepakat dan serius menjadikan keamanan maritim sebagai isu penting melalui sekuritisasi isu-isu keamanan maritim yang mendesak tersebut, maka segala aspek negara akan mengarah dan mendukung sektor maritim. Hal ini akan mendukung diplomasi pertahanan Indonesia terkait keamanan maritim di kawasan melalui forum dan kerangka kerjasama seperti *ADMM-Plus on Maritime Security* yang dapat menjadi strategi diplomasi pertahanan Indonesia untuk mencapai kepentingan nasional yang lebih luas.

Namun, hingga saat ini Indonesia belum memaknai isu keamanan maritim tersebut sebagai isu yang perlu diangkat dan terus dibawa dalam forum seperti *ADMM-Plus on Maritime Security.* Terdapat kecenderungan isu keamanan maritim di Indonesia hanya populer dalam momen-momen tertentu, khususnya pada momentum politis. Hal ini terlihat dari belum adanya produk tertulis dan tujuan yang jelas mengenai sikap Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terkait permasalahan keamanan maritim yang bersifat lintas negara. Selain itu, banyaknya tumpang-tindih regulasi.[49]

Ketidakmapanan Indonesia dalam memaknai isu keamanan maritim yang sedang dihadapi merupakan salah satu contoh kritik bagi konsep sekuritisasi atas ketidakmampuannya melakukan identifikasi. Lene Hansen memberikan istilah tersebut dengan *"the silent security dilemma"*atau "security *as silence"*. Istilah "*security as silent"* diartikan ketika subjek yang *insecure* tidak memiliki kemampuan untuk mengatakan isu keamanannya.[50]

Selain itu, konsekuensi dari "*security as silence"* menjadi masalah ketika penyelesaian suatu isu keamanan tidak lagi melalui logika politik (kompromi, debat, dan solusi). Dimana ketika segelintir elit memiliki hak istimewa (sebagai aktor keamanan) yang memiliki legitimasi menangguhkan hak dan kebebasan sipil dengan alasan keamanan.[51] Kritik terhadap sekuritisasi juga dikatakan oleh Bigo dan Huysmans. Mereka berpendapat konseptualisasi dari sekuritisasi merupakan drama diskursus yang melewatkan (tidak melalui) rutinitas birokrasi, misal praktik yang dilakukan oleh polisi atau kelompok keamanan profesional lain. Tindakan *extraordinary* yang dilakukan elit penguasa melalui sekuritisasi, membuat elit tersebut melakukan tindakan apapun untuk mencapai keamanan. Selain itu, elit penguasa memiliki legitimasi untuk mendapatkan kontrol atas proses politik dengan menekan *power* dari parlemen dan kelompok oposisi.[52] Sehingga apa yang terjadi di Indonesia dapat dipahami bahwa suatu isu keamanan (termasuk keamanan maritim) kerap berdiri sebagai instrumen politik.

Kesimpulan

Selama ini sudah banyak ancaman-ancaman yang menggangu stabilitas keamanan maritim di Indonesia, khususnya ancaman non-tradisional. Banyak terjadi perbedaan perspektif dan kepentingan negara-negara di kawasan Asia Tenggara dan negara pengguna atau negara yang memilki kepentingan terhadap wilayah maritim Indonesia. Hal tersebut yang menjadi hambatan dalam menghadapi ancaman-ancaman yang mengganggu pengelolaan keamanan maritim baik di perairan Indonesia maupun di kawasan Asia Tenggara. *ADMM-Plus on Maritime Security* merupakan media diplomasi pertahanan yang paling tepat bagi Indonesia untuk melindungi kepentingan nasionalnya, terutama dalam sektor keamanan maritim. Karena *ADMM-Plus on Maritime Security* menyediakan

[49] Abraham Utama, "Tumpang Tindih Aturan Penegakan Hukum", dalam https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004163018-20-82691/tumpang-tindih-aturan-penegakan-hukum-maritim, 5 Oktober 2015, diakses pada 5 Februari 2018.

[50] Lenne Hansen,"The Little Mermaid's Silent Security Dilemma and The Absence of Gender in The Copenhagen School", *Millennium-Journal of International Studies*, Vol. 29, No. 2, Juni 2002, hlm. 285-306.

[51] *Ibid.*

[52] Jeff Huysmans,"*Defining social constructivism in security studies: The normative dilemma of writing security", Alternatives-Amsterdam Then New York Then Guildford-*, Vol. 27, No. 1. Februari 2002, hlm. 41-62.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

wadah bagi negara-negara ASEAN dan *External Powers* untuk menyampaikan kepentingannya melalui forum, diskusi, dan kerjasama keamanan dalam sektor maritim.

Melihat dinamika kawasan saat ini, Indonesia dituntut untuk mampu memanfaatkan permasalahan di perairannya sebagai sarana dalam mengedepankan kepentingannya, khususnya dibidang pertahanan dan keamanan. Akan tetapi Indonesia masih belum serius dalam menentukan dan menjadikan keamanan maritim sebagai hal yang penting untuk difokuskan.Hal ini terlihat dari belum adanya produk tertulis dan tujuan yang jelas mengenai sikap Indonesia terkait permasalahan keamanan maritim yang bersifat lintas negara. Oleh karena itu, dibutuhkan sekuritisasi isu-isu keamanan maritim untuk menghadapi tuntutan yang mendesak dari dinamika keamanan maritim di Indonesia dan kawasan. Namun sekuritisasi dalam kasus ini cenderung tidak memberikan solusi karena implementasinya tidak efektif. Hal ini juga diakibatkan kelemahan dari konsep sekuritisasi tersebut. Pada dasarnya sekuritisasi merupakan bentuk ekstrim dari politisasi yang membuat tindakan-tindakan tertentu dilegalkan dengan tujuan keamanan. Maka suatu isu akan dianggap penting atau mengalami sekuritisasi jika hal tersebut sesuai dengan logika politik dari aktor yang melakukan sekuritisasi (elit pemerintah) dan hal tersebut terjadi di Indonesia.

Daftar Pustaka

Buku

ASEAN Secretariat. 2008.*The ASEAN Charter*. Jakarta: ASEAN Secretariat.

Buzan, Barry dan Lene Hansen. 2009. *The Evolution of International Security Studies*. New York: Cambridge University Press.

Buzan, Barry dan Eric Herring. 1988.*The Arms Dynamic in World Politics*. Boulder: Lynne Rienner.

Herbert-Burns, R., dkk. 2008. Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security. New York: CRC Press.

Jakarta International Defense Dialog (JIDD). 2014. "Strategic Assessment Building Maritime Collaboration for Security and Stability".Jakarta: JIDD.

Palma, M. Ann, dkk. 2010.*Promoting Sustainable Fisheries: The International Legal and Policy Framework to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*.Boston: Martinus Nijhoff.

Sondankh, B. Ken. 2004.*National Sovereignty and Security in the Strait of Malacca.* Kuala Lumpur: MIMA International Conference on the Straits of Malacca.

Singh, Bhubhindar. 2011.*Introduction: Defence Diplomacy and Southeast Asia. From 'Boots' to 'Brogues': The Rise of Defense Diplomacy in Southeast Asia, RSIS Monograph.* Singapore: Rajaratnam School of International Studies.

Febrica, Senia. 2017. *Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies*. New York: Routledge Taylor & Francis Group.

Jurnal

Carpie, David.2013. "Structures, Shocks and Norm Change: Explaining The Late Rise of Asia's Defence Diplomacy". *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs.* Vol.31. No.1. April.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gindarsah, Iis dan Adhi Priamarizki. 2015, "Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns". *RSIS Policy Report*. Vol. 9. No. 9. April.

Hansen, Stig J. 2014. "Private security &Local Politics in Somalia". *Review of African Political Economy*. Vol.35 No. 118. Desember.

Hansen, Lenne. 2002. "The Little Mermaid's Silent Security Dilemma and The Absence of Gender in The Copenhagen School". *Millennium-Journal of International Studies*. Vol. 29, No. 2. Juni.

Huysmans, Jeff. 2002. "Defining Social Constructivism in Security Studies: The Normative Dilemma of Writing Security". *Alternatives-Amsterdam Then New York Then Guildford*. Vol. 27. No. 1. Februari.

Jaelan, Abdul Q, dan Udiyo Basuki. 2013. "*Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*: Upaya Mencegah dan Memberantas Illegal Fishing dalam Membangun Poros Maritim Indonesia". *Jurnal Supremasi Hukum*. Vol.3. No. 1. Juni.

Matthew, Davies. 2013."Explaining The Vientiane Action Programme: Asean And The Institutionalisation of Human Rights".*The Pacific Review.*Vol. 26. No. 4. September.

Nugraha, M. H. R. dan Arfin Sudirman. 2016. "*Maritime Diplomacy* sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia". *Jurnal Wacana Politik*. Vol. 1. No. 2.Oktober.

Raine, Sarah dan Christian Le Mière. 2013."Chapter Three: Southeast Asia–between Emerging Great-Power Rivalry". *Adelphi Series*. Vol. 3. No.1. April.

Sumakul, W. F. 2015."Kepentingan Nasional (Indonesia) dan Pembangunan Kekuatan Pertahanan". *Quarterdeck*. Vol. 9. No. 7. November.

Saeri, M. 2013. "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka". *Jurnal Transnasional*. Vol. 4. No.2. Mei.

Tan, S. Seng. 2011."Providers not protectors: institutionalizing responsible sovereignty in Southeast Asia". *Asian Security Journal*. Vol. 7. No. 13. September.

Yanti dan Bayu Vita Indah. 2014. "Peningkatan Kapasitas Nelayan Terkait Upaya Pertahanan Negara di Wilayah Perbatasan". *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan*. Vol. 4. No.1. Juni.

Website

ASEAN, "ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime", dalam http://asean.org/storage/2012/05/ASEAN-Plan-of-Action-in-Combating-TC_Adopted-by-11th-AMMTC-on-20Sept17.pdf, 20 September 2017, diakses pada 5 Februari 2018.

"About the ASEAN Defence Ministers' Meeting (ADMM)", dalam https://admm.asean.org/index.php/about-admm/about-admm-plus.html, 14 Januari 2014, diakses pada 20 Januari 2018.

Berlianto, "Operasi Militer Filipina Tewaskan 40 Anggota Abu Sayyaf", dalam http://international.sindonews.com/read/1122837/40/operasi-militer-filipina-tewaskan-40-anggota-abu-sayyaf-1468303746, 12 Juli 2016, diakses pada 25 Januari 2018.

Center of International Maritim Security, "The ISPS-Code and Maritime Terrorism",dalam http://cimsec.org/isps-code-maritime-terrorism/12098, 15 Juli 2014, diakses pada 5 Februari 2018.

Defence Media Center, "JIDD Ke-4 Bicarakan Upaya Membangun Kerjasama Keamanan Maritim", dalam http://dmc.kemhan.go.id/post-jidd-ke4-bicarakan-upaya-membangun-kerjasama-keamanan-maritim.html, 17 Maret 2014, diakes pada 3 Februari 2018.

"Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", dalam http://presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html, 13 November 2015, diakses pada 3 Februari 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Susilo, Wahyu, "Di Balik Penyanderaan ABK Indonesia", dalam http://www.dw.com/id/di-balik-penyanderaan-abk-indonesia/a-19387471, 11 Juli 2016, diakses pada 25 Januari 2018.

"TNI AL-Pegang Peranan Penting Jaga Keamanan Maritim", dalam http://cakrawala-dispenal.org/index.php/berita/365-tni-al-pegang-peranan-penting-jaga-keamanan-maritim.html, 12 Juli 2015, diakses pada 3 Februari 2018.

Utama, Abraham,"Tumpang Tindih Aturan Penegakan Hukum", dalam https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004163018-20-82691/tumpang-tindih-aturan-penegakan-hukum-maritim, 5 Oktober 2015, diakses pada 5 Februari 2018.

Tesis dan Disertasi

Lubis, Rizky Reza. 2017. "Diplomasi Pertahanan Indonesia dalam Mereduksi Rivalitas Great Powers di Laut Cina Selatan". (Tesis). Sentul: Universitas Pertahanan Indonesia.

Pedrason, Rodon. 2015. "*Asean's Defense Diplomacy: The Road to Southeast Asian Defense Community*". (Disertasi). Heidelberg: Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg.

Palma, Mary A. 2009. "The Philippines as an Archipelagic and Maritime Nation: Interests, Challenges, and Perspectives". (Disertasi). Sydney: *University of Wollongong*.

Laporan

IMB. 2015. "Piracy and Armed Robbery Against Ships-2015 Annual Report (Januari–Desember 2015)". London: ICC-IMB.

Simon, Sheldon W. 2010. "Safety and Security in the Malacca Strait: The Limits of Collaboration". NBR Special Report 201.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SENGKETA INDONESIA DAN TIMOR LESTE TERKAIT PERJANJIAN PERBATASAN MARITIM

Ida Kurnia[1], Alexander Sutomo[2], Cliff Geraldio [3]

[1]Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Tarumanagara
Email: idah@fh.untar.ac.id
[2] Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Tarumanagara
Email: alexander.205190033@stu.untar.ac.id
[3]Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Tarumanagara
Email: cliff.205180164@stu.untar.ac.id

ABSTRACT

The State of Timor Leste is an independent and sovereign country in the 21st (twenty-first) century with its official name Democratica de Timor-Leste (RTL). Timor-Leste went through a long history to be able to stand alone as an independent country. Prior to the independence of Timor-Leste, it was called East Timor, which was a former colony of the Portuguese which later merged into the Unitary State of the Republic of Indonesia. It is recorded in history that integration was formalized on July 17, 1976. Then East Timor officially became the 27th province of the Republic of Indonesia and became the youngest province at that time. In history, Timor-Leste was colonized by the Portuguese for 450 years, the Dutch for 3 years, and Indonesia for 24 years. Under the leadership of the United Nations through the United Nations Transitional Administration in East Timor.The establishment of Timor-Leste became a necessary new state on the border, especially with Indonesia. The issue of maritime boundaries between Indonesia and Timor-Leste has not yet been agreed. The method used is normative. Based on UNCLOS 1982, if maritime boundaries are included in the territory of state ownership, the principle used is the principle of equidistance. Second, there is no clear authority within the borders of Indonesia so that the current condition of Indonesia's borders, especially in terms of security, is not conducive. Third, based on Article 3 of UNCLOS, both countries have the right to the width of their territorial sea up to a limit of 12 miles from the baseline, if their territorial seas do not overlap.

***Keywords**: Maritime Boundary; Territorial Sea; Baseline.*

ABSTRAK

Negara Timor Leste merupakan negara yang merdeka dan berdaulat pada abad ke-21 (dua puluh satu) dengan nama resminya Democratica de Timor-Leste (RTL) merupakan suatu negara yang tidak terlalu besar yang terletak di Benua Australia dan timur Negara Indonesia. Timor-Leste melewati sejarah yang panjang hingga dapat berdiri sendiri sebagai suatu negara yang merdeka. Sebelum merdekanya Timor-Leste dahulunya disebut Timor-Timur yang merupakan wilayah bekas jajahan Bangsa Portugis yang kemudian bergabung dalam kesatuan Negara Republik Indonesia. Dalam sejarah tercatat bahwa integrasi telah diresmikan pada 17 Juli 1976. Selanjutnya, Timor-Timur resmi menjadi provinsi ke-27 Negara Republik Indonesia dan menjadi provinsi paling muda di saat itu. Dalam sejarah Timor-Leste d jajah oleh Bangsa Portugis selama 450 tahun, Belanda 3 tahun, dan Indonesia selama 24 tahun. Dibawah pimpinan PBB melalui lembaga.*United Nations Transitional Administration in East Timor*.
Berdirinya Timor-Leste menjadi negara baru diperlukan batas wilayah khususnya dengan Indonesia. Pemasalahan batas maritim antara Indonesia dan Timor-Leste sampai saat ini belum ada kesepakatan. Adapun metode yang digunakan adalah normatif. Berdasarkan UNCLOS 1982 apabila batas maritim masuk ke dalam wilayah kedaulatan negara, maka prinsip yang dipergunakan adalah prinsip sama jarak (*equidistance*). *Kedua*, tidak adanya wewenang yang jelas dalam pengelolaan perbatasan Indonesia sehingga kondisi perbatasan Indonesia saat ini terutama dari sisi stabilitas keamanan belum kondusif. Ketiga, berdasarkan Pasal 3 UNCLOS kedua negara mempunyai hak atas lebar laut teritorialnya sampai batas 12 mil diukur dari garis pangkal, apabila tidak saling tumpang tindih wilayah laut teritorialnya.

Kata Kunci: Batas Maritim; Laut Teritorial; Garis Pangkal.

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada tanggal 7 Desember 1975, Indonesia mengadakan operasi yang dikenal sebagai Operasi Seroja, yang berencana untuk menyerang Timor Timur untuk memasukkan ke dalam domain Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Kegiatan intrusi ini dilakukan Indonesia di bawah standar Soeharto setelah klaim dari Indonesia atas Timor Leste melalui Pengumuman Balibo. Dalam Kertas Kompas yang didistribusikan pada tanggal 29 Juni 1998, pada hari Minggu tanggal 28 Juni 1998 banyak massa Timor Timur memenuhi halaman Penginapan Mahkota, tempat para diplomat individu dari Kamar Asosiasi Eropa tinggal. Massa mendorong penugasan Pertemuan Uni Eropa untuk memegang mandat di Timor Timur segera. Massa menolak kemerdekaan teritorial untuk Timor Timur yang diakui oleh pemerintah Indonesia selama kerangka waktu perubahan, dan mengecam inklusi komunikasi luas Indonesia yang utama melihat kecenderungan Indonesia, kurang mengindir permintaan individu Timor Timur.

Pada masa pemerintahan Presiden BJ Habibie tepatnya 21 tahun sebelumnya, sejarah mencatat wilayah timur Indonesia, menjadi Timor Leste tertentu yang saat ini berganti nama menjadi Timor Leste yang terisolasi dari Indonesia.

Sejak Indonesia terisolasi dari Timor Leste, garis otoritas publik Republik Indonesia (RI) bersama dengan otoritas publik Timor Leste telah setuju untuk menentukan batas tanah dua bagian yang tidak tenang, khususnya di Noel Besi, Citrana dan Bidjael Sunan Oben. Menko Polhukam yang didampingi Menko Polhukam Retno Marsudi mengatakan, dengan terpenuhinya dua fragmen yang tidak tenang ini, cenderung diteruskan ke publik bahwa semua pengaturan batas darat antara kedua negara berada pada tingkat fundamental selesai dan akan dilanjutkan untuk perbatasan laut. Selain itu, pemahaman ini akan disimpulkan oleh Pertemuan Otoritas Senior yang akan diilustrasikan dalam Adendum No. 2 dari Pengaturan Batas 2005.

Kesalahan yang terjadi pada batas samudera Indonesia dan Timor Leste adalah bahwa tidak ada jaminan dan pedoman sehubungan dengan batas-batas regional, terutama di laut regional. Kedua, tidak ada ahli yang masuk akal dalam administrasi batas-batas Indonesia sehingga keadaan garis Indonesia saat ini, terutama sejauh ketergantungan keamanan, belum menguntungkan. Berdasarkan Pasal 3 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa Indonesia dan Timor Leste berhak untuk menetapkan lebar laut regional mereka sejauh mungkin tidak melebihi 12 mil laut, diperkirakan dari pengukur yang ditentukan sesuai UNCLOS 1982.

Setelah penggabungan Timor Timur, Indonesia dan Australia tawar-menawar untuk menentukan jalur laut di Lubang Timor yang tidak tenang. Namun, ada perbedaan pada tingkat fundamental dalam menentukan batas batas laut antara kedua negara di mana Australia berpendapat bahwa di Timor Hole ada Saluran Timor sehingga sistem jaminan harus didasarkan pada pedoman kedalaman laut. Sementara itu, menurut Indonesia, Timor Hole adalah rak daratan sehingga jaminan delimitasi laut harus memanfaatkan aturan garis tengah sesuai UNCLOS 1982.

Adanya kontras perspektif dan mengingat bahwa jika tidak ada konsesi untuk batas samudera yang akan mempengaruhi aset minyak dan gas yang belum dijelajahi di Lubang Timor, kedua negara memilih untuk mendirikan Zona Partisipasi di Lubang Timor pada tahun 1989 disebut sebagai Pengaturan Lubang Timor sebagai jawaban untuk masalah kontras perspektif. Pengaturan ini mengisolasi Lubang Timor menjadi tiga zona dengan pembagian tingkat sesuai dengan yang dikukuhkan oleh kedua negara. Selain itu, pada tahun 1997, Indonesia dan Australia menyetujui Pengaturan Perth 1997 yang mengawasi delitimasi ZEE kedua negara di Laut Timor dan Laut Arafura.

Mengingat pemeriksaan ini ada dua penyelidikan mendasar setelah Timor Leste (Republik Timor Leste / RDTL) secara mandiri, khususnya:

Pertama-tama, belum ada jaminan dan pedoman mengenai batas regional, terutama di Oecusse, sebuah (wilayah) Timor Leste yang terletak di wilayah Indonesia di Timor Barat.

Kedua, tidak ada ahli yang masuk akal dalam administrasi garis Indonesia dengan tujuan bahwa keadaan garis Indonesia saat ini, terutama sejauh kesehatan keamanan, belum menguntungkan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rumusan Masalah

1. Kendala yang mengakibatkan perbatasan maritim Indonesia dan Timor Leste belum terealisasikan ?
2. Upaya apa yang harus seharusnya dapat ditempuh Indonesia untuk mengatasi agar dapat terealisasikannya perjanjian perbatasan maritim ?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian normatif. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yang berupa peraturan-peraturan, baik yang sifatnya nasional maupun internasional. Disamping itu, digunakan juga buku/ artikel yang terkait dengan penelitian ini, termasuk kamus, media massa dan internet. Untuk melengkapi penelitian ini, maka akan digunakan data primer, namun penggunaan data primer sebatas untuk mendukung data sekunder.

Adapun yang utama dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum. Pendekatan undang-undang ini untuk menelaah adanya konsistensi dan kesesuaian substansi muatan undang-undang dengan mempelajari ontologis lahirnya undang-undang, landasan filosofis undang-undang dan ratio legis dari ketentuan undang-undang. (Marzuki, 2007).

Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, di dalam penelitian hukum normatif, penelitian terhadap asas-asas hukum dilakukan terhadap kaidah-kaidah hukum, yang patokan-patokan berperilaku atau bersikap tidak pantas, Penelitian tersebut dapat dilakukan (terutama) terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, sepanjang bahan-bahan tadi mengandung kaidah hukum(Soekanto & Mahmudji, 2010).

Dalam penelitian hukum normatif pengkajian terhadap kaidah hukum saja belum cukup, sehingga perlu kajian lebih lanjut pada aspek sistem hukumnya. Sistem merupakan tatanan atau kesatuan yang utuh yang terdiri dari bagian-bagian atau unsur-unsur yang saling berkaitan erat satu sama lain yaitu kaidah atau tentang pernyataan apa yang seharusnya, sehingga sistem hukum merupakan sistem normatif.(Mertokusumo, 2001).

Pendekatan penelitian menggunakan pendekatan sejarah hukum (Historical Approach) Pendekatan sejarah hukum dilakukan dalam kerangka pelacakan sejarah lembaga hukum dari waktu ke waktu. Pendekatan ini sangat membantu peneliti untuk memahami filosofi dari aturan hukum dari waktu ke waktu. Disamping itu, melalui pendekatan ini juga dapat diketahui perubahan dan perkembangan filosofi yang melandasi aturan hukum dimaksud.

Pendekatan konseptual menggunakan pendekatan wilayah negara yaitu Menurut Mochtar Kusumaatmadja konsep dasar dari ruang berlakunya kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi negara dibatasi oleh negara itu, sehingga negara memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya. (Kusumaatmadja & Agoes, 2003).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Perbatasan merupakan sebuah konsep yang sangat penting dalam hubungan antarnegara. Dari sudut pandang perdamaian, tanpa hubungan lintas batas yang saling dapat diterima, hubungan baik di antara negara yang bertetangga hampir tidak mungkin tercapai(Henrikson, 2000) Dalam pergantian peristiwa, baik sebelum penggabungan dan setelah rekonsiliasi Wilayah Timor Timur (saat ini Timor Leste), lautTimor dan laut Arafura mengalami unsur-unsur perbaikan yang berfluktuasi. Baik dalam jaminan batas-batas samudera maupun isu-isu yang ada di dua lautan tersebut.

Wilayah Timor Timur sebagai negara otonom dan berdaulat pada abad ke-21 dengan nama otoritasnya Republica Democratica de Timor Leste (RDTL) adalah sebuah negara kecil yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terletak di utara Daratan Australia dan Kondisi Timur Republik Indonesia. Timor Timur adalah negara otonom yang pernah penting bagi wilayah Indonesia yang dikenal sebagai Wilayah Timor Timur. Timor Timur sendiri memisahkan diri dari kekuasaan Indonesia pada tanggal 20 Mei 2002. Timor Timur memiliki sejarah panjang yang tersisa sebagai negara bebas. Provinsi Timor Timur dijajah oleh 3 (tiga) negara, khususnya:

Portugis untuk beberapa waktu, Jepang untuk waktu yang lama dan Indonesia untuk waktu yang cukup lama dan didorong oleh Negara-negara Berkumpul melalui sebuah yayasan yang disebut Organisasi Sementara Negara Bersatu di Timor Timur / UNTAET selama sekitar 2 tahun (24 Oktober 1999-20 Mei 2002).

Timor Leste adalah wilayah yang memiliki tempat dengan kelompok pulau Timor di Nusa Tenggara Timur. Wilayah ini pernah menjadi provinsi Portugis. Setelah Keputusan Kebebasan Dan Pengaturan Indonesia tentang wilayah Indonesia dengan Belanda, Timor Timur tidak masuk sebagai wilayah Republik Indonesia. Ini dengan alasan bahwa Timor Timur adalah provinsi Portugis.

Pada tanggal 30 Agustus 1999 yang dimulai dengan pemanasan suhu politik publik Indonesia ke fase penolakan Presiden Soeharto yang kemudian digantikan oleh BJ Habibie. Dalam waktu yang tidak begitu jauh melewati negara Timor Timur yang merupakan daerah ke-27 kemudian, pada saat itu, mengalami gangguan. Sebuah mandat diadakan di Timor Timur di bawah kesepakatan yang didukung negara-negara berkumpul. Dengan demikian, Timor Leste diisolasi dari NKRI.

Batas-batas suatu bangsa mengasumsikan bagian penting di mana pembentukan kembali adalah bagian antara bangsa-bangsa. Untuk memeriksa kekuatan regional suatu negara, diperlukan indikasi garis yang jelas dan sangat tahan lama. Karena, seandainya itu tidak dipisahkan dengan tanda yang masuk akal dan sangat tahan lama, itu pasti akan menyebabkan masalah dengan negara-negara yang bersebelahan yang dengan mudah berbaris.

Kejelasan mengenai garis batas baik di darat maupun di laut merupakan suatu yang penting untuk kedua negara yang berbatasan. Menurut Pasal 1 ayat (4) Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008tentang Batas Wilayah Negara. Batas wilayah negara adalah garis batas yang merupakan pemisah kedaulatan suatu negara yang didasarkan atas hukum internasional. Ini berarti bahwa domain bangsa harus jelas, karena itu adalah tempat di mana negara mempertahankan kekuasaannya.

Sesuai pengaturan hukum internasional untuk situasi ini UNCLOS 1982 telah mengelola garis samudera negara-negara baik menghadapi dan menghubungkan diidentifikasi dengan batas-batas wilayah berdaulat dan lokal. Dalam pelaksanaannya, pengaturan pengaturan batas samudera yang mengidentifikasi dengan batas laut domain dan lingkup kedaulatan benar-benar diteruskan ke negara-negara penting untuk membuat kesepakatan. Namun, perlu diingat bahwa UNCLOS 1982 berubah menjadi prinsip payung. Pengaturan ini berisi jaminan poin-poin yang memfasilitasi batas-titik samudera kedua negara dan hak setiap bangsa untuk mempraktikkan kekuatannya dan menyelidiki kelimpahan normal yang terletak di dasar laut yang merupakan domain negara. Setelah koordinasi Timor Timur, Indonesia dan Australia tawar-menawar untuk menentukan jalur laut di Lubang Timor yang tidak tenang. Meskipun demikian, ada perbedaan pada tingkat dasar dalam menentukan batas batas laut antara kedua negara di mana Australia berpendapat bahwa di Timor Hole ada Timor Channel sehingga sistem jaminan harus didasarkan pada aturan kedalaman laut. Untuk sementara, sesuai Indonesia, Timor Hole adalah rak daratan sehingga jaminan delimasi laut harus memanfaatkan pedoman garis tengah sesuai UNCLOS 1982.

Karena ada kontras perspektif dan mengingat bahwa jika tidak ada konsesi terhadap batas laut yang akan mempengaruhi aset minyak dan gas yang belum dijelajahi di Laut Timor, kedua negara memilih untuk membangun Zona Partisipasi di Lubang Timor pada tahun 1989 yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

disebut sebagai Pengaturan Lubang Timor sebagai jawaban untuk masalah kontras perspektif. Pemahaman ini membagi Lubang Timor menjadi tiga zona dengan pembagian tingkat sesuai yang setuju oleh kedua negara. Selain itu, pada tahun 1997, Indonesia dan Australia menyetujui Pengaturan Perth 1997 yang mengelola delimasi ZEE kedua negara di Laut Timor dan Laut Arafura.

Mengingat pemeriksaan ini ada dua penyelidikan utama setelah Timor Leste (Republik Timor Leste / RDTL) bebas, untuk lebih spesifik:

Pertama-tama, belum ada jaminan dan pedoman mengenai batas regional, terutama di Oecusse, sebuah (wilayah) Timor Leste yang terletak di wilayah Indonesia di Timor Barat.

Kedua, tidak ada ahli yang jelas dalam administrasi batas-batas Indonesia sehingga keadaan garis Indonesia saat ini, terutama sejauh ketergantungan keamanan, belum membantu.

Berdasarkan Pasal 59 UNCLOS 1982, tentang penyelesaian sengketa di ZEE, mewajibkan negara-negara untuk melakukan kesepakatan dengan cara yang adil dengan pertimbangan yang relevan. Indonesia dan Timor Leste hendaknya menetapkan garis equidistance sebagai batas wilayah laut setiap negara, atau menggunakan alternatif penyelesaian sengketa perbatasan laut kedua negara yang diarahkan pada penerapan prinsip uti possidetis juris dalam kepemilikan wilayah antara Republik Indonesia dengan RDTL (wilayah Kantung Oecusse).

Isu delimitasi batas laut RI – RDTL sebenarnya belum ada. Hal ini karena penetapan batas laut belum diperiksa, kedua negara telah sepakat untuk membicarakannya setelah pengesahan batas darat selesai. Isu-isu yang muncul saat ini pada umumnya akan datang dari perspektif keuangan.

Belum tentu batas wilayah laut setiap negara menyebabkan penangkapan ikan baik oleh pemancing Indonesia maupun pemancing RDTL masih sering memasuki ruang laut negara lapisan. Kekurangan Posko Lintas Garis Terkoordinasi antara Republik Indonesia (RI) – RDTL menyebabkan latihan persilangan melalui lautan penduduk RDTL dari Oeccusi ke Timor Leste atau sebaliknya secara alami melalui perairan Indonesia dan akan sulit dikenali. Kondisi demikian juga terjadi dalam bidang tukar-menukar, sehingga sering terjadi pertukaran yang melanggar hukum, seperti halnya peredaran gelap antara penduduk Indonesia dengan penduduk RDTL. Pos jalur saat ini antara RI – RDTL adalah untuk pos lintas jalur melalui darat.

Perlakuan terhadap perbatasan negara sejauh ini belum memiliki pilihan untuk berjalan ideal dan kurang tergabung dan masih ada perjuangan antara pertemuan yang berbeda (baik pada tingkat pesawat, sektoral, atau ke arah atas) yang tidak dapat di menjauh dari. Wawasan dengan masih kecurigaan bahwa perlakuan terhadap wilayah garis hanya memiliki tempat dengan otoritas publik (fokus) saja, harus diperbaiki, ditingkatkan dan dirubah, diidentifikasi dengan berjalannya waktu kemerdekaan teritorial, terlepas dari kenyataan bahwa wilayah garis adalah wilayah kunci publik. Nilai dasar dari garis tidak benar-benar diselesaikan antara lain oleh latihan yang terjadi di dalam lokal. Terlepas dari pergantian peristiwa provinsi, strategi diperlukan dan di antara Indonesia dan Timor Leste untuk mendapatkan kejernihan pada batas-batas regional. Otoritas publik Indonesia bergantung pada konstitusi dan undang-undang material yang berbeda dan selanjutnya otoritas publik menyusun strategi yang berbeda yang berubah menjadi referensi untuk pelaksanaan garis eksekutif. Indonesia melakukan strategi yang berbeda dalam menaklukkan bahaya garis antara Nusa Tenggara Timur dan Timor Leste. (Kusumaatmadja & Agoes, 2003).

Selanjutnya, persyaratan untuk dasar *Guard Tact Establishments*, *Joint Ministrial Commission* (JMC), *Joint Line Council* (JBC) dan *Specialized Sub-Panel on Line Outline and Guidelines* (TSCBDR) ditegakkan oleh sepuluh kelompok *Sub Advisory* Khusus lainnya dalam mengawasi batas selama pengaturan konfirmasi batas antara kedua negara. (Qinvi, Sutisna , & widodo, 2018) Berdirinya Dewan Pengawas Batas Bersama dalam pertemuan utama yang disampaikan oleh JBC Indonesia – Timor Leste meliputi:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

a) Setuju penunjukan Indonesia menolak proposisi Timor-Leste untuk membentuk subkomite khusus dalam perjalanan jalan ke dan dari Dili dan Oecussi yang akan berputar penuh dengan memanfaatkan transportasi darat;
b) Kedua belah pihak setuju untuk membentuk panel penutup garis, dewan pengawas mungkin bertemu kapan pun diperlukan.
c) Pihak yang berbeda setuju untuk membentuk subkomite khusus pada pedoman batas dan garis untuk berbicara tentang masalah yang mengidentifikasi dengan pinggiran kedua negara.

Timor Leste mengusulkan untuk membuat sistem jalur pertukaran laut untuk kapal konvensional untuk kesejahteraan transportasi dan pihak Indonesia menyebutkan periode kecantikan untuk memikirkan proposisi tersebut. (Sudika Mangku, 2017)

Selain itu, diplomasi sebagai strategi adalah pilihan yang benar dan sangat banyak dilakukan sehingga sangat berharga. Dalam mengatasi masalah garis ini, strategi dinamis oleh kedua negara mempertimbangkan periode waktu ukuran jaminan batas melalui pertemuan dan pengaturan di setiap pertemuan. Strategi yang diarahkan pemerintah Indonesia salah satunya adalah memimpin pertukaran dengan Timor Leste. Pertukaran diarahkan oleh otoritas publik Indonesia dalam menetapkan batas regional dengan Timor Leste melalui kebijaksanaan yang dipimpin oleh beberapa kantor penting untuk mendapatkan kejelasan tentang batas-batas regional perairan. Otoritas publik Indonesia bergantung pada konstitusi dan undang-undang terkait lainnya dan selanjutnya otoritas publik menyusun berbagai strategi yang berubah menjadi referensi untuk pelaksanaan garis dewan. Indonesia melakukan taktik yang berbeda dalam mengalahkan bahaya garis antara Nusa Tenggara Timur dan Timor Leste.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Belum jelasnya batas wilayah laut masing-masing negara menyebabkan penangkapan ikan baik oleh nelayan RI maupun nelayan RDTL masih sering memasuki wilayah laut negara yang berbatasan. Hal ini berdampak pada pengelolaan sumber daya hayati khususnya sumber daya ikan belum ada kejelasan, padahal dalam pengelolaan sumber daya ikan diperlukan perimbangan antara pemanfaatan dan pelestariannya, supaya sumber daya ikan dapat berkelanjutan. Selanjutnya tidak adanya Pos Perbatasan Laut Terpadu antara RI-RDTL yang menyebabkan aktivitas penyeberangan laut warga RDTL dari Oeccasi ke Timor Leste atau sebaliknya melalui perairan Indonesia dan akan sulit terdeteksi. Penanganan perbatasan negara selama ini belum dapat berjalan secara optimal dan kurang terintegrasi serta masih adanya konflik antar berbagai pihak (baik sektoral maupun vertikal) yang tidak dapat dihindari. Persepsi masih adanya anggapan bahwa penanganan kawasan perbatasan hanya milik pemerintah (pusat), perlu diluruskan, diperbaiki dan ditata ulang, terkait era otonomi daerah, padahal kawasan perbatasan merupakan kawasan strategis nasional.

Saran

Pemerintah Indonesia dalam hal ini secepatnya mengadakan perjanjian batas maritim dengan Timor Leste agar Indonesia dapat melindungi perairan Indonesia dari hal seperti penangkapan ikan oleh nelayan dari Timor Leste dan melindungi perbatasan Indonesia yang merupakan kawasan strategis nasional.

Ucapan Terima Kasih (*Acknowledgement*)

Sehubungan dengan telah dilaksanakannya kegiatan penelitian mengenai “Batas Maritim Indonesia dan Timor Leste”, tim penelitian Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Universitas Tarumanagara yang telah memberi izin kepada tim peneliti Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara untuk mengadakan penepenelitia

REFERENSI

Buku

Atik,K. (2010).Penanganan Pengungsi di Indonesia (Tinjauan aspek Hukum Internasional dan nasional) . Penerbit Brilian Internasional, Surabaya.

Kusumaatmadja,M & Agoes, ER. (2003). Pengantar Hukum Internasional. P.T. Alumni, Bandung.

Marzuki,PM . (2007). Penelitian Hukum .Kencana, Jakarta.

Soekanto,S & Mahmudji,S.(2010). Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat. Rajawali Pers, Jakarta.

Mertokusumo,S. (2001). Penemuan Hukum Sebuah Pengantar. Liberty, Yogyakarta.

Marnixon,WRC. (2006). Konsepsi Hukum dalam Pengaturan dan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Antarnegara, PT. Alumni, Bandung.

Jurnal

Mangku,DGS.(2017). Implementasi Joint Border Committee (JBC) Untuk Penyelesaian Sengketa Perbatasan Darat antara Indonesia dan Timor Leste. Jurnal Yuridis,*Edisi 1 Vol 5*,43-66.

Henrikson, AK. (2000). “Facing across Borders: The Diplomacy of Bon Voisinage”. International Political Science Review. *No.21 Vol.2* , 121-147.

Dewi,RK. (2020). DIPLOMASI INDONESIA DALAM PENETAPAN BATAS PERAIRAN DENGANTIMOR LESTE, JOM FISIP, *Edisi 1 Vol 7 Januari-Juni 2020*.

Qinvi,RF, Sutisna,S & Widodo,P. (2018). DIPLOMASI PERTAHANAN DALAM PENYELESAIAN UNRESOLVED SEGMENT DI PERBATASAN DARAT INDONESIA – REPUBLIK DEMOKRATIK TIMOR LESTE (RDTL) (STUDI KASUS UNRESOLVED SEGMENT DILUMIL – MEMO) . Jurnal Diplomasi Pertahanan. *Edisi 1 Vol 4*.

Internet

http://e-journal.uajy.ac.id/11853/4/MIH017113.pdf

https://www.dpr.go.id/dokblog/dokumen/F_20150616_1906.pdf

http://news.unair.ac.id/2019/08/21/alternatif-penetapan-batas-wilayah-laut-nkri-dan-republik-democratic-timor-leste/

https://setkab.go.id/segera-rundingkan-batas-maritim-ri-timor-leste-selesaikan-kesepakatan-batas-daratRibuan Massa Timtim Tuntut Referendum”, Kompas, Senin, 29 Juni 1998.

https://wiken.grid.id/amp/392319251/seolah-membiarkan-lepasnya-timor-timur-dari-nkri-ternyata-inialasan-cerdas-bj-habibie-yang-tak-banyak-orang-tahu-demi-harga-diri-bangsa

https://wiken.grid.id/amp/392319251/seolah-membiarkan-lepasnya-timor-timur-dari-nkri-ternyata-ini

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(*halaman kosong*)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561

De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

SENGKETA WILAYAH MARITIM DI LAUT TIONGKOK SELATAN
(Maritime Territorial Dispute in South China Sea)

Muhar Junef
Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum
Badan Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Hak Asasi Manusia
Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia R.I.
Jalan H.R Rasuna Said Kavling 4-5 Kuningan Jakarta Selatan 12940
Telpon (021) 252015, Faksimil (021) 2526438. HP: 081311649214 muharjunef@yahoo.co.id
Tulisan Diterima:27-03-2018; Direvisi: 04-06-2018; Disetujui Diterbitkan: 21-06-2018

DOI: http://dx.doi.org/10.30641/dejure.2018.V18.219-240

ABSTRACT

South China Sea dispute has been regarded as the hottest dispute of 21st century, in which China, United States of America and some ASEAN members are indirectly involved. There are three (3) issues why the countries involved in the South China Sea conflict such as China, Taiwan, Vietnam, Philippines, Brunei Darussalam, and Malaysia are interested in fighting over the sea and lands areas of two islands, Paracel and Spratly in South China Sea. Firstly, the sea and lands on the lands in South China Sea contain highly rich natural resources, such as oil and natural gas and other marine resources. Secondly, the waters of South China Sea is the waters through which the international ships usually pass, in particular for the trading network connecting the Europe, America and Asia. Thirdly, rapid economic growth in Asia. This research emphasizes more on the first issue. What is the background of the dispute in the South China Sea?What are the roles ASEAN plays in the South China Sea dispute? This research is a normative legal research. According to the research it is concluded that the dipute at the South China Sea is an international dispute, as the actors are not only the claimant countries but also the other countries that are interested to the areas. Therefore, the South China Sea dispute cannot be settled by only observing the historical and legal aspects but also must involve peaceful negotiations. According to the research, it is recommended to the parties in South China Sea dispute to prepare a dispute settlement agenda by legal means and in the existing bilateral and multilateral fora.

Keywords: Maritime Territorial Dispute

ABSTRAK

Sengketa Laut Tiongkok Selatan merupakan sengketa terpanas di abad ke-21, dimana Tiongkok, Amerika Serikat dan sebagian besar anggota ASEAN terlibat secara tak langsung. Adapun 3 (tiga) hal mengapa negara-negara yang terlibat dalam konflik Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan seperti China, Taiwan, Vietnam, Filipina, Brunei Darussalam, dan Malaysia saling berkepentingan dalam memperebutkan wilayah kawasan laut dan daratan dua gugusan kepulauan Paracel dan Spratly di Laut Tiongkok Selatan. Pertama, wilayah laut dan gugusan kepulauan di Laut Tiongkok Selatan mengandung sumber kekayaan alam yang sangat besar, meliputi kandungan minyak dan gas bumi serta kekayaan laut lainnya. Kedua, wilayah perairan Laut Tiongkok Selatan merupakan wilayah perairan yang menjadi jalur perlintasan aktivitas pelayaran kapal-kapal internasional, terutama jalur perdagangan lintas laut yang menghubungkan jalur perdagangan Eropa, Amerika, dan Asia. Ketiga, pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat di Asia. Permasalahan dalam penelitian ini lebih menekankan pada: 1. Apa yang melatar belakangi terjadinya Sengketa di Wilayah Maritim di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan?; 2.Peran ASEAN dalam Sengketa di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan? Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa sengketa yang terjadi di Laut Tiongkok Selatan merupakan sengketa

REPUBLIK INDONESIA

antarnegara, karena aktornya bukan hanya negara-negara pengklaim namun juga negara-negara lainnya yang berkepentingan diwilayah tersebut. Oleh karena itu upaya penyelesaian sengketa maritim di Laut Tiongkok Selatantidak saja pada aspek historis (sejarah) dan hukumtetapi juga melalui pendekatan perundingan secara damai. Berdasarkan hasil penelitian disarankan kepada para pihak yang bersengketa di Laut Tingkok Selatan untuk menyiapakan agenda penyelesaian sengketa tersebut melalui jalur hukum maupun membicarakannya melalaui forum-forum bilateral dan multilateral yang telah ada.

Kata Kunci: Sengketa Wilayah Maritim

PENDAHULUAN

Masalah Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan (LTS) memiliki permasalahan sengketa yang pelik, diantaranya adalah masalah sengketa teritorial dan sengketa batas wilayah maritim, yang sampai saat ini belum adanya penyelesaiannya. Indonesia sangat berhati-hati dalam menghadapi masalah sengketa di LTS ini(**Wiranto, 2016: 8)**.Dalam konflik Laut China Selatan atau Laut Tiongkong Selatan,selain ketegangan yang terjadi akibat tumpang tindihnya klaim antar negara bersengketa yang belum bisa dihentikan(**Buszynski, 2012: 139-156**),hingga kini, terdapat juga perkembanganyang tidak menggembirakan terutama mengenaihubungan antara dua negara anggotaASEAN yaitu Vietnam dan Filipina denganChina. Filipina misalnya telah memberikan beragam laporan mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh kapal-kapal China yang melewati perairan yang selama ini disengketakan, bahkan terjadi beberapa insiden antara kapal patroli China dengan kapal-kapal nelayan Filipina. SelanjutnyaChina juga dituduh melakukan pemancangan instalasi baru di wilayah yang disengketakan serta mengintimidasi kapal-kapal eksplorasi minyak Filipina. Sementara Vietnam telahmelakukan paling tidak empat kali pertemuan bilateral dengan China pada awal 2011 dalam rangka membicarakan perbedaan antar mereka mengenai Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan. Sayang sekali beberapa perilaku China seperti, semakin meningkatnya jumlah dan kegiatan penangkapan ikan yang dilakukan kapal-kapal China di perairan Vietnam akhirnya membuat segala hasil pertemuan bilateral antar keduanya menjadi tiada manfaat. Insiden seperti pemotongan kawat-kawat di tempat ekplorasi minyak Vietnam yang dilakukan China juga pada akhirnya semakin memperkeruh suasana dan membuat inisiatif baru bagi Vietnam untuk selalu meningkatkan kapabilitas militernya di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan**(Sudira, 2014: 143)**.

Sengketa kepemilikan kedaulatan teritorial di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan sesungguhnya merujuk kepada wilayah kawasan laut dan daratan di dua gugusan kepulauan Paracel dan Spratly. Negara-negara kawasan yang terlibat dalam konflik Laut China Selatanatau Laut Tiongkok Selatan pada umumnya menggunakan dasar historis dan geografis dalam memperebutkan kepemilikan atas kawasan laut dan dua gugusan kepulauan di wilayah Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan. China misalnya, mengklaim wilayah sengketa tersebut berdasarkan kepemilikan bangsa China atas kawasan laut dan dua gugusan kepulauan Paracel dan Spratly sejak 2000 tahun yang lalu, kemudian Pemerintah China mengklaim telah mengeluarkan peta yang merinci kedaulatan China atas Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan pada tahun 1947, yang dikenal dengan istilah "*Nine-Dashed Line"*(**Nainggolan, 2013: 8)**.

Begitu pun dengan negara Filipina, Vietnam, Taiwan, Brunei Darussalam, dan Malaysia yang dalam hal ini juga mengklaim bahwa sebagian wilayah Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan masuk ke dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) negara-negara tersebut berdasarkan pendekatan geografis yang diakui oleh Konvensi Hukum Laut Internasional 1982.Negara-negara yang bersengketa dalam konflik Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatankerap kali terlibat dalam bentrokan fisik dengan menggunakan kekuatan militernya masing-masing. Upaya-upaya konfrontatif dalam memperjuangkan klaim atas kepemilikan wilayah Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

masing-masing negara yang terlibat dalam konflik Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan semakin memperkeruh dan mengganggu stabilitas kawasan, bahkan berpotensi berdampak kepada mengganggu kepentingan negara-negara di sekitar kawasan yang justru tidak terlibat secara langsung dalam konflik Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan, seperti Indonesia dan negara-negara anggota ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations)*lainnya***(ibid)***.

Adapun 3 (tiga) hal yang menjadi alasan utama mengapa negara-negara yang terlibat dalam konflik Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatanseperti China, Taiwan, Vietnam, Filipina, Brunei Darussalam, dan Malaysia saling berkepentingan dalam memperebutkan wilayah kawasan laut dan daratan dua gugusan kepulauan Paracel dan Spratly di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan. *Pertama,* wilayah laut dan gugusan kepulauan di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatanmengandung sumber kekayaan alam yang sangat besar, meliputi kandungan minyak dan gas bumi serta kekayaan laut lainnya. *Kedua,* wilayah perairan Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatanmerupakan wilayah perairan yang menjadi jalur perlintasan aktivitas pelayaran kapal-kapal internasional, terutama jalur perdagangan lintas laut yang menghubungkan jalur perdagangan Eropa, Amerika, dan Asia. *Ketiga,* pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat di Asia, membuat negara-negara seperti China dan negara-negara di kawasan Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan, bahkan termasuk Amerika Serikat sangat berkeinginan menguasai kontrol dan pengaruh atas wilayah Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan yang dinilai sangat strategis dan membawa manfaat ekonomis yang sangat besar bagi suatu negara***(ibid*: 10-11**).

Jika melihat dari keadaan politik baik di kawasan Asia Tenggara maupun Asia Pasifik dewasa ini, terlihat bernuansa muram sekaligus memanas. Dimana Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan yang menjadi titik tumpu bagi geopolitik di kawasan Asia Pasifik sedang menjadi pembicaraan hangat di tingkat internasional dikarenakan tersulutnya konflik antara sejumlah negara besar di Asia dan beberapa negara anggota ASEAN. Inti dari masalah yang diperdebatkan sebenarnya adalah seputar klaim wilayah perbatasan (*territorial zone*). Sengketa Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan ini telah memberikan dampak yang cukup dramatis terhadap gelombang polarisasi kekuatan negara-negara yang bertikai**(http://apdforum.com/id/article/rmiap/articles/online/features/2012/12/31/aayear-end-story, diakses 1 Februari 2018).**

Berbagai upaya yang telah dilakukan untuk menghindari potensi Konflik Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan menyusul adanya kemungkinan upaya penyelesaian konflik secara damai oleh semua pihak yang terlibat sengketa. Salah satu upaya menghindari potensi konflik tersebut adalah melalui pendekatan perundingan secara damai baik secara bilateral maupun multilateral dan juga melakukan kerjasama-kerjasama yang lazim digunakan mengelola konflik regional dan internasional.

Berdasarkan uraian di atas, maka perlu dilakukan penelitian berkaitan dengan sengketa di wilayah maritim di Laut Tiongkok Selatan. Permasalahan yang akan menjadi fokus dalam dalam penelitian ini adalah : Apa yang melatar belakangi terjadinya Sengketa di Wilayah Maritim di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan? Bagaimana peran Pihak-pihak dalam Sengketa di Laut China Selatan atau Laut Tiongkok Selatan? Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hal-hal yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini. Secara teoritis kegunaan dari penelitian ini adalah dalam rangka mendukung pembentukan dan pengembangan hukum dan secara praktis sebagai bahan masukan bagi para pemangku kepentingan antara lain Pemerintah, para ahli, akademisi, praktisi dan masyarakat.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitianhukum normatif. Metode ini dilakukan dengan mengkaji sumber-sumberkepustakaan, yaitu dengan meneliti prinsip-prinsip dan sistem hukum.**(Soekanto, 1985: 13-14)**. Selanjutnya peneliti menggunakan pendekatan kasus untuk mempelajari norma-normadan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan sengketa China dan Filipinaterhadap kepemilikan Laut China Selatanatau Laut Tiongkok

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selatan**(Ibrahim, 2006: 302).** Setelah itu peneliti mengkaji beberapaperaturan internasional yang berkaitan dengan penyelesaian sengketa internasionalkhususnya yang terjadi di laut seperti Piagam PBB dan Statuta MahkamahInternasional tahun 1945, serta *United Nations Convention on the Law of the Sea*(UNCLOS) tahun 1982**(*ibid:* 321)**.

Bahan hukum primer berasal dari aturan yang memiliki kekuatan hukum mengikat seperti Piagam PBB dan Statuta Mahkamah Internasional tahun 1945, serta UNCLOS tahun 1982. Bahan hukum sekunder terdiri dari beberapa dokumen yang berkaitan dengan bahan hukum primer, seperti: Buku-buku yang berkaitan dengan sengketa internasional. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum atau non-hukum yangmenunjang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder**(Soekanto,*op. cit*.: 33)**.Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan kajiankepustakaan terhadap bahan-bahan hukum, baik bahan hukum primer, bahanhukum sekunder, maupun bahan hukum tersier dan atau bahan non hukum.Penelusuran bahan-bahan hukum tersebut dapat dilakukan dengan membaca,melihat, mendengarkan, maupun sekarang banyak dilakukan penelusuran bahanhukum tersebut melalui media internet**(Fajar, 2007 : 113)**.Metode analisis data dilakukan melalui cara menganalisis data secarasistematis dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sifat analisisdeskriptif maksudnya adalah peneliti dalam menganalisis berkeinginan untukmemberikan gambaran atau pemaparan atas subjek dan objek penelitiansebagaimana hasil penelitian yang dilakukannya, peneliti tidak melakukanjustifikasi terhadap hasil penelitiannya tersebut. Sedangkan metode kualitatifartinya peneliti hanya menganalisis terhadap data atau bahan-bahan hukum yangrelevan dan berkualitas saja**(*ibid :* 130)**.

PEMBAHASAN

Berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2004, tanggal 14 Maret 2014 tentang pencabutan Surat Edaran Presedium Kabinet Ampera Nomor SE-06/Pred.Kab/6/1967, tertanggal 28 Juni 1967, yang pada pokoknya mengganti istilah Tjina/China menjadi Tionghoa/Tiongkok, maka selanjutnya dalam pembahasan ini menggunakan istilah Laut Tiongkok Selatan (LTS).

Laut Tiongkok Selatan, terletak di wilayah yang berbatasan dengan Tiongkok, Taiwan, dan sebagian negara ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations)*. (**http://www.asean.org/overview/diakses pada 1 Januari 2018).**Wilayah ini secara geografis memiliki arti strategis, baik ditinjau dari segi kepentingan jalur lalu lintas pelayaran; dari aspek politik, pertahanan, dan keamanan; ataupun dari aspek ekonomi berupa kekayaan sumber daya alam yang ada di wilayah tersebut. Dalam aspek kepentingan lalu lintas pelayaran, wilayah ini merupakan salah satu jalur pelayaran dan perdagangan dunia yang sangat penting. Wilayah ini juga merupakan lokasi yang penting bagi tempat transit dan wilayah operasional kapal serta pesawat militer**(Harian Kompas 11 Desember 2012).** untuk aspek politik, pertahanan, dan keamanan. Aspek sumber daya alam yang berupa wilayah landas kontinen, memiliki kandungan sumber daya minyak dan gas. Beberapa kegiatan eksplorasi membuktikan besarnya kandungan minyak dan gas**(Tim Wantimpres, 2010 : 5),** melalui pipa-pipa dan kabel bawah laut. Wilayah zona ekonomi eksklusif (ZEE) di Laut Tiongkok Selatan juga banyak mengandung sumber daya perikanan dan sumber daya hayati lainnya**(Soetarno, 2013: 2)**.

A. Latar belakang terjadinya Sengketa di Wilayah Maritim di Laut Tiongkok Selatan

Sengketa Laut Tiongkok Selatan (LTS) merupakan sengketa terpanas di abad ke 21, dimana Tiongkok, Amerika Serikat dan sebagian besar anggota ASEAN terlibat secara tak langsung.Pada mulanya, Republik Rakyat Tiongkok menyatakan bahwa mereka punya kedaulatan atas perairan Tiongkok Selatan dengan alasan bahwa nelayan tradisional mereka telah menjelajahi kepulauan Spratly dan Paracel sejak tahun 200 SM. Bahkan mereka mengklaim adanya pemukiman di kepulauan tersebut sejak dinasti-dinasti terdahulu. Tiongkok juga mengklaim telah menemukan peninggalan purba berupa tempayan dan mata uang kuno di kepulauan tersebut. Selain itu, nama 'Laut Tiongkok Selatan' berasal dari nenek moyang mereka dan catatan-catatan Dinasti Song dan Yuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

mencantumkan kepulauan tersebut dalam wilayah kekuasan mereka**(https://seword.com/luar-negeri/asal-usul-sengketa-laut-tiongkok-selatan-membedah-klaim-tiongkok-bagian-i, diakses 19 Januari 2018)**.

Pemerintah Tiongkok baik nasionalis(*Kuomintang*) maupun komunis, berkeras bahwa Laut Tiongkok Selatan adalah perairan mereka. Pergantian pemerintah tidaklah mengubah klaim tersebut, meskipun kini Tiongkok terbagi menjadi Republik Rakyat Tiongkok dan Republik Taiwan. Naiknya status Tiongkok dalam ekonomi dunia membuat mereka percaya bahwa ini saatnya untuk menghapus aib yang terjadi ratusan tahun lalu. Penemuan sumber daya alam berupa 25 trilyun kubik gas alam dan sebesar 213 milyar barel minyak bumi di bawah lautan tersebut oleh Tiongkok pada tahun 1970, menambah panas perselisihan.Meskipun demikan, Tiongkok tidak selalu bersikap agresif **(*ibid*).**

Sengketa Laut Tiongkok Selatan sebenarnya sudah terjadi lebih dari 20 tahun lamanya yaitu sejak 1974 hingga 2011(**http://internasional.kompas.com/read/2011/06/21/03490365/Singapura.Desak.China.Jelaskan.Klaim,diakses 29 Januari 2018).** Namun, ketegangan yang baru-baru ini terjadi menimbulkan suatu kekhawatiran baru di kawasan ini dan semakin mengancam ketahanan dan keamanan dunia. Titik sengketa Laut China Selatan adalah Kepulauan Spratly, sengketa atas kepemilikan Kepulauan Spratly dan Kepulauan Paracel mempunyai riwayat yang panjang dan berbatasan dengan wilayah perairan dari beberapa negara, seperti Filipina, Vietnam, Indonesia dan Malaysia. Kepulauan ini terletak kurang lebih 1.100 km dari pelabuhan Yu Lin (Pulau Hainan, Tiongkok) dan 500 km dari pantai Kalimantan bagian utara.

Pada tahun 2011, Tiongkok bertemu dengan negara-negara anggota ASEAN dan sepakat untuk membicarakan tata cara penyelesaian sengketa Laut Tiongkok Selatan yang hingga kini belum menemukan penyelesaian. Pada tahun 2013, Tiongkok juga menggalakkan 'jalur sutra maritim' atau lebih dikenal 'Satu Sabuk Satu Jalan' sebagai solusi perekonomian di Asia and menawarkan ASEAN untuk bermitra dalam proyek tersebut.Akan tetapi Tiongkok tidak pernah menjelaskan posisi kedaulatannya di Laut Tiongkok Selatan secara hukum internasional, padahal mereka sudah meratifikasi perjanjian Konvensi tentang Hukum Laut. Hal tersebut membuat negara-negara ASEAN curiga bahwa Tiongkok lebih mengutamakan kepentingannya diatas negara sahabat dan sengaja mengulur-ulur waktu agar posisinya mantap***(ibid)***.

Kemelut itu bertambah rumit dengan kehadiran Amerika Serikat yang ingin memantapkan posisinya sebagai negara adikuasa di Pasifik, terlebih Amerika mendukung klaim Filipina pada Laut Tiongkok Selatan secara diam-diam. Setelah insiden kecil dengan Filipina dan Vietnam, Tiongkok bersikap agresif dengan menguasai kepulauan Spratly dan Paracel, serta membangun pangkalan laut di kepulauan tersebut. Mereka bahkan mengusir nelayan Filipina dari beting Scarborough yang berjarak 200 mil dari pesisir pantai Palawan.Tidak berhenti di situ, AB Tiongkok memperkuat armada mereka dengan kapal induk *'Liaoning'* dan sengaja menggunakan para nelayan Tiongkok sebagai perpanjangan tangan atau '*proxy war*' mereka. Tindakan agresif tersebut diprotes oleh Filipina, Vietnam, Taiwan, Malaysia, Brunei dan Amerika Selatan.Tidak hanya melalui kekuatan militer, Tiongkok juga berusaha memecah konsensus antara negara-negara ASEAN. Melalui bantuan ekonomi, mereka berhasil membujuk Laos dan Kamboja untuk tidak mengangkat isu tersebut. Itu terbukti ketika ASEAN tidak mengangkat isu Laut Tiongkok Selatan pada pertemuan menteri luar negeri dan APEC di Laos pada tahun 2012 dan 2016. Di lain pihak, sebagian besar negara ASEAN merasa tidak punya kepentingan pada sengketa tersebut. Indonesia hanya mempertanyakan keabsahan garis sembilan derajat, karena berpotongan dengan perairan pulau Natuna. Dari semua anggota ASEAN, hanya Filipina membawa kasus tersebut ke Pengadilan Arbitrase Internasional pada tahun 2013 dan menang pada tahun 2016.Kemenangan Filipina atas Tiongkok disambut gembira oleh Vietnam dan Amerika Serikat, sementara Tiongkok mengatakan bahwa mereka tidak mengakui keputusan tersebut dan tetap menyatakan Laut Tiongkok Selatan adalah perairan mereka berdasarkan'sejarah' yang ada. Sengketa atas Laut Tiongkok Selatan akan berlanjut terus,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hingga masing-masing pihak bersedia duduk untuk menyelesaikan hal tersebut. Agar kemelut tersebut berakhir, semua pihak, khususnya Tiongkok harus membangun rasa percaya dan mengutamakan kerjasama dengan masing-masing negara.***(ibid)***

Peta Laut Tiongkok Selatan



Source : https://www.ft.com/content/aa32a224-480e-11e6-8d68-72e9211e86ab

Berpijak dari peta di atas bisa digambarkan bahwa China melalu kebijakannya telah secara sepihak mendeklarasikan *nine-dash line* yang dalam peta di atas ditandai dengan garis merah putus-putus berjumlah sembilan, sementara klaim Vietnam ditandai dengan garis berwarna biru, Malaysia ditandai dengan garis berwarna biru muda dan Filipina dengan warna coklat. Sementara Brunei dan Taiwan juga mengklaim bahwa dalam *nine-dash line* itu, kedua negara tersebut juga memiliki hak. Secara global, sebetulnya wilayah yang diklaim China sebetulnya juga merupakan wilayah yang juga diklaim oleh lima negara yang lain. Dalam konteks *sovereignty disputes* ini yang sangat agresif dalam menentang *nine-dash line* China adalah Filipina dan Vietnam. Konsep *nine-dash line* pertama kali diperkenalkan pada tahun 1914 dan dimanfaatkan pada tahun 1947 oleh pemerintah nasional China(**Pusat Studi Sosial Asia Tenggara Universitas Gajah Mada, Peran Strategis Indonesia Dalam Krisis Laut China Selatan. http://pssat.ugm.ac.id/id/2016/10/11/peran-strategis-indonesia-dalam-krisis-laut-china-selatan/)**.

Berdasarkan peta itu, Tiongkok mengklaim semua pulau yang ada di wilayah itu mutlak milik negeri yang dijuluki Tirai Bambu itu. Mengacu peta itu, Tiongkok juga mengklaim perairan yang berada di wilayah tersebut masih miliknya, termasuk kandungan laut maupun tanah di bawahnya (**http://nasional.sindonews.com/read/1055705/19/ indonesia-di-pusaran-konflik-laut-china-selatan-1445604047, diakses 30 Januari 2018)**.Klaim itu juga diusut oleh Taiwan, yang menurut Tiongkok provinsi tersebut merupakan provinsi yang membangkang dari pemerintahan pusat. Klaim tersebut dibantah oleh Vietnam. Vietnam sendiri menyanggah bahwa klaim Tiongkok tidak pernah mengklaim kedaulatan pulau tersebut hingga tahun 1940-an dan mengatakan bahwa kedua pulau tersebut masih bagian dari wilayah mereka. (**http://www.bbc.com/indonesia/laporan_khusus/2011/07/110719_spratlyconflict, diakses 30 Februari** 2018). Selain itu juga Vietnam mengatakan bahwa sejak abad ke-17 mereka telah menguasai Kepulauan Paracel dan Kepulauan Spratly dan memiliki dokumen sebagai bukti dari klaim tersebut.

Filipina juga turut mengklaim mengenai Kepulauan Spartly. Mereka mengangkat kedekatan secara geografis Kepulauan Spratly sebagai landasan klaim sebagian kepulauan tersebut. Filipina mulai memperhatikan pulau-pulau Spratly setelah mendapat kemerdekaan dari Amerika Serikat dan mengajukan tuntutan kepemilikan dalam sidang Majelis Umum PBB pada tahun 1946. Setelah merdeka, Menteri Luar Negeri Filipina mengeluarkan pernyataan bahwa the new Southern Islands (istilah Jepang untuk pulau-pulau di Laut China Selatan) diserahkan Jepang kepada Filipina. Tetapi pada tahun 1956, Thimas Cloma, pemilik kapal ikan menemukan dan menduduki sebagian pulau-pulau Spratly yang kemudian disebut Kepulauan Kalayaan sebagai wilayah terra nullius (wilayah yang tidak dimiliki oleh negara manapun). Dalam suratnya kepada Wakil Presiden dan Menteri Luar Negeri Filipina, Carlos Garcia, Cloma menyatakan pendudukannya didasarkan pada penemuan dan pendudukan (discovery and occupation)

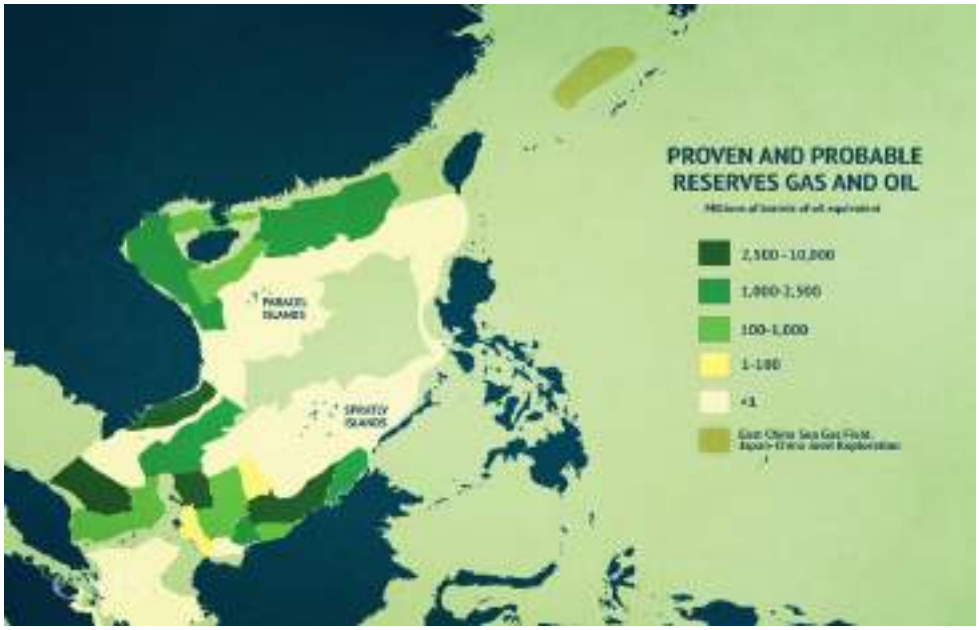
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

yang mencakup 33 pulau yang sangat kecil, pulau Spratly dan pulau kecil Amboyna. Filipina juga kemudian mendasarkan tuntutannya kepada doktrin kedekatan (proximity) dan kebutuhan yang mendesak bagi pertahanannya**(Asnani, Usman & Rizal Sukma. *Konflik Laut China Selatan : Tantangan Bagi ASEAN*. Jakarta: CSIS).** Ada pula Malaysia dan Brunei Darussalam yang juga mengklaim sebagian kawasan di Laut China Selatan. Menurut kedua negara tersebut, sebagian wilayah tersebut masuk ke dalam Zona Ekonomi Ekslusif (ZEE), yang ditetapkan oleh Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982. Sebenarnya Brunei Darussalam sendiri tidak mengklaim mengenai kepemilikan dua kepulauan itu, namun Malaysia menyatakan sejumlah kecil kawasan di Kepulauan Spratly adalah milik mereka.(**http://www.bbc.com/indonesia/laporan_khusus/2011/07/110719_spratlyconflict, diakses 30 Februari 2018).**

Demikian juga dengan klaim yang berkaitan dengan sumber daya alam. Pertama, kekayaan alam di Laut tiongkok Selatan berupa cadangan gas dan minyak. Dalam paparan peta (Gambar 1.) tampak bahwa kandungan energi di kawasan Laut Tiongkok Selatan tidak dapat dianggap kecil dan akan menjadi modal bagi ekonomi negara-negara yang berbatasan untuk masa depan(**CSIS. *18 Maps that Explain Maritime Security in Asia*. Dalam http://amti.csis.org/ atlas/. (Diakses 30 Februari 2018)**, seperti ditampilkan pada gambar 4 dibawah ini.

Gambar 1.
Peta Kandungan Gas Dan Minyak di Laut Cina Selatan



Kedua, selain kekayaan alamnya Laut Cina Selatan juga menjadi jalur strategis pelayaran bebas untuk pengiriman energi dan barang. Dengan kata lain kawasan maritim ini merupakan lingkungan yang lingkungan internasional yang strategis **(Alex Calvo, "China, the Philippines, Vietnam and International Arbitration in South China Sea," *The Asia-Pacific Journal*. http://apjjf.org/-Alex-Calvo/4391. (Diakses 29 Februari 2018)**. Melalui kawasan ini kapal-kapal pengangkut BBM bagi negara-negara Asia Timur cukup tinggi volumenya. Dalam grafik (Gambar 2.) tampak bahwa pasokan energi setiap tahunnya sangat besar(**CSIS. *18 Maps that Explain Maritime Security in Asia*. Dalam http://amti.csis.org/ atlas/. (Diakses 30 Februari 2018)**.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 2.

Peta Jalur Strategis Pelayaran Bebas Laut Cina Selatan



Dalam konteks Laut Cina Selatan, beberapa negara memiliki kepentingan bersama dalam perselisihan batas teritorial laut seperti Malaysia, Brunei Darussalam, Filipina dan Vietnam. Keempat negara ini berhadapan dengan Tiongkok yang tidak lain adalah *big power* yang mengklaim hampir semua wilayah Laut Cina Selatan.

B. Peran Pihak-pihak dalam Sengketa di Laut Tiongkok Selatan.

Negara-negara dan wilayah yang berbatasan dengan Laut Cina Selatan adalah (searah jarum jam dari utara) Republik Rakyat Cina (RRC) termasuk (Makau dan Hongkong), Republik Cina (Taiwan), Filiphina, Malaysia, Singapura, Brunei, Indonesia, dan Vietnam. Adapun sungai-sungai besar yang bermuara di Laut Cina Selatan antara lain sungai Mutiara (Guangdong). Min, Jiulong, Red, Mekong, Rajang, Pahang, dan Pasig. Secara geografis Laut Cina Selatan terbentang dari arah barat daya ke timur laut, yang batas selatan- nya 3°,lintang antara Sumatera Selatan dan Kalimantan (Selat Karimata), dan batas utaranya ialah Selat Taiwan dari ujung utara Taiwan ke pesisir Fujian di Cina daratan. Laut Cina Selatan terletak di Sebelah Selatan Republik Rakyat Cina (RRC) dan Taiwan; di sebelah barat Filipina; di sebelah barat, Laut Sabah (Malaysia), Sarawak (Malaysia), dan Brunei; di sebelah utara Indonesia; di sebelah Timur Laut Semenanjung Malaya (Malaysia) dan Singapura; dan di sebelah Timur Vietnam(**Anugerah Baginda Harahap, *Upaya Asean Dalam Menyelesaikan Konflik Laut Cina Selatan* Tahun 2010-2015, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik Universitas Riau. JOM FISIP Vol. 3 No. 2 – Ok tober 2016)**.

Negara-negara yang bersengketa di Laut Tiongkok Selatan

TERITOTIAL DIPUTE	NEGARA YANG BERENGKETA					
	RRT	Vietnam	Filipina	Brunai	Malaysia	Taiwan
1. Kepulauan Spratly	○	○	❖	○	○	○
2. Kepulauan Paracel	○	○				○
3. Scarborough Shoal	○	○	○			○
4. Mischief Reef	○		○			○
5. Pratas Islands	○		○			○

Sumber: Kajian Dewan Pertimbangan Presiden (Desember 2012)

Keterangan:

- ○ Konflik kedaulatan (sovereignty)
- ❖ Konflik hak berdaulat (sovereign rights)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

Tabel ini menggambarkan teritorial dispute pada enam wilayah kepulauan di Laut Tiongkok Selatan serta negara-negera pengklaim yang bersengketa. Selain wilayah sengketa di atas, beberapa negara di sekitar Laut Tiongkok Selatan juga mempermasalahkan 9 dashed lined yang diterbitkan oleh RRT pada tahun 1949, yang mencakup sekitar 90% dari total luas Laut Tiongkok Selatan dan dipandang sebagai bukti sejarah yang mendukung klaim RRT di Laut Tiongkok Selatan.

Tabel Tahun dan Dasar Tuntutan

No	Negara	Tahun	Dasar Tuntutan
1	China	1887	China mengajukan tuntutan berdasarkan catatan sejarah semenjak Dinasti Han, dan diperjelas tahun 1887
2	Taiwan	1933	Pemerintahan China Nasionalis juga mengajukan tuntutan berdasarkan sejarah semenjak Dinasti Han,m dan diperjelas tahun 1933
3	Vietnam	1802	Vietnam mengajukan tuntutannya atas pulau-pulau Spralty berdasarkan sejarah, yaitu perolehan Kaisar Gea Long tahun 1802 yang kemudian menggabungkannya dengan Vietnam pada tahun 1932.
4	Filipina	1946	Dalam sidang Majelis Umum PBB pada tahun 1946, Menlu Filipina mengeluarkan pernyataan bahwa kepulauan Spratly diserahkan Jepang kepada Filipina
5	Malaysia	1979	Pada tahun 1979, Malaysia mempublikasikan peta Landas Kontinen Malaysia yang di dalamnya terdapat sebagian dari pulau-pulau Spratly
6	Brunai	1979	Brunai memprotes isi publikasi peta Landas Kontinen Malaysia pada tahun 1979, dan mengajukan tuntutan atas Louisa Reef sebagai wilayah yang berada di Landas Kontinen dan ZEE Brunai.

Sumber:repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/7508/f.BABII.pdf?.

Beberapa negara *claimant states* mempuyai kepentingan di kawasan Laut Tiongkok Selatan, dan RRT merupakan negara yang paling asertif dan agresif dalam konflik Laut Tiongkok Selatan, baik melalui penggunaan jalur diplomasi maupun kekuatan laut (kapal ikan, kapal patroli matitim, dan angkatan laut)(**Wiranto, 2016:88*)*.**Pertumbuhan ekonomi RRT membuat kebutuhan akan energi meningkat dengan pesat yang tidak dapat dipenuhi oleh produksi dalam negeri. Kepentingan RRT di kawasan Laut Tiongkok Selatan adalah menyangkut kandungan migas dan sumber daya perikanan yang cukup besar.(**Jin Xianshi, *Marine Fishery Resources and Managemen in China"* (papaer presented at the ICFO Seminar, Qingdao, RRT, 25-29 Oktober 2000). Lihat juga Kuang-Hsiung Wang, "*Bridge Over Troubled Waters: Fisheries Cooperation as a Resolution to the South China Sea Conflicts,"* The Pacific Review 14, no. 4 (2001).**Keberhasilan RRT mengeksplorasi migas di laut bekerja sama dengan negara-negara di luar kawasan Laut Tiongkok Selatan mendorongnya untuk mempercepat rencana eksplorasi migas di Laut Tiongkok Selatan dalam rangka memenuhi kebutuhan energinya di masa mendatang. Kepentingan untuk membangun pengaruh di Laut Tiongkok Selatan ini juga terkait dengan upaya pemimpin RRT untuk menunbuhkan kebanggaan rakyat dalam menyosong peralihan generasi kepemimpinan di RRT kepada generasi kelima,(**http://international.kompas.com/read/2013/03/02/0936405/ Kesulitan. Legitimasi**).Kekuasaan, China, diakses 20 Maret 2018 dan hal ini menunjukkan adanya rivalitas antara Negara RRT dan AS di kawasan Asia Pasifik.

Klaim Brunai Darussalam lebih kepada kepentingan hak berdaulat di wilayah perairan yurisdiksinya, khususnya dalam bidang keamanan navigasi dan pengelolaan sumber daya perikanan serta migas.**(http://www.theglobal-review.com/comtent_detail.php?lang=id&id=7132&type=4#.UYD3YSmkfml, diakses 28 Februari 2018).** Klaim Taiwan

PERPUSTAKAAN MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA

menuntut kedaulatan dan hak berdaulat sama dengan tuntutan RRT di wilayah Kepulauan Paracel dan Spratly serta perairan di sekitarnya berdasarkan sejarah yang sama.**(http://www.fkpmaritim.org/?p=250), diakses 28 Februari 2018.)**Klaim Vietnam pada kepulauan Spratly dan Laut Tiongkok Selatan didasarkan kepada sejarah dan berlandaskan pada zona ekonomi ekslusif dan landas kontinennya sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982. Vietnam mengklaim gugusan Pulau Paracel ke utara yang sekarang dikuasai RRT sebagai miliknya. Klaim kedaulatan atas Kepulauan Paracel dan Spratly akan berdampak pada bertambahnya wilayah ZEE dan Landas Kontinen Vietnam. Vietnam berkepentingan terhadap kebebasan bernavigasi (freedom of navigation) bagi kapal dagang, kapal tanker, kapal ikan, kapal patroli maritim, dan kapal perang Vietnam(**Manuel Mogato, *Philippines sees Japan as balance to China ambitions*, Jakarta Post Desember 2012. Lihat juga http://khabarsoutheastasia.com/id/articles/apwi/articles/newsbriefs/2012/06/23/newsbrief-03. Lihat juga Reuters, *Vietnam steps up sea patrols as tensions with China rise*, Jakarta Post, 5 Desember 2012.)**Filipina nemgklaim Kelayaan Islads Group (KIG) berdasarkan sejarah, pennemuan, kelanjutan wilayah laut, dan kedekatan lokasi (*history, discovery, contiguity, proximity),* dan juga berdasarkan UNCLOS 1982. Filipina mengklaim gugusan Kepulauan Spratly ke selatan sebagai miliknya yang tumpang tindih dengan posisi RRT. Klaim kedaulatan atas Scarborough Shoal dan Pulau Kelayaan sangat penting bagi Filipina karena akan berdampak pada bertambahnya wilayah ZEE dan Landas Kontinen Filipina sebagai negara kepulauan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982(**http://www.asiacalling.org/in/berita/philippines/3032-filipina-melawan-cina-di-lautan-cina-selatan, diakses 23 Maret 2018).**Perairan sekitar Scarborough Shoal memiliki kandungan minyak yang cukup besar dan Filipina berkepentingan untuk pemenuhan energinya.Kawasan Laut Tiongkok Selatan yang diklaim Filipina memiliki sumber daya perikanan yang cukup besar dan selama ini merupakan daerah operasi kapal-kapal penangkap ikan Filipina**(Wiranto, 2016: 93).**Malaysia mengklaim Kepulauan Spratly dan Laut Tiongkok Selatan berdasarkan zona ekonomi ekslusifnya dan kepanjangan dari landas kontinennya seperti yang diatur di dalam Pasal 55 dan Pasal 76 UNCLOS 1982. Klaim Malaysia terhadap beberapa pulau di Kepulauan Spratly yang dinamai Terumbu Layang dan Terumbu Laksamana lebih pada kepentingan hak berdaulat, khususnya dalam bidang keamanan navigasi (*safety of navigation*) dan pengelolaan sumber daya perikanan dan migas**(http://www.malaysiandefence.com/?p=2672, diakses 28 Februa*ri* 2018).**

Peran Non-claimant States

Kekuatan non-claimant states/negara ekstra kawasan juga memiliki kepentingan geopolitik dan geostrategi terhadap Laut Tiongkok Selatan, seperti masalah kebebasan bernavigasi (*freedom of navigation)* dan keluasaan perniagaan (*unimpeded commerce*). Namun alasan yang mendasar adalah mewaspadai kebangkitan RRT, khususnya di bidang politik, ekonomi, dan militer. Kekuatan ekstra kawasan yang terlibat dalam konflik Laut Tiongkok Selatan, meliputi: Amerika Serikan, India, Jepang, dan Australia.

Kebangkitan ekonomi dan pembangunan kekuatan militer RRT berpengaruh terhadap dominasi kepemimpinan Amerika Serikat. Hal ini mendorong AS untuk memperkuat dominasinya di Asia Pasifik dengan meningkatkan kehadiran pangkalan militernya di Australia, Singapura, dan Guam, serta peningkatan kegiatan Armada VII di wilayah Laut Tiongkok Selatan dalam bentuk latihan militer bilatera dengan beberapa *claimant states*. Bergesernya *Center of Gravity* ekonomi dunia dari kawasan Eropah ke Asia Pasifik memosisikan Laut Tiongkok Selatan sebagai perairan yang vital bagi negara-negara Asia Pasifik, terutama AS. Oleh karena itu, AS berkepentingan terhadap *freedom of navigation* dan unimpeded commerce di Laut Tiongkok Selatan**(Wiranto, 2016: 65)**.

Bagi India, Samudera Hindia merupakan vital sea, dan berkepentingan terhadap freedom of navigation di Laut Tiongkok Selatan untuk berhubungan dagang dan pasokan energinya ke wilayah Asia Pasifik dan Amerika. Di samping itu, untuk perlindungan terhadap perusahaan pengeboran minyaknya (*Oil and Natural Gas Corp*/ONGC) yang beroperasi di lepas pantai Vietnam, yang bekerja sama dengan Pemerintah Vietnam di wilayah Laut Tiongkok Selatan **(Kompas, 5 Desember**

PERPUSTAKAAN KEMENTERIAN
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

2012).Apabila situasi keamanan di wilayah ini kurang kondusif tentunya akan mempengaruhi bisnis Pemerintah India di Laut Tiongkok Selatan dan jalur-jalur pendek ke negara-negara lainnya.

Peran Non-Government Actor

Kawasan Laut Tiongkok selatan memiliki cadangan sumber daya alam sangat besar. RRT memperkirakan cadangan minyak yang terkandung di Laut Tiongkok Selatan sebesar 231 miliar barel atau sepuluh kali lipat dari cadangan milik Amerika Serikat.(**Wiranto: 2016: 68*).*** Namun, informasi Energi Ameria Serikat (EIA) memperkirakan kandungan minyak di Laut Tiongkok Selatan hanya sebesar 28 miliar barel. Selain itu survei geologi Amerika Serikat menemukan 60% - 70% energi hodrokarbon di Laut Tiongkok Selatan berupa gas alam. Adanya potensi migas ini selain menarik claimant states untuk mempertahankan klaimnya, juga menarik perusahaan energi multinasional sebagai aktor non-negara untuk terlibat dalam kegiatan eksploitasi migas di Laut Tiongkok Selatan seperti Exxon Mobil dari AS, Total dari Perancis, Primier Oil, *Oli and Natural Gas coroiration* (ONGC) Vides dari India, dan lain-lainnya. (***ibid.)***Perusahaan-perusahaan minyak raksasa dari AS, Perancis, dan India ini bekerja sama dengan negara-negara pantai di sekitar Laut Tiongkok Selatan untu melaksanakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan sumber minyak dan gas bumi yang sangat melimpah dan terkandung di bawah permukaan laut di wilayah ini.

Di samping permasalahan sumber daya alam, konflik di Laut Tiongkok Selatan juga menjadi peluang yang dapat dimanfaatkan oleh trasnasional organized crimes untuk berbagai kepentingan kelompoknya. Kejahatan transnasional yang terjadi di wilayah ini dapat berupa illegal fishing, illegal minig, pencurian harta karun muatan kapal laut yang tengelam di dasar laut dan berbagai bentuk kriminal lainnya yang dapat mengganngu kepentingan pengguna lalu lintas laut yang melewati wilayah ini.

Peran ASEAN

Kepentingan ASEAN Community (khususnya APSC dan AEC) di kawasan Laut Tiongkok Selatan sesuai dengan tujuan ASEAN *Political-Security* (APSC) dan ASEAN *Economic Community* (AEC), yaitu meningkatkan perdamaian (*enhancing peace*), stabilitas (*stability*), demokrasi (*democracy*), dan kesejahteraan (*prospority*) di kawasan melalui kerja sama politik dan keamanan secara komprehensif. APSC mempromosikan penolakan terhadap agresi atau penggunaan angkatan bersenjata atau tundakan lain yang tidak sesuai dengan hukum internasional serta memperhatikan penyelesaian sengketa secara damai. Dalam hal ini, APSC menjunjung tinggi keberadaan instrumen politik ASEAN, seperti Deklarasi Zona Perdamaian, Kebebasan dan Netralitas (ZOPFAN), Traktat Persahabatan dan Kerja Sama di Asia Tenggara (TAC) dan Perjanjian tetang Zona Bebas Nuklir Asia Tenggara (SEANWFZ) yag memainkan peran penting dalam upaya membangun rasa saling percaya (*conidence building measures*/CBMs), diplomasi preventif (*preventive diplomacy*), dan pendekatan secara damai untuk penyelesaian konflik dan untuk menjawab isu-isu keamanan nontradisional.

ASEAN dan Cina seharusnya melaksanakan tiga tindakan berikut untuk memelihara perdamaian dan stabilitas.

Pertama, ASEAN dan Cina harus memperkuat rasa saling percaya satu sama lain.

China mencurigai beberapa negara anggota ASEAN telah membiarkan atau bahkan memfasilitasi kebijakan Amerika yang bersumbu di Asia (salah satu kebijakan luar negeri pemerintahan Obama) dan melibatkan Amerika dalam konflik Laut Tiongkok Selatan. Di dalam berbagai kesempatan China mengingatkan ASEAN untuk "tidak mengambil posisi" dalam permainan kekuasaan regional.**(http://www.nationmultimedia.com/politics/Chinese-minister-Asean-can-shape-power-play-in-E-A-30184834.html)** ASEAN, pada sisi yang lain, dengan halus menyatakan kekhawatiran(**lihat: http://www.asean.org/documents/44thAMM-PMC-18thARF/44thAMM-JC.pdf),**atas niat hegemoni China di Laut Tiongkok Selatan yang ditandai dengan penggunakan kekuatan militer dan para-militer untuk mengubah status quo Laut Tiongkok Selatan yang sudah rentan. Deklarasi *Air Defense Identification Zone* (Zona Identifikasi Pertahanan Udara, ADIZ) atas Laut China Timur yang dilakukan oleh China secara sepihak baru-baru ini dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kebijakan tentang penangkapan ikan yang dikeluarkan oleh pemerintah provinsi Hainan yang mengharuskan kapal-kapal ikan asing yang beroperasi di dua pertiga wilayah Laut Tiongkok Selatan untuk meminta izin dari pejabat pemerintahan China untuk menangkap ikan, telah menimbulkan keraguan atas kemampuan China untuk menyelaraskan ucapan dan tindakannya – terlebih atas penegasan pemerintah China yang baru untuk meneruskan kebijakan sebagai tetangga ASEAN yang baik. Rasa saling tidak percaya seperti ini dapat menyebabkan timbulnya siklus aksi dan reaksi. Misalnya, penguatan angkatan bersenjata atau militerisasi di regional yang mungkin memperburuk lebih jauh kondisi keamanan dan merusak keseimbangan kekuasaan di Laut Tiongkok Selatan dengan berbagai akibat yang akan menimbulkan ketidakstabilan. ASEAN dan China perlu segera menghentikan rasa saling tidak percaya seperti ini. China perlu meyakinkan kembali ASEAN bahwa China akan meneruskan kemajuannya yang damai dengan tegas menjalankan apa yang telah diumumkan oleh para pemimpin China, dan mengendalikan diri lebih keras. Yang terpenting, China perlu membuktikan bahwa pertumbuhan ekonomi dan peningkatan militer China merupakan sebuah alasan bagi ASEAN untuk bergembira, dan bukannya malah merasa takut. China telah dengan jelas menunjukkan bagaimana ledakan ekonominya telah memberi keuntungan bagi kemakmuran di kawasan. China dapat melakukan hal tersebut dengan memanfaatkan kapabilitas armada lautnya dengan mengirimkan kapal-kapal modern yang dimilikinya bukan ke wilayah maritim yang dipersengketakan, tetapi untuk membantu memerangi bajak laut dan perampokan bersenjata, atau untuk menolong orang dan kapal yang menemui kesulitan dan membutuhkan bantuan di Laut Tiongkok Selatan, misalnya dalam berbagai operasi penyelamatan saat bencana besar seperti pada saat taifun Haiyan menerjang Filipina di tahun 2013. China harusnya menunjukkan bahwa penyelesaian sengketa teritorial akan ditempuh terus-menerus secara damai, tanpa menggunakan kekuatan militer atau para-militer, ataupun ekonomi. China seharusnya menepis setiap keraguan yang dimiliki ASEAN; bahwa China secara tulus mengutamakan dialog di dalam menyelesaikan konflik dengan bersikap lebih terbuka dan berusaha untuk lebih terlibat di dalam diskusi-diskusi dengan ASEAN mengenai Laut Tiongkok Selatan, misalnya di dalam negosiasi tentang Code of Conduct yang mengikat secara regional.

ASEAN, pada sisi yang lain, harus meyakinkan China bahwa ASEAN tidak mencari bantuan dari kekuatan-kekuatan politik eksternal untuk menghadapi China. ASEAN perlu untuk menunjukkan bahwa tindakan ASEAN melibatkan kekuatan-kekuatan politik utama bertujuan untuk menciptakan keseimbangan yang dinamis(**http://www.setkab.go.id/mobile/international-4585-sby-encourages-durable-peace-for-asia-pacific-architecture-to-forge-a-new-understanding-of-stability-and-prosperity.html)**dan kerangka kerjasama yang menguntungkan bagi setiap pihak. ASEAN juga perlu menunjukkan pada China bahwa Asia Tenggara tidak berminat dan tidak memiliki kapasitas untuk campur tangan di dalam permainan kekuatan politik dunia, dan bahwa ASEAN masih sangat menjunjung tinggi ideologi ASEAN untuk mewujudkan wilayah Asia Tenggara yang damai, bebas, dan otonom bahkan hingga pada saat ini. Seperti yang disampaikan oleh Hugh White, seorang sarjana asal Australia, secara blak-blakan namun tepat bahwa "ASEAN tidak akan membantu Amerika dalam mengatur China untuk kepentingan Amerika" **(http://www.lowyinterpreter.org/post/ 2012/08/02/ASEAN-wont-help-US-manage-China.aspx**).

Kedua, ASEAN dan China seharusnya bekerja lebih keras untuk memperkuat dasar-dasar tatanan yang berasaskan hukum di Laut Tiongkok Selatan, khususnya UNCLOS 1982.

China dan ASEAN sama-sama setuju bahwa UNCLOS merupakan dasar bagi terciptanya tatanan hukum di Laut Tiongkok Selatan. China menyatakan "sangat penting untuk memelihara prinsip-prinsip dan tujuan-tujuan dari UNCLOS." **(http://www.fmprc.gov.cn/eng/xwfw/s2510/t955114.htm)**ASEAN menyerukan untuk "menghormati sepenuhnya prinsip-prinsip Hukum Internasional yang diakui umum, termasuk UNCLOS 1982"(**Prinsip nomor 4 dari Enam Prinsip ASEAN tentang Laut Cina Selatan**).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

Meskipun demikian, ada banyak perbedaan yang menjadi nyata di dalam proses penafsiran, penerapan, dan pelaksanaan UNCLOS yang menyebabkan timbulnya sejumlah peristiwa kesalahpahaman antara para pihak yang bersengketa. Klaim China tentang "hak-hak historis" atas Laut Tiongkok Selatan merupakan salah satu contohnya. China bersikeras bahwa "hak-hak historis" tersebut tetap ada meski China ikut menandatangani UNCLOS, (**Pasal 14 dari Zona Ekonomi Eksklusif and Continental Shelf Act (26 Juni 1998) menyatakan bahwa "aturan ini tidak akan mempengaruhi hak-hak historis Republik Rakyat Cina.")**.ASEAN berpendapat bahwa hak-hak historis semacam itu sudah sepenuhnya dipertimbangkan dan didiskusikan di dalam proses negosiasi UNCLOS tahun 1982 (**Lihat proposal Filipina pada UNCLOS at A/AC.138/SC.II/L.46)**dan oleh karena itu, sudah tidak berlaku lagi dengan adanya Konvensi tersebut. Perbedaan penafsiran atas UNCLOS juga dapat disebabkan berasal dari ketidakjelasan yang disengaja pada saat negosiasi isi UNCLOS dan isu-isu maritim yang baru muncul belakangan tidak sepenuhnya atau belum dipertimbangkan dengan seksama selama proses penyusunan konvensi tersebut.

Ketidakjelasan yang disengaja yang dimaksud di sini, misalnya ketidakjelasan tentang tatanan pulau-pulau dan juga tentang wilayah-wilayah maritim yang buram yang muncul di dalam UNCLOS karena salah-paham mengingat banyaknya pulau kecil, batu karang dan wilayah yang muncul saat laut surut di Laut Tiongkok Selatan. Hak-hak dan batasan dari keberadaan aparat militer pada Zona Ekonomi Eksklusif dari suatu negara pantai yang digolongkan sebagai tindakan "bertujuan damai" dan "kebebasan pelayaran" juga menjadi perdebatan, seperti yang dicerminkan di dalam kasus di tahun 2009. Meskipun demikian, UNCLOS mewajibkan negara-negara pantai yang terhubung satu sama lain dalam laut semi-tertutup (*semi-enclosed sea*) untuk mengadakan kerjasama dalam berbagai aspek dan menyediakan sangat sedikit penjelasan, atau bahkan tidak sama sekali, tentang bagaimana kerjasama seperti itu seharusnya dilakukan. Sebagai contoh, bagaimana latihan militer dapat dilakukan tanpa mengancam keamanan navigasi dan lingkungan, atau bagaimana negara-negara harus bekerjasama untuk memelihara stok ikan.

Isu-isu yang baru muncul terkait pendayagunaan ruang maritim dan atau sumber daya maritim juga dapat memicu berbagai sengketa atau insiden baru. Isu-isu yang belum atau tidak diatur, seperti: kabel bawah laut dalam konteks pendayagunaan wilayah bawah laut di kawasan; peningkatan aktivitas-aktivitas *bio-prospecting* dalam pencarian sumber daya baru yang bersumber dari lautan; peningkatan pariwisata maritim khususnya *eco-turisme*; peningkatan jumlah instalasi yang sudah usang; dan bangunan-bangunan di laut (masalah-masalah mengenai dekomposisi dan retro-fit) yang mungkin akan mempengaruhi keamanan navigasi, terutama apabila bangunan-bangunan tersebut sudah tidak ditempati lagi,**(Djalal, "*Thirty years after the adoption of UNCLOS 1982*," Jakarta Post, 21 August 2012),** semuanya dapat menjadi sumber sengketa dan ketegangan apabila tidak dikelola dengan tepat. Pada akhirnya, bahkan di dalam suatu lingkungan yang diatur dengan baik dengan penafsiran seragam, penerapan dan pelaksanaan atas aturan-aturan yang ada itu, sengketa masih mungkin saja terjadi. Misalnya, kecelakaan yang disebabkan oleh peningkatan cepat lalu lintas di dalam jaringan komunikasi Laut Tiongkok Selatan yang sibuk. Kerjasama untuk meminimalisasi resiko dari insiden seperti itu selaras dengan kepentingan jangka panjang ASEAN, China, dan pengguna-pengguna Laut Tiongkok Selatan lainnya. UNCLOS merupakan dasar terpenting dari tatanan hukum di Laut Tiongkok Selatan. UNCLOS telah menjadi dasar penyusunan DOC dan akan menjadi dasar bagi penyusunan COC. Oleh karena itu, sangat penting dan perlu bagi ASEAN dan China untuk mempromosikan pemahaman tentang UNCLOS secara timbal balik, dan mempersempit celah perbedaan penafsiran atas konvensi tersebut guna mewujudkan harmonisasi di dalam penerapan dan pelaksanaannya. Langkah awal untuk mencapai tujuan tersebut adalah dengan menyelaraskan klaim-klaim maritim yang diajukan ASEAN dan China sesuai dengan isi UNCLOS.

Ketiga, China dan ASEAN harus segera bekerja untuk menyusun suatu Code of

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Conduct yang bersifat mengikat di Laut Tiongkok Selatan.

Penting untuk diingatkan bahwa merampungkan sebuah Code of Conduct yang mengikat secara regional tentang Laut Tiongkok Selatan telah menjadi aspirasi ASEAN semenjak awal 1990-an,(**Pasal 4 dari Deklarasi ASEAN tentang Laut Cina Selatan menyatakan "Menyerahkan pada semua pihak yang terkait untuk menerapkan prinsip-prinsip yang termuat di dalam *Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia* sebagai dasar untuk menyusun sebuah *code of international conduct* di Laut Cina Selatan")**yang juga disetujui oleh China ketika China menyatakan persetujuan untuk memulai proses negosiasi sebuah COC secara regional pada akhir 1990-an. DOC, yang ditandatangani pada 2002, merupakan COC yang tidak kunjung selesai karena ASEAN dan China terpaksa merampungkan suatu dokumen yang cacat ketika mereka tidak mencapai kata sepakat soal ruang lingkup penerapan dari dokumen seperti itu (**Ralf Emmers, "*ASEAN, China and the South China Sea: an opportunity missed*", IDSS Commentaries, 30/2012)**.ASEAN dan China kemudian menegaskan kembali di dalam dokumen DOC itu sendiri (butir ke-10) dan di antara Kepala Negara dari kedua belah pihak pada 2006,(**http://www.aseansec.org/18894.htm),** bahwa mereka akan terus melanjutkan tugas yang belum selesai tersebut dan bekerja hingga tersusunnya suatu Code of Conduct mengenai Laut Tiongkok Selatan. Di bulan September 2013, ASEAN dan China memulai memulai proses konsultasi tentang COC dengan mengadakan pertemuan Pejabat Senior yang pertama untuk membahas COC di Suzhou, China. Pertemuan yang kedua direncanakan pada April 2014 di Thailand. Akan tetapi, meskipun ASEAN tetap berupaya untuk mencapai suatu kesimpulan awal tentang proses COC, China sama sekali tidak terlihat tergesa-gesa di dalam proses penyusunan COC, dan sampai saat ini belum tercapai persetujuan tentang jadwal atau rencana kerja yang spesifik berkaitan dengan proses konsultasi tersebut.

Banyak yang percaya bahwa peran proaktif China untuk menyusun COC akan menguntungkan China karena hal tersebut menunjukkan bahwa ASEAN dan China dapat bekerja-sama untuk menyelesaikan masalah mereka. Ini akan menjadi jaminan yang paling kuat untuk mencegah campur tangan pihak asing di dalam konflik Laut Tiongkok Selatan, seperti yang diharapkan China. Di dalam proses penyusunan COC, ASEAN dan China harus selalu mengingat titik-titik lemah DOC dan menjamin bahwa COC yang akan disusun itu tidak akan menjumpai masalah yang sama. Pertama, COC harus menjadi lebih detail dan mencoba untuk menghindari, semampu mungkin, keraguan bahasa yang kerap dijumpai pada DOC. Kedua, COC harus menyediakan mekanisme yang jelas untuk menjamin kepatuhan pihak-pihak yang bersengketa di dalam pelaksanaan COC, misalnya dengan menyediakan mekanisme peninjauan ulang yang terinstitusi. Ketiga, COC harus menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa di dalam penafsiran dan penerapan COC itu sendiri. Terakhir, COC harus menyediakan tidak hanya aturan dan prinsip yang menyeluruh, tetapi juga petunjuk prosedur yang jelas yang dapat membantu pihak-pihak yang terjebak dalam sengketa untuk menemukan jalan guna mencegah meledaknya sengketa itu.

Ada banyak alasan kuat untuk percaya bahwa situasi di Laut Tiongkok Selatan dapat dikendalikan. Kepentingan-kepentingan geostrategis ASEAN dan China di Laut Tiongkok Selatan dapat diselaraskan. Berbagai pandangan hukum oleh ASEAN dan China tentang Laut Cina Selatan dapat diselaraskan. Banyak perbedaan antara ASEAN dan China di Laut Tiongkok Selatan yang muncul atau diperparah oleh salah pengertian atau tidak adanya saling pengertian yang dapat diatasi melalui dialog dan kerjasama di antara kedua belah pihak. Oleh karena itu, ASEAN dan China harus mengambil langkah-langkah segera untuk melaksanakan tiga tindakan yang disebutkan di atas guna menstabilkan kondisi strategis, memperkuat dasar hukum di kawasan dan mempromosikan rasa saling percaya untuk meredakan ketegangan di Laut Tiongkok Selatan.Indonesia sebagai bagian dari ASEAN tentu harus menyiapkan diri dengan pembangunan hukum dan operasional penegakan kedaulatan dan hukum agar keutuhan NKRI dapat dijaga sepanjang masa. Peran diplomasi Indonesia dalam kerangka ASEAN terhadap konflik di Laut Tiongkok Selatan telah dimulai sejak diselenggarakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

Forom Dialog ASEAN-RRT pada tahun 2002 di Bali. Pada tahun 2003, RRT turut menandatangani TAC ASEAN di Bali. Pada 20 Juli 2011, ASEAN dan RRT menadatangani *guidelines* penerapan Doc, dan dilanjukan dengan pertemuan-pertemuan guna membahas CoC. Hingga pertemuan terakhir pada KTT ke-18 ASEAN pada November 2015, ASEAN dan RRT belum sepakat mengenai penerapan CoC di Laut Tiongkok Selatan.

ANALISIS

Sengketa wilayah maritim di Laut Tiongkok Selatan saat ini masih terjadi karena wilayah tersebut memiliki kekayaan alam yang sangat beragam, seperti yang telah diuraikan diatas, yang terdiri dari minyak, gas bumi, dan sumber daya perikanan. Di samping kekayansumber daya alamnya, wilayah ini juga digunakan sebagai jalur lintas perdagangan *Sea Lane of Transfortation* dan *Sea Lane of Communication* kapal-kapal yang bergerak dari wilayah Timur Tengah ke Asia, Amerika, dan sebaliknya, dan lebih kurang 40.000 kapal melintas di wilayah ini setiap tahun. Negara-negara pengklaim, seperti RRT, Taiwan, Filipina, Malaysia, dan Brunai Darussalam serta negara-negara lainnya yang berkepentingan, seperti Amerika Serikat, Jepang, Australia, Korea Selatan, India, dan Rusia juga memanfaatkan wialyah Laut Tiongkok Selatan sebagai jalur utama transportasi, peredagangan, pasokan energi, navigasi internasional, dan penerbangan, serta strategi keamanan global.

Seperti telah diuraikan diatas bahwa Laut Cina Selatan merupakan sebuah kawasan yang sangat memiliki nilai *nature resources* yang tinggi. Bagaimana tidak, kawasan tersebut dipercaya memiliki cadangan minyak sebesar 213 Milliar barel dan memiliki 900 Trilliun kaki kubik gas alam. Laut Cina Selatan juga merupakan sebuah arus lajur kelautan yang dilewati perkapalan perdagangan internasional dan tidak kalah penting, laut tersebut merupakan sumber pencarian ikan bagi para nelayan-nelayan dari China, Filiphina, Vietnam dan lain-lain. Karena begitu banyak sumber daya alam yang sangat strategis dan kawasan ini yang sangat kabur kepemilikannya, maka aksi saling *claim* yang dilakukan negara-negara menciptakan sebuah konflik tersendiri dalam dinamika hubungan internasional.

Dengan demikian, wilayah ini menjadi perebutan kepentingan ekonomi, strategi, dan politik oleh negara-negara tersebut. Konflik yang terjadi tidak hanya bersifat bilateral, namun menjadi konflik multilateral, termasuk konflik yang diakibatkan oleh pelaku *non government actor* yang memanfaatkan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di Laut Tiongkok Selatan. Perebutan wilayah tidak hanya terfokus pada alasan sumber daya alam seperti minyak bumi, gas dan sumber pangan dunia berupa 1/10 total tangkapan ikan dunia saja, namun juga alasan kedaulatan atas wilayah yang sudah diperebutkan sejak ribuan tahun (kalim sejarah) dan telah menjadi kebanggaan dari masa lalau yang ingin dipertahankan, khususnya oleh RRT, Taiwan dan Vietnam.

Adapun dasar utama klaim wilayah Laut Tiongkok Selatan sebenarnya hanya terdiri dari dua aspek, yaitu aspek historis (sejarah) dan hukum. Jika dilihat dari aspek sejarah, maka negara pengklaim yang menggunakan dasar ini hanya tiga pihak, yakni RRT, Taiwan, dan Vietnam. Bagi RRT, bermula pada masa *National Government of Chiang Kai-Shek* pada tahun 1947 yang telah menetapkan nine interrupted mark yang mencakup hampir seluruh wilyah Laut Tiongkok Selatan. Hal ini ditegaskan kembali oleh Zhou En-Lai yang menegaskan klaim atas wilayah tersebut pada tahun 1951, namun dalam klimnya, RRT tidak menjelasakan aspek hukum dari delimitasi batas maritimnya. Penyelesaian sengketa wilayah maritim hanya dapat dilakukan berdasarkan hukum internasional atau UNCLOS 1982, namun klaim sejarah tersebut tidak dikenal di dalam UNCLOS.

Dalam hukum internasional yang berlaku dewasa ini dikenal prinsip "*uti possidetis juris*" yang secara sederhana berarti wilayah atau batas suatu negara mengikuti wilayah atau batas wilayah kekuasaan penjajah atau pendahulunya. Penentuan wilayah yang didasarkan pada asas Uti Possidetis merupakanprinsip yang saat ini sudah menjadi hukum kebiasaan internasional dalampenentuan wilayah baru, baik yang lahir melalui proses kemerdekaan secarasepihak, maupun melalui penggunaan hak untuk menentukan nasib sendiri.Uti Possidetis secara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

etimologi merupakan bahasa Latin yang berarti"sebagai milik anda" (*as you possess).* Terminologi ini secara historis berasaldari hukum Romawi yang berarti, bahwa wilayah dan kekayaan lainnyamengikuti pemilik asal pada akhir konflik antara negara baru denganpenguasa sebelumnya yang disajikan dalam sebuah perjanjian. Penggunaan prinsip ini menurut sebagian ahli hukum internasional,seperti Paul R. Hensel Michael E. Allison, dan Ahmed Khanani, akanlebih menciptakan stabilitas di perbatasan dibandingkan perbatasannegara-negara yang tidak diwarisi oleh penjajah. Alasannya adalah, bahwapara penguasa kolonial telah meletakkan dasar-dasar batas negara secarajelas dalam sebuah perjanjian, sehingga negara-negara yang baru merdekadari penguasa penjajah tinggal meneruskan saja warisan perbatasan yangditinggalkan penjajah. Sehingga tujuan utama dari penggunaan prinsip ini adalah untuk mencegahterjadinya konflik-konflik yang didasarkan pada perebutan perbatasanoleh negara-negara baru. Prinsip ini telah menjadi bagian dari hukumkebiasaan internasional. Oleh sebab itu, melalui penerapan prinsip inimaka tidak dimungkinkan lagi adanya klaim suatu wilayah yangdidasarkan pada terra nullis atau wilayah tak bertuan.Jika dilihat dari pokok gugatan negara pengklim sebagian negara ASEAN menggunakan aspek hukum sebagai dasar gugatan. Mereka menggugat bagian tertentu dari Kepulauan Spratly dan menggunakan hukum internasional UNCLOS 1982 sebagai dasarnya. Filipina mengklim sebagai besar Kepulauan Spratly, sebuah wilayah yang disebut dengan Kalayaan pada tahun 1971 dan memperkuat klimnya dengan melahirkan Peraturan Presiden pada tahun 1978, dan Rule PRC Nomor 55 Tahun 1992 yang mengatur wilayah tersebut.

Berbagai upaya yang telah dilakukan untuk menghindari potensi Konflik Laut Tiongkok Selatan menyusul adanya kemungkinan upaya penyelesaian konflik secara damai oleh semua pihak yang terlibat sengketa. Salah satu upaya menghindari potensi konflik tersebut adalah melalui pendekatan perundingan secara damai baik secara bilateral maupun multilateral dan juga melakukan kerjasama-kerjasama yang lazim digunakan mengelola konflik regional dan internasional.

Sedangkan pada tingkat kerjasama subregional Asia Tenggara, setidaknya ASEAN telah berfungsi sebagai forum yang efektif untuk menyelesaikan masalah-masalah ekonomi, politik, sosial budaya dan banyak masalah keamanan. Keberhasilan ASEAN dicerminkan oleh upaya mengatasi konflik-konflik bersenjata atau tindakan-tindakan provokatif sejak organisasi ini berdiri 1967. Dan hingga saat ini regionalisme ASEAN berfungsi sebagai instrumen untuk menyelesaikan krisis-krisis internal. Penyelesaian ini dapat dilakukan melalui dua pendekatan yaitu, mengurangi kemungkinan munculnya konflik diantara negara-negara tetangga dan memaksimalkan proses pembangunan ekonomi untuk menunjang peningkatan ketahanan Regional secara kolektif.

Oleh karena itu, regionalisme ASEAN sangat penting dikembangkan menjadi satu kawasan yang lebih luas yaitu regionalisme Asia Pasifik, dimana masalah-masalah regional seperti sengketa Laut Cina Selatan tidak hanya melibatkan negara-negara ASEAN akan tetapi juga negara non-ASEAN seperti RRC dan Taiwan dan negara kawasan lainnya yang tidak terlibat langsung. Konflik laut Cina selatan menjadi penting karena cakupan regionalisme Asia Pasifik akan meningkatkan kekuatan kawasan dalam menangani bentuk-bentuk konflik regional yang sesungguhnya sangat menentukan bagi kepentingan nasional masing-masing negara anggota.

Indonesia yang selama ini tidak menjadi bagian dari negara yang mengklim bagian dari Laut Tiongkok Selatan, dan di lain pihak RRT juga menyebutkan bahwa ada permasalahan klaim tumpang tindih wilayah maritim dengan Indonesia. Namun demikian, secara faktual klaim RRT atas wilayah ini didasarkan pada *9 dashed lines* (*nine dotted line/nine dots line*) dan apabila direkomendasikan akan memotong garis batas landas kontinen Indonesia yang telah disepakati dengan Vietnam dan Malaysia, serta memotong klaim batas ZEE Indonesia. RRT secara konsisten melakukan aktivitas yang cukup provokatif, dengan mengirimkan kapal negara untuk melakukan pengawalan kapal nelayannya, hingga ke selatan dan memasuki ZEE Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

KESIMPULAN

Sengketa Laut Tiongkok Selatan (LTS) merupakan sengketa di abad ke-21, dimana Tiongkok, Amerika Serikat dan sebagian besar anggota ASEAN terlibat secara tak langsung.Pada mulanya, Republik Rakyat Tiongkok menyatakan bahwa mereka punya kedaulatan atas perairan Tiongkok Selatan dengan alasan bahwa nelayan tradisional mereka telah menjelajahi kepulauan Spratly dan Paracel sejak tahun 200 SM. Bahkan mereka mengklaim adanya pemukiman di kepulauan tersebut sejak dinasti-dinasti terdahulu. Tiongkok juga mengklaim telah menemukan peninggalan purba berupa tempayan dan mata uang kuno di kepulauan tersebut. Selain itu, nama 'Laut Tiongkok Selatan' berasal dari nenek moyang mereka dan catatan-catatan Dinasti Song dan Yuan mencantumkan kepulauan tersebut dalam wilayah kekuasan mereka.

Mekanisme pelaksanaan asas *uti possidetis* dalam penentuan titik patok batas wilayah darat antar negara, dalam konteks praktisnyadilakukan dengan langkah-langkah, pada tahapawal kedua belah pihak, sepakat menggunakan argumentasi sejarah yangmenetapkan alokasi wilayah perbatasan yang terjadi pada kolonial; kemudian, setelah alokasi wilayah perbatasan disepakati,maka kedua belah pihak sepakat melakukan delimitasi, untuk menentukangaris perbatasan menggunakan konvensi;selanjutnya, setelah delimitasi disepakati berdasarkan konvensi perbatasan, maka kedua belah pihak secarabersama-sama melakukan demarkasi, yaitu penegasan patok-patokperbatasan sebagaimana yang tercantum dalam beberapa konvensitersebut. Terkait dengan hal itu, maka kedua belah pihak sepakatmembentuk kelembagaan bersama yang berfungsi sebagai forum yangterkait dengan persoalan perbatasan.

Sengketa yang terjadi di Laut Tiongkok Selatan merupakan sengketa antarnegara, karena aktornya bukan hanya negara-negara pengklaim namun juga negara-negara lainnya yang berkepentingan diwilayah tersebut. Oleh karena itu upaya penyelesaian sengketa maritim di Laut Tiongkok Selatantidak saja pada aspek historis (sejarah) dan hukum tetapi juga melalui pendekatan perundingan secara damai.Adapun dasar utama klaim wilayah Laut Tiongkok Selatan dapat dilihat dari dua aspek, yaitu aspek historis (sejarah) dan hukum. Dari aspek sejarah, negara pengklaim seperti RRT, Taiwan, dan Vietnam. Bagi RRT, bermula pada masa *National Government of Chiang Kai-Shek* pada tahun 1947 yang telah menetapkan nine interrupted mark yang mencakup hampir seluruh wilyah Laut Tiongkok Selatan. Ini ditegaskan kembali oleh Zhou En-Lai pada tahun 1951, namun dalam klaimnya, RRT tidak menjelaskan aspek hukum dari delimitasi batas maritimnya. Karena diketahui bahwa penyelesaian sengketa wilayah maritim hanya dapat dilakukan berdasarkan hukum internasional atau UNCLOS 1982, namun klaim sejarah tersebut tidak dikenal di dalam UNCLOS.Sehingga dalam pokok gugatan negara pengklim sebagian negara ASEAN menggunakan aspek hukum sebagai dasar gugatan. Mereka menggugat bagian tertentu dari Kepulauan Spratly dan menggunakan hukum internasional UNCLOS 1982 sebagai dasarnya. Filipina misalnya mengkalim sebagai besar Kepulauan Spratly, sebuah wilayah yang disebut dengan Kalayaan pada tahun 1971 dan memperkuat klimnya dengan melahirkan Peraturan Presiden pada tahun 1978, dan Rule PRC Nomor 55 Tahun 1992 yang mengatur wilayah tersebut.

Dengan memperhatikan hal diatas, maka dapat dikatakan bahwa wilayah Laut Tiongkok Selatan merupakan wilayah perebutan kepentingan ekonomi, strategi, dan politik oleh negara-negara tersebut. Konflik yang terjadi tidak hanya bersifat bilateral, namun menjadi konflik multilateral, termasuk konflik yang diakibatkan oleh pelaku *non government actor* yang memanfaatkan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di Laut Tiongkok Selatan.ASEAN telah berfungsi sebagai forum yang efektif untuk menyelesaikan masalah-masalah ekonomi, politik, sosial budaya dan banyak masalah keamanan. Keberhasilan ASEAN dicerminkan oleh upaya mengatasi konflik-konflik bersenjata atau tindakan-tindakan provokatif sejak organisasi ini berdiri 1967. Dan hingga saat ini regionalisme ASEAN berfungsi sebagai instrumen untuk menyelesaikan krisis-krisis internal. Penyelesaian ini dapat dilakukan melalui dua pendekatan yaitu, mengurangi kemungkinan munculnya konflik diantara negara-negara tetangga dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memaksimalkan proses pembangunan ekonomi untuk menunjang peningkatan ketahanan Regional secara kolektif. Negara-negara ASEAN tetap sepakat akan menjaga kerja sama keamanan maritime regional, khususnya di kawasan Laut Tiongkok Selatan. Mereka juga sepakat akan tetap memegang prinsip-prinsip hukum internasional (UNCLOS 1982), dan dokumen-dokumen yang telah disekapati oleh anggota-anggota ASEAN.

SARAN

Sengketa Laut Tiongkok Selatan tidak saja melibatkan langsung beberapa negara anggota ASEAN. Oleh karena itu, hal yang perlu menjadi prioritas perhatian ASEAN dalam bidang politik-keamanan terutama pasca perang dingin adalah dapat dilihat dari sudut pandang geopolitik, Kawasan Laut Tiongkok Selatan merupakan kawasan dengan potensi konflik yang tinggi dimana banyak negara berlomba dan mengklaim wilayah tersebut. Kerawanan kawasan ini menciptakan dilema keamanan yang pada akhirnya mengancam stabilitas keamanan kawasan ASEAN.

Dalam upaya penyelesaian sengketa maritim di Laut Tiongkok Selatan perlu peningkatan dalam hal negosiasi pada para pihak yang merasa dirugikan dan juga perlu kepada para pihak yang bersengketa di Laut Tingkok Selatan untuk menyiapakan agenda penyelesaian sengketa tersebut melalui jalur hukum maupun membicarakannya melalaui forum-forum bilateral dan multilateral yang telah ada.Upaya negosiasi multilateral ataupun bilateral itu secara tidak langsung menjustifikasi kembali relevansi penggunaan klaim sejarah Laut Tiongkok Selatan sekaligus meningkatkan posisi tawar yang menguntungkan Tiongkok melalui negosiasi bilateral dengan negara ASEAN lainnya yang terlibat dalam klaim Laut Tiongkok Selatan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561
De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

DAFTAR KEPUSTAKAAN

BUKU

Asnani, Usman & Rizal Sukma, 1997, "*Konflik Laut China Selatan : Tantangan Bagi ASEAN"*. Jakarta: CSIS.

Buszynski, Leszek, 2012. "The South China Sea: *Oil, Maritime Slaims, and U.S. – China Strategic Rivalry*".The Washington Quaterly, Spring.

Djalal, Hasim, 2012, "*Thirty years after the adoption of UNCLOS 1982*," Jakarta Post, 21 August 2012.

Emmers, Ralf, 2012, "*ASEAN, China and the South China Sea: an opportunity missed*", IDSS Commentaries, 30/2012

Fajar, Mukti ND dan Yulianto Achmad, 2007, "*Dualisme Penelitian Hukum",* Yogyakarta, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Ibrahim, Johnny , 2006. "*Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif"*, Malang, Boymedia Publishing.

P.P, Nainggolan, 2013, *"Konflik Laut China Selatan dan Implikasinya Terhadap Kawasan"*. Jakarta: P3DI Setjen DPR Republik Indonesia.

Wiranto, Surya, 2016,"*Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut Tiongkok Selatan dari Perspektif Hukum Internasional*". PT Leutika Nouvalitera Cetakan Pertama Maret 2016, hlm. xiii. Yogyakarta.

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, Rajawali Press.

ARTIKEL

Harahap, Anugerah Baginda, 2016, *Upaya Asean Dalam Menyelesaikan Konflik Laut Cina Selatan* Tahun 2010-2015, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik Universitas Riau. JOM FISIP Vol. 3 No. 2 – Oktober 2016. *https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/viewFile/11278/10926*.

Soetarno, Andrie, 2013, "*Pengaruh Konflik Laut Tiongkok Selatan terhadp Batas Wilayah Laut RI"*, (Komenko Polhukam: April tahun 2013).

Sudira, I Nyoman, 2014, "*Konflik Laut China Selatan dan Politik Luar Negeri Indonesia ke Amerika dan Eropah"*. Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional Print ISSN: 2615-2562/online ISSN:2406-8748 Vol. 10 No. 2 Tahun 2014.

Tim Wantimpres, 2010, "*Kajian Penataan Postur Pertahanan Keamanan Negara Menghadapi Eskalasi Keadaan di Kawasan Perbatasan RI dengan Laut Tiongkok Selatan*", (Executive Summary: 2010).

Xianshi, Jin Xianshi, 2000, *Marine Fishery Resources and Managemen in China"* (papaer presented at the ICFO Seminar, Qingdao, RRT, 25-29 Oktober 2000). Lihat juga Kuang-Hsiung Wang, "*Bridge Over Troubled Waters: Fisheries Cooperation as a Resolution to the South China Sea Conflicts,"* The Pacific Review 14, no. 4 (2001)

Alex Calvo, "China, the Philippines, Vietnam and International Arbitration in South China Sea," *The Asia-Pacific Journal*. http://apjjf.org/-Alex-Calvo/4391. (Diakses 29 Februari 2018).

ARTIKEL LAINNYA

Pusat Studi Sosial Asia Tenggara Universitas Gajah Mada, 2016, Peran Strategis Indonesia Dalam Krisis Laut China Selatan. http://pssat.ugm.ac.id/id/2016/10/11/peran-strategis-indonesia-dalam-krisis-laut-china-selatan/

"Sengketa Wilayah Laut China Selatan" dalam http://apdforum.com/id/article/rmiap/articles/online/ features/2012/12/31/aayear-end-story, diakses 1 Februari 2018

"ASEAN dalam Pengelolaan Konflik Laut China Selatan" dalam https://leeyonardoisme. wordpress.com/portfolio/konflik-laut-cina-selatan/, diakses 1 Februari 2018.

ASEAN merupakan organisasi regional negara-negara kawasanAsia Tenggara yang pertama kali didirikan berdasarkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Deklarasi Bangkok pada tahun 1967. ASEAN kemudian mempunyai legal personality dengan disepakatinya ASEAN Charter pada 2008. ASEAN didirikan pada 8 Agustus 1967 di Bangkok, Thailand, dengan ditandatanganinya Deklarasi ASEAN (Deklarasi Bangkok), http://www.asean.org/overview/diakses pada 1 Januari 2018.

"Singapura Desak China Jelaskan Klaim" dalam http://internasional.kompas.com/read/2011/06/21/03490365/Singapura.Desak.China.Jelaskan.Klaim, diakses 29 Januari 2018.

"Indonesia di Pusaran Konflik Laut Chian Selatan" dalam http://nasional.sindonews.com/read/1055705/19/ indonesia-di-pusaran-konflik-laut-china-selatan-1445604047, diakses 30 Januari 2018.

"Sengketa Kepemilikan Laut China Selatan" dalam http://www.bbc.com/indonesia/laporan_khusus/2011/07/110719_spratlyconflict, diakses 30 Februari 2018

"Sengketa Kepemilikan Laut China Selatan" dalam http://www.bbc.com/indonesia/laporan_khusus/2011/07/110719_spratlyconflict, diakses 30 Februari 2018

https://seword.com/luar-negeri/asal-usul-sengketa-laut-tiongkok-selatan-membedah-klaim-tiongkok-bagian-i

http://international.kompas.com/read/2013/03/02/0936405/Kesulitan.Legitimasi. Kekuasaan, China, diakses 20 Maret 2018.

http://www.theglobal-review.com/comtent_detail.php?lang=id&id=7132&type=4#.UYD3Y Smkfml, diakses 28 Februari 2018.

http://www.fkpmaritim.org/?p=250, diakses 28 Februari 2018.

http://www.asiacalling.org/in/berita/philippines/3032-filipina-melawan-cina-di-lautan-cina-selatan, diakses 23 Maret 2018.

http://www.malaysiandefence.com/?p=2672, diakses 28 Februa*ri* 2018.

http://www.nationmultimedia.com/politics/Chinese-minister-Asean-can-shape-power-play-in-E-A-30184834.html

https://leeyonardoisme.wordpress.com/portfolio/konflik-laut-cina-selatan/diakses 19 Maret 2018.

BERITA HARIAN

Mogato, Manuel,2012,*Philippines sees Japan as balance to China ambitions*, Jakarta Post Desember 2012. Lihat juga http://khabarsoutheastasia.com/id/articles/apwi/articles/newsbriefs/2012/06/23/newsbrief-03. Lihat juga Reuters, *Vietnam steps up sea patrols as tensions with China rise*, Jakarta Post, 5 Desember 2012.

Kompas, 5 Desember 2012.

Kompas 11 Desember 2012.

Kompas.com. 2017. Sengketa Laut China Selatan. [ONLINE] Available at: http://indeks.kompas.com/topik-pilihan/list/4249/sengketa.laut.china.selatan. [diakses 17 May 2017].

Pertemuan Menteri Luar Negeri Negara-Negara Anggota ASEAN di Bali, Juli 2011, menyatakan kekhawatiran yang serius atas berbagai insiden yang terjadi di Laut Cina Selatan; lihat: http://www.asean.org/documents/44thAMM-PMC-18thARF/44thAMM-JC.pdf

Presiden Indonesia dalam dialog Shangri-la, Singapura, Juli 2012, dilaporkan di situs Kementrian Luar Negeri Indonesia: http://www.setkab.go.id/mobile/international-4585-sby-encourages-durable-peace-for-asia-pacific-architecture-to-forge-a-new-understanding-of-stability-and-prosperity.html

Komentar Hugh White dari Lowye Institute, *The Interpreter*: http://www.lowyinterpreter.org/post/ 2012/08/02/ASEAN-wont-help-US-manage-China.aspx

Juru Bicara Kementrian Luar Negeri Cina pada 21 Juli 2012, lihat: http://www.fmprc.gov.cn/eng/xwfw/s2510/t955114.htm

Prinsip nomor 4 dari Enam Prinsip ASEAN tentang Laut Cina Selatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

p-ISSN1410-5632
e-ISSN2579-8561

De Jure AkreditasiLIPI:No:740/AU/P2MI-LIPI/04/2016

Pasal 14 dari Zona Ekonomi Eksklusif and Continental Shelf Act (26 Juni 1998) menyatakan bahwa "aturan ini tidak akan mempengaruhi hak-hak historis Republik Rakyat Cina."

Proposal Filipina pada UNCLOS at A/AC.138/SC.II/L.46

Pasal 4 dari Deklarasi ASEAN tentang Laut Cina Selatan menyatakan "Menyerahkan pada semua pihak yang terkait untuk menerapkan prinsip-prinsip yang termuat di dalam *Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia* sebagai dasar untuk menyusun sebuah *code of international conduct* di Laut Cina Selatan."

Pada Konferensi Tingkat Tinggi Peringatan 15 Tahun Hubungan ASEAN-Cina, ASEAN dan Cina berjanji untuk "bekerja untuk mewujudkan penggunaan, berdasarkan kesepakatan maksimum, suatu *code of conduct* di Laut Cina Selatan, yang akan meningkatkan perdamaian dan stabilitas di wilayah tersebut" (Pasal 14 dari Deklarasi Bersama, lihat: http://www.aseansec.org/18894.htm).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

HALAMAN KOSONG

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MANDALA:
Jurnal Ilmu Hubungan Internasional

Vol.3 No.2
Juli-Desember
2020

Received: 21-05-2020
Accepted: 30- 05-2020
Published: 09-11-2020

Signifikansi Keamanan Maritim Di ASEAN

Muhammad Ridho
Departemen Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran
(moh.ridho94@yahoo.com)

Arfin Sudirman
Departemen Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran
(arfin.sudirman@unpad.ac.id)

Abstract

In order to securitizing maritime issues in the Southeast Asian region, ASEAN plays a significant role as a regional organization through three aspects as an instrument, arena and independent actors. Each aspect shows the seriousness of ASEAN in facing traditional and non-traditional maritime security threats. ASEAN created several mechanisms to maintain maritime security in the Southeast Asian region. However, the implementation of regional maritime law enforcement policies is an obstacle for ASEAN, including the differing views of some ASEAN member countries in addressing traditional and non-traditional maritime security threats. Moreover, with the principle of non-intervention of ASEAN on member countries, conditions have increasingly complex in ASEAN's efforts to strategically empowering maritime security of the Southeast Asian region.

Keywords*: Role, ASEAN, Regional Organization, Maritime Security*

Abstrak

Dalam menghadapi isu keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara, ASEAN memainkan peran sebagai organisasi regional melalui tiga aspek yakni sebagai instrumen, arena dan aktor independen. Dari masing-masing aspek menunjukan keseriusan ASEAN dalam menghadapi ancaman keamanan maritime yang bersifat tradisional dan non tradisional. ASEAN menciptakan beberapa mekanisme untuk menjaga keamanan maritime di kawasan Asia tenggara. Namun, implementasi kebijakan penegakan hukum maritim regional merupakan hambatan ASEAN, termasuk terdapat perbedaan cara pandang beberapa negara anggota ASEAN dalam menyikapi ancaman keamanan maritim yang bersifat tradisional dan non tradisional. Terlebih dengan prinsip non intervensi ASEAN terhadap negara anggota menyebabkan kondisi semakin kompleks dalam upaya ASEAN memperkuat keamanan maritime kawasan Asia tenggara secara strategis.

Kata kunci: Peran, ASEAN, Organisasi Regional, Keamanan Maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pndahuluan

Perairan di kawasan Asia Tenggara mengandung nilai yang sangat penting bagi negara di dalam kawasan tersebut, hal itu mencakup bidang ekonomi, komunikasi dan transportasi laut serta pengaruh negara anggota ASEAN dalam keamanan maritim global. Kawasan maritim Asia Tenggara memiliki potensi konflik yang sangat tinggi sehingga memunculkan berbagai ancaman keamanan maritim tradisional dan non-tradisional. Berdasarkan hal tersebut, perlu adanya koordinasi di tingkat negara anggota ASEAN dan ASEAN *sectoral bodies* yang fokus pada isu keamanan maritim secara menyeluruh agar dapat menghindari ancaman keamanan maritim yang kian bermunculan di kawasan maritim Asia Tenggara.

Terdapat rangkaian kepentingan dalam perairan di kawasan Asia Tenggara. Hal ini tentu saja yang menjadi alasan negara anggota ASEAN mengusung kerja sama keamanan kolektif di bidang maritim, walaupun dalam prakteknya belum terlaksana sepenuhnya. Akan tetapi upaya pembentukan forum dan beberapa mekanisme kerja ASEAN yang menitikberatkan isu keamanan maritim merupakan suata upaya dalam pembentukan kerja sama keamanan kolektif di bidang maritim.

Laut merupakan media utama untuk keberlangsungan kegiatan ekonomi seluruh negara anggota ASEAN. Tidak hanya diperuntukan bagi negara dengan bentuk kepulauan (*archipelago*) layaknya Indonesia, Filipina, Malaysia, Singapura dan Brunei Darussalam tetapi juga untuk negara yang berjajaran di sepanjang semananjung Malaysia hingga kawasasn Indochina seperti Laos, Myanmar, Thailand dan Vietnam. Selain sebagai media transportasi dan jalur perdagangan dunia, Laut juga memiliki nilai penting sebagai penyedia sumber daya ikan dan hasil laut serta sumber daya minyak dan gas bagi kebanyakan negara di kawasan Asia Tenggara. Bahkan tidak sedikit perusahan besar dari Amerika Serikat, Eropa, Jepang dan Tiongkok yang tertarik untuk berinvestasi di bidang minyak dan gas alam (migas) pada beberapa negara di kawasan tersebut.

Berbicara tentang perikanan yang mana merupakan salah satu sektor ekonomi istimewa baga negara kepulauan di Asia Tenggara. Berdasarkan total ikan yang beredar di pasar internasional, sekitar 25% dari total tersebut merupakan hasil produksi perikanan laut sepuluh negara di Asia Tenggara. Bila diurutkan empat negara dengan hasil perikanan tertinggi ialah Indonesia, Vietnam, Thailand, dan Filipina (ASEAN, 2015).

Laut di kawasan Asia Tenggara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memiliki peran penting bagi jalur transportasi internasional. Hal menjadikan peranan laut di kawasan tersebut sasngan signifikan dengan nilai perdangan sekitar 5,3 triliun US$ (Brandon, 2015). Oleh karena itu, untuk menjamin keselamatan dan keamanan laut untuk keberlangsungan kegiatan ekonomi internasional berbagai langkah strategis diambil dengan sesama negara anggota ASEAN serta dengan negara mitra.

Apabila ditinjau lebih lanjut mengenai kepentingan negara anggota ASEAN terhadap keamanan maritim regional berlandaskan berbagai aspek. Hal ini meliputi aspek ekonomi, politik, lingkungan hidup dan militer.

Isu Keamanan Maritim di Asia Tenggara

Wilayah maritim merupakan aspek yang sangat penting bagi negara di kawasan Asia Tenggara untuk keberlangsungan kegiatan perekonomian negaranya, bahkan negara luar kawasan memandang jalur perairan Asia Tenggara sebagai jalur laut strategis. Kawasan Asia Tenggara terhubung dengan kawasan di luarnya melalui tiga jalur laut strategis, yakni melalui Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Malaka.

Fungsi wilayah maritim yang sangat strategis menimbulkan isu keamanan kawasan yang dapat menganggu kepentingan setiap negara, hal itu disebut sebagai keamanan maritim yang mana dampaknya menimbulkan dorongan untuk memperkuat pengamanan maritim. Dominasi wilayah perairan di kawasan Asia Tenggara menyebabkan isu keamanan maritim dan politik banyak terjadi dari pada isu keamanan lainnya.

Masalah keamanan maritim sangat sulit bila diselesaikan sendiri oleh satu negara, namun perlu diurus secara bersama dengan negara tetangga dalam satu kawasan, sebab ancaman keamanan maritime dapat merugikan beberapa negara baik di dalam atau di luar kawasan tersebut. Kemungkinan terjadi ancaman dari luar kawasan lebih besar seperti kejahatan terencana yang bersifat lintas negara dengan mengambil keuntungan dari kondisi dalam negeri yang sedang tidak stabil. Kegiatan pelanggaran kedaulatan maritim yang banyak terjadi seperti penangkapan ikan secara illegal, klaim negara lain atas kedaulatan wilayah, aksi terorisme, bajak laut, penyelundupan manusia dan narkotika.

Apabila membahas mengenai geopilitik Asia Tenggara akan sangat akrab dengan Indonesia, karena luas wilayah kedaulatan dan yuridiksi Indonesia meliputi sekitar dua pertiga wilayah maritim di Asia Tenggara. Menggunakan logika geopolitik, terbentunya kesadaran ruang secara langsung atau tidak langsung terhubung dengan kesejahteraan dan kepentingan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keamanan bagi manusia (Jakarta Greater, 2014). Dalam konteks negara modern, klaim kedaulatan yang dilakukan oleh suatu negara dan dibatasi melalui batas negara dengan instrumen hukum menandakan kesadaran ruang untuk melindungi dan menjamin kedaulatan serta keamanan.

Interaksi antar negara di kawasan Asia Tenggara meliputi peran dan pengaruh power ekstra kawasan dapat mempengaruhi dinamika geopolitik di kawasan tersebut. Banyak aktor yang terlibat bila geopolitik kawasan Asia Tenggara digambarkan, sebab setiap aktor mempunyai kepentingan masing-masing. Bahkan sering terjadi perselisihan geopolitik baik antar negara anggota ASEAN maupun antar kawasan yang mempunyai power ekstra untuk memainkan pengaruh dan perannya.

Ancaman Keamanan Maritim di Kawasan Asia Tenggara

Berdasarkan jenis ancaman dalam keamanan maritime dapat diklarifikasi menjadi dua jenis yakni ancaman keamanan maritime yang bersifat tradisional dan non-tradisional. Ancaman keamanan maritim tradisional selalu erat dengan istilah agresi dan invasi militer dari satu negara ke negara lain yang kemungkinan terjadinya kecil di era sekarang. Karena pergeseran konsep keamanan menghasilkan revolusi konsep pertahanan, yang mana keamanan tradisional lebih condong pada instrumen kekuatan militer telah banyak ditinggalkan oleh setiap negara di dunia. Meskipun bukan satu-satunya instrumen dalam kepentingan nasional, kekuatan militer masih dinilai vital untuk memperkuat suatu bangsa (Darmono, 2010). Akan tetapi PBB memiliki peranan yang dikatakan mampu mengantisipasi dalam upaya pemaksaan kehendak suatu negara kepada negara lainya dengan cara pembatasan kekuatan militer.

Pada perkembangan konsep keamanan menyebabkan ragam jenis ancaman keamanan semakin meluas, begitupun pada bidang keamanan maritim. Ancaman keamanan maritim non tradisional adalah perpanjangan makna keamanan yg biasanya identik dengan militer, hari ini isu keamanan sudah mencakup pertahanan di luar militer seperti perkembangan teknologi, kekuatan ekonomi, politik dan intelejen (Darmono, 2010). Dampak dari perkembangan konsep keamanan pada ragam jenis ancaman kedaulatan dan berbagai macam jenis masalah baru bermunculan baik dari segi hukum sampai ekonomi.

Dalam laporan Sekretaris Jenderal PBB mengenai Hukum laut (UNCLOS) pada tahun 2008 menetapkan tujuh macam ancaman maritim, yaitu: (1) aksi teroris terhadap pelayaran, instalasi di laut, dan kepentingan-kepentingan maritim lainnya ; (2) pembajakan dan perompakan bersenjata

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terhadap kapal; (3) penangkapan ikan secara ilegal; (4) pencemaran lingkungan laut; (5) penyelundupan manusia lewat laut; (6) penyelundupan narkotika dan bahan psikotropika; (7) penyelundupan senjata dan senjata pemusnah massal.

Persepsi ASEAN Tentang Ancaman Keamanan Maritim

Secara konseptual, keamanan maritim dapat dipahami melalui perpektif keamanan yang bersifat kontemporer atau tradisional. Dalam perpektif keamanan tradisional yang cenderung bersifat *state centric* serta mengedepankan pendekatan melalui militer, maka makna keamanan maritim lebih ke arah kendali suatu negara pada wilayah maritimnya. Selaras dengan penjelasan konsep *sea power* oleh Alfred Thayer Mahan yang memfokuskan peran Angkatan Laut sebagai garda terdepan dalam pengamanan kawasan laut serta jalur perdagangannya secara singnifikan (Giok, 2015).

Keberadaan, kapasitas dan kapabilitas kekuatan angkatan laut menjadi hal yang utama untuk mencapai kepentingan nasional dalam perpektif keamanan tradisional. Akan tetapi dalam prakteknya tidak jarang hal tersebut memicu terjadinya *security dilemma.* Apabila satu negara dalam suatu kawasan meningkatkan kekuatan AL maka hal tersebut membawa dampak pada negara lain untuk melakukan hal yang sama. Peningkatan situasi seperti itu akan menciptakan masa persaingan dalam skala besar. Walaupun tidak dominan namun sudut pandang keamanan tradisional masih banyak digunakan di era ini.

Adapun cara pandang keamanan kontemporer menganggap pendekatan menggunakan basis militer hanya akan mengurangi ruang spektrum keamanan maritim dan AL tidak cukup untuk menjaga keamanan maritim. Sejalan dengan hal itu Christian Bueger (2015) memaparkan semiotika konsep keamanan maritim yang menautkan isu keamanan maritim dengan empat hal, yaitu ketahanan manusia, ekonomi biru, kekuatan laut dan keselamatan laut. Dalam memahami konsep keamanan maritim maka keempat hal tersebut tidak dapat diartikan secara terpisah karena seluruhnya saling berhubungan untuk membangun konsep keamanan maritim. Bila ditinjau lebih lanjut keempat hal tersebut merupakan perwakilan dari sisi budaya, ekonomi, politis dan teknis yang mana perlu dikembangkan untuk mencapai kondisi keamanan maritim stabil dan aman. Oleh karena itu, bila hanya satu aspek yang diunggulkan maka dimensi keamanan yang terbentuk dalam keamanan maritim sangat rendah.

Hanya saja tidak dapat dipungkiri ada kecenderungan pendekatan militer yang diutamakan dalam beberapa isu keamanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim contohnya penjagaan kedaulatan dan isu isu sub strategis (budaya, ekonomi dan lingkungan) yang mana di dalamnya terdapat kepentingan tinggi. Sudut pandang keamanan kontemporer menyebabkan perluasan cakupan isu dan bertambahnya aktor dalam menjaga keamanan maritim. Sehingga, kerja sama dalam mewujudkan keamanan maritim cenderung menjadi opsi utama karena isu dan aktor saling terhubung. Untuk mengontrol cara berinteraksi antarnegara maka pelu dibentuk kesepakatan dan norma bersama serta hukum tertulis sebagai rujukan.

Berbicara tentang kawasan Asia Tenggara dengan ASEAN sebagai organisasi regional di kawasan tersebut maka usaha bersama negara anggota ASEAN sangat diperlukan untuk menangkis ancaman keamanan maritim dan agar konflik serta berbagai permasalahan potensial yang dipicu dengan kenyataan bahwa kawasan tersebut merupakan rute perdagangan internasional yang sangat vital dapat dihindari. Berdasarkan hal tersebut, ASEAN melaksanakan Deklarasi ASEAN *Concord* II (Bali *Concord* II) yang diadakan di Bali pada 7 Oktober 2003. Bali *Concord* II menegaskan bahwa forum regional yang khusus membahas tentang isu yang bersifat lintas batas seperti isu maritim digunakan sebagai pendekatan yang integral dan menyeluruh.

Perspektif keamanan tradisional dan keamanan kontemporer mencerminkan dua sisi konsep keamanan maritim yang dianut ASEAN. Dari sisi keamanan tradisional, ASEAN menjunjung tinggi asas kedaulatan dengan memasukan kawasan laut sebagai kesatuan wilayah resmi suatu negara. Sehingga pengamanan dan pengawasan maritim merupakan hak dan tanggung jawab setiap negara. Maka dapat disimpulkan kemungkinan ancaman keamanan maritim yang muncul ialah dari aktor yang memiliki legitimasi politik yang diakui (negara) misalnya seperti unjuk kemampuan AL dan sengketa wilayah. Pemahaman keamanan maritim seperti itu ditemukan pada beberapa dokumen di masa awal terbentuknya ASEAN. Seperti yang terdapat pada dokumen *Treaty of Amity and Cooperation* yang merupakan pengusung prinsip dasar dalam interaksi antarnegara ASEAN dan negara mitra pada poin "*Mutual respect for the independence, sovereignty, equality, teritorial integrity, and national identity of all nations.*" (ASEAN, 1976)

Sedangkan pada perspektif keamanan kontemporer menemukan hal baru dalam mengidentifikasi ancaman keamanan maritim pada satu titik akan menyebabkan gangguan yang menyebar. ASEAN memahami sifat lintas dari ancaman keamanan maritim melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perspektif keamanan kontemporer. Penerangan ASEAN tertuang pada dokumen ASEAN *Concord* di Bali, 7 Oktober 2003 yang berbunyi:

"Maritime issues and concerns are transboundary in nature, and therefore shall be addressed regionally in holistic, integrated and comprehensive manner. Maritime cooperation between and among ASEAN member countries shall contribute to the evolution of the ASEAN Security Community" (ASEAN, 2012).

Persepsi Negara Anggota ASEAN Terhadap Ancaman Keamanan Maritim

Masalah tindak kejahatan di laut merupakan tema pembahasan internasional, karena prakteknya yang lintas negara (*transnational crimes*). Dalang tindak kejahatan tersebut tertata dengan sangat rapih melibatkan beberapa kelompok dari beberapa negara. Hingga saat ini, jalur perdagangan strategis dunia ialah laut, sekitar 90% perdagangan internasional dipindahkan melalui laut.

Dampak ancaman keamanan maritim tidak hanya pada satu negara melainkan menyebabkan ancaman pada keamanan regional atau kawasan maupun global yang berpotensi mengganggu pola perdagangan di dunia. Dalam catatan ASEAN *Plan of Action to Combat Transnational Crime* terdapat beberapa jenis tindak kejahatan lintas negara di laut yang sering terjadi di perairan Asia Tenggara, yakni: pembajakan, perdagangan manusia dan obat-obatan terlarang, penyelundupan senjata dan tindak terorisme maritim (Bergqvist, 2015). Ancaman keamanan maritim tersebut merupakan ancaman non-tradisional yang membahayakan bagi kawasan dan tidak dapat ditangani oleh satu negara mengingat wilayah operasi kejahatan tersebut bersifat lintas negara.

Dalam memandang ancaman keamanan maritim, beberapa negara di Asia Tenggara memiliki pandangan yang berbeda. Sudut pandang ancaman negara menentukan pihak aparat yang berwajib dalam menyelesaikan ancaman tersebut. Persepsi ancaman keamanan maritim berkaitan dengan kepentingan nasional setiap negara. Ada yang memandang isu keamanan maritim dengan serius dan *concern* dalam menyelesaikan ancaman tersebut. Untuk memahami presepsi ancaman yang digunakan oleh Negara anggota ASEAN Dapat dilihat dari tabel berikut:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Table 1 Badan Penanganan Ancaman Keamanan Maritim Negara Anggota ASEAN

Negara	Ancaman Tradisional	Ancaman Non-Tradisional
Indonesia	Angkatan Laut Tentara Nasional Indonesia	Badan Keamanan Laut (Bakamla) atau Indonesia *Coast Guard*
Malaysia	Tentera Laut Diraja Malaysia (TLDM)	Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM)
Vietnam	*People's Navy of Vietnam* (PNV)	Vietnam *Coast Guard*
Filipina	*Philippine Navy*	*Philippine Coast Guard* (PCG)
Singapura	*Republic of Singapore Navy*	*Police Coast Guard* Singapore
Brunei Darussalam	*Royal Brunei Navy* (RBN)	*Royal Brunei Navy* (RBN)
Kamboja	*Royal Cambodia Navy* (RCN)	*Royal Cambodia Navy* (RCN)
Thailand	*Royal Thai Navy* (RTN)	*Thailand Maritime Enforcement Coordinating Center (Thai MECC)*
Myanmar	*Myanmar Navy*	*Myanmar Navy*
Laos	Lao *People's Navy*	Lao *People's Navy*

Peran ASEAN sebagai Arena dalam Isu Keamanan Maritim

Peranan ASEAN sebagai arena dalam isu keamanan maritim terlihat dengan pembentukan forum internasional dan mekanisme kerja yang dikhususkan untuk membahas ancaman keamanan maritim. Hal tersebut menjadi ajang untuk menunjukan pandangan terhadap ancaman keamanan maritime yang didukung dengan diplomasi efektif oleh negara anggota Terkadang hal itu digunakan untuk membahas masalah internal negara anggota agar menarik perhatian internasional.

Pada dasarnya, kerjasama politik dan keamanan ASEAN di bidang maritim memiliki tujuan untuk memperkuat keamanan maritim kawasan agar mampu mendorong kesejahteraan masyarakat ASEAN dan proses pembangunan ekonomi yang signifikan. Kerjasama dalam bidang keamanan maritim ini juga bertujuan untuk memperkuat rasa saling percaya antarnegara ASEAN. Tidak dapat dipungkiri, walaupun ASEAN sudah terbentuk lama, namun ada sedikit celah yang menyebabkan rasa saling percaya tersebut berkurang. Oleh karena itu, semakin meningkatnya rasa percaya tersebut diharapkan akan membuat negara anggota ASEAN semakin solid untuk menjaga stabilitas dan keamanan regional, khususnya di bidang maritim.

ASEAN sedang dalam proses pembentukan ASEAN *Coast Guard and Maritime Law Enforcement Agencies Forum* yang bertujuan pada penguatan kerja sama dalam menangani tantangan maritim, khususnya menghadapi tantangan keamanan maritim non-tradisional, kejahatan maritim transnasional, keselamatan maritim, dan isu lingkungan laut. ASEAN *Coast Guard Forum and Maritime Law Enforcement Agencies* juga akan memiliki peranan penting sebagai *first responder* di garda terdepan dalam menghadapi pelanggaran maritim di teritorial negara anggota ASEAN, sehingga diperlukan pemahaman bersama mengenai *sharing information, capacity building*, dan koordinasi yang harmonis antar badan penjaga pantai di beberapa negara anggota ASEAN (Wisada,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2020).

Beberapa badan kerjasama ASEAN yang membahas isu keamanan maritim akan dipaparkan dalam tabel 2 sebagai berikut:

Tabel 2 Badan Kerja Sama ASEAN yang Membahas Isu Keamanan Maritim

Badan Kerja Sama	Agenda
ASEAN Maritime Forum (AMF)	1. Safety of navigation 2. Search and rescue 3. Information sharing 4. Exchange of views of authorities
Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF)	Pertemuan Ekspanded AMF mengambil bentuk forum track 1,5 dan mengikutsertakan negara-negara di kawasan Asia Timur dengan tetap menjaga sentralitas ASEAN
ASEAN Foreign Ministers Meeting (AZMM)	Membahas aspek-aspek yang terkait maritim, khususnya pengelolaan Laut Cina Selatan
ASEAN Regional Forum (ARF)	Kerja sama ARF pada isu-isu non-tradisional, seperti piracy, terrorism, natural disasters, climate change, smuggling of drugs, people and goods serta search and rescue, dipercaya bermanfaat dalam memasyarakatkan maritime trust di antara peserta ARF
ASEAN Defence Ministers Meeting (AZMM),	Mempromosikan kerja sama keamanan maritim
ADMM plus	Melalui mekanisme Experts' Working Group on Maritime Security (ADMM-Plus EWG on Maritime) yang fokus pada practical maritime security cooperation
ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC)	Upaya pemberantasan kejahatan lintas negara, ASEAN telah memiliki Rencana Aksi untuk Memberantas Kejahatan Lintas Negara (Plan of Action to Combat Transnational Crime), 1. Counter terrorism 2. Illicit drugs trafficking 3. Trafficking in persons 4. Money laundering 5. Arms smuggling 6. Sea piracy 7. International economic crime 8. Cybercrime

Peran ASEAN Sebagai Instrumen

Peranan ASEAN sebagai instrumen merupakan fungsi atau manfaat ASEAN bagi negara anggota untuk mencapai suatu tujuan poitik luar negerinya. Dapat dikatakan bahwa dalam strategi untuk mencapai kepentingan nasional, menjadikan ASEAN sebagai alat atau intstrumen dalam pencapaian kepentingan nasional tersebut. Akan tetapi, tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan ASEAN merupakan bukti bahwa negara anggota ASEAN memilki *national interest* yang berhubungan dengan ASEAN sehingga tercipta kesepakatan multilateral untuk membangun ASEAN.

Perairan Asia Tenggara adalah rute perdagangan maritim dengan tingkat kepadatan aktivitas yang sangat tinggi. Hal tersebut menyorot pentinganya pengaturan politik dan keamanan di kawasan. Kepentingan maritim di kawasan Asia Tenggara sangat dirasakan negara di dalam kawasan tersebut, bahkan sangat penting bagi negara luar kawasan dengan peran laut sebagai rute transisi kapal niaga atau sebagai bagian dari geostrategi dan geopolitik. Konsekuensi dari pentingnya laut tersebut adalah memunculkan pelaku kejahatan transnasional dan kelompok pembajak (*piracy*) yang beroperasi di wilayah maritim kawasan Asia Tenggara.

Dalam pengamanan sektor maritim kawasan Asia Tenggara, Indonesia sebagai salah satu negara anggota ASEAN menjadi aktor yang menginisiasi mekanisme khusus untuk sama-sama membicarakan dan memperhatikan lebih serius terkait ancaman maritim. Akhirnya, terbentuk forum khusus dialog maritim dengan nama ASEAN

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Maritime Forum. Sebagai negara kepulauan terbesar di Asia Tenggara, Indonesia sangat perhatian terhadap isu keamanan maritim. Indonesia memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang merupakan rute transportasi laut internasional. Wilayah perairan Indonesia juga berhadapan dengan Laut Tiongkok Selatan secara langsung serta menjadi tempat pertemuan empat SLoC. Wilayah Indonesia semakin strategis dengan adanya enam *choke points* yang mengitarinya, yaitu Selat Lombok, Selat Malaka, Selat Ombai, Selat Singapura, Selat Sunda dan Selat Wetar yang digunakan untuk navigasi internasional. Wilayah perairan Indonesia juga sangat kaya dengan sumber daya alam yang dapat diperbarui dan tidak dapat diperbarui. Bahkan, sepertiga dari gas dunia berada di seputar Selat Malaka hingga Laut Cina Selatan yang menjadi rute laut terpendek untuk mencapai Teluk Persia dan Afrika (Ramadhani, 2015).

Pemerintahan Joko Widodo, yang dimulai sejak tahun 2014 mengeluarkan Visi Poros Maritim Dunia. Visi ini mengusung lima kebijakan, yang meliputi diplomasi maritim untuk menyelesaikan sengketa batas laut, pengamanan kedaulatan dan keamanan maritim, pengamanan sumber daya alam, intensitas diplomasi pertahanan, dan pengurangan pertikaian maritim antarnegara melalui resolusi sengketa wilayah regional (Ramadhani, 2015). Untuk mendukung pencapaian visi tersebut dan meningkatkan kehadiran diplomatik Indonesia dalam penyelesaian sengketa maritim, pemerintah mengambil beberapa tindakan. Adapun tindakan-tindakan tersebut, yaitu (i) konsolidasi pemimpin negara-negara anggota ASEAN; (ii) peningkatan sentralitas dan kerja sama regional; (iii) pembangunan arsitektur keamanan regional yang kohesif untuk mencegah kemunculan kekuatan yang lebih besar; (iv) pendalaman dan pengembangan kerja sama bilateral strategis; (v) pengelolaan dampak integrasi ekonomi regional dan perdagangan bebas; dan (vi) promosi kerja sama maritim yang komprehensif dalam kerangka kerja IORA (Gindarsah & Priamarizki, 2014).

Selain Indonesia, Filipina merupakan negara kepulauan di Asia Tenggara. Filipina mempunyai 7.107 pulau, yang seribu di antaranya tidak berpenghuni. Filipina juga menjadi salah satu negara dengan garis pantai terpanjang di dunia. Garis pantai Filipina sepanjang 10.850 mil atau dua kali lebih panjang dari pada wilayah kontinental AS (Castro, 2015). Berbeda dengan Indonesia yang tidak terlibat atau berada posisi netral dalam sengketa Laut Tiongkok Selatan, Filipina berseteru dengan Tiongkok terkait klaim atas ZEE-nya. Namun, keputusan arbitrase internasional yang dikeluarkan pada pertengahan tahun 2016

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menyatakan bahwa kedaulatan ZEE berada di tangan Filipina.

Pada dasarnya, Filipina mempunyai kepentingan yang hampir sama dengan Indonesia sebagai negara kepulauan. Namun, secara lebih jelas, kepentingan Filipina dapat dilihat dari tujuan kebijakan yang diterapkan oleh pemerintahnya dalam upaya pengamanan wilayah maritim. Adapun tujuan tersebut, antara lain: (1) mempromosikan dan meningkatkan keamanan maritim sebagai komponen utama keamanan nasional; (2) menyediakan lingkungan sosial-politik dan administratif yang stabil dan aman yang dapat mendorong pertumbuhan industri maritim; (3) melindungi dan mempertahankan integritas sumber daya maritim; dan (4) memperkuat postur keamanan maritim dengan berpegang pada Hukum Dasar dan memperluas perencanaan pertahanan eksternal (Pilipinas, 2011). Kepentingan keamanan maritim Filipina semakin besar dengan adanya keputusan Arbitrase Internasional terhadap kepemilikan Laut Filipina Barat. Arbitrase internasional menyimpulkan bahwa Cina tidak mempunyai dasar hukum yang kuat untuk mengklaim wilayah tersebut.

Selanjutnya, Malaysia yang memiliki kepentingan ekonomi dan politik dalam bidang maritim. Pada tataran politik, Malaysia merupakan salah satu *claimant states* dalam sengketa Laut Cina Selatan. Dalam sikapnya sebagai negara pengklaim, Malaysia mempunyai kepentingan ekonomi yang sangat besar. Pertumbuhan ekonomi Malaysia berkaitan erat dengan wilayah ZEE. Hal ini terjadi karena hasil eksplorasi dan eksploitasi wilayah ZEE, seperti minyak dan gas, yang bernilai jual tinggi. Bahkan, pendapatan yang diperoleh Malaysia dari industri minyak dan gas mencapai 40% dari total pendapatan nasional (Othman, 2012).

ZEE Malaysia mengandung kekayaan perikanan dan sumber daya hidrokarbon yang melimpah dan berkontribusi pada perekonomian nasional. Wilayah ini juga menjadi kawasan strategis untuk Malaysia. Strategi maritim dan SLoC Malaysia dibangun dengan ruang lingkup wilayah perairan dan udara yang menghubungkan Semenanjung Malaysia dengan Sabah dan Sarawak, Selat Malaka, serta Selat Singapura (Malaysia, 2010).

Negara selanjutnya ialah Brunei Darusalam. Keamanan dan kesejahteraan Brunei Darussalam berpegang pada tiga pilar kebijakan nasional, yaitu kohesivitas dan stabilitas negara; stabilitas lingkungan regional dalam keanggotaan ASEAN; serta pengelolaan kapabilitas pertahanan untuk melindungi kedaulatan, integritas wilayah dan kepentingan, serta menjaga kebebasan dan kemerdekaan (Darussalam, 2004). Brunei Darussalam merupakan salah satu *claimant states* dalam sengketa di Laut Cina

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selatan. Oleh karena itu, pemerintahnya membentuk beberapa kebijakan dan peranan operasional.

Adapun peranan operasional yang diambil oleh pemerintah Brunei Darussalam, yaitu pengawasan dan tanggapan maritim, ancaman di daratan, dan serangan udara; pengawasan *maritime focal areas*; serta pengamanan aset nasional dan infastruktur tugas nasional (Darussalam, 2004). Peranan-peranan ini terdiri dari dua elemen. Elemen pertama termasuk perluasan ruang patroli dari 200nm untuk menunjukkan kedaulatan, mengatur aktivitas perikanan, dan menyediakan peringatan dini untuk kemungkinan ancaman keamanan. Elemen kedua berupa perluasan wilayah penjagaan hingga 100 nm dari pantai untuk SLoC, melindungi platform minyak dan gas, serta mendeteksi dan menanggapi gerakan transnasional yang signifikan (Darussalam, 2004).

Kemudian kepentingan keamanan maritim bagi Singapura yang melihat perdagangan internasional sebagai urat nadi ekonomi negaranya berpendapat bahwa segala ancaman yang terjadi di perairan, khususnya selat malaka sebagai *existential threat.* Begitupun ancaman dari pihak teroris lintas negara. Masalahnya, negara pantai seperti Singapura sangat bergantung terhadap selat malaka. Sebab setiap tindakan baik bersifat positif ataupun negatif yang dilakukan dan berhubungan dengan selat malaka akan sangat berpengaruh terhadap keberlangsungan ekonomi dan lebih jauh terhadap eksistensi negara Singapura.

Selain memperhitungkan masalah ancaman terorisme, Singapura juga sangat *concern* pada navigasi di selat Malaka dan selat Singapura. Prediksi tentang kerentanan kesalamatan atas serangan teroris merupakan kekhawatiran Singapura, terlebih dengan meningkatnya insiden perompakan dan perampokan bersenjata sepanjang 2015-2019 di selat Malaka. Ancaman terorisme maritim dianggap akan sangat mempengaruhi ekonomi karena gangguanya terhadap lalu lintas kapal. Oleh karena itu, isu fundamental bagi Singapura adalah keselamatan transportasi di selat Malaka, sehingga semua dimensi tersebut harus mencakup isu keamanan juga sebagai bagian integral pembangunan kepentingan keamanan maritim Singapura.

Adapun negara Vietnam yang semakin tersentak oleh klaim Tiongkok atas Laut Tiongkok Selatan. Vietnam memiliki tiga sisi yang berbatasan dengan laut yaitu bagian timur, selatan dan barat daya. Vietnam pun memiliki garis pantai sepanjang 3.260 Km, perairan pedalaman, laut teritorial dan zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan landas kontinen. Jumlah pulau yang dimiliki Vietnam sekitar 3000 pulau dan kepulauan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

besar diantaranya ialah kepulauan Hoang Sa (Paracels) dan Truong Sa (Spratly) (Van, 2014). Oleh karena itu, keamanan maritim memainkan peranan penting istimewa bagi Vietnam tentang sosial-ekonomi, pertahanan, keamanan dan lingkungan hdiup.

Berbicara tentang kepentingan keamanan maritim yang dimiliki Vietnam sudah terlihat sejak Negara itu berdiri. Karena kebijakan keamanan maritim Vietnam sudah disusun oleh majelis nasional dan pemerintah, yang keseluruhan strategi membahas tentang membela negara. Khususnya, pada kongres nasional ke-11 kebijakan tentang ideologi-ideologi, faktor strategis tentang penjaminan keamanan di wilayah laut dan kepulauan Vietnam disusun secara sempurna dan disesuaikan dengan situasi terbaru. Pada kongres tersebut masalah-masalah kongkrit dalam konektivitas ekonomi dengan penjaminan keamanan di wilayah laut dan pulau Vietnam sangat ditekankan. Berikut sangat terlihat bahwa kepentingan keamanan maritim Vietnam sangat tinggi dan perhatian pemerintah Vietnam dalam isu keamanan maritim sangat jelas.

Dari berbagai ulasan kepentingan maritime negara anggota ASEAN, merupakan hal yang wajar bila langkah selanjutnya ialah melakukan koordinasi terkait maritime di antara mereka maupun dengan negara mitra agar dapat menjamin berlangsungnya aktivitas perekonomian. Berhubungan dengan hal tersebut, Indonesia adalah negara yang paling ambisius dan mendukung pembentukan mekanisme kerja sama di bidang keamanan maritim. Hal ini terlihat dari agenda yang diangkat ketika Indonesia menjadi tuan rumah dalam berbagai acara pertemuan, selalu terdapat pembahasan terkait keamanan maritim regional.

Dari berbagai muatan yang berlandaskan kepentingan nasional tiap negara anggota ASEAN terhadap keamanan maritim, dapat dikatakan kebutuhan akan keberlangsungan aktivitas laut yang aman dan stabil sangat menjadi patokan untuk perekonomian internal masing-masing negara di Asia Tenggara. Ditambah kawasan perairan Asia Tenggara yang menjadi jalur lalu lintas internasional dan menjadi *hub* untuk mencapai belahan dunia lain. Sehingga pola kebutuhan dan kepentingan nasional masing-masing negara anggota ASEAN terbentuk dan mencapai suatu persetujuan untuk membangun kerja sama di bidang keamanan maritim. Tingkat kebutuhan terhadap keamanan kolektif semakin meninggi.

Begitupun ASEAN mencoba memfasilitasi kepentingan anggotanya dengan menciptakan berbagai mekanisme kerja khusus di bidang maritim. Bahkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam operasional ASEAN Maritime Forum pemilihan tema utama dalam forum khusus diskusi terkait isu maritim tersebut ditentukan oleh negara tuan rumah, yang mana setiap negara anggota akan terpilih secara bergantian untuk menjadi tuan rumah. Atas dasar itu maka peranan ASEAN sebagai intrumen dalam tercapainya kepentingan negara anggotanya sudah tercapai dan diterapkan seiring berjalanya organisasi internasional regional tersebut.

Peran ASEAN Sebagai Aktor Independen

Peranan ASEAN sebagai aktor independen mencakup berbagai kebijakan atau keputusan yang dikeluarkan ASEAN tanpa dipengaruhi oleh paksaan atau tekanan dari berbagai pihak baik itu dari luar maupun dalam organisasi. Sebagai aktor, ASEAN mampu melakukan interaksi dengan aktor lain di forum resmi internasional. Secara signifikan, peranan ASEAN sebagai aktor ditentukan melalui keaktifan dalam forum internasional dengan memberikan berbagai resolusi dan rekomendasi. Hal ini berpengaruh terhadap eksistensi ASEAN sebagai aktor independen.

Dalam isu keamanan maritim peranan ASEAN sebagai aktor independen dapat dilihat dari cara ASEAN memainkan perannya dalam konflik laut Tiongkok selatan yang melibatkan beberapa negara anggota ASEAN dan Tiongkok, serta bagaimana pengambilan langkah atau keputusan dalam isu keamanan maritim tradisional tersebut dengan tanpa adanya tekanan dari pihak luar.

Dalam serangkaian program kerja ASEAN terdapat mekanisme khusus untuk menangani konflik ataupun sengketa yang terjadi di kawasan. Hal ini merupakan refleksi dari ASEAN *Community*. Dalam ASEAN *Community* terdapat ruang tentang keamanan dan politik yang bernama ASEAN *Political Security Community* (APSC). APSC merupakan dasar aturan untuk berprilaku bagi negara anggota dan mitra dalam dimensi keamanan dan politik. Terkait dengan isu keamanan maritim, merupakan bidang APSC untuk menjadi regulasi dalam proses penanggulangan ancaman yang ditimbulkan. ASEAN Regional Forum (ARF) dibentuk dengan regulasi yang dikeluarkan APSC.

Melalui ASEAN Regional Forum (ARF) dialog antarnegara konflik pada persengketaan laut Tiongkok Selatan terjadi. Hal ini dilakukan untuk meredam konflik secara langsung. Pada pertemuan ARF ke-2 di Brunei Darussalam tahun 1995, terdapat 3 mekanisme yang dapat digunakan dalam upaya penyelesaian konflik, yakni *Conflict Resolution* (CR), *Confidence Building Measures* (CBM) dan *Preventive Diplomacy* (PD).

Dalam upaya menyelesaikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sengketa, *Confidence Building Measures* (CBM) merupaka bagaimana hubungan antar pihak yang berkonflik dalam mengurangi intensitas ketegangan dan berupaya menciptakan sebuah kesepakatan atau perjanjian yang lebih inklusif. Selanjutnya dalam *Preventive Diplomacy* membahas serangkaian langkah bersama yang diambil agar mampu mencegah konflik, langkah-langkah tersebut terdiri dari berbagai aksi di bidang ekonomi, kemanusiaan, militer, politik dan diplomasi. Terakhir, *Conflict Resolution* adalah mekanisme terakhir ketika kedua mekanisme sebelumnya sudah dilaksanakan.

Implementasi mekanisme *Confidence Building Measures dan Preventive Diplomacy* berhasil dilakukan ASEAN dengan fakta hadirnya Tiongkok dalam ARF untuk melakukan negosiasi dan musyawarah, kehadirian Tiongkok tersebut mengurangi intensitas ketegangan di kawasan konflik. Pada awalnya, Tiongkok tidak bersedia melakukan perundingan secara multilateral dan hanya ingin melakukan perundingan secara bilateral. Hasilnya, setelah melewati negosiasi dan perundingan secara multilateral *Declaration on the Conduct of Parties in the South Cina Sea* resmi ditandatangani oleh Tiongkok dan negara anggota ASEAN pada tahun 2002 di Kamboja.

Kemudian, pada tahun 2003 diadakan penandatanganan perjanjian TAC dan Tiongkok pun tergabung di dalamnya. Hal ini menunjukan bahwa negara-negara anggota ASEAN dan Tiongkok memiliki prinsip mengutamakan kerja sama daripada konflik global. Terbentuknya dua perjanjian tersebut adalah kesuksesan mekanisme *Confidence Building Measures dan Preventive Diplomacy* yang dilakukan ASEAN sehingga dapat menekan peluang konflik militer di Laut Tiongkok Selatan terjadi.

Dalam upaya ASEAN memainkan peranan sebagai aktor independen pada konflik Laut Tiongkok Selatan, diharapkan dapat dikembangkan melalui beberapa *sectoral bodies* seperti AMF dan EAMF, walaupun belum dapat terlihat ketegasan sikap ASEAN. Apabila ASEAN tidak segera bertindak dan berhasil menyelesaikan sengketa Laut Tiongkok Selatan, dikhawatirkan eksistensi dari organisasi internasional regional tersebut menurun. Seharusnya desakkan dari beberapa pihak yang terkait tidak dapat mempengaruhi keputusan ASEAN sehingga integritas ASEAN tetap terjaga.

Kesimpulan

Peran ASEAN di kawasan Asia Tenggara berpengaruh terhadap kondisi keamanan maritime kawasan, karena dengan adanya forum-forum internasional untuk melakukan dialog khusus terkait isu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

keamanan maritime merupakan upaya pendataan ancaman keamanan maritime yang terjadi di kawasan. Hal tersebut menunjukan bahwa ASEAN melakukan pantauan terhadap konflik yang terjadi pada tiap negara anggota dan mencoba mengangkat konflik-konflik tersebut di kanca internasional untuk menarik perhatian dunia internasional agar dapat segera terselesaikan. Karena ASEAN berpendapat bahwa keamanan maritim di kawasan Asia tenggara akan berpengaruh terhadap dunia pelayaran internasional karena jalur perairan Asia tenggara merupakan salah satu jalur penting dalam berjalanya aktivitas ekonomi dunia.

Peran ASEAN sebagai arena pada dasarnya merupakan serangkaian aktivitas atau kegiatan yang dilakukan ASEAN dalam menjaga keamanan regional. Dalam isu keamanan maritim, ASEAN menciptakan forum internasional sebagai wujud nyata dalam menciptakan wadah untuk negara anggotanya dan mitra. Melalui forum tersebut ASEAN juga menuntaskan perannya sebagai instrumen dan aktor independen.

Peran ASEAN sebagai aktor independen cukup optimal. Dala sengketa Laut Tiongkok Selatan misalnya, ASEAN melalui ARF mampu melakukan dialog secara komprehensif dengan Tiongkok dan berhasil membentuk perjanjian *Declaration on the Conduct of Parties in the South Cina Sea* dan TAC di kawasan Asia Tenggara. Hal tersebut merupakan pencapaian ASEAN sehingga konflik militer yang dikhawatirkan terjadi di laut Tiongkok selatan tersebut dapat dicegah.

Referensi

Buku

Castro, R. C. (2015). International Dimensions of National (In) Security Concepts, Challenges and Ways Forward. 4.

Hennida, C. (2015). Rezim dan Organisasi Internasional. Malang: Intrans Publishing.

M.Sabir. (1992). ASEAN harapan dan kenyataan. Jakarta: pustaka sinar harapan.

Jurnal dan Online Jurnal

Bergqvist, L. H. (2015, Juli 15). The ISPS-Code and Maritime Terrorism. From Center of International Maritim Security: http://cimsec.org/isps-code-maritime-terrorism/12098.

Giok, K. K. (2015). Sea Power as a Strategic Domain. Journal of the Singapore Armed Forces 41, no. 3, 2-3.

Keliat, M. (2009). Jurnal ilmu sosial dan ilmu politik.

Ramadhani, M. A. (2015). An Indonesian Perspective toward Maritime Vision: Is Pursuing National Interest while

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Maintaining Neutrality in the South China Sea Possible? European Scientific Journal, 389-390.

Solidum, E. D. (2003). The Politics of ASEAN: An Introduction to Southeast Asia Regionalism. Pennsylvania: eastern university press.

Publikasi Resmi, Laporan, dan Sumber Online

ASEAN. (1976, Februari 24). From Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia: http://asean.org/treaty-amity-cooperationsoutheast-asia-indonesia-24-february-1976/.

ASEAN. (2012, Mei 11). From Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II):https://asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii.

ASEAN. (2015). Fisheries. From Invest in ASEAN:http://investasean.asean.org/index.php/page/view/fisheries.

Brandon, J. J. (2015, januari 7). Southeast Asia in 2015: Maritime Security, myanmar Election. From Asiafoundation.org:http://asiafoundation.org/2015/01/07/southeast-asia-in-2015-maritimesecurity-myanmar-elections-tpp-top-agenda/.

Darussalam, M. o. (2004). Brunei Darussalam Defence White Paper. Bandar Seri Begawan: Ministry of Defence of Brunei Darussalam.

Diplomasi, T. (2010, September 15). Tabloid Diplomasi. From Tabloid Diplomasi Website:http://www.tabloiddiplomasi.org/isu-keamanan-maritim-regional/.

IMB, I. (2018, 1 30). Piracy and Armed Robbery Against Ships. London: ICC International Maritime Bureau. From https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2019/01/2018-annual-imb-piracy-report.pdf.

Malaysia, M. o. (2010). Malaysia's National Defence Policy. Kuala Lumpur: Ministry of Defence of Malaysia.

Pilipinas, R. N. (2011). National Security Policy 2011—2016: Security the Gains of Democracy.

Tabloid Diplomasi. (2010, August 21). Tabloid Diplomasi. From Tabloid Diplomasi Web Site: http://www.tabloiddiplomasi.org/konsep-pembentukan-asean-maritime-forum/.

Van, H. (2014). Keamanan maritim Vietnam: sesuai dengan hukum internasional, mengarah ke perdamaian. Hanoi: vov international.

Wibowo, T. (2010, Agustus 21). about us:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabloid Diplomasi. From Direktorat Diplomasi Publik, Kementrian Luar Negeri RI: http://www.tabloiddiplomasi.org/.

Wisada, A. (2020, Januari 20). Peran ASEAN dalam isu keamanan maritim di Asia Tenggara. (M. Ridho, Interviewer).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SINERGI INSTRUMEN KEKUATAN MARITIM INDONESIA MENGHADAPI KLAIM CINA ATAS LAUT CINA SELATAN

INDONESIA'S MARITIME POWER INSTRUMENT SYNERGY TO FACE CHINESE CLAIM OVER SOUTH CHINA SEA

Christine Anggi Sidjabat[1], Amarulla Octavian[2] & Budiman Djoko Said[3]

Universitas Pertahanan
(christine.sidjabat@gmail.com)

Abstrak - Indonesia bukan salah satu negara *claimant*, tetapi provokasi Cina melalui kapal nelayan yang dikawal oleh kapal *Chinese Coast Guard* telah melanggar hak berdaulat Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia di Laut Cina Selatan (LCS) yang berpotongan dengan *Nine Dashed Line* (NDL). Sampai saat ini sinergi antar instrumen kekuatan maritim Indonesia untuk menjaga hak berdaulat Indonesia di LCS masih terlihat lemah, sehingga rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana sinergi instrumen kekuatan yang berwenang pada domain maritim Indonesia dalam menghadapi Klaim Cina atas LCS. Analisa sinergi dilihat dari tiga aspek yaitu perspektif, kebijakan, dan *Rules Of Engangement* (ROE) yang diterapkan pada operasional. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk mengeksplorasi pertanyaan penelitian secara mendalam, dengan teknik analisa *Soft System Methodology* untuk melakukan pendekatan terhadap permasalahan dengan perbandingan sistem berpikir dan dunia nyata secara terstruktur, dan dibantu dengan NVivo untuk proses triangulasi data. Hasil penelitian menunjukkan instrumen kekuatan maritim di Indonesia belum memiliki perspektif yang selaras terhadap NDL. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa kebijakan dari pembuat kebijakan dan turunan strategi dari pembuat strategi Pemerintah Republik Indonesia belum diharmonisasi, sehingga ROE pada level operasional yang tepat untuk menghadapi provokasi Cina atas LCS belum dirumuskan dengan menyesuaikan antara wewenang dengan kapabilitas instrumen. Secara keseluruhan, penelitian menemukan bahwa sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia masih perlu dioptimalkan untuk menghadapi Klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia di LCS.

Kata Kunci: Sinergi, Instrumen Kekuatan Maritim, Nine Dashed Line, Laut Cina Selatan, Hak Berdaulat

Abstract *Indonesia is not one of the claimant states, but Chinese provocation through its fishing vessels which escorted by Chinese Coast Guard has been violating Indonesia Exclusive Economic Zone on South China Sea which is intersected with Nine Dashed Line (NDL). Until now, the synergy among Indonesian power instruments to defend Indonesia's sovereign rights is still weak, thus the problem identification in this research is how the synergy of the instrument of competent forces in the Indonesian maritime domain to face Chinese Claims on South China Sea. Synergy analysis is seen from three aspects: perspective, policy, and Rules Of Engangement (ROE) applied to operational. This research uses qualitative method to explore research questions deeper, with Soft System Methodology analysis method to approach problems with the comparison between system thinking and real world in a structured way, and supported NVivo to execute the process of data triangulation. Research results show that maritime power instruments of Indonesia do not have a*

[1] Mahasiswa Program Studi Keamanan Maritim Cohort 4. Alumni Hubungan Internasional *President University* angkatan 2015
[2] Dekan Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan & Komandan SESKOAL
[3] Dosen Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan & Wakil Ketua Forum Kajian Pertahanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

harmonious perspective on NDL yet. This study also shows that policy from policy makers and strategic derivatives from strategy makers of the Government of the Republic of Indonesia's have not been orchestrated, thus appropriate ROE at operational level to confront China's provocation of the South China Sea has not been formulated by adjusting authority with instrument capability. Overall, the study found that the synergy of Indonesian maritime power instruments need to be optimized to deal with Chinese Claims over the territory of Indonesian jurisdiction in the South China Sea.

Keywords: *Synergy, Maritime Power Instruments, Nine Dashed Line, South China Sea, Sovereign Rights*

Pendahuluan

Laut Cina Selatan (LCS) merupakan jalur laut yang mengandung kepentingan-kepentingan strategis, tidak hanya bagi negara-negara pantai yang mengelilinginnya, namun juga negara-negara maritim yang sumber perekonomiannya berasal dari perdagangan internasional. Cina mengklaim wilayah-wilayah laut yang bersinggungan dengan kedaulatan dan hak berdaulat negara-negara lain dengan adanya *Nine Dashed Line* (NDL). Beberapa negara anggota *Association of South East Asian Nations* (ASEAN) yang terlibat konflik dengan Cina adalah Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, dan Brunei Darussalam.

Salah satu garis dari keseluruhan NDL melewati Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Landas Kontinen Indonesia di Laut Natuna bagian utara. Dalam ilustrasi Peta Laut No 354 dan 355 yang dibuat oleh Pusat Hidrografi dan Oseanografi Angkatan Laut (Pushidrosal), wilayah ZEE Indonesia tumpang tindih dengan salah satu dari sembilan garis putus-putus klaim NDL. Peta ilustrasi tersebut menunjukkan ada sekitar 83.315,62 kilometer persegi daerah yang tumpang tindih dengan klaim NDL. Secara hukum, Indonesia menyatakan melalui UU Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, bahwa wilayah yurisdiksi Indonesia di utara Natuna yang berpotongan dengan NDL merupakan wilayah yurisdiksi Indonesia.[4]

Meskipun ZEE Indonesia telah dirumuskan dalam peta-peta ilustrasi, namun secara hukum, pemerintah belum mendepositkan batas-batas maritim Indonesia, terutama yang berbatasan dengan negara tetangga menurut zonasinya belum didepositkan kepada Sekjen PBB. Klaim Indonesia atas ZEE masih sebatas klaim unilateral saja,[5] sehingga sulit bagi Indonesia membawa permasalahan *overclaiming* Cina dan ZEE Indonesia kepada komunitas internasional maupun dalam melakukan penindakan terhadap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di wilayah ZEE tersebut.

[4] Surya Wiranto, *Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut Tiongkok Selatan dari Perspektif Hukum Internasional*. (Yogyakarta: Leutika Prio,2008), hlm 15.

[5] *Ibid*., hlm 16.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

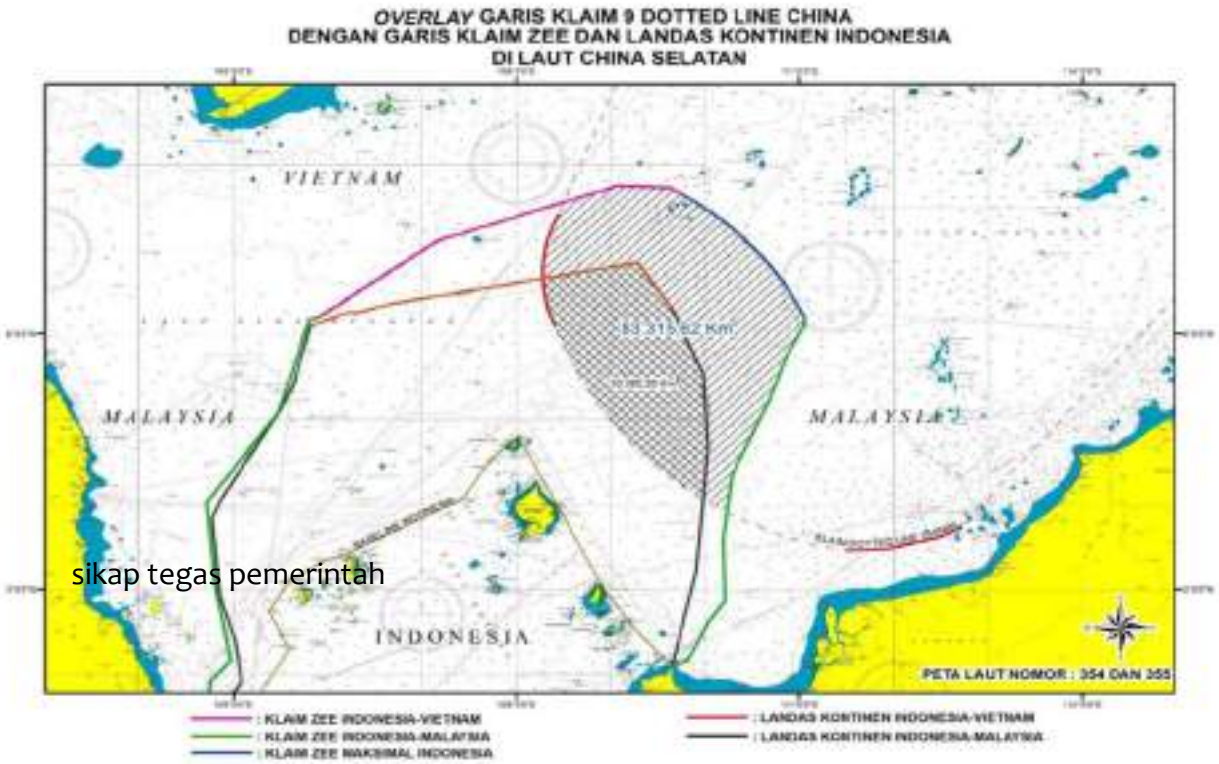
Cina melakukan beberapa kali provokasi di perairan ZEE yang bersinggungan dengan klaim NDL yang dilakukan oleh kapal-kapal penangkap ikan milik Cina yang dikawal oleh kapal *China Coast Guard* (CCG). Indonesia saat ini sedang melakukan moratorium terhadap penangkapan ikan oleh pihak asing di wilayah ZEE Indonesia, sehingga sudah dapat dipastikan bahwa kapal-kapal nelayan Cina melakukan pelanggaran dengan menangkap ikan di ZEE Indonesia. Provokasi Cina terjadi pada tahun 2010 hingga 2013 dan tahun 2015 hingga 2016. Pada setiap kejadian, kapal CCG selalu berusaha membebaskan kapal-kapal nelayan Cina yang ditangkap oleh Pemerintah Indonesia. Kapal CCG bahkan melakukan tindakan yang membahayakan untuk melepaskan kapal nelayan Cina, seperti menabrakan diri ke kapal nelayan Cina yang sedang ditarik ke darat oleh Kapal Pengawas KKP untuk dilakukan penindakan hukum pada kejadian tahun 2016. Kurangnya harmonisasi antar institusi kekuatan nasional dalam Pemerintah Indonesia terlihat pada saat Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Luar Negeri (Kemlu), dan Kementerian Pertahanan (Kemhan) sama-sama mengumumkan bahwa instrumen tersebut akan memanggil Duta Besar Cina sebagai bentuk protes diplomatik atas pelanggaran ZEE Indonesia oleh kapal nelayan Cina dan penabrakan kapal secara sengaja sebagai upaya pembebasan kapal nelayan Cina yang ditangkap oleh kapal KKP pada tanggal 19 Maret 2016.[6]

Instrumen kekuatan maritim menunjukkan sinergi yang lemah dengan adanya perbedaan perspektif terhadap NDL, ada yang melihat dari sisi hukum internasional dan melihat dari kenyataan bahwa Cina melakukan provokasi di wilayah yurisdiksi Indonesia. Kebijakan Indonesia juga belum mampu untuk menjawab pengelolaan wilayah yurisdiksi dan bagaimana instrumen dapat mencapainya secara terarah. Sementara, kejadian provokasi yang dilakukan oleh Cina dengan kawalan CCG telah mengarah kepada kejadian yang membahayakan personel dalam Kapal Pengawas (KP) KKP, dan membuat Indonesia tidak mampu membawa sebagian besar kapal nelayan Cina untuk dilakukan penindakan hukum secara maksimal.

Penelitian ini fokus pada (1) sinergi antara instrumen kekuatan maritim yang ditinjau melalui perspektif terhadap sengketa LCS, (2) kebijakan yang dibuat oleh instrumen-instrumen tersebut untuk menghadapi perkembangan sengketa LCS, dan (3) respon operasional instrumen tersebut ketika terjadi provokasi yang dilakukan Cina di wilayah yurisdiksi Indonesia yang berpotongan dengan NDL. Sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia akan mampu menciptakan kejelasan arah kebijakan dan strategi Indonesia untuk menunjukkan

[6] Aaron L. Conelly, *Indonesia di Laut Cina Selatan: Berjalan Sendiri*, (Sydney: Lowy Institute for International Policy, 2017), hlm. 5

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



sikap tegas pemerintah

Gambar 1. Peta Ilustrasi *Overlay* Garis Klaim NDL Cina dengan ZEE dan Landas Kontinen Indonesia

Sumber: Sopsal (2017)

mempertahankan hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan data primer maupun sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari wawancara yang dilakukan melalui kunjungan kepada subyek-subyek penelitian dan bertemu dengan informan. Wawancara kepada informan adalah dengan teknik *in-depth interview*. Subyek penelitian ditentukan berdasarkan keterkaitan instrumen-instrumen maritim terhadap isu LCS, terutama instrumen yang disebutkan dalam Rencana Aksi dalam Kebijakan Kelautan Indonesia[7] Program Prioritas A Batas Maritim, Ruang Laut, dan Diplomasi Maritim yang sasarannya adalah terjaganya kepentingan Indonesia dan penegasan kedaulatan Indonesia di LCS yaitu: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Kemenko Maritim), Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Kemenko Polhukam), KKP, Kemhan, Kemlu, dan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL). Informan yang dipilih dalam penelitian ini adalah berdasarkan kepakaran terkait isu sengketa LCS, NDL, dan sinergi instrumen menghadapinya. Penelitian ini membagi peran instrumen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[7] Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

kekuatan dalam tiga kelompok yaitu: Kemenko Maritim dan Kemenko Polhukam termasuk dalam kelompok regulator pembuat strategi, sementara KKP, Kemhan, dan Kemlu adalah kelompok regulator pembuat kebijakan. TNI AL dan KKP termasuk dalam kelompok pelaksana yang turun langsung ke lapangan.

Soft System Methodology (SSM) digunakan untuk menemukan perbandingan antara sistem berpikir dan dunia nyata untuk menghasilkan rekomendasi perbaikan terhadap permasalahan.[8] Pendekatan kualitatif digunakan untuk membahas dan mengeksplorasi rekomendasi permasalahan secara lebih mendalam untuk menjawab pertanyaan penelitian sekaligus menemukan saran yang tepat terhadap permasalahan yang diteliti.

Terdapat tujuh langkah SSM yang telah diaplikasikan dalam penelitian ini yaitu:

- Langkah 1: Situasi Permasalahan

  Langkah pertama dalam SSM adalah memetakan informasi dan pandangan yang berhubungan dengan masalah. Penelitian ini membuat gambaran secara keseluruhan dari permasalahan dan penelitian secara dasar *(basic research)* dilakukan dengan melalui buku, jurnal, media cetak, media internet, maupun sumber-sumber sekunder lainnya.

- Langkah 2: Gambaran Situasi

  Langkah ini berfungsi untuk menangkap fakta-fakta dari permasalahan yang akan diangkat. Gambaran situasi dalam SSM dilakukan melalui Analisa Satu yaitu aspek intervensi, Analisa Dua yaitu aspek sosial, Analisa Tiga yaitu aspek politik, dan *Rich Picture* yang berisi pendapat penting dari seluruh informan mengenai permasalahan.

- Langkah 3: *Root Definition*

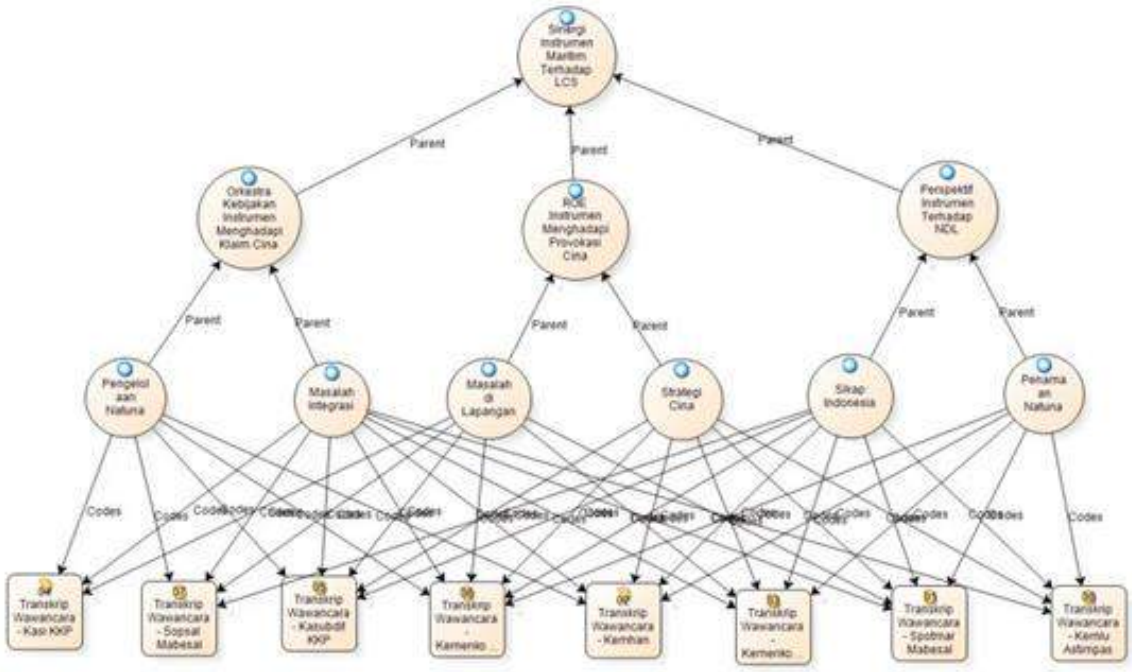
  Root Defintion (RD) adalah sebuah formulasi definisi dari proses transformasi untuk mencapai intervensi yang diinginkan (Lester, 2008). Penelitian ini merumuskan tiga RD yang berhubungan dengan tiga pertanyaan penelitian tentang elemen sinergi, sesuai dengan fakta-fakta dalam Analisa Satu hingga Tiga dan *Rich Picture*. Tiga RD tersebut diuji dengan analisis *Costumer, Actors, Transformation Process, Worldview (Perspective), Owner, Environmental/External Factors* (CATWOE) dan analisis *3E Criteria (Efficacy, Efficiency, Effectiveness).*

- Langkah 4: Model Konseptual

  Model konseptual dalam penelitian ini dikembangkan dari ketiga RD dalam sistem berpikir, yang merupakan sistem *human activity* berisi langkah-

[8] Peter Checkland & John Poulter, *Learning for Action: A Short Definitive Account of Soft Systems Methodology and its use for Practitioners*, (Singapura: John Wiley and Sons Limited, 2006), hlm. 193-194.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Hasil Triangulasi Kode dan Data dengan NVivo
Sumber: Hasil olahan peneliti, 2017

langkah yang ideal untuk mewujudkan RD.

- Langkah 5: Perbandingan

  Perbandingan dilakukan dalam penelitian ini untuk membandingkan antara model yang telah dibuat dengan keadaan sebenarnya. Langkah ini dilakukan untuk mengetahui langkah apa yang belum ditempuh oleh owners, perbedaan antara model ideal dengan dunia nyata disebut rentang *(gap).* Rentang yang ditemukan dalam penelitian ini digunakan untuk menghasilkan rekomendasi perbaikan terhadap permasalahan sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia terhadap klaim Cina atas LCS.

- Langkah 6: Penyempurnaan

  Langkah selanjutnya adalah dengan melakukan pembahasan terhadap rentang yang ditemukan dalam langkah perbandingan menggunakan teori dan didukung dengan hasil analisa data.

- Langkah 7: Aksi untuk Memperbaiki Masalah

  Langkah terakhir dilakukan dengan menyatakan perubahan-perubahan (transformasi) mana yang dapat diterapkan untuk memperbaiki masalah.

Penelitian ini juga dibantu dengan aplikasi NVivo sebagai alat untuk melakukan proses pengkodingan, pencarian kode, penemuan kategori, triangulasi data, dan untuk menghasilkan pengujian validitas melalui konsistensi data. Hierarki kode dalam NVivo menggunakan *parent nodes* dan *child*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nodes untuk menunjukkan kategori atau fokus pembahasan dari penelitian.[9] Model relasi juga dihasilkan menggunakan NVivo, yaitu untuk melihat hubungan antara kode atau *nodes* dan sumber data.

Pembahasan

Provokasi Cina di wilayah yurisdiksi Indonesia terjadi pada tahun 2013, 2015, dan 2016 di mana kapal-kapal nelayan Cina masuk ke ZEE Indonesia untuk menangkap ikan secara ilegal. Kapal-kapal nelayan tersebut selalu dikawal oleh kapal CCG yang berusaha untuk mencegah agar kapal penegak hukum Indonesia tidak membawa kapal-kapal nelayan tersebut. Detail kejadian provokasi yang dilakukan pihak Cina dapat dilihat pada Tabel 1.

Provokasi Cina menimbulkan keresahan pada instrumen-instrumen kekuatan maritim Indonesia, adanya protes tidak terkoordinasi antara KKP, Kemlu, dan Kemhan menjadi salah satu bukti bahwa Indonesia belum memiliki sinergi untuk menghadapi klaim NDL Cina yang dipertegas dengan provokasi tersebut. Kebijakan yang dirumuskan oleh instrumen kekuatan maritim juga belum mampu mengharmonisasi langkah-langkah instrumen untuk menunjukkan sikap yang tegas terhadap klaim NDL Cina, karena masih berada dalam tataran masing-masing kementerian dan belum ada pedoman kebijakan secara nasional.

Beberapa instrumen kekuatan maritim Indonesia menganggap bahwa klaim NDL bukanlah sebuah ancaman karena tidak sesuai dengan prinsip-prinsip dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), namun anggapan bahwa NDL adalah ancaman juga muncul terutama dari instrumen yang turun langsung ke lapangan untuk melakukan penegakkan hukum karena provokasi Cina benar-benar terjadi. Klaim NDL Cina yang berpotongan dengan wilayah yurisdiksi Indonesia menjadi salah satu masalah maritim yang memperlihatkan bahwa instrumen kekuatan maritim Indonesia belum memiliki sinergi yang kuat untuk menjaga keamanan maritim pada domainnya.

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia, definisi dan pendalaman mengenai sinergi perlu dipahami. Tulisan ini akan menggunakan konsep Graves untuk membahas sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia. Graves mendefinisikan sinergi sebagai berikut:

> *"The interaction of two or more agents, resources or activities such that the product is worth greater than the sum of the component parts (1+1>2)."*[10]

[9] Agustinus Bandur, *Penelitian Kualitatif: Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus* (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2016), hlm. 23.

[10] Sue Graves, *Synergies between Bilateral and Multilateral Activities.* (Copenhagen: Ministry of Foreign Affairs of Denmark Evaluation Study 2008/2, 2008), hlm. 12-13.

Tabel 1. Insiden Pelanggaran Wilayah Yurisdiksi Kapal Nelayan Cina dan CCG

Tahun	Kapal Cina	Kejadian
2013	Kapal Ikan Guibeiyu 58081	TNI AL menerima berita tentang kapal ikan yang dibayangi oleh kapal perikanan Cina dengan tonase yang lebih besar. Dilakukan pengejaran, penangkapan, dan penyelidikan (Jarkaplid). Karena alasan keselamatan pers, kapal ikan tersebut dilepaskan.
2015	Kapal Ikan Shun Hang-681 Kapal CCG-141	Ketika dilakukan Jarkaplid, kapal CCG dengan nomor 141 datang dan meminta kapal ikan tersebut dilepaskan. Pukul 18.15 kemudian ada permintaan dari Kemlu Cina untuk melepaskan kapal ikan tersebut. Kapal ikan tersebut dilepaskan dengan catatan tidak mengulangi penangkapan ikan di perairan Indonesia.
2016	Kapal Ikan Kway Fey 10078 Kapal CCG-3184 dan CCG-3304	KP berusaha membawa kapal ikan ke daratan, namun di tengah perjalanan, kapal ikan tersebut ditabrak oleh salah satu kapal CCG, diikuti oleh kemunculan kapal CCG kedua. Anak Buah Kapal (ABK) kapal ikan dapat diamankan dengan bantuan KAL, sementara barang bukti dibawa oleh kapal CCG.
	Kapal Ikan Gui Bei Yu 27088 CCG-3303	KRI menangkap dan membawa kapal ikan menuju daratan, kemudian dicegat oleh Kapal CCG meminta agar berhenti. Kapal CCG melakukan *hostile intent*. KRI lainnya mendekat ke arah KRI tersebut menuju kapal CCG untuk mengawal keluar dari perairan Indonesia.
	KRI IBL, KRI TDK, dan KRI lainnya yang sedang melaksanakan STL3	Satu kapal ikan Cina berhasil ditangkap setelah dipergoki KRI beramai-ramai mencuri ikan di wilayah yurisdiksi, sementara kapal lainnya kabur dengan melakukan *hostile intent*. Salah satu kapal CCG mendekat meminta agar kapal ikan dilepaskan. Kapal CCG lainnya mendekat. Dengan kepungan KRI dan perdebatan, kapal-kapal CCG tersebut pergi.

Sumber: Sopsal, 2017

Sinergi adalah di mana beberapa entitas yang berbeda yang saling berinteraksi dan membuat hasil yang lebih baik daripada ketika dikerjakan oleh sebuah entitas secara individu. Maksud dari 1+1>2 di atas adalah apabila satu entitas bersinergi dengan satu entitas yang lain, keluaran atau hasilnya akan lebih besar daripada hasil dari dua entitas bekerja secara terpisah. "1+1" tidak harus selalu menghasilkan "2", bisa lebih dari dua di mana semakin lebih besar dari dua maka semakin sinergi. Sinergi dapat berupa interaksi dari masukan-masukan yang berbeda, sehingga terdapat tipe sinergi yang berbeda pula.

Berdasarkan teori Graves, parameter yang bersumber dari elemen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sinergi instrumen kekuatan maritim dalam penelitian ini adalah:

a.) Perspektif yang selaras *(organizational synergy)*

Perspektif yang selaras dapat dilihat melalui perspektif ancaman klaim Cina atas LCS, apakah instrumen-instrumen kekuatan maritim memiliki perbedaan persepsi ketika melihat klaim Cina atas LCS. Parameter ini juga dapat dilihat dari perspektif instrumen terhadap kepentingan nasional Indonesia di ZEE Indonesia pada LCS, perspektif instrumen terhadap posisi Indonesia sebagai *non claimant state*, dan perspektif instrumen terhadap hubungan bilateral Indonesia dengan Cina. Sudut pandang yang akan digali dari instrumen kekuatan maritim dalam penelitian ini akan menghasilkan sebuah ukuran integrasi perspektif yang dibangun instrumen kekuatan maritim secara terhadap sengketa LCS sebagai sebuah sumber daya non finansial untuk mencapai sinergi.

b.) Kebijakan yang disinergikan *(policy synergy)*

Harmonisasi adalah salah satu level dalam sinergi, lebih tinggi dari koordinasi, dan lebih rendah dari integrasi. Level paling tepat untuk membentuk sinergi kebijakan adalah harmonisasi, karena organisasi yang merumuskan kebijakan memiliki bidang sendiri-sendiri dan tidak mungkin diintegrasikan. Parameter dari kebijakan yang disinergikan adalah adanya harmonisasi kebijakan, di mana masing-masing instrumen akan memiliki kebijakan individunya, namun kebijakan tersebut tidak tumpang tindih serta tidak bertolak belakang. Parameter dari kebijakan yang diharmonisasi dapat dilihat dari pemahaman instrumen kekuatan maritim terhadap perannya dalam menjaga hak berdaulat Indonesia pada LCS. Peneliti juga mencari tahu kebijakan khusus dari masing-masing instumen terhadap sengketa LCS dan provokasi Cina pada ZEE Indonesia, sehingga terlihat ada atau tidaknya tumpang tindih maupun tolak belakang dari kebijakan-kebijakan tersebut.

c.) ROE yang jelas dan terarah *(operational synergy)*

ROE yang dimaksud dalam penelitian ini adalah ROE yang berada pada tataran kebijakan, untuk melihat bahwa instrumen kekuatan maritim sudah mengetahui peran yang dimiliki untuk memberikan sikap atau respon, ketika provokasi Cina terjadi di ZEE Indonesia pada LCS. ROE yang dibahas dalam penelitian ini kemudian akan diturunkan menjadi ROE pada tataran operasional, dengan adanya aturan main ketika menghadapi lawan tertentu di laut, termasuk dalam keadaan *hostile intent* maupun *hostile act*. ROE

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dibutuhkan agar Pemerintah Indonesia melalui instrumen kekuatan maritimnya, memiliki respon yang cepat dan tepat ketika insiden pelanggaran ZEE Indonesia (atau insiden lain yang berhubungan dengan hak berdaulat Indonesia di LCS) kembali dilakukan oleh pihak Cina.

Perspektif Instrumen Kekuatan Maritim Terhadap NDL

Perspektif adalah sumber daya atau aset intelektual yang seharusnya dimiliki oleh instrumen kekuatan maritim, aset intelektual tersebut digunakan sebagai landasan dari sinergi yang lebih dalam. Perspektif adalah elemen dasar sebagai pengukur sinergi, perspektif adalah fondasi untuk menentukan sikap dari instrumen kekuatan maritim terhadap isu NDL. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kelompok regulator baik pembuat kebijakan atau strategi dan kelompok pelaksana memiliki perspektif yang berbeda. Terdapat tiga perspektif yang muncul dari motif koding, SSM, dan NVivo berdasarkan pengolahan hasil wawancara dengan instrumen yaitu:

a.) Klaim Cina Bukan Ancaman Bagi Indonesia Karena Tidak Sesuai Hukum Internasional. Indonesia dan Cina adalah dua diantara negara-negara yang meratifikasi UNCLOS, sehingga apabila ada sengketa di antara dua negara, rujukan utamanya adalah UNCLOS dan bukan argumen lain seperti *Traditional Fishing Zone* yang tidak sesuai dengan Hukum Internasional.

b.) Klaim Cina Adalah Ancaman Karena Provokasi Cina di Wilayah Yurisdiksi Indonesia Nyata Terjadi. Dalam kategori pembahasan mengenai strategi Cina, instrumen muncul perspektif bahwa provokasi yang dilakukan oleh kapal-kapal nelayan Cina merupakan bagian dari strategi pemerintah Cina. Data dan analisa dari Sopsal menunjukkan bahwa kapal-kapal nelayan Cina yang masuk wilayah yurisdiksi Indonesia selalu dikawal oleh kapal CCG berukuran *Corvette* hingga *Fregate*.[11] Dapat diasumsikan bahwa negara memiliki andil dalam provokasi yang dilakukan Cina melalui kawalan CCG sehingga menimbulkan ancaman nyata terhadap hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

c.) Klaim Cina Berpotensi Menjadi Ancaman Terhadap Stabilitas Kawasan. Instrumen memiliki kewaspadaan munculnya ekskalasi atau *spill over* konflik akan mengganggu stabilitas kawasan. Walaupun Indonesia tidak mengakui adanya klaim NDL atas dasar hukum dan Indonesia juga bukan merupakan *claimant states*, namun klaim tersebut telah menimbulkan reaksi *claimant*

[11] Data primer dari Sopsal Tentang Operasi TNI AL di Laut Natuna Utara, komunikasi pribadi, 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

states yang berada di kawasan, sehingga berpotensi untuk mengganggu kestabilan kawasan.[12]

Ancaman yang muncul dari klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia dapat dipetakan dalam matriks ancaman terhadap Keamanan Maritim dari Bueger.[13] Konsep ini melihat kejadian pada domain maritim dapat dikategorikan dalam lebih dari satu ancaman. Klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia adalah ancaman IUU Fishing karena kapal nelayan Cina secara ilegal menangkap ikan di ZEE Indonesia namun sekaligus ancaman *inter-state disputes* karena adanya nota protes dan kecaman yang saling dilemparkan oleh kedua negara terhadap klaim tumpang tindih pada wilayah NDL. Pemetaan ini menunjukkan bahwa klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia tidak dapat dilakukan pendekatan hanya melalui satu dimensi saja. *Economic development, human security,* dan *national security* adalah dimensi yang menjadi fokus untuk Pemerintah RI untuk menghadapi klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia.

Dengan adanya ketiga perspektif yang muncul, Pemerintah Indonesia harus melihat dari sudut pandang dinamis seperti dalam konsep Bueger. Tidak hanya terkungkung dalam pendekatan Hukum Internasional dan melihat klaim Cina semata sebagai ancaman terhadap stabilitas kawasan semata, karena *IUU Fishing* dan provokasi kapal ikan Cina terhadap hak berdaulat adalah ancaman nasional. Serta tidak juga hanya berfokus pada provokasi dan potensi ancaman klaim Cina, karena perlu mempertimbangkan hubungan bilateral dengan Cina sebagai mitra perdagangan dan investasi.

Dengan SSM, penelitian ini menganalisa bagaimana perbedaan perspektif tersebut dapat dijembatani untuk menemukan sinergi. Instrumen kekuatan maritim RI membutuhkan pedoman yang jelas dan dapat diterima secara utuh oleh Pemerintah RI secara keseluruhan. Pedoman yang dihasilkan secara ideal bersumber dari perspektif yang dirumuskan dan disetujui secara gabungan dengan mempertimbangkan seluruh elemen dan sudut pandang yang dinamis, berdasarkan analisa terhadap perkembangan sengketa LCS serta posisi Indonesia pada kawasan saat ini, termasuk pengukuran kekuatan strategis Indonesia serta kekuatan strategis Cina di sekitar Natuna Utara.

Belum adanya pedoman yang secara objektif dan komprehensif mengekspresikan sikap yang harus ditunjukkan secara selaras oleh seluruh instrumen kekuatan maritim Indonesia, dapat mengirimkan pesan kepada negara lain (terutama Cina) bahwa Indonesia belum memiliki sikap yang tegas terhadap isu yang sedang dihadapi. Salah satu contohnya adalah dengan jurnal

[12] Lutfi Rauf, Deputi Bidang Koordinasi Politik Luar Negeri, komunikasi pribadi, 10 Oktober 2017

[13] Christian Bueger, "*What Is Maritime Security?*" *Elseiver Journal of Marine Policy*, no 53 2015.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Pemetaan Ancaman yang Muncul dari Klaim Cina atas Wilayah Yurisdiksi Indonesia dalam Matriks Keamanan Maritim

Sumber: Bueger, 2015 (telah diolah kembali)

"Indonesia di Laut Cina Selatan: Berjalan Sendiri" yang menyebutkan bahwa instrumen kekuatan di Indonesia menyampaikan protes secara terpisah antara KKP, Kemlu, dan Kemhan memperlihatkan kurangnya sinergi Pemerintah RI.[14]

Dalam tatanan negara, pedoman sebuah negara terhadap sebuah isu biasanya diekspresikan secara formal ke dalam sebuah kebijakan. Termasuk tentang isu LCS, pedoman untuk mensinergikan perspektif serta tindakan instrumen kekuatan maritim yang dimaksud adalah berupa produk kebijakan. Lebih lanjut, kebijakan akan dibahas pada subbab berikutnya.

Harmonisasi Kebijakan Instrumen Maritim dalam Menghadapi Klaim Cina di LCS

Instrumen kekuatan yang dikelompokan dalam pembuat kebijakan telah merumuskan kebijakan terhadap sengketa LCS termasuk klaim Cina terhadap LCS, yaitu Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim. Permasalahannya adalah bahwa kebijakan tersebut masih berlaku sebatas dalam lingkungan kementerian yang berada dibawah garis koordinasi masing-masing kemenko, tidak berlaku nasional dan tidak dijalankan secara gabungan oleh Pemerintah RI dan seluruh instrumen kekuatan maritim.

Kebijakan yang diharmonisasi *(orchestrated policy)* adalah sebuah istilah yang tengah *trend* dalam studi kebijakan publik dan kenegaraan di dunia Barat. Kebijakan yang diharmonisasi adalah strategi di mana pemangku kepentingan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[14] Aaron L. Conelly, Op.cit., hlm. 6.

dan kumpulan aktivitas yang berbeda diintegrasikan menjadi kesatuan program yang ditujukan untuk target grup tertentu.[15] *Orchestrated policy* tidak dirumuskan dengan menggabungkan kebijakan namun secara aktif mengembangkan program kebijakan yang diyakini bersama dengan mengkoordinasikan implementasi dari aktivitas-aktivitas sehingga mencapai dampak sekuat mungkin.

Belum adanya kebijakan yang diharmonisasi menimbulkan kerugian sendiri terhadap Pemerintah Indonesia. Instansi militer adalah alat negara untuk melaksanakan pertahanan, dan sesuai fungsinya harus tunduk dan taat terhadap keputusan pemerintah, yang dipimpin oleh kepala pemerintahan. Wajar apabila TNI menjalankan apa yang menjadi keputusan politik, permasalahannya adalah bahwa keputusan tersebut menimbulkan dilema bagi TNI untuk mengambil tindakan tegas ketika harus berhadapan dengan ancaman di lapangan. Keputusan pemerintah idealnya adalah keputusan yang tegas dan tidak ambigu, sehingga dapat memberikan kepastian kepada instrumen kekuatan sebagai pelaksana di lapangan, dalam hal ini TNI dan KKP.

Hal ini menunjukkan efek ke dalam dari kebijakan yang belum diharmonisasi yaitu bahwa kebijakan tidak dapat diterjemahkan ke dalam strategi yang runtut dan saling mendukung, sehingga instrumen kekuatan maritim akan berjalan menurut perspektifnya sendiri-sendiri. Instrumen yang harus turun ke lapangan akan mengikuti petunjuk yang diberikan oleh instrumen perumus kebijakan atau strategi. Instrumen pelaksana akan bergantung terhadap keputusan politik yang ada, meskipun memiliki keinginan untuk melakukan tindakan yang berbeda untuk menjalankan tugasnya di lapangan.

Sedangkan efek keluar dari kebijakan yang tidak diharmonisasi adalah bahwa Pemerintah RI tidak menampilkan sikap tegas terhadap klaim Cina. Hal ini terlihat dari hasil analisis wawancara bahwa instrumen kekuatan yang turun ke lapangan berhadapan dengan instrumen yang menjalankan hubungan dengan negara lain menganggap bahwa instrumen yang menjalankan diplomasi terlalu berhati-hati, padahal menurut instrumen pelaksana permasalahan wilayah bukanlah bahan untuk kompromi. Informan KKP maupun TNI-AL melihat bahwa Kemlu belum cukup memperjuangkan kepentingan nasional Indonesia, dengan adanya bias dari diplomasi Kemlu, sehingga informan KKP menyampaikan kekhawatiran bahwa pesan yang disampaikan oleh Pemerintah RI tidak efektif.

Perbandingan antara sistem berpikir dengan dunia nyata pada penelitian ini menemukan belum adanya pemahaman bersama instrumen kekuatan maritim bahwa dibutuhkan kebijakan yang

[15] Peter Halse et al, "Orchestration in Work Environment Policy Programs". *Nordic Journal of Working Life Studies,* Vol. 7 No. 3, 2017, hlm. 45-46.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

diharmonisasi untuk menjaga hak berdaulat Indonesia di Natuna Utara. Kebijakan Pemerintah RI terhadap klaim Cina di LCS sudah dirumuskan dalam kebijakan pada Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim, namun belum menemukan harmonisasi.[16] Dua kebijakan tersebut masih berada dalam lingkungan Kemenko sendiri dan kementerian di bawahnya, belum mampu diaplikasikan dan menjadi pegangan secara nasional.

Cina adalah negara yang memiliki konsistensi terhadap strategi untuk memiliki daerah yang diklaimnya tetapi dengan pendekatan yang berevolusi. Peta *maritime silk road* sejak Dinasti Nan Qing, hingga pelayaran Zheng He, hingga munculnya *Belt and Road Initiative* tetap konsisten dengan garis pemetaan yang sama selama ratusan tahun. [17]

Konsistensi strategi Cina dan evolusi sikap Cina harus menjadi perhatian lebih untuk Pemerintah RI karena Cina membangun strategi maritim dan menjalankannya selama ratusan tahun. Apabila Indonesia tidak segera memutuskan apa keinginan Pemerintah RI dalam pengelolaan domain maritim dan tidak merumuskannya dalam sebuah kebijakan untuk menjadi pegangan semua instrumen kekuatan maritim Indonesia, maka Indonesia berpotensi untuk tidak mampu menangkal hagemoni Cina di kawasan.

Strategi dilaksanakan oleh kementerian terkait karena strategi bekerja dalam sebuah lingkungan strategis yang memiliki hambatan-hambatan unik di dalamnya. Pembuat strategi dinilai berhasil apabila memahami keadaan dari lingkungan strategis yang kompleks dan merumuskan strategi yang konsisten. Perumus strategi yang baik adalah pihak-pihak yang memiliki pengetahuan dan kemampuan pada bidang-bidang yang ditargetkan.[18]

Pembangunan wilayah kepulauan Natuna untuk menunjukkan eksistensi Indonesia di wilayah perbatasan menjadi salah satu pilihan kebijakan. Pembangunan dan pengelolaan sumber daya maritim di sekitar perairan sekitar Kepulauan Natuna dibahas dalam rumusan kebijakan Kemenko Polhukam dan Kemenko Maritim. Membangun wilayah di sekitar Kepulauan Natuna dari bidang ekonomi, bidang pariwisata, bidang perikanan, bidang jasa migas, bidang politik luar negeri, dan bidang pertahanan, memerlukan strategi dari Kementerian Pariwisata, KKP, Kementerian Ekonomi, Kemlu, dan Kemhan untuk mewujudkan kebijakan tersebut.

---

[16] Surya Wiranto, Bahan Ajar: *"Case Study: Managing Potential Conflict in The South China Sea"*, (Bogor: Universitas Pertahanan, 2017).

[17] *Loc.cit.*

[18] Harry R. Yarger, *Strategic Theory for The 21st Century: The Little Book on Big Strategy*. (Pennsylvania: The Strategic Studies Institute U.S. Army War College, 2006), hlm. 17-18.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keamanan Nasional diwujudkan oleh strategi politik, ekonomi, dan militer (PEM) yang berjalan bersama dan bersifat saling mendukung. Kebijakan yang dirumuskan oleh Pemerintah RI harus mampu merespon klaim Cina atas wilayah yurisdiksi Indonesia dengan menganalisa permasalahan dan dampaknya kepada Indonesia dari berbagai dimensi, untuk mewujudkan Keamanan Nasional. Sebuah ancaman terhadap hak berdaulat yang disebabkan oleh klaim Cina atas LCS tidak boleh hanya dilihat hanya dari sisi militer, karena keadaan yang ada di lapangan menunjukkan bahwa ada permasalahan ekonomi yaitu kurangnya armada kapal nelayan Indonesia yang dapat menjangkau tempat tersebut, sehingga pelanggaran *IUU Fishing* terjadi dengan mudah. Dengan pembangunan sektor ekonomi di kepulauan Natuna, kesejahteraan masyarakat wilayah perbatasan akan terbangun, sehingga kesadaran masyarakat untuk ikut serta mempertahankan kedaulatan maupun hak berdaulat semakin tinggi karena masyarakat tidak lagi berfokus pada masalah kesejahteraan.

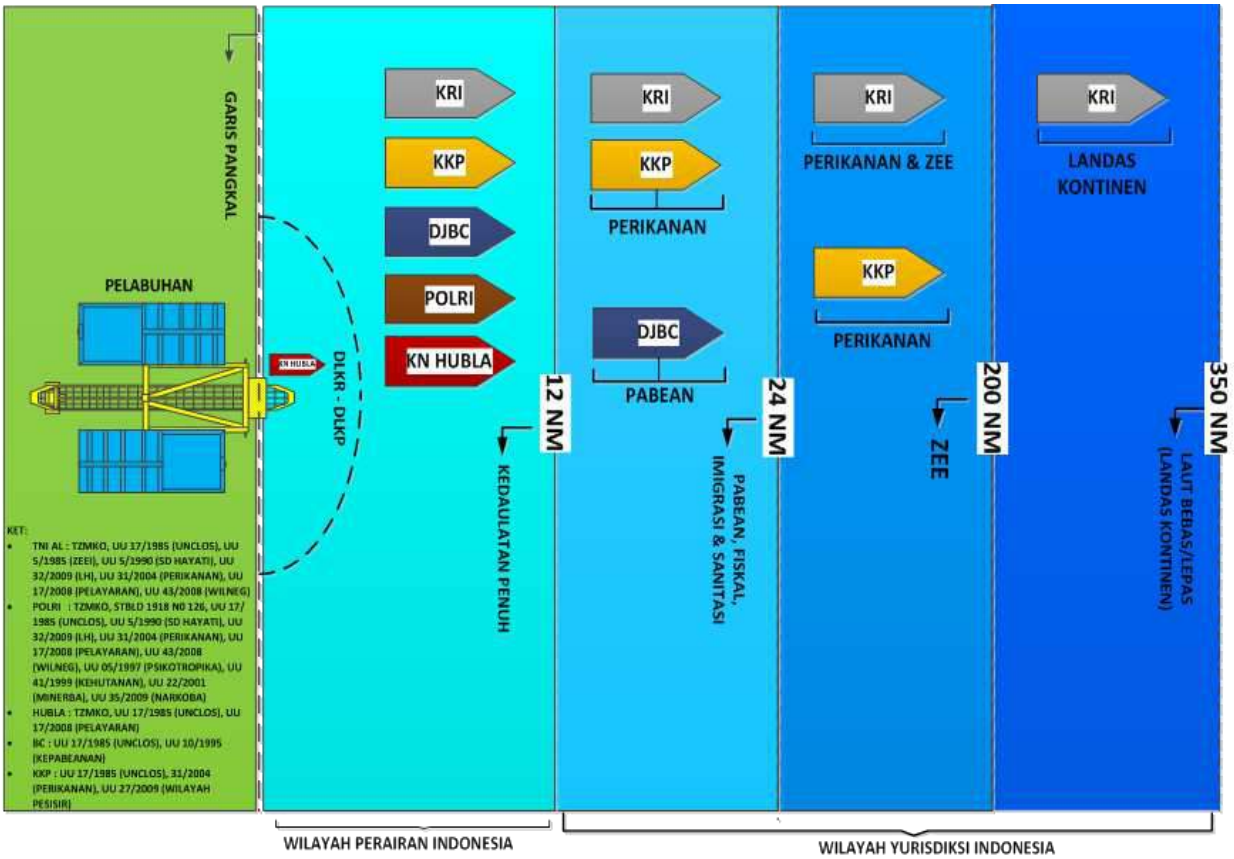
ROE Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Provokasi Cina di ZEE Indonesia

Operational synergy adalah sinergi instrumen ketika berada di lapangan dan langsung dirasakan oleh pelaksana di lapangan tetapi dampaknya kemudian akan dirasakan oleh pembuat kebijakan. Dalam penelitian ini, sinergi operasional fokus terhadap aturan pelibatan yang produknya adalah pengaturan operasi instrumen kekuatan maritim ketika terjadi provokasi Cina di ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL. Apabila sinergi dalam tatanan perspektif dan kebijakan telah terpenuhi dengan kebijakan yang diharmonisasi, maka permasalahan di lapangan adalah mengenai bagaimana instrumen melakukan apa yang seharusnya dilakukan dalam menghadapi sebuah provokasi.

Hasil triangulasi NVivo menunjukkan permasalahan krusial instrumen kekuatan maritim Indonesia ketika berada di ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL yaitu munculnya kekuatan yang tidak seimbang. Ancaman awal dari kejadian provokasi Cina di ZEE Indonesia adalah kapal nelayan yang masuk ZEE Indonesia, kapal nelayan memasuki wilayah yurisdiksi Indonesia berada dalam wilayah yang berpotongan dengan klaim NDL. Kapal Nelayan secara hukum diperbolehkan masuk ke dalam ZEE apabila mendapatkan izin dari negara pantai.

Menurut UNCLOS 1982, negara pantai berhak menentukan *Total Allowable Catch* (TAC) untuk mencegah over-exploitation. Ketika kapasitas tangkapan dari negara pantai lebih sedikit dari TAC, maka negara lain diperbolehkan untuk masuk ke dalam ZEE dengan persetujuan atau arrangement. Pemerintah RI melalui KKP menentukan moratorium untuk KIA, sehingga tidak

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 3. Pembagian Wewenang Kapal Pemerintahan di Domain Maritim Indonesia
Sumber: Surya Wiranto, Bahan Ajar, 2017

diterbitkan izin dari Pemerintah RI untuk KIA menangkap ikan di ZEE Indonesia.[19] KIA yang memasuki daerah ZEE Indonesia otomatis menjadi ilegal dan harus ditindak oleh instrumen penegak hukum.

Poin dari permasalahan instrumen penindak hukum operasional di ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL adalah ketika kapal yang diberikan wewenang untuk melakukan penegakan hukum di perairan ZEE kepulauan Natuna yang berbatasan dengan negara lain tidak memiliki kekuatan yang seimbang dengan kapal yang dihadapinya.

KP KKP dirancang hanya untuk menghadapi KIA yang melakukan pelanggaran hukum, sehingga kapal tersebut tidak memiliki senjata besar seperti meriam. Kontak awal dengan CCG terjadi karena KP melakukan tindakan kepada kapal nelayan Cina yang memasuki perairan yurisdiksi. Ketika CCG melakukan kontak fisik dengan KP KKP yang posisinya saat itu sedang melakukan penegakkan hukum terhadap kapal nelayan Cina, kekuatan dari KP KKP tidak memiliki kekuatan yang seimbang dengan CCG yang besar kapalnya mirip dengan kapal perang. Akibatnya, *harrassment* diterima oleh KP KKP yang seharusnya menjadi instrumen penegak hukum

[19] Permen KP Nomor 56 Tahun 2014 Tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di WPP Negara Republik Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh nelayan Cina.

Kekuatan Indonesia di ZEE Indonesia yang berhadapan dengan kekuatan asing (misalkan CCG) dengan kapal dan persenjataan yang lebih besar, mengakibatkan Indonesia belum dapat menindak pelanggaran hukum dengan tegas. Kapal Cina juga sering melakukan tindakan yang akhirnya membahayakan bagi penindak hukum Indonesia. Kekuatan tidak seimbang antara KP KKP yang berhadapan dengan CCG mengakibatkan belum sepenuhnya hukum di Indonesia terhadap kapal asing dapat diaplikasikan. Hak berdaulat Indonesia belum dapat dipertahankan ketika penegakkan hukum belum berjalan secara maksimal.[20] UU Nomor 45 Tahun 2009 Perubahan atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 69 ayat (4) poin tiga seharusnya KP Perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang melakukan pelanggaran. Faktanya, KP KKP yang berpatroli tanpa dukungan KRI hanya dapat membawa Anak Buah Kapal (ABK) kapal nelayan Cina, karena kapal nelayan Cina tersebut ditabrak atau dibawa kembali oleh CCG.

Instrumen kekuatan maritim yang menjadi pelaksana dalam level operasional belum dapat menegakkan hukum secara maksimal karena harus mempertimbangkan kemampuan dan senjata kapal penegak hukum. Beberapa kasus ditemukan bahwa CCG melakukan *hostile act* (tindakan permusuhan), misalkan dengan melakukan pemotongan jalur. Pada akhirnya, penarikan kapal sebagai konsekuensi terhadap pelanggaran hak berdaulat tidak dapat dilakukan dan hanya dapat melakukan pengusiran saja.[21]

Instrumen yang ada belum memadai untuk menjalankan sebuah tugas yang masuk dalam wewenangnya, maka tugas tersebut harus dijalankan dengan konsekuensi kurang maksimalnya hasil yang didapatkan. Cina seringkali menggunakan kapal perang untuk *coast guard,* dan nelayan yang sudah didoktrin oleh Pemerintah Cina, seperti hasil analisa dari Sopsal. Cina telah menegaskan klaim secara konsisten dengan menggunakan kapal CCG untuk mengawal kapal nelayannya yang melakukan provokasi terhadap hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

ZEE Indonesia yang berpotongan dengan klaim NDL, adalah perairan yang berbatasan dengan Vietnam dan Malaysia. Tidak hanya perairan sekitar Kepulauan Natuna, ZEE di perairan seluruh Indonesia yang dipisahkan oleh laut yang tidak terlalu luas, pasti berbatasan dengan perairan negara lain. Meskipun perairan Indonesia tidak berbatasan dengan perairan Cina secara Hukum Internasional, tetapi Cina konsisten dengan klaimnya pada LCS ditunjukkan dengan masuknya kapal-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[20] Lutfi Rauf, *Op.cit*.

[21] Sora Lokita, *Op.cit.*

kapal nelayan mereka ke wilayah klaim NDL meskipun berada pada wilayah yurisdiksi Indonesia.

Dengan adanya kejadian tahun 2016 dimana kapal CCG menabrakkan diri ke kapal nelayan Cina yang hendak ditangkap oleh KP KKP, Pemerintah RI harus meninjau kembali ROE yang ada di lapangan. KKP memang memiliki wewenang untuk menegakkan hukum terutama pada bidang IUU Fishing, namun secara nyata, kapabilitas KP belum seimbang dengan kapal CCG yang mengawal kapal nelayan Cina.

Seperti yang telah dibahas, konsekuensi dari ketidakseimbangan kekuatan adalah tidak maksimalnya penegakkan hukum terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah yurisdiksi Indonesia. Menurut UU Nomor 45 Tahun 2009 Perubahan atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 69 ayat (4) poin tiga seharusnya KP Perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang melakukan pelanggaran. Dengan adanya kontak fisik dengan CCG, kapal yang melakukan pelanggaran justru tidak dapat dibawa dan ditahan oleh KKP untuk ditindaklanjuti secara hukum.

KKP sudah memiliki prosedur penyelidikan dan penangkapan yang sistematis untuk tindak pidana penangkapan ikan ilegal. Namun ketika berada di lapangan dan berhadapan dengan kapal CCG, KP tidak dapat mengimbangi kekuatan CCG tersebut. Sementara, TNI AL dirancang memiliki peran polisionil untuk melakukan penegakkan hukum, karena pada wilayah yang berbatasan dengan negara lain, kemungkinan ancaman untuk dikawal oleh *coast guard* atau *navy* sangat besar.[22]

KP KKP dapat menjalankan kewenangannya untuk beroperasi hingga ke ZEE Indonesia, tetapi harus berkoordinasi dengan TNI AL untuk mendapatkan dukungan kekuatan. Apabila KP KKP bertemu kembali dengan CCG dalam operasi penegakkan hukum tehadap kapal nelayan Cina, KRI sudah siap untuk menghadapi CCG tersebut ketika melakukan *hostile act atau hostile intent* terhadap KP KKP.

Hadirnya dukungan KRI terhadap KP KKP yang melakukan operasi hingga ke ZEE Indonesia dapat menyeimbangkan kekuatan antara Indonesia dengan Cina atau negara lain di laut. Keseimbangan tersebut akan memaksimalkan prosedur penegakkan hukum yang dilakukan KKP dan TNI AL terhadap pelanggaran hak berdaulat di ZEE Indonesia. Indonesia akan mampu melaksanakan UU Nomor 45 Tahun 2009 Perubahan atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan secara tegas, dengan menghentikan hingga menahan kapal, sehingga pesan yang dikirimkan Indonesia kepada negara lain adalah bahwa Indonesia secara tegas memayungi hak berdaulat Indonesia di wilayah yurisdiksinya.

[22] Letnan Kolonel Rasyid Al-hafiz, Paban II Staf Umum Operasi Markas Besar TNI AL, komunikasi pribadi, 3 November 2017.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kesimpulan dan Saran

Temuan dalam penelitian ini adalah bahwa instrumen kekuatan maritim di Indonesia belum memiliki perspektif yang selaras terhadap NDL. Perspektif tersebut harus dijembatani dengan melihat perkembangan LCS dan posisi Indonesia didalamnya, perspektif selaras akan didapatkan apabila Pemerintah RI sudah mempunyai pedoman untuk dipegang oleh instrumen kekuatan maritim. Pedoman yang akan efektif menyatukan perspektif dan mengatur kolaborasi tugas instrumen kekuatan maritim adalah dengan merumuskan kebijakan yang diharmonisasi.

Temuan dalam penelitian menunjukkan bahwa kebijakan dari *policy maker* dan turunan strategi dari *strategy maker* belum diharmonisasi. Kemenko Maritim dan Kemenko Polhukam sebagai *policy maker* belum selaras, masing-masing mempunyai pegangan kebijakan yang tidak memperkuat satu sama lain. Rekomendasi untuk merumuskan harmonisasi kebijakan Indonesia adalah bukan sekedar menggabungkan dua kebijakan, tetapi dengan mengevaluasi kembali kedua kebijakan dari *policy maker* yang berkaitan dengan permasalahan LCS dan mengukur kebijakan mana yang akan dilaksanakan dengan ukuran waktu. Kemudian dari kebijakan yang telah diharmonisasi, kementerian dibawah dua kementerian koordinator tersebut dapat membuat strategi yang mendukung terwujudnya strategi sesuai dengan bidang dan lingkungan strategisnya.

Ukuran dan persenjataan yang dimiliki oleh KP KKP tidak memadai untuk berhadapan dengan kapal yang lebih besar, terutama berhadapan dengan kapal CCG. Rekomendasi dari penelitian ini adalah agar Pemerintah RI merancang wewenang dan wilayah operasi agar sesuai dengan kapabilitas dari instrumen kekuatan maritim, agar penegakan hukum dapat dilakukan secara maksimal. KKP dapat berpatroli dalam WPP hingga ke ZEE, namun ZEE yang tidak berhadapan langsung dengan negara lain dan melakukan koordinasi dengan TNI AL ketika beroperasi hingga ke ZEE, karena resiko untuk berhadapan dengan kapal coast guard bahkan kapal perang negara lain sangat besar.

Saran-saran yang disampaikan melalui penelitian ini adalah:

- Penelitian mengenai sinergi instrumen kekuatan maritim Indonesia terhadap klaim Cina atas ZEE Indonesia yang berpotongan dengan NDL pada bagian kebijakan yang diharmonisasi, dapat dikembangkan menjadi penelitian baru lanjutan untuk menemukan seperti apa skema pembentukan kebijakan yang diharmonisasi Pemerintah RI terhadap klaim Cina atas LCS. Penelitian mengenai analisa instrumen kekuatan maritim Cina atas LCS untuk mengetahui bagaimana cara Cina mengatur instrumen kekuatan maritim untuk mempertahankan klaim NDL,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dapat menjadi penelitian lanjutan dan memperlengkapi pembahasan dalam penelitian ini.

- Pemerintah RI terutama instrumen kekuatan maritim perlu mengembangkan kebijakan yang yang diharmonisasi untuk isu-isu yang mengganggu pertahanan dan keamanan RI, di mana Kemenko Maritim dan Kemenko Polhukam menjadi perumus dan memonitor kebijakan untuk kementerian yang berada dalam bidangnya.
- Kemlu perlu mengedepankan kepentingan nasional Indonesia dan menambah intensitas komunikasi dan pendekatan dengan instrumen kekuatan maritim Indonesia sehingga mendapatkan gambaran masalah yang ada di lapangan secara komprehensif dan diplomasi yang dilakukan terarah dan efektif.
- KKP perlu memfokuskan strategi kementeriannya lebih dari penjagaan laut dan sumber daya di dalamnya. KKP perlu fokus kepada pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan, terutama pembangunan armada kapal ikan nasional sehingga nelayan Indonesia dapat mengelola kapasitas tangkapan ikan hingga ke ZEE.
- Pemerintah RI terutama instrumen kekuatan maritim perlu mengatur ulang ROE di lapangan untuk membangun kekuatan yang berimbang antara wewenang dengan kapabilitas.

- **Referensi**

Buku dan Jurnal

Bandur, A. 2016. *Penelitian Kualitatif: Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus*. Jakarta: Mitra Wacana Media.

Graves, Sue. 2008. Synergies Between Bilateral and Multilateral Activities. Copenhagen: Ministry of Foreign Affairs of Denmark.

Wiranto, Surya. 2016. *Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut Tiongkok Selatan dari Perspektif Hukum Internasional*. Yogyakarta: Leutika Prio.

Susmoro, Harjo. 2017. *Dibalik Penamaan Laut Natuna Utara.* Jakarta: Pushidrosal.

Peraturan Perundang-undangan

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 56 Tahun 2014 Tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di WPP Negara Republik Indonesia

Sumber Lainnya

Wiranto, S. (2017). Bahan Ajar: Case Study: Managing Potential Conflict in The South China Sea. Bogor: Universitas Pertahanan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sistem *Data Logger* Lima *Channel Input* untuk Sensor Navigasi Kapal Maritim

Five Inputs Channel Data Logger System for Maritime Ship Navigation Sensors

Octa Heriana[a, *] dan Heru Rahmat Mulyadi[b]

[a]*Pusat Penelitian Elektronika dan Telekomunikasi, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.*
Komp LIPI Gd 20, Jl Sangkuriang 21/54D, Bandung 40135, Indonesia
[b]*Jurusan Teknik Elektro, Fakultas Sains dan Teknologi,*
Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati, Bandung

Abstrak

Sistem *data logger* telah banyak dikembangkan untuk berbagai keperluan perolehan data untuk melakukan proses *monitoring* dan akuisisi data. Penelitian ini adalah aplikasi *data logger* untuk pemrosesan lima data dari sensor-sensor navigasi pada suatu kapal maritim. Peralatan sensor navigasi kapal maritim di Indonesia sudah mendukung protokol komunikasi secara digital yang mengacu pada format standar komunikasi sensor kemaritiman *National Marine Electronics Association* (NMEA). Terdapat lima sensor navigasi yang digunakan sebagai standar minimal yang mendukung kapal maritim untuk dapat beroperasi di lautan, yaitu; sensor GPS, *Gyrocompass*, *Echosounder*, *Weather* dan *Velocity*. Penelitian ini mencoba untuk menampung lima buah data sensor yang berbeda, kemudian menggabungkannya dalam suatu variabel dengan susunan format data yang baru sebagai data *output*. Data *output* kemudian dikirimkan pada PC untuk diterjemahkan melalui *software*, dan data setiap sensor ditampilkan pada *software* aplikasi tersebut. Sistem ini dibangun dengan Arduino ATMega328 sebagai prosesor. Pengkondisi data *input* dibuat dengan kombinasi rangkaian IC 74LS08 dan IC 74LS32. Hasil penelitian ini adalah prototipe *data logger* yang menangani sejumlah lima data sensor dengan format standar NMEA dan satu *output* data sensor-sensor yang telah disusun dengan format tertentu, dengan tingkat akurasi saat pengiriman data sebesar 100% dan ekstraksi data pada *software* aplikasi *display* sebesar; 96% untuk sensor GPS, 97% untuk *Gyro*, 98% untuk *Echosounder*, 97% untuk *Weather*, dan 98% untuk sensor *Velocity*.

Kata kunci: *data logger*, sensor, navigasi, NMEA.

Abstract

Data logger systems have been developed for many various data mining requirements to do monitoring and data acquition processes. This research is the application of data logger for processing five navigation sensors data in the maritime ship. Maritime ship navigation sensors equipments in Indonesia have already supported by the digital communication protocol that refers to a maritime communication sensor format standard known as National Marine Electronics Association (NMEA). There are five navigation sensors which are used as a minimum standard that supports maritime vessels to operate in the oceans, namely; GPS, Gyrocompass, Echosounder, Weather and Velocity Sensors. This study tries to accommodate five different pieces of sensor data, then combine them into a variable with a new arrangement of data formats as the output data. Output data is then sent to the PC to be translated through software, and the data of each sensor is displayed on the application software. The system is built with Arduino ATmega328 as the processor. The data input conditioning is made by combining 74LS32 and 74LS08 circuit. The result of this study is a data logger prototype that handles five NMEA format standard sensors data and one sensors output data which have been prepared with a specific format, with the level of accuracy when sending data is 100%, and the data extraction of the application software display is; 96% for the GPS sensor, 97% for Gyro sensor, 98% for the echosounder, 97% for Weather sensor, and 98% for Velocity sensors.

***Keywords**: data logger, sensor, navigation, NMEA.*

I. PENDAHULUAN

Standar komunikasi digital untuk sensor-sensor navigasi pada sebuah kapal maritim sangat bermanfaat untuk keseragaman prosedur *interfacing* dengan peralatan-peralatan elektronik pendukung navigasi dalam kapal, seperti misalnya; *Electronic Chart Display* (ECDIS), radar, dan *interface* pemandu komando navigasi lainnya. Format standar komunikasi data sensor-sensor navigasi telah diatur secara internasional melalui suatu badan asosiasi yang bernama *National Marine Electronics Association* (NMEA) [1].

Format standar komunikasi data digital untuk sensor peralatan navigasi kapal memudahkan proses integrasi dengan peralatan lainnya. Adapun sensor-sensor navigasi kapal yang telah didukung dan digunakan sebagi *input* pada penelitian ini adalah *GPS, Gyrocompass, Echosounder, Weather, dan Velocity* [2]. Penelitian ini merujuk pada penelitian terkait yang telah dilakukan sebelumnya yaitu pembuatan *data logger* untuk *monitoring* suhu dalam suatu ruangan atau benda [3]. Kemudian data hasil pengukuran suhu direkam

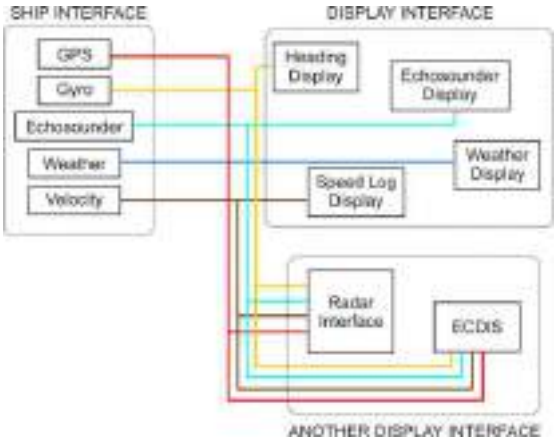
* Corresponding Author.
Email: octa.heriana@lipi.go.id
Received: December 3, 2014; Revised: December 12, 2014
Accepted: December 24, 2014
Published: December 30, 2014
© 2014 PPET - LIPI
doi : 10.14203/jet.v14.61-66

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam suatu tabel. Penelitian lainnya adalah aplikasi *data logger* untuk komunikasi GPRS dengan *web page* sebagai sarana penampil dan penyimpanan data [4]. Penelitian mengenai penggenerasian data NMEA yang pernah dilakukan sebelumnya yaitu dengan mendesain *hardware* dan *software* sebagai pembuatan prosedur testing [5]. Terdapat pula alat yang telah berkembang di pasaran namun dengan harga yang cukup mahal [6], dibandingkan dengan sistem yang kemudian dapat dibuat dengan lebih sederhana dan bersifat *low cost.*

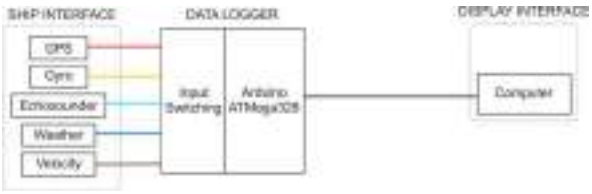
Penelitian ini mencoba untuk membuat suatu sistem *data logger* dengan komputer sebagai *interface* yang berfungsi untuk menginformasikan data dari sensor-sensor navigasi kapal. *Data logger* yang dibuat bernilai *low cost* karena dibangun dengan mini prosesor berupa *microcontroler* ATMega328. *Input* data sensor berupa lima buah data NMEA yang diambil melalui mekanisme *switching*, sehingga sistem ini dapat mengakomodasi lima buah *input* sensor dan menghasilkan satu jalur *output* data.

Peralatan navigasi kapal maritim terdiri dari sensor-sensor dan antarmuka penampil data. Sistem antarmuka navigasi kapal maritim yang ada pada saat ini merupakan sistem dengan fungsi yang masing-masing bekerja secara *independent*. Sebuah sensor memiliki sebuah sistem antarmuka penampil data tersendiri, dan tidak memiliki keterkaitan satu dengan lainnya, dari sisi fungsi maupun struktur jaringan data. Tampak pada Gambar 1, bahwa instalasi jaringan data setiap sensor navigasi dari suatu kapal maritim saling terpisah dan memiliki sistem penampil data tersendiri. Adapun penggabungan jalur data hanya terjadi pada saat terintegrasi dengan antarmuka perangkat radar dan ECDIS, atau perangkat pendukung lainnya.



Gambar 1. Diagram Blok Peralatan Sensor Navigasi Kapal Maritim.

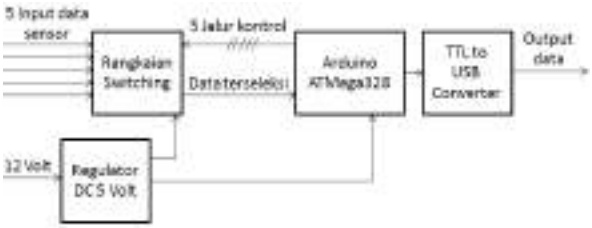
Salah satu bagian yang menjadi perhatian dari ide pembuatan *data logger* ini adalah kesamaan format komunikasi data yang digunakan dari masing-masing sensor, yaitu format komunikasi data NMEA [1]. Atas keseragaman format data yang digunakan pada setiap sensor navigasi, maka dapat dibuat suatu sistem untuk mentransmisikan data dari sensor-sensor navigasi melalui sebuah jalur yang sama tanpa mengubah struktur data yang dimiliki masing-masing sensor. Selain itu, tampilan informasi dari masing-masing sensor difokuskan pada satu antarmuka tampilan yang memuat keseluruhan informasi dari sensor-sensor. Instalasi jaringan data yang sebelumnya terdiri dari lima jalur data pada Gambar 1, berubah menjadi lebih sederhana dengan sebuah jalur data untuk dapat menampilkan keseluruhan informasi dari sensor-sensor navigasi kapal, seperti yang diperlihatkan pada Gambar 2.



Gambar 2. Penggunaan *Data Logger* untuk Meringkas Tampilan Data Sensor Navigasi.

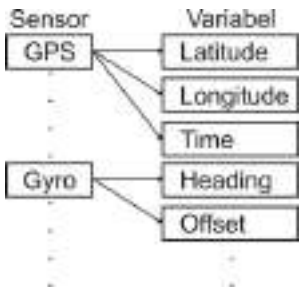
II. PERANCANGAN

Sistem *data logger* terdiri atas dua modul utama yaitu rangkaian *switching*, yang berfungsi untuk mengatur urutan pengambilan data secara *switching* terhadap jalur data, dan modul *microcontroller* Arduino sebagai pengontrol *switching* dan pemroses data. Rangkaian pendukung terdiri dari modul *converter* tegangan data TTL ke *level* USB, dan rangkaian regulator tegangan untuk menyesuaikan tegangan *power supply* dengan tegangan kebutuhan setiap modul rangkaian. Gambar 3 berikut adalah diagram blok dari sistem *data logger*.



Gambar 3. Diagram Blok Sistem *Data Logger*.

Pembuatan sistem *data logger* ini didukung oleh beberapa komponen/modul yang terdiri dari: Arduino ATMega328 sebagai prosesor, rangkaian *switching*, *converter* level tegangan *data serial TTL to USB*, *power supply*, dan perangkat komputer sebagai *display* aplikasi. *Microcontroler* ATMega328 melakukan pengaturan pemilihan jalur data sensor. Kemudian data sensor disimpan sesuai dengan variabel yang telah disediakan. Satu paket data sensor disimpan dalam beberapa variabel sesuai dengan *content* informasi yang terkandung dalam data sensor tersebut seperti pada Gambar 4 berikut.



Gambar 4. Sebuah Sensor Memiliki Beberapa Variabel.

Microcontroller yang digunakan adalah ATMega328 dengan memanfaatkan modul Arduino

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

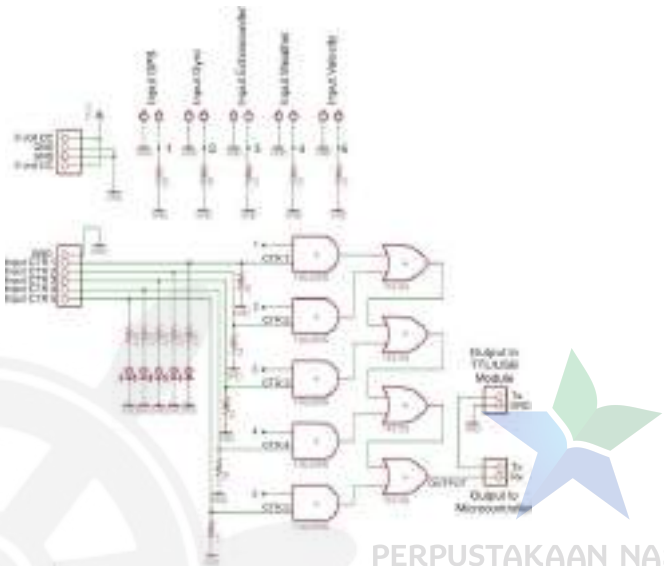
Uno. Gambar 5 berikut ini adalah modul Arduino yang digunakan. Modul Arduino ini sudah dilengkapi dengan beberapa fitur yang mendukung pembuatan *data logger* pada penelitian ini.



Gambar 5. Modul Arduino UNO ATMega328

Penelitian ini menggunakan lima buah data sensor dengan format data NMEA yaitu *GPS, Gyrocompass, Echosounder, Weather, dan Velocity Sensor.* Adapun fungsi sensor-sensor tersebut yaitu: GPS merupakan sensor untuk mengetahui data posisi suatu posisi *origin* objek, berdasarkan informasi kordinat beberapa satelit terhadap titik posisi objek (sensor), *Gyrocompass* berfungsi sebagai kompas yang memberikan nilai arah haluan kapal terhadap utara, sedangkan *Echosounder* sebagai sensor pengukur jarak kedalaman permukaan laut terhadap sensor yang berada di lambung bawah kapal, *Weather Sensor* memberikan informasi mengenai kecepatan angin sebagai indikator perubahan cuaca, dan *Velocity Sensor* sebagai alat pengukur kecepatan pergerakan kapal di atas permukaan air.

Mekanisme pengambilan data *input* adalah dengan melakukan *switching* untuk membuat suatu urutan pemilihan data *input* yang masuk ke dalam sistem. *Microcontroller* menangani seluruh proses pengambilan data dengan cara *switching*. Adapun proses *switching* tersebut dibantu dengan cara membuka dan menutup jalur data *input* menggunakan kombinasi rangkaian gerbang logika AND dan OR yang ditangani oleh IC 74LS08 [7] dan IC 74LS32 [8]. Desain rangkaian *switching* yang dibuat adalah seperti yang ditunjukkan pada Gambar 6.



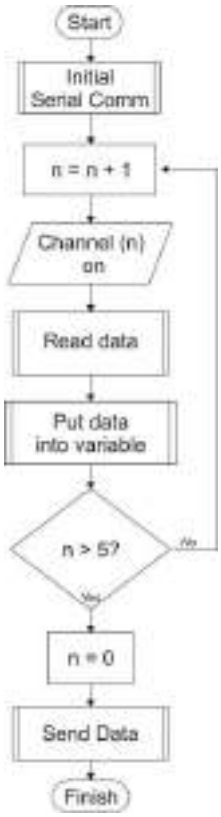
Gambar 6. Diagram Skematik Rangkaian *Switching* Lima *Input* dan Satu *Output.*

Pengaturan jalur *input* dilakukan dengan memberi *input* logika positif terhadap salah satu dari lima *input* pin pada IC AND yang terhubung, yaitu pada pin CTR1, CTR2, CTR3, CTR4 atau CTR5. Sementara itu data dari seluruh sensor dalam keadaan aktif. Apabila pin *input* CTR1 diberi level logika positif (*high*), sedangkan yang lainnya bernilai *low*, maka pada *output* akan muncul data X_1 (sensor GPS). Begitu pula seterusnya, perubahan perlakuan pada *input* lainnya akan menghasilkan data *output* yang berbeda. Tabel 1 berikut memberikan gambaran perubahan data *output* berdasarkan perlakuan *input* dengan logika yang berbeda-beda.

TABEL 1
NILAI LOGIKA KEBENARAN RANGKAIAN *SWITCHING*

INPUT					***OUTPUT***
CTR1	**CTR2**	**CTR3**	**CTR4**	**CTR5**	
1	0	0	0	0	X_1
0	1	0	0	0	X_2
0	0	1	0	0	X_3
0	0	0	1	0	X_4
0	0	0	0	1	X_5

Keterangan:
1 = logika *high*
0 = logika *low*
Xn = data digital sensor, dengan n:
n =1; sensor *GPS*
n =2; sensor *Gyro*
n =3; sensor *Echosounder*
n =4; sensor *Weather*
n =5; sensor *Velocity*



Gambar 7. *Flow Chart* Program *Microcontroller*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Desain *software* pada *microcontroller* dilakukan untuk membuat urutan perintah/instruksi dalam melakukan fungsi pengontrolan *switching* jalur *input* dan pengolahan data. Adapun alur perintah program yang dimasukkan dalam memori *microcontroller* ATMega 328 ditunjukkan pada Gambar 7.

Urutan instruksi program yang bekerja pada *microcontroller* dapat dijelaskan pada beberapa poin berikut, yaitu:

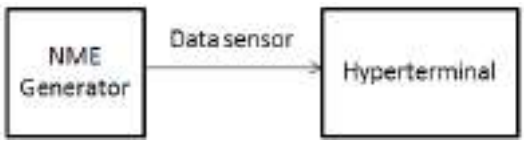
a) Melakukan inisialisasi fungsi komunikasi data melalui *port* serial.
b) Operasi *increament* variabel n sebagai nilai pemilihan jalur *input*.
c) Aktifkan jalur *input* sensor yang ke-n.
d) Baca data NMEA sensor ke-n.
e) Masukkan data sensor ke dalam variabel-variabel.
f) Apakah nilai var > 5 ? Jika tidak, ulangi ke langkah b). Jika ya, teruskan ke langkah g).
g) Berikan nilai n = 0.
h) Kirim data melalui *port* serial.
i) Instruksi selesai.

III. HASIL ANALISIS

Data sensor yang digunakan pada penelitian ini terdiri dari lima buah data sensor dengan format standar NMEA. Masing-masing sensor memiliki identitas *header* yang berbeda dan unik. Data NMEA untuk sensor GPS diawali dengan *header* $GPGLL, data sudut *heading* diawali dengan $HCHDG, data *Echosounder* diawali dengan $SDDBT, *Wheather* dengan $WIMWD, dan data *Velocity* dengan $VWVLM.

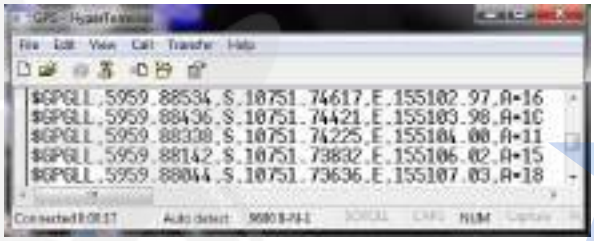
Pengujian dilakukan terhadap tiga bagian dari sistem yaitu; pengujian data *input* sensor secara simulasi (menggunakan aplikasi NMEA *Generator*), kemudian pengujian terhadap proses seleksi data pada sistem *switching*, dan pengujian ekstraksi data di *software* aplikasi penampil data.

Pengujian data *input* dilakukan secara simulasi menggunakan aplikasi NMEA *Generator* sebagai penggenerasi data setiap sensor, dan *hyperterminal* sebagai penampil data yang diterima. Diagram pengujian ditunjukkan pada Gambar 8.

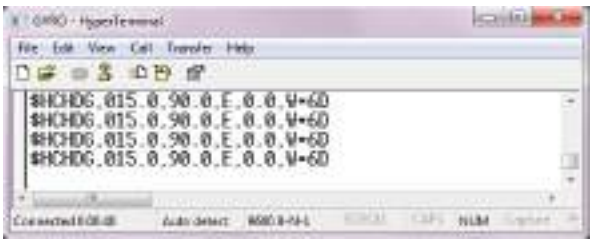


Gambar 8. Pengujian Data *Input*.

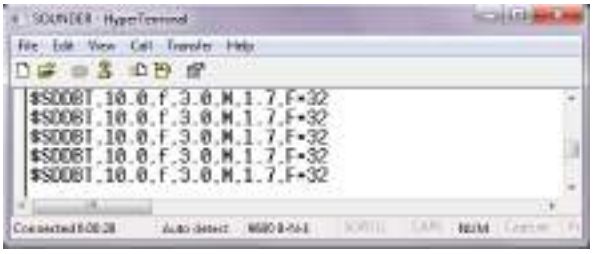
Hasil penampilan data menggunakan *hyperterminal* terhadap seluruh sensor, ditunjukkan pada Gambar 9.



(a)



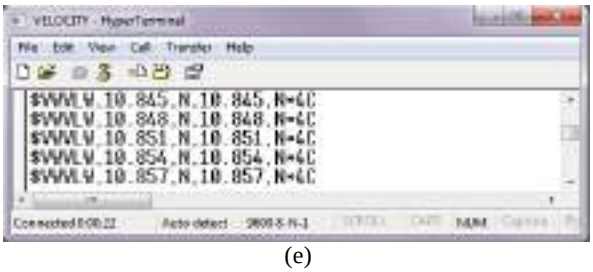
(b)



(c)



(d)



(e)

Gambar 9. Data *Input* Terbaca di *Hyperterminal*, (a) Data GPS, (b) Data *Gyro*, (c) Data *Echosounder*, (d) Data *Weather Sensor*, dan (e) Data *Velocity*.

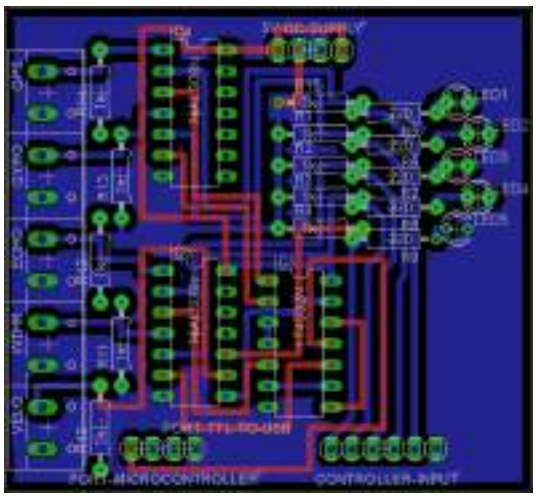
Pengujian terhadap data *input* simulasi NMEA *Generator* yang dilakukan pada rentang waktu 1 menit terhadap lima data sensor yaitu; GPS, Gyro, *Echosounder*, *Weather Sensor* dan *Velocity Sensor*, selama 60 detik memperlihatkan bahwa seluruh data yang diberikan sebagai *input* dari *data logger*, dapat terbaca dari sisi penerima dengan tingkat akurasi 100%, seperti ditunjukkan pada Tabel 2.

TABEL 2
PENGUJIAN DATA *INPUT* SENSOR DALAM 60 DETIK

Sensor	Jumlah data *input*	Jumlah data diterima	Jumlah data cacat	Akurasi
GPS	59	59	0	1
Gyro	59	59	0	1
Echosounder	59	59	0	1
Weather	59	59	0	1
Velocity	59	59	0	1

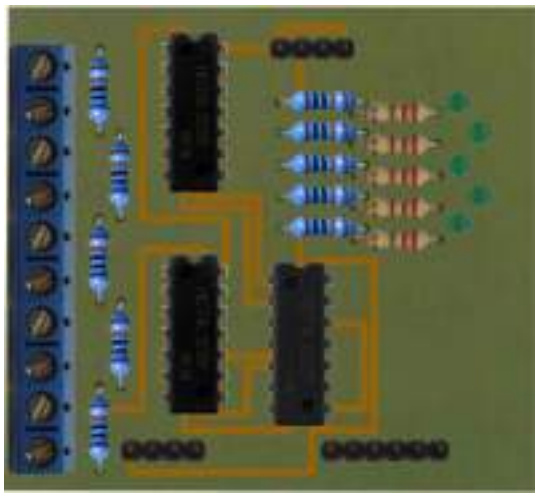
Seluruh proses pengolahan data dilakukan dengan *microcontroller* dibantu dengan rangkain *switching* untuk mengatur mekanisme pemilihan jalur sensor. Adapun rancangan rangkaian *switching* yang telah diaplikasikan dalam bentuk jalur pada PCB ditunjukkan pada Gambar 10.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK



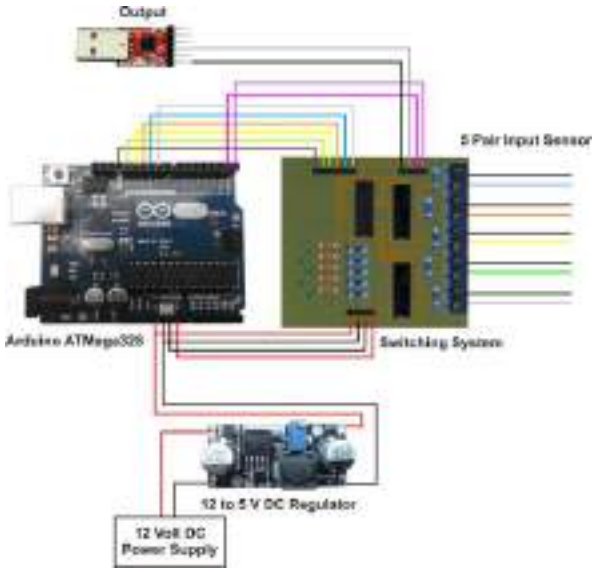
Gambar 10. Desain *Double Layered* PCB Rangkaian *Switching*.

Selanjutnya pada Gambar 11 adalah tata letak komponen pada *double layered* PCB yang telah dicetak sesuai dengan hasil perancangan. Komponen yang diperlukan untuk melengkapi rangkain ini adalah: 5 buah resistor 220 ohm, 10 buah resistor 1k2 ohm, 2 IC 74LS08, 1 IC 74LS32, 4 buah LED, 5 buah terminal blok, serta 2 buah pin *header* 4 pin dan 1 buah pin header 6 pin.



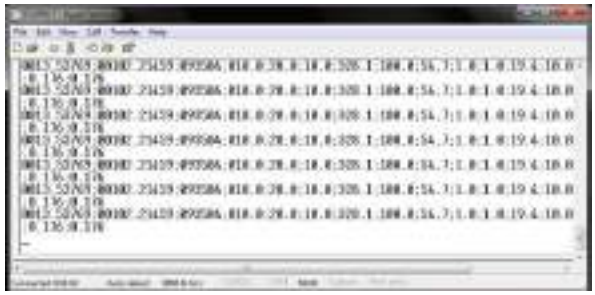
Gambar 11. Tata Letak Komponen di Atas PCB.

Diagram instalasi dari sistem *data logger* digambarkan pada Gambar 12. Pada sistem ini diperlukan *power supply* dengan tegangan DC sebesar 12 Volt. Tegangan *power supply* kemudian diturunkan menjadi 5 Volt menggunakan modul regulator tegangan DC. Jalur *input* tersedia sejumlah 5 pasang jalur data dengan *ground*, sedangkan jalur output tersedia 1 jalur berpasangan dengan *ground* dan terhubung dengan modul *converter* level tegangan *serial TTL to USB*.



Gambar 12. Diagram Jalur Instalasi Sistem *Data Logger*.

Data *output* disusun dengan format yang telah ditentukan, disesuaikan dengan aplikasi *software* yang dibuat. Pada penelitian ini, seluruh data sensor yang tersimpan dalam variabel program dipisahkan dengan karakter " ; ". Bentuk utuh data *output* adalah seperti pada Gambar 13 berikut ini.



Gambar 13. Data *Output.*

Apabila data *output* ditampilkan pada aplikasi *software*, maka akan data akan tersusun pada setiap panel informasi masing-masing sensor seperti ditunjukkan pada Gambar 14.



Gambar 14. *Display* dari *Data Logger*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pengujian di sisi penerima/*receiver* dilakukan untuk mengamati hasil ekstraksi data yang diterima dan ditampilkan pada *software* aplikasi untuk *display*.

TABEL 3
PENGUJIAN DATA DI SISI *RECEIVER*

Sensor	Jumlah data *input*	Jumlah data *display*	Akurasi
GPS	100	96	0,96
Gyro	100	97	0,97
Echosounder	100	98	0,98
Weather	100	97	0,97
Velocity	100	98	0,98

Berdasarkan hasil pengujian yang ditunjukkan pada Tabel 3, bahwa jumlah data yang dapat diekstraksi pada *software* aplikasi *display* berbeda-beda keakurasiannya. Hal tersebut bisa saja terjadi dikarenakan masing-masing sensor memiliki panjang data yang berbeda satu dengan lainnya, dan juga dipengaruhi kecepatan kemampuan *software* pada saat melakukan proses ekstraksi data.

Data logger lima *input* data sensor navigasi dengan format standar NMEA merupakan sistem pengolah data yang mampu menampung lima buah data sensor dari sumber yang berbeda-beda yaitu data sensor *GPS, Gyrocompass, Echosounder, Weather* dan *Velocity*. Alat ini menampilkan informasi yang *real time* kepada *user* mengenai informasi navigasi yang berguna dalam operasional kapal di laut. Selain itu juga *output data logger* ini dapat dimanfaatkan lebih lanjut untuk peralatan lain yang membutuhkan informasi dari data sensor-sensor navigasi kapal, dengan beberapa penyesuaian *setting* data.

KESIMPULAN

Penelitian sistem *data logger* lima *channel input* sensor navigasi kapal maritim menghasilkan kesimpulan:

a. Bahwa beberapa data sensor yang berasal dari sumber yang berbeda dapat dihimpun dalam suatu sistem *interface* dengan memanfaatkan kondisi format standar universal suatu komunikasi data.
b. *Software* aplikasi *display data logger* ini dapat menampilkan informasi sensor-sensor navigasi kapal dengan tingkat akurasi 96% untuk sensor GPS, 97% untuk *Gyro*, 98% untuk *Echosounder*, 97% untuk *Weather*, dan 98% untuk sensor *Velocity*.
c. Penelitian ini memberikan sumbangan bahwa suatu *data logger* dapat dibangun dengan komponen sistem yang jauh lebih murah dari produk yang beredar di pasaran, dan dapat dikostumisasi untuk keperluan integrasi dengan perangkat lainnya yang mendukung.

DAFTAR PUSTAKA

[1] (2014). NMEA 0183 standard. [Online]. Available: http://www.nmea.org/content/nmea_standards/nmea_0183_v_410.asp
[2] (2014). Peralatan-peralatan navigasi di kapal. [Online]. Available: http://www.maritimeworld.web.id/2014/07/apa- yang-dimaksud-dengan-radar-dan-fungsi -radar-kapal.html
[3] N. L. Marpaung dan E. Ervianto, "Data logger sensor suhu berbasis mikrokontroler atmega 8535 dengan PC sebagai tampilan", Jurnal Ilmiah Elite Elektro, vol. 3, no. 1, hal. 37-42, 2012.
[4] D. Munandar, O. Mahendra, D. Syamsi, "Data logger application development using microcontroller atmega 128 for a web-based gprs communication", *The 6th International Conference on Information & Communication Technology and Systems, vol. 4*, 2010, hal. 27-32.
[5] V. Sinivee, "Simple yet efficient NMEA sentence generator for testing GPS reception firmware and hardware", in *Novel Algorithms and Techniques in Telecommunications and Networking*, T. Sobh, K. Elleithy, and A. Mahmood, Ed. Dordrecht: Springer Science+Business Media B.V., 2010, pp. 207-210.
[6] (2014). Vessel data logging to SD memory now available for seasmart network adapters. [Online]. Available: http://www.seasmart.net/marine-wireless-networking-press.html
[7] (2014). SN5408, SN54LS08, SN54S08, SN7408, SN74LS08, SN74S08, quadruple 2-input positive-and gates. [Online]. Available: www.ti.com/lit/gpn/sn54s08
[8] (2014). SN5432, SN54LS32, SN54S32, SN7432, SN74LS32, SN74S32, quadruple 2-input positive-or gates. [Online]. Available: www.ti.com/lit/ds/symlink/ sn74ls32.pdf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Najamuddin Khairur Rijal
Universitas Muhammadiyah Malang

ABSTRAK

Artikel ini mengkaji mengenai upaya diplomasi maritim Indonesia khususnya di Asia Tenggara dan ASEAN untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia (PMD). PMD adalah jargon unggulan pemerintahan Joko Widodo yang bertujuan untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai negara maritim maju, mandiri, kuat serta berkontribusi positif bagi dunia. Melalui pendekatan penelitian deskriptif-kualitatif, untuk menjawab bagaimana upaya diplomasi maritim Indonesia, data primer dikumpulkan melalui telaah terhadap laporan kinerja tahunan Kementerian Luar Negeri serta Kementerian Kelautan dan Perikanan. Adapun data sekunder diperoleh melalui penelusuran berbagai literatur yang berkaitan dengan PMD dan diplomasi maritim Indonesia di Asia Tenggara dan ASEAN. Dengan menggunakan konseptualisasi diplomasi maritim Christian Le Miere, artikel ini menunjukkan bahwa upaya diplomasi maritim Indonesia mengintegrasikan antara pendekatan soft *melalui kerja sama dan upaya persuasif dengan pendekatan* hard *melalui tindakan koersif. Oleh penulis, cara tersebut disebut sebagai* Smart Maritime Diplomacy.

***Kata-kata Kunci**: diplomasi maritim, ASEAN, Asia Tenggara, poros maritim*

This article examines the efforts of Indonesia's maritime diplomacy, especially in Southeast Asia and ASEAN to realize the World Maritime Axis (WMA) vision. WMA is the "jargon" of the Joko Widodo government to realize Indonesia's ideals as an advanced, independent, and strong maritime state, and has positive contribution to the world. Through a descriptive-qualitative research approach, to answer the efforts of Indonesian maritime diplomacy, the primary data was collected through a review of the annual reports of the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. The secondary data is obtained through various literature related to WMA and Indonesian maritime diplomacy in Southeast Asia and ASEAN. By using Christian Le Miere's conceptualization of maritime diplomacy, this article shows that Indonesia's maritime diplomacy efforts integrate the soft approach through cooperation and persuasive efforts with a hard approach through coercive action. By the author, this efforts is referred as Smart Maritime Diplomacy.

***Keywords**: ASEAN, maritime diplomacy, Southeast Asia, maritime axis*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Artikel ini fokus pada bagaimana pemerintahan Joko Widodo (Jokowi) melakukan upaya diplomasi maritim, khususnya di kawasan Asia Tenggara dan ASEAN, menuju perwujudan visi menjadi Poros Maritim Dunia (PMD). Sebagaimana dipahami, sejak terpilihnya Jokowi sebagai presiden ketujuh Indonesia, diskursus mengenai PMD mengemuka sebagai jargon unggulan pemerintah. Melalui visi PMD, pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla bercita-cita untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia dan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang maju, mandiri, kuat sekaligus berkontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian dunia, namun dengan tetap berorientasi pada kepentingan nasional.

Argumen utama artikel ini adalah, bahwa diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia di kawasan mengintegrasikan dua pendekatan diplomasi maritim. Pertama, upaya diplomasi dalam bentuk *soft maritime diplomacy* melalui kerja sama dan persuasi. Kedua, upaya diplomasi dalam bentuk *hard maritime diplomacy* melalui tindakan koersif dalam bentuk kebijakan tegas terhadap pelanggaran *illegal fishing*. Pengintegrasian dua bentuk diplomasi maritim pada saat yang bersamaan tersebut, oleh penulis, disebut sebagai *smart maritime diplomacy*. Meminjam istilah *smart power* yang diperkenalkan oleh Joseph Nye, *smart martime diplomacy* dimaknai sebagai bentuk integrasi antara kekuatan atau pendekatan *soft* dan *hard* Indonesia dalam diplomasi maritim untuk mewujudkan visi PMD.

Untuk menjabarkan argumen tersebut, artikel ini dimulai dengan menggambarkan cita-cita poros maritim dan pemaknaannya. Selanjutnya, mengetengahkan diskusi tentang pentingnya diplomasi maritim bagi Indonesia sekaligus penjelasan tentang konseptualisasi diplomasi maritim. Pada bagian pembahasan berikutnya, penulis menjabarkan tiga bentuk upaya diplomasi maritim Indonesia hingga memberikan penegasan tentang *smart maritime diplomacy* sebagai pendekatan diplomasi maritim Indonesia dalam usaha perwujudan cita-cita PMD.

Cita-Cita Poros Maritim Dunia

Gagasan untuk menjadikan Indonesia sebagai PMD dikemukakan oleh Jokowi-Jusuf Kalla dalam kampanyenya pada pemilihan umum tahun 2014. Gagasan itu terangkum melalui paparan visi misi dan program aksi yang disusun setebal 41 halaman dengan judul *Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian*. Visinya adalah "Terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong", yang berusaha diwujudkan melalui sembilan agenda prioritas yang dikenal dengan Nawa Cita (Widodo & Kalla 2014).

Kemudian dari pada itu, perwujudan visi tersebut melahirkan tujuh misi di mana pada misi ketiga dan keenam berkaitan dengan cita-cita untuk menjadi negara maritim. Misi ketiga adalah "Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim." Adapun misi keenam yakni "Mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional" (Jokowi and Kalla 2014). Hal ini setidaknya memberi isyarat bahwa arah orientasi pembangunan yang hendak dilakukan adalah pembangunan berbasis maritim sejalan dengan kondisi alamiah Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*).

Selanjutnya, setelah ditetapkan sebagai pasangan Presiden-Wakil Presiden terpilih oleh Komisi Pemilihan Umum (KPU), Jokowi-Jusuf Kalla menyampaikan pidato

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kemenangan. Menariknya, pidato tersebut disampaikan di atas kapal pinisi "Hati Buana Setia", di Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta pada 22 Juli 2014. Disampaikan di pelabuhan dan di atas kapal, pidato tersebut memberi isyarat untuk mengembalikan semangat Indonesia sebagai negara maritim yang pernah berjaya (*Jalesveva Jayamahe*). Dalam pidato kemenangannya yang berjudul "Saatnya Bergerak bersama", Jokowi menegaskan pentingnya semangat gotong-royong untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai negara maritim. Kata Jokowi, "Semangat gotong-royong itulah yang akan membuat bangsa Indonesia bukan saja akan sanggup bertahan dalam menghadapi tantangan, tapi juga dapat berkembang menjadi poros maritim dunia, locus dari peradaban besar politik masa depan" (Prasetya 2014).

Setelah resmi dilantik pada 20 Oktober 2014, dalam pidato perdananya sebagai presiden, Jokowi kembali menegaskan visi maritimnya untuk mewujudkan *Jalesveva Jayamahe*, yakni untuk mengembalikan kejayaan Indonesia di masa lalu sebagai negara maritim. Samudra, laut, selat dan teluk, menurutnya, adalah masa depan peradaban Indonesia. Dalam pidatonya itu, Jokowi mengutip pernyataan Presiden Soekarno dengan menegaskan, "bahwa untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, negara damai, kita harus memiliki jiwa cakrawati samudera; jiwa pelaut yang berani mengarungi gelombang dan hempasan ombak yang menggulung" (Setiadji 2014). Pernyataan tersebut semakin menegaskan bahwa kebijakan pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla akan diarahkan pada pengembangan dimensi maritim dengan segala potensinya. Salah satu langkah awal yang dilakukan ditunjukkan dengan pembentukan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, lembaga kementerian koordinator yang belum pernah ada sebelumnya, setidaknya sebagai penegasan bahwa aspek maritim menjadi fokus utama pemerintahan.

Adapun pada level internasional, gagasan PMD pertama kali diperkenalkan oleh Jokowi saat menyampaikan pidato di forum Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur (*East Asia Summit*/EAS) ke-9 pada 13 November 2014 di Naypyidaw, Myanmar. Jokowi menegaskan bahwa PMD ditopang oleh lima pilar utama (Kementerian Luar Negeri RI 2014). Kelima pilar tersebut adalah pembangunan kembali budaya maritim Indonesia melalui pendefinisian kembali identitas nasional sebagai bangsa maritim; menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut; mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim; melakukan diplomasi maritim untuk membangun bidang kelautan; dan membangun kekuatan pertahanan maritim.

Melalui penyampaian konsep PMD di fora internasional, menurut Kementerian Luar Negeri dalam laporan kinerjanya, Indonesia telah menegaskan posisinya yang siap membuka kerja sama di bidang maritim dengan berbagai negara untuk mendukung kemajuan perekonomian Indonesia (Kementerian Luar Negeri RI 2015). Kebijakan ini juga disebut terobosan baru dalam sejarah kebijakan luar negeri Indonesia. Sebab, selama ini aspek maritim belum sepenuhnya diposisikan sebagai fokus utama, dan pembangunan nasional selama lebih banyak berorientasi darat.

Konsepsi poros maritim ini, menurut Lembong, menunjukkan adanya upaya pengarusutamaan pembangunan nasional di laut untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim (Lembong 2015). Gagasan ini kiranya menjadi seruan untuk kembali ke jati diri Indonesia dan identitas nasional sebagai negara kepulauan yang pernah berjaya di laut sebelum datangnya kolonialisme bangsa-bangsa Eropa memutus kejayaan itu. Karena Portugis, Spanyol, hingga terutama Belanda, menguasai kejayaan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

laut Indonesia dan memudarkan jiwa bahari bangsa Indonesia. Praktis, setelah merdeka, masyarakat maupun pemerintah lebih berorientasi pada pembangunan berbasis darat dengan corak kehidupan pada budaya agraris.

Memaknai Poros Maritim Dunia

Setelah diperkenalkan Jokowi, istilah PMD kemudian ramai diperbincangkan dari berbagai spektrum sudut pandang keilmuan. Menurut Suropati (2016), gagasan Poros Maritim Dunia secara substantif mengandung dua aspek: poros maritim dan dunia. Pertama, poros maritim, secara tegas menunjukkan tekad pemerintah untuk mengubah paradigma berpikir bangsa dari yang selama ini sangat berorientasi pada pembangunan darat menjadi berorientasi kelautan. Kedua, kata "dunia" dalam istilah Poros Maritim Dunia, menegaskan bahwa perwujudan visi maritim tidak sebatas pada lingkup nasional, melainkan juga pada tataran dunia dan global. Pada titik inilah, gagasan PMD dipandang sebagai langkah awal upaya untuk meredefinisi kepentingan nasional Indonesia.

Akan tetapi, di sisi lain, gagasan PMD melahirkan perdebatan dan tarik ulur definisi. Terlebih karena konsepsi PMD, saat itu belum memiliki landasan legal-formal dan aturan normatif dalam bentuk undang-undang, cetak biru, ataupun *masterplan*. Karena itu, menurut Suropati dkk., PMD menyisakan perdebatan terkait definisi dan tujuan operasional tentang apa dan bagaimana konsepsi PMD itu (Suropati et al. 2016). Akibatnya, konsep PMD banyak menimbulkan misinterpretasi karena tidak adanya dokumen tertulis dari kebijakan tersebut. Setiap instansi pemerintahan kemudian menerjemahkan PMD dan strategi turunannya sendiri-sendiri (Bayu 2016). Hingga tulisan ini ditulis, kiranya satu-satunya landasan normatif tentang PMD adalah Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Dalam berbagai diskusi dan kajian ilmiah, bahkan mengemuka tiga istilah dalam mendefinisikan PMD, terutama tentang definisi "poros" (Suropati et al. 2016). Kelompok pertama, memaknai kata "poros" sebagai pusat atau sumbu. Berarti, PMD sebagai visi untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat dari aktivitas kelautan dunia. Kelompok ini menerjemahkan PMD ke dalam bahasa Inggris sebagai *Global Maritime Fulcrum*. Kelompok kedua, memaknai kata "poros" sebagai penjajaran, seperti pada tahun 1965, Soekarno membentuk poros politik Beijing-Pyongyang-Hanoi-Jakarta. Melalui PMD, Indonesia hendak membangun penjajaran dengan kekuatan lain sehingga dapat menunjang posisi strategis dan kepentingan nasional Indonesia. Kelompok ini menerjemahkan PMD dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritime Axis*. Kelompok ketiga memahami kata "poros" sebagai jalur pelayaran maritim. Visi PMD bertujuan untuk menguasai jalur pelayaran maritim yang penting bagi dunia, yang melewati perairan Indonesia. Kelompok ini lebih menerjemahkan PMD dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritim Nexus*.

Dalam konteks tulisan ini, konsep PMD kemudian dimaknai sebagai sebuah cita-cita untuk, bukan hanya mengamankan tetapi juga, menguasai seluruh perairan Indonesia, terutama perairan yang memiliki posisi strategis sebagai jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Asumsi itu sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Dalam Lampiran Peraturan Presiden tersebut, terdapat tujuh pilar strategi kebijakan maritim Indonesia untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mewujudkan visi poros maritim. Perpres ini setidaknya menjadi satu-satunya rujukan tentang konsepsi kebijakan poros maritim. Adapun ketujuh pilar tersebut adalah: (i) pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia; (ii) pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; (iii) tata kelola dan kelembagaan laut; (iv) ekonomi dan infrastruktur kelautan serta peningkatan kesejahteraan; (v) pengelolaan ruang laut dan pelindungan lingkungan laut; (vi) budaya bahari; dan (vii) diplomasi maritim (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI 2017). Lebih lanjut, salah satu pilar dari visi PMD yang secara khusus berkaitan dengan posisi dan peran Indonesia di level internasional, dan terkait relasi Indonesia dengan negara-negara lain sebagai realisasi karakter politik luar negeri yang bebas-aktif, adalah diplomasi maritim. Pembahasan mengenai diplomasi maritim juga menjadi penting karena menjadi salah satu prioritas dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, yakni meneguhkan jati diri Indonesia sebagai negara maritim, dengan memperkuat diplomasi maritim sebagai salah satu arah kebijakan dan strategi.

Urgensi Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim merupakan soko guru politik luar negeri Indonesia. Menurut Madu (2014), melalui diplomasi maritim kebijakan luar negeri perlu diabdikan dan ditujukan untuk mencapai kepentingan nasional sesuai dengan Trisakti. Salah satu tujuan dari pentingnya diplomasi maritim adalah untuk mempercepat penyelesaian masalah perbatasan laut Indonesia dengan 10 negara tetangga: Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina, Vietnam, India, Palau, Papua Nugini, Australia, dan Timor Leste. Penyelesaian persoalan perbatasan menjadi sangat penting karena berkaitan dengan upaya menjaga keamanan dan integritas kedaulatan wilayah Indonesia (Kementerian Luar Negeri RI 2015). Hal itu menjadi penegasan Menteri Luar Negeri RI, Retno LP Marsudi bahwa kedaulatan Indonesia atas wilayah maritim harus ditegakkan tanpa dapat ditawar (*non-negotiable*). Sehingga ke depan, menurut Menlu, diplomasi dan kebijakan luar negeri Indonesia harus menonjolkan identitas dan karakter sebagai negara maritim (Setiadji 2014).

Diplomasi maritim juga ditujukan untuk menjamin integritas wilayah NKRI, kedaulatan maritim dan keamanan/kesejahteraan pulau-pulau terdepan, dan mengamankan sumber daya alam dan ZEE (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional 2014). Melalui diplomasi maritim itu pula Indonesia mengedepankan penyelesaian masalah-masalah keamanan maritim dengan jalan bekerja sama. Hal itu tersirat dalam pidato yang disampaikan Joko Widodo di EAS ke-9, bahwa,

> "Melalui diplomasi maritim, kami mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan ini. Bersama-sama kita harus menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Laut harus menyatukan, bukan memisahkan, kita semua" (Setiadji 2014).

Lebih lanjut, diplomasi yang dijadikan sebagai haluan politik luar negeri Indonesia adalah diplomasi kekuatan menengah. Maksud dari diplomasi kekuatan menengah adalah, "menempatkan Indonesia sebagai kekuatan regional dengan keterlibatan global secara selektif, dan memberi prioritas pada permasalahan yang secara langsung berkaitan dengan kepentingan bangsa dan rakyat Indonesia" (Widodo & Kalla 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pernyataan tersebut, menurut Rosyidin (2014), menunjukkan bahwa karakter politik luar negeri Jokowi akan cenderung bersifat *inward-looking*, dengan frasa "*foreign policy begins at home*" sebagai platform politik luar negeri. Hal ini berbeda dengan pendahulunya, Susilo Bambang Yudhoyono, yang cenderung lebih *outward-looking* dengan secara aktif berkiprah di pentas global melalui semboyan *millions friends, zero enemy* dan politik luar negeri ke segala arah (*all direction foreign policy*).

Kekuatan ekonomi menengah yang dimaksud di atas selanjutnya diwujudkan dengan memperluas keterlibatan Indonesia di kawasan Indo-Pasifik dengan mengintegrasikan dua samudera, yakni samudera Hindia dan samudera Pasifik, sebagai lingkungan strategis pelaksanaan politik luar negeri Indonesia ke depan. Adapun agenda aksi untuk mewujudkan itu, salah satunya adalah dengan mengonsolidasikan kepemimpinan Indonesia di ASEAN serta memperkuat kerja sama dan menjamin sentralitas ASEAN (Widodo & Kalla 2014). Hal ini karena Indonesia memandang dirinya sebagai "pemimpin alamiah" di kawasan. Pernyataan dalam visi-misi tersebut juga menunjukkan bahwa sasaran dan arah kebijakan luar negeri Indonesia yang pertama adalah pada kawasan Asia Tenggara dan organisasi regional ASEAN.

Demikian halnya dalam konteks diplomasi maritim, sasaran orientasi dari diplomasi maritim Indonesia adalah kawasan Asia Tenggara dan ASEAN, sebelum mendorong keterlibatan yang lebih luas di pentas global. Hal itu tidak terlepas dari berbagai permasalahan maritim yang dialami Indonesia banyak bersentuhan dengan negara-negara tetangga di Asia tenggara, seperti sengketa batas maritim, klaim kepemilikan wilayah maritim, kasus *illegal fishing*, perompakan, penyelundupan, batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan lainnya. Selain itu, penegasan adanya orientasi Indonesia untuk bekerja sama di bidang maritim dengan negara-negara di kawasan, baik secara bilateral maupun multilateral ASEAN, diungkapkan dalam pertemuan Menteri Luar Negeri ASEAN pada 28 Januari 2015 di Kinabalu (Arisandy 2017). Hal itu pernah pula ditegaskan oleh Jokowi pada forum KTT ASEAN ke-25 di Myanmar tahun 2014.

Memahami Diplomasi Maritim

Secara umum, diplomasi merupakan manajemen dalam hubungan antar negara yang dilakukan oleh suatu negara untuk mencapai kepentingan nasional sebagai pelaksanaan dari politik luar negerinya. Konsep diplomasi kemudian mengalami perluasan, baik dalam hal isu maupun aktor, yang selanjutnya melahirkan berbagai bentuk dan jenis diplomasi, salah satunya adalah diplomasi maritim (*maritime diplomacy*). Secara sederhana, diplomasi maritim merupakan manajemen hubungan antar negara melalui domain maritim. Menurut Miere, diplomasi maritim tidak hanya berarti penggunaan diplomasi untuk mengelola konflik dan ketegangan antar negara terkait permasalahan maritim melalui penyusunan instrumen hukum internasional. Tetapi diplomasi maritim juga merupakan penggunaan aset atau sumber daya dalam domain maritim untuk mengatur hubungan antar negara (Miere 2014). Jika umumnya diplomasi melibatkan diplomat sebagai representasi negara, diplomasi maritim tidak hanya melibatkan *policy maker* (aktor negara). Diplomasi maritim dapat melibatkan analis dan akademisi untuk mengkaji mengenai tren dan perkembangan yang terjadi dalam hubungan internasional dan keamanan global (Miere 2014).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam kaitannya dengan itu, Miere mengategorikan diplomasi maritim ke dalam tiga bentuk, yakni kooperatif, koersif dan persuasif (Miere 2014). Pertama, diplomasi maritim kooperatif meliputi keterlibatan berbagai aktor dalam berbagai aktivitas dengan negara lain. Diplomasi maritim yang kooperatif mensyaratkan kerja sama antar aktor dalam menyelesaikan berbagai masalah yang berkaitan dengan aspek kemaritiman, meliputi pertukaran personel, program pendidikan, pertemuan kolaboratif, dan lainnya yang bertujuan untuk *confidence-building*. Kedua, diplomasi maritim persuasif berbeda dengan kooperatif dalam hal kolaborasi antar aktor. Tujuan dari diplomasi persuasif adalah untuk meningkatkan pengakuan negara atau pihak lain terhadap kekuatan nasional yang dimiliki oleh suatu negara sekaligus membangun wibawa negara tersebut dalam sistem internasional. Hal ini kemudian dapat mempengaruhi secara persuasif pihak lain terhadap kapabilitas yang dimiliki oleh negara tersebut. Cara yang dapat dilakukan, salah satunya, adalah "*showing the flag*". *Showing the flag* maksudnya adalah dengan mengerahkan komponen kekuatan maritim dengan mengibarkan bendera (seperti kapal patroli berbendera negara) sebagai penanda eksistensi negara di wilayah kedaulatan maritimnya.

Ketiga, diplomasi maritime koersif atau disebut juga dengan diplomasi kapal meriam. Dalam hal ini, diplomasi maritim dilakukan dengan penggunaan instrumen kekuatan militer atau *maritime forces* (seperti angkatan laut dengan perangkat-perangkatnya) untuk mengamankan kepentingan nasional suatu negara di perairan. Negara, melalui personel militernya, kemudian akan melakukan penembakan, penyerangan, penyergapan, dan lainnya terhadap setiap pihak yang dipandang melakukan pelanggaran di teritorial lautnya. Oleh Miere, bentuk ini disebut juga dengan *hard maritime diplomacy* yang melibatkan penggunaan senjata atau kekuatan militer dalam menghadapi ancaman keamanan maritim. Sementara bentuk *cooperative* disebut juga *soft maritime diplomacy* yang menggunakan instrumen nonmiliteristik dan mengedepankan kerja sama. Ketiga bentuk diplomasi maritim tersebut pada pembahasan selanjutnya menjadi kerangka untuk melihat bentuk diplomasi maritim menuju visi PMD yang dilakukan pemerintah Indonesia di Asia Tenggara dan ASEAN.

Diplomasi Maritim Kooperatif

Diplomasi maritim Indonesia dalam upaya mewujudkan visi sebagai PMD dilakukan melalui upaya kerja sama guna menyelesaikan berbagai permasalahan terkait kemaritiman dengan negara-negara tetangga, seperti masalah batas maritim maupun batas ZEE. Upaya diplomasi maritim yang bersifat kooperatif ini dapat dilihat dari usaha Indonesia mendorong pembentukan berbagai forum kerja sama dan kesepakatan bilateral maupun trilateral dengan negara lain di kawasan. Menurut Kementerian Luar Negeri, "forum kerja sama kemaritiman merupakan lembaga, badan, atau wadah antar negara yang dibentuk untuk mengedepankan kerja sama dalam bidang kemaritiman antara lain bidang keamanan dan keselamatan laut, pengelolaan sumber daya kelautan dan pengelolaan perbatasan" (Kementerian Luar Negeri 2016).

Pada tahun 2015, Indonesia berhasil mendorong terbentuknya dua forum. Pertama, forum RI-Malaysia tentang *Technical Meeting on Maritime Delimitation*. Hasil dari forum RI-Malaysia ini disepakati perlunya penunjukan utusan khusus untuk mempercepat penyelesaian masalah perbatasan, baik batas maritim maupun batas darat dengan Malaysia, mengingat permasalahan perbatasan antar kedua negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

cukup kompleks (Kementerian Luar Negeri 2016; Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2016). Kedua, forum Indonesia-Vietnam mengenai penetapan batas ZEE. Dalam berbagai pertemuan teknis yang telah digelar, hasilnya menunjukkan adanya indikasi perubahan sikap Vietnam untuk menjadikan penyelesaian penetapan batas ZEE sebagai prioritas dalam kerangka kemitraan strategis Vietnam. Selain itu, Vietnam juga menyetujui untuk menjadikan konvensi hukum laut UNCLOS 1982 sebagai landasan hukum penarikan dan penentuan garis batas ZEE (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2016). Ke depan, hasil perundingan dan kesepakatan dengan Vietnam ini, berarti akan memberikan kejelasan bagi Indonesia terkait batas hak berdaulat untuk pengelolaan sumber daya kelautan, khususnya perikanan.

Lebih lanjut, pemerintah Indonesia juga mendorong berbagai kesepakatan melalui perundingan. Berdasarkan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika Kemenlu RI, terdapat sebanyak 44 naskah kesepakatan hasil perundingan di bidang diplomasi maritim, politik, keamanan, dan perbatasan yang berhasil dicapai Indonesia sepanjang tahun 2017 (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2018). Salah satunya adalah Indonesia mengusulkan pembukaan jalur konektivitas laut dengan Filipina. Usulan ini disampaikan dalam pertemuan *Senior Officials' Meeting* (SOM) ke-25 *Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area* (BIMP EAGA) dan *Ministerial Meeting* ke-20 BIMP EAGA, di Puerto Princesa, Palawan, Filipina pada 2016. Hasilnya adalah, Indonesia dan Filipina berhasil menyepakati pembukaan Jalur Konektivitas Laut Bitung-Davao. Kesepakatan itu ditegaskan melalui deklarasi bersama di Manila, pada 28 April 2017. Selain itu, Indonesia juga mendorong untuk mengaktifkan forum trilateral bersama Malaysia dan Filipina sebagai tindak tindak lanjut dari *Trilateral Cooperative Arrangement* Indonesia-Malaysia-Filipina yang disepakati pada tahun 2016. Realisasi dari kerja sama trilateral itu kemudian adalah dengan terlaksananya patroli bersama, yaitu *trilateral maritime patrol* di Tarakan, Indonesia; *trilateral air patrol* di Subang, Malaysia; dan *trilateral port visit* di Tawi-tawi, Filipina (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2018).

Diplomasi Maritim Persuasif

Selain upaya kooperatif, diplomasi maritim Indonesia juga diimplementasikan melalui upaya persuasif. Upaya persuasif ini dimaknai sebagai tindakan Indonesia yang berusaha mendorong pengakuan negara lain terhadap kontribusi dan kepemimpinan Indonesia dalam urusan kemaritiman. Salah satunya dilakukan dengan mendorong penguatan kerja sama maritim ASEAN melalui berbagai mekanisme, baik mekanisme internal ASEAN maupun mekanisme eksternal ASEAN yang melibatkan negara lain seperti forum EAS dan *ASEAN Regional Forum* (ARF). Melalui mekanisme ASEAN yang melibatkan negara lain, misalnya, Indonesia secara aktif mendorong implementasi *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea (DoC)* dan diselesaikannya *Code of Conduct in The South China Sea (CoC)* (Kementerian Luar Negeri 2016). Meskipun Indonesia bukan negara yang terlibat dalam klaim dalam konflik Laut China Selatan (LCS), namun masalah LCS mendapat perhatian Indonesia karena dinamika ketegangan di LCS juga berdampak terhadap kepentingan nasional Indonesia terkait aspek-aspek maritim. Karena itu, Indonesia menegaskan posisinya sebagai negara penengah yang tidak berpihak (*honest broker*). Kemudian, pada tahun 2015 melalui forum EAS, Indonesia mengusulkan perlunya kerja sama maritim antar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara-negara yang tergabung dalam EAS melalui pembangunan ekonomi maritim berkelanjutan; pemajuan perdamaian, stabilitas dan keamanan; mengatasi berbagai tantangan lintas batas; konektivitas maritim; dan kerja sama antar lembaga penelitian (Kementerian Luar Negeri 2016). Gagasan ini mendorong lahirnya *EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation*. Gagasan Indonesia ini menjadi penting karena EAS melibatkan 10 negara ASEAN dan 8 negara non-ASEAN yang memiliki pengaruh dan kepentingan strategis di kawasan.

Lebih lanjut, dalam berbagai forum seperti EAS maupun ARF, Indonesia juga terus mendorong perlunya tindakan bersama dalam upaya pemberantasan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Secara aktif dan konsisten, Indonesia mendorong agar *IUU Fishing* dapat dimasukkan sebagai bagian dari kejahatan lintas batas (*transnational crimes*). Melalui ARF, Indonesia berhasil mendorong lahirnya kesepakatan *ARF Statement on Cooperation to Prevent, Deter, and Eliminate IUU Fishing* pada Agustus 2017 dalam *24th ARF Minister's Meeting*. Dalam forum EAS, Indonesia mendorong pembentukan suatu instrumen ASEAN dalam pemberantasan *IUU Fishing* dan memasukkannya dalam kategori kejahatan transnasional (Kementerian Luar Negeri 2016). Kemudian, melalui kemitraan ASEAN-Uni Eropa, Indonesia juga mengusulkan agar *IUU Fishing* diakui secara global sebagai kejahatan transnasional dalam Pertemuan ke-4 *ASEAN-EU High Level Dialogue on Maritime Security Cooperation* (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia 2018).

Adapun melalui mekanisme internal ASEAN, dalam forum-forum yang dihadiri oleh sepuluh negara anggota, Indonesia mendorong kesepakatan kerja sama di sektor perikanan untuk mencegah masuknya produk perikanan hasil *IUU Fishing* ke dalam *regional supply chain*, yang berhasil disepakati dalam *the 37th Meeting of the ASEAN Ministers on Agriculture and Forestry* (AMAF). Indonesia juga memprakarsai ASEAN *Guidelines for Preventing the Entry of Fish and Fishery Products from IUU Fishing Activities into the Supply Chain*, yang selanjutnya disahkan dalam oleh Pertemuan Menteri Pertanian ASEAN di Filipina (Kementerian Luar Negeri 2016). Selanjutnya, pada tahun 2017, saat menjadi tuan rumah pertemuan ke-7 *ASEAN Maritime Forum* (AMF) di Jakarta, Indonesia mendorong beberapa isu penting seperti *IUU Fishing, crimes in fisheries,* bajak laut, dan perampokan bersenjata di laut agar diangkat dalam agenda AMF (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia 2018). Perhatian dan komitmen Indonesia pada persoalan *IUU Fishing* juga ditunjukkan dengan inisiatif untuk membentuk Konvensi Regional tentang *IUU Fishing*.

Upaya mendorong lahirnya konvensi tersebut adalah melalui penyelenggaraan *Regional Conference on the Establishment of a Regional Convention against IUU Fishing and Its Related Crimes* secara berkala, yang pertama kali digelar di Bali pada tahun 2016. Pada tahun yang sama, Indonesia juga menyelenggarakan simposium internasional *Symposium Fisheries Crime* (FishCRIME) tentang kejahatan perikanan (Riska 2017).Capaian diplomasi Indonesia di bidang maritim juga ditunjukkan dengan dimasukkannya beberapa poin penting dalam *High Level Task Force* (HLTF) *on ASEAN Community's Post-2015 Vision*, seperti perluasan kerja sama maritim ASEAN untuk menanggulangi terorisme, kejahatan lintas negara dan *transboundary challenges* di wilayah laut, termasuk *IUU fishing*, penyelundupan, dan *trafficking in persons*. Pertemuan HLTF ini dipandang memiliki arti strategis karena akan melandasi arah kerja sama ASEAN pada periode 2016-2025 (Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kemudian, Indonesia juga menginisiasi pembentukan *ASEAN Seaport Interdiction Task Force* (ASITF) pada tahun 2015 yang selanjutnya didukung oleh seluruh negara ASEAN. ASITF menjadi penting bagi Indonesia karena wilayah perairan Indonesia yang luas rawan bagi masuknya bagi berbagai produk ilegal, termasuk narkotika. Tidak hanya itu, dalam pertemuan ke-5 AMF di Vietnam, Indonesia juga mengajukan usulan tentang urgensi pembentukan *ASEAN Coast Guard Forum* (ACGF). Usulan tersebut selanjutnya ditindaklanjuti dengan pertemuan *Experts' Group Meeting (EGM) on the ACGF* pada tahun 2015 di Filipina (Kementerian Luar Negeri 2016).

Upaya persuasif dalam diplomasi maritim Indonesia juga dilakukan Indonesia dengan mengambil peran penting dalam kepemimpinan di ASEAN. Upaya tersebut dapat dilihat sebagai usaha pemerintah untuk menunjukkan wibawa, yang selanjutnya dapat menjadi sarana persuasi terhadap negara lain dalam pencapaian kepentingan nasional di bidang maritim. Misalnya, pada tahun 2017, Indonesia mengusulkan dirinya sebagai *Chair Marine Protected Area (MPA) Technical Working Group (TWG)* sekaligus sebagai *Co-Chair Threatened Species TWG* periode 2018-2020. Indonesia juga mengajukan diri menjasi tuan rumah *MPA Regional Exchange (REX), Q2* di Raja Ampat; *Governance Working Group (CMWG dan FRWG) Meeting April 2018*; *CCA Blue Carbon Training, Q3* di Bali, serta *Our Ocean Conference*, di Bali. (Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika 2018).

Diplomasi Maritim Koersif

Selain dua bentuk diplomasi maritim yang dipaparkan di atas, upaya diplomasi maritim Indonesia juga ditunjukkan melalui cara-cara koersif. Cara koersif itu ditunjukkan melalui tindakan tegas penegakan hukum melalui kebijakan membakar dan menenggelamkan kapal-kapal asing yang melakukan aktivitas penangkapan ikan secara ilegal di wilayah perairan Indonesia. Berdasarkan laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), sepanjang tahun 2015 penindakan hukum yang dilakukan oleh KKP berupa penenggelaman kapal, pemeriksaan, pemulangan anak buah kapal (ABK), dan penangkapan terhadap kapal ilegal. Pemerintah telah menenggelamkan sebanyak 113 kapal ilegal berbagai negara seperti Malaysia, Filipina, Vietnam, Thailand, Papua Nugini, Tiongkok, Panama, dan lainnya; memeriksa 23.041 kapal; memulangkan ABK asing sebanyak 1.020 orang atas kasus perbudakan; serta menangkap 157 unit kapal ilegal sepanjang tahun 2015 (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2016).

Kemudian pada tahun 2016, penindakan hukum berupa proses lebih lanjut oleh aparat dilakukan terhadap 136 unit kapal dari 149 unit kapal ikan asing yang melakukan pelanggaran *illegal fishing* (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2017). Hingga Maret 2017, pemerintah melalui Satuan Tugas (Satgas) 511 telah menenggelamkan 317 kapal asing. Satgas 511 sendiri adalah kerja sama multi instansi antara Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI Angkatan Laut, Kepolisian RI, dan Kejaksaan Agung untuk pemberantasan *illegal fishing*. Satgas ini dibentuk melalui Peraturan Presiden Nomor 115 tahun 2015 (Yakti and Susanto 2017). Selain itu, pemerintah Indonesia juga secara aktif melakukan pengawasan melalui Operasi Kapal Pengawas di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WWP-NRI) dengan rata-rata hari operasi sebanyak 277 hari layar di wilayah barat dan di wilayah timur sebanyak 257 hari layar. Tujuan pengawasan tersebut adalah dalam rangka mengawasi sumber daya kelautan dan perikanan di seluruh WWP-NRI (Kementerian Kelautan dan Perikanan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2016). Hasilnya adalah, sepanjang tahun 2016, sebanyak 149 kapal ikan asing dihentikan dan diperiksa serta 140 kapal ditahan oleh kapal pengawas (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2017).

Smart Maritime Diplomacy

Paparan di atas menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia mengupayakan diplomasi maritim dengan beragam cara. Hal itu menegaskan bahwa ide besar PMD benar-benar berusaha diwujudkan. Asumsi tersebut setidaknya didasarkan pada kenyataan bahwa untuk pertama kalinya sejak merdeka, Indonesia memiliki Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia (*Ocean Policy*) melalui terbitnya Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017. Kemudian, untuk pertama kalinya Indonesia memiliki Tata Ruang Laut Nasional. Kedua instrumen ini menjadi tonggak sejarah untuk mewujudkan visi PMD sekaligus menunjukkan komitmen pemerintahan Jokowi pada pembangunan yang berorientasi maritim. Kesungguhan itu, menurut Rustam, dapat dilihat dari pembangunan tol laut guna menjamin konektivitas laut, wacana peningkatan armada laut untuk pengamanan di seluruh wilayah maritim Indonesia, dan promosi gagasan PMD secara bilateral, regional, dan multilateral (Rustam 2017).

Adapun cara yang dilakukan Indonesia, sebagaimana temuan penelitian ini, adalah dengan mengintegrasikan tiga bentuk diplomasi maritim sebagaimana yang dikemukakan oleh Miere. Pertama, cara kooperatif yang dilakukan melalui diplomasi untuk mendorong kerja sama secara bilateral dengan Malaysia, Vietnam, dan Filipina serta trilateral antara Indonesia-Malaysia-Filipina. Dengan tujuan untuk menyelesaikan masalah batas maritim dan tumpang tindih ZEE yang diwujudkan melalui melalui pertemuan teknis dan pertemuan kolaboratif dengan Malaysia dan Vietnam; menjalin konektivitas laut melalui deklarasi bersama dengan Filipina; serta menghadapi ancaman keamanan maritim bersama dengan agenda patroli bersama di wilayah perairan Indonesia-Malaysia-Filipina.

Kedua, diplomasi maritim dalam bentuk persuasif dilakukan untuk memperoleh dan meningkatkan pengakuan negara lain terhadap wibawa kedaulatan maritim Indonesia. Upayanya diwujudkan dengan menggagas kerja sama maritim di level regional melalui EAS dan ARF. Selain itu, usulan agar *IUU Fishing* dimasukkan sebagai kejahatan transnasional, perlunya penyusunan suatu mekanisme atau instrumen hukum guna memberantas *IUU Fishing* dan kesepakatan tentang *IUU Fishing* menunjukkan bahwa Indonesia berusaha melakukan persuasi. Muaranya berkaitan erat dengan kepentingan Indonesia sebagai negara kepulauan yang menghadapi berbagai ancaman keamanan maritim. Sekaligus dapat dilihat sebagai upaya Indonesia untuk menegaskan kedaulatan maritimnya, integritas teritorial, identitas nasional, dan wibawa negara dalam sistem internasional. Ketiga, kebijakan koersif melalui penindakan terhadap kapal-kapal asing yang melakukan pelanggaran di wilayah teritorial maritim Indonesia menunjukkan bahwa selain cara-cara yang bersifat lunak, Indonesia juga mampu melakukan tindakan tegas dan keras. Bentuk koersif ini juga menunjukkan bahwa kedaulatan maritim adalah hal esensial bagi Indonesia dan karena itu pemerintah mengerahkan komponen kekuatan maritim sebagai bukti eksistensi negara di wilayah kedaulatan maritimnya.

Tiga bentuk diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia menunjukkan bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pemerintah mengintegrasikan cara-cara *soft maritime diplomacy* (koorperatif dan persuasif) dan *hard maritime diplomacy* (koersif). Jika *hard maritim diplomacy* dilakukan Indonesia sebagai penegasan independensi negara untuk menjaga kedaulatan maritimnya dari segala bentuk ancaman, maka *soft maritime diplomacy* menuntut Indonesia untuk secara aktif mendorong kerja sama dan kolaborasi sinergis dengan berbagai aktor. Hal ini dapat dipahami mengingat ancaman keamanan maritim yang begitu kompleks tidak bisa dihadapi hanya dengan satu cara dan tidak bisa diatasi sendiri oleh satu negara. Karena itu, tindakan tegas negara dibutuhkan dan pada saat yang sama menuntut perlunya kolaborasi dan kerja sama berbagai aktor (baik antar negara, melalui organisasi regional/internasional, dan rezim internasional).

Dalam konteks ini, Indonesia menyadari bahwa visi PMD hanya dapat berusaha diwujudkan melalui partisipasi dan keterlibatan aktifnya untuk di fora internasional (regional) melalui bekerja sama, tetapi juga dengan tidak kehilangan kepentingan nasionalnya dan dengan tetap menunjukkan wibawa dan integritas nasionalnya. Oleh penulis, kombinasi dua pendekatan ini (*soft* dan *hard maritime diplomacy*) disebut sebagai *smart maritime diplomacy*. *Smart maritime diplomacy* merupakan cara Indonesia dalam mewujudkan visi PMD melalui kombinasi upaya kerja sama dan persuasi (pendekatan *soft)* dan cara koersi (pendekatan *hard*).

Istilah *smart maritime diplomacy* sendiri diadopsi dari terminologi *smart power* yang diperkenalkan oleh Joseph Nye. Menurut Nye, "*smart power as the combination of the hard power of coercion and payment with the soft power of persuasion and attraction*" (Nye 2011). Senada dengan itu, Wilson (2008) mendefinisikan *smart power* sebagai "*the capacity of an actor to combine elementer of hard power and soft power in ways that are mutually reinforcing such that the actor's purposes are advanced effectively and efficiently*." Dengan demikian, *smart maritime diplomacy* merupakan diplomasi maritim yang mengombinasikan elemen atau cara-cara *soft* dan cara *hard* untuk menguatkan visi PMD Indonesia secara efektif dan efisien, khususnya di level kawasan Asia Tenggara dan organisasi regional ASEAN.

Simpulan

Upaya diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia untuk mewujudkan visinya menjadi PMD diimplementasikan melalui kerja sama, persuasi, dan koersif. Ketiga cara atau bentuk tersebut mengandung dua dimensi kebijakan, yakni *soft* dan *hard* mengingat ancaman keamanan maritim membutuhkan upaya komprehensif. Namun demikian, pendekatan *hard* juga perlu dilakukan oleh Indonesia secara hati-hati. Sebab, pendekatan *hard* dapat berpotensi menjadi sandungan dalam mencapai kepentingan yang berusaha dipromosikan melalui upaya-upaya kerja sama dan persuasi (*soft*). Keaktifan Indonesia menyampaikan gagasan, usulan, rekomendasi, dan lainnya di berbagai forum dan kesempatan di level bilateral, trilateral, maupun multilateral menunjukkan betapa Indonesia berusaha menegaskan kepentingannya terhadap aspek maritim. Namun pada saat yang bersamaan, sikap agresif Indonesia di laut teritorialnya melalui kebijakan membakar dan menenggelamkan kapal asing bisa mengusik hubungan baik Indonesia yang berusaha dibangun dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara.

Selain itu, paparan data yang ditunjukkan terkait upaya diplomasi maritim melalui

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerja sama, persuasi, dan koersi menunjukkan bahwa domain dari diplomasi maritim bukan hanya angkatan laut (*naval maritime diplomacy*), tetapi melibatkan berbagai elemen negara dan lembaga pemerintahan. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa diplomasi maritim Indonesia dilakukan dengan mengintegrasikan berbagai cara dan dengan melibatkan berbagai aktor menuju pada satu visi dan cita-cita sebagai poros maritim. Temuan penelitian ini berkontribusi pada pengembangan kajian diplomasi maritim, memperkaya khazanah kajian politik luar negeri Indonesia serta kajian kawasan Asia Tenggara dan ASEAN.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Direktorat Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (DPPM) UMM yang telah mendanai penelitian ini melalui skim Penelitian Pengembangan Ipteks (P2I) tahun 2018. Perlu penulis sampaikan pula, bahwa sebagian isi dari tulisan ini pernah dipresentasikan dalam Pertemuan Akademik dan Forum Komunitas "Kebijakan Luar Negeri dan Diplomasi Kontemporer" dalam Konvensi Nasional IX Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (AIHII) tahun 2018 di Tanjungpinang.

Referensi

Buku dan Bab dalam Buku

Jokowi, and Jusuf Kalla. 2014. *Jalan Perubahan Untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, Dan Berkepribadian: Visi Misi Dan Program Aksi*. Jakarta: Tim Jokowi-JK.

Lembong, Bernhard. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: Pustaka Margaretha.

Miere, Christian Le. 2014. *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*. New York: Routledge.

Nye, Joseph S. 2011. *The Future of Power*. New York: Public Affairs.

Suropati, Untung, Yohanes Sulaiman, and Ian Montratama. 2016. *Arungi Samudera Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia Dan Jalur Sutra Maritim Abad Ke-21*. Jakarta: Elex Media Komputindo.S

Jurnal dan Jurnal Daring

Madu, Ludiro. 2014. "Reorientasi Politik Luar Negeri Indonesia Pada Pemerintahan Joko Widodo 2014-2019." *Transnasional: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional* **9** (2): 104–17.

Riska, Ela. 2017. "Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Aktivitas Penangkapan Ikan Ilegal (Illegal Fishing) Oleh Nelayan China Di ZEEI Perairan Kepulauan Natuna." *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan* **3** (2): 33–47.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rustam, Ismah. 2017. "Kebijakan Keamanan Maritim Di Perbatasan Indonesia: Kasus Kejahatan Di Laut Sulawesi-Laut Sulu." *Jurnal Penelitian Politik* **14** (2): 161–77.

Wilson, Ernest J. 2008. "Hard Power, Soft Power, Smart Power." *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* **616** (March 2008). doi:10.1177/0002716207312618.

Yakti, Probo Darono, and Joko Susanto. 2017. "Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan Atau Kesinambungan Strategi ?" *Global & Strategis* **11** (2): 108–25. doi:10.20473/jgs.v11i2.5355.

Artikel Daring

Arisandy, Yuni. 2017. "Indonesia Dorong Kerja Sama Maritim Di ASEAN." *Antaranews.com*. https://www.antaranews.com/berita/476879/indonesia-dorong-kerja-sama-maritim-di-asean.

Bayu, Dimas Jarot. 2016. "Pemerintah Diminta Susun 'Blueprint' Poros Maritim Dunia." *Kompas.com*. http://nasional.kompas.com/read/2016/08/31/14033501/pemerintah.diminta.susun.blueprint.poros.maritim.dunia.

Kementerian Luar Negeri RI. 2014. "Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia." *Siaran Pers Kemlu.go.id*. https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx.

Prasetya, Eko. 2014. "Ini Pidato Lengkap Jokowi Di Atas Kapal Pinisi." *Merdeka.com*. https://www.merdeka.com/politik/ini-pidato-lengkap-jokowi-di-atas-kapal-pinisi.html.

Setiadji, Agus. 2014. "Diplomasi Maritim Untuk Kedaulatan Indonesia." *Maritimnews.com*. http://maritimnews.com/diplomasi-maritim-untuk-kedaulatan-indonesia/.

Dokumen Resmi Pemerintah

Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika. 2016. *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Asia Pasifik Dan Afrika 2015*. Jakarta.

———. 2018. "Laporan Kinerja 2017." Jakarta.

Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN. 2016. *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN 2015*. Jakarta: Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN Kementerian Luar Negeri.

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2016. "Laporan Kinerja Kementerian Kelautan Dan Perikanan Tahun 2015." Jakarta.

———. 2017. *Laporan Kinerja Kementerian Kelautan Dan Perikanan 2016*. Jakarta:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. 2017. *Kebijakan Kelautan Indonesia*. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.

Kementerian Luar Negeri. 2016. *Buku II Informasi Kinerja Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2015*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2018. *Laporan Kinerja Tahun 2017*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

———. 2015. *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2014*. Jakarta.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. *Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, Buku I: Agenda Pembangunan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional.

Lain - Lain

Rosyidin, Mohamad. 2014. "Kembali Ke Masa Depan? Membaca Arah Politik Luar Negeri Jokowi Dan Prospek Indonesia Menjadi Pemain Global", dalam *Prosiding Konvensi Nasional Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (AIHII) "Kebijakan Luar Negeri Pemerintahan Jokowi: Agenda Dan Prioritas."* Jakarta: Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Populis : Jurnal Sosial dan Humaniora Volume 4, Nomor 1, Tahun 2019
pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

STRATEGI INDONESIA DALAM MEWUJUDKAN POROS MARITIM DUNIA DI TENGAH KEBIJAKAN JALUR SUTRA MARITIM CHINA

Muhammad Zulham[1], **Hendra Maujana Saragih**[1]
[1]Program Studi Hubungan Internasional,Universitas Nasional
email : mzulham712@gmail.com, hendramaujana@gmail.com

Korespondensi : hendramaujana@gmail.com

Abstract

Global Maritime Fulcrume Policy initiated by President Joko Widodo became one of the main focuses of national development during the Jokowi - JK presidency. The vision of the Global Maritime Fulcrume is triggered in the direction of Indonesia's national development based on marine activities. The enforcement of the sovereignty of the maritime territory of NKRI, the revitalization of the maritime economic sectors, the strengthening and development of maritime connectivity, the rehabilitation of environmental degradation and the conservation of biodiversity, as well as the enhancement of the quality and quantity of marine human resources are the main programs in the administration of President Jokowi to realize Indonesia as the global maritime fulcrum. Before the policy of the Global Maritime Fulcrume was initiated, in 2013 the Chinese Government under Xi Jinping will re-establish the concept of "The Silk Road" in its foreign policy agenda. Maritime Silk Road which is promoted to become China's new slogan in various international forums become one of the factors that can be utilized for Indonesia or also become one of the obstacle factor to towards the vision of maritime axis of the world considering China is a country that has made unilateral claim of South China Sea area which will surely stand against the stability of the maritime territory of Indonesia. Of course this makes Indonesia take special care in its maritime strategy.

***Keywords**: global maritim ulcrum, maritime silk road, maritime strategy, indonesia's strategy, china's maritime*

Abstrak

Kebijakan Poros Maritim Dunia yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo menjadi salah satu fokus utama dalam pembangunan nasional pada periode kepresidenan Jokowi – JK. Visi Poros Maritim yang dicetuskan tersebut menitik fokuskan kepada pembangunan nasional Indonesia yang berbasiskan dengan aktifitas di laut. Penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan merupakan program- program utama dalam pemerintahan Presiden Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai proros maritim dunia. Sebelum kebijakan Poros Maritim Dunia tersebut dicetuskan, pada tahun 2013 Pemerintah China di bawah Xi Jinping mengumumkan akan menghidupkan kembali konsep "Jalur Sutra" dalam agenda kebijakan luar negerinya. Jalur Sutra Maritim yang kemudian

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

dipromosikan menjadi slogan baru China di berbagai forum internasional menjadi salah satu faktor yang dapat dimanfaatkan bagi Indonesia atau pula menjadi salah satu faktor penghambat untuk menuju visi poros maritim dunia tersebut mengingat China merupakan negara yang telah melakukan klaim sepihak kawasan Laut China Selatan yang tentunya akan berdapak terhadap stabilitas wilayah perbatasan maritim Indonesia. Tentu hal tersebut membuat Indonesia behati- hati dalam strategi maritimnya.

Kata kunci: poros maritim dunia, jalur sutra maritim, strategi maritim, strategi indonesia, maritim china

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Kebijakan Poros Maritim Dunia (PMD) yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo (Jokowi) menjadi salah satu fokus utama dalam pembangunan nasional pada periode kepresidenan Jokowi – JK. Poros Maritim yang dicetuskan tersebut berfokus kepada pembangunan nasional Indonesia yang berbasiskan dengan aktifitas di laut. Penegakkan kedaulatan wilayah laut Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi *biodiversity*, serta peningkatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia (SDM) kelautan merupakan program- program utama dalam pemerintahan Presiden Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai proros maritim dunia (http://www.presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html diakses pada tanggal 15 Maret 2017)

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah 17.499 pulau dengan luas wilayah laut 93.000 kilometer persegi dengan panjang garis pantai 81 ribu kilometer persegi. Luas perairan itu meliputi perairan kepulauan, laut territorial dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 6.159.032 kilometer persegi. Diapit oleh Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta Benua Asia dan Benua Australia, Indonesia memiliki 39 selat yang memiliki keterkaitan dengan selat lain di kawasan Asia. Indonesia memiliki empat dari sembilan *choke point* yang ada di dunia. Empat *choke point* yang dimaksud di sini adalah Selat Malaka, Selat Makassar, Selat Sunda dan Selat Lombok dan keempat selat itu sering dijadikan sebagai jalur pelayaran internasional. Dari itu semua, Indonesia menjadi *barometer* kawasan dan kunci stabilitas kawasan perairan Indonesia.

Melihat dasar konsep dari pilar- pilar poros maritim tersebut, seharusnya dalam pelaksanaan konsep poros maritim mendahulukan implementasi kedaulatan di laut. Penyelesaian batas-batas laut dan penguatan pertahanan di laut – memastikan efek *deterrence* (pencegahan) dan pengendalian laut untuk memastikan penggunaan laut untuk kepentingan sendiri (sea control) dan mencegah penggunan laut untuk kepentingan selain NKRI. Jika kedaulatan di laut tercapai dan terjaga, maka akan lebih mudah untuk melaksanakan pilar-pilar lainnya. Indonesia adalah negara yang sangat cinta damai, namun prinsip s*i vis pacem, para bellum* (jika menginginkan perdamaian, maka harus siap perang) perlu diimplementasikan untuk menguatkan kedaulatan laut NKRI. Setelah kedaulatan laut kita terpenuhi dan terjaga, maka

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bolehlah kita menggunakan prinsip s*i vis pacem, para pactum* (jika menginginkan perdamaian, jagalah perdamaian itu).

Sebelum kebijakan Poros Maritim dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo, China telah mencetuskan konsep Jalur Sutera Maritim (JSM) oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013. JSM telah dicanangkan China untuk kerjasama internasional supaya lebih melibatkan semua negara-negara sedang berkembang untuk saling berpartisipasi dalam membangun perekonomiannya. Dan mengimplementasikan pembangunan ekonomi di jalur damai dengan moto "Menerima harmoni dengan keragaman" atau bertoleransi dan harmoni dalam keragaman. Kini kita dapat dikatakan tinggal di era globalisasi, hubungan antara lokasi maupun kawasan di belahan dunia juga telah nyaman dan cepat. (https://www.academia.edu/12313219/ diakses pada tanggal 20 Maret 2017). Seperti diketahui, kegiatan komersial yang sibuk sekarang, transportasi laut telah menyumbang lebih dari dua per tiga dari total pengiriman barang dunia dan sangat penting untuk mengintegrasikan ekonomi dunia. (Indriyana, 2005).

Pasca menjabat sebagai President China, Xi Jinping terus melakukan upaya untuk melakukan ekspansi bagi peranan China pada *level state-system* (level sistem negara). Salah satu yang diinisiasi oleh Presiden Xi adalah membangun ulang kejayaan Jalur Sutra China. Jalur Sutra sendiri merupakan jalan perdagangan kuno yang dirintis semenjak tahun 206 sebelum masehi, di era Dinasti Han. Dimasa kegemilangannya Jalur Sutra membentang sejauh lebih dari 6000 kilometer menghubungkan China dengan peradaban barat (Ivan, 2007).

Dalam kaitannya dengan kebijakan poros maritim yang dikeluarkan oleh Presiden Jokowi, tentu kebijakan JSM China dapa menjadi batu loncatan untuk mewujudkan Indonesia sebagai PMD. Namun, hal tersebut juga dapat merugikan Indonesia ataupun negara- negara ASEAN yang merupakan organisasi yang dimana Indonesia merupakan anggotanya. Pasalnya dalam konflik di Laut China Selatan, Indonesia merupakan negara yang tidak terjun secara langsung dalam konflik tersebut (Untung, 2016). Hal tersebut membuat Indonesia berada situasi dilema antara menjadikan JSM sebagai batu loncatan untuk mewujudkan Indonesia PMD Atau Indonesia harus berjuang sendiri dalam mewujudkan cita-cita tersebut. Jika Indonesia menjadikan JSM China sebagai batu loncatannya, besar kemungkinan ASEAN akan dilanda perpecahan dan besar kemungkinan Indonesia akan menjadi sasaran berikutnya China dalam sengketa di kawasan Laut China Selatan. Atas dasar ini bagaimanakah upaya Indonesia dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia di tengah kebijakan Jalur Sutra Maritim China.

LANDASAN TEORITIK

Strategi

Pada penelitian ini penulis akan menggunakan teori strategi. Strategi adalah sebuah cara yang digunakan dalam rangka mencapai sebuah kemenangan maupun sebuah tujuan. Terdapat berbagai definisi dari para ahli mengenai strategi. Menurut Gregory D. Foster dalam artikelnya yang berjudul *A Conceptual Foundation for the Development of Strategy* menjelaskan strategi merupakan rencana tindakan yang telah dibentuk dalam rangka meraih sesuatu; tujuan bersama dengan sistem berupa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

langkah-langkah untuk pencapaiannya (Baylis, 2002) yang berarti strategi merupakan keefektifan menggunakan *power*. Langkah- langkah tersebut dapat menggunakan semua instrumen kekuatan, baik militer maupun non-militer yang terkoordinasi dalam suatu negara atau aliansi untuk mencapai objek yang dimaksud.

Dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia-nya, Indonesia melakukan beberapa upaya yang dianggap sangat strategis. Dari dengan adanya peran Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (https://www.bappenas.go.id, diakses pada tanggal 6 September 2017).

Pembuatan Tol Laut dengan memanfaatkan konektifitas antar pulau di Indonesia sampai pemanfaatan sumber daya alam sektor laut di Indonesia. Tentu langkah- langkah tersebut dilakukan untuk mencapai Poros Maritim Dunia. Selain itu semua, Indonesia melakukan kerjasama dengan China dalam pembangunan infrastruktur guna mempercepat pembangunan tol lautnya demi tercapainya poros maritim dunianya.

Teori Geopolitik

Berikutnya penulis akan menggunakan geopolitik dari Alfred Thayer Mahan (2004). Mahan mengatakan bahwa "barang siapa yang menguasai lautan, maka ia menguasai dunia". Sehubungan dengan letak geografi suatu negara, dua aspek yang penting untuk dipahami. Pertama, letak suatu negara yang berhadapan dengan banyak lautan dengan komunikasi antara bagian-bagiannya yang berjalan secara baik sehingga musuh sulit untuk menaklukkannya, kedua, letak suatu negara berupa kepulauan yang berada di depan suatu benua atau daratan, sehingga seperti membentengi daratannya. Dalam hal ini, pelabuhan-pelabuhan alam yang dimiliki negara bersangkutan berfungsi serba menguntungkan, baik bagi perdagangan maupun angkatan lautnya. Namun dalam hal ini perlu dicatat bahwa kemudahan daerah pedalaman yang dapat dicapai dari pantai-pantai juga dapat merugikan negara tersebut dalam masa peperangan. Hal ini berkaitanan dengan kebijakan pemerintah, pemanfaatan kepadatan penduduk, dan sikap terhadap negara tetangga. A.T Mahan menggaris-bawahi, bahwa *Sea Power* atau kekuatan laut merupakan unsur yang sangat penting bagi kejayaan suatu bangsa (Geoffrey, 2004). Sebaliknya bila kekuatan- kekuatan di laut kurang diberdayakan, akan berakibat sangat merugikan negara atau meruntuhkan bangsa tersebut. A.T. Mahan menyatakan, bahwa Kekuatan Laut adalah: "*All that tends to make a people great upon the sea or by sea*". Contohnya adalah saat kebangkitan kekuatan laut Inggris (British sea power) di masanya. Secara ideal Inggris terletak di persimpangan jalur perdagangan Eropa. Bangsa Inggris mampu memanfaatkan dan mengamankan jalur perdagangannya dari penggunaan laut oleh pihak lawan. Selain daripada itu, posisi geografis Inggris, memberikan proteksi alami dari invasi musuh dan tidak mengharuskan Inggris memiliki kekuatan Angkatan Darat yang besar. (Thayer, 2004).

Dari contoh di atas, dapat diambil pelajaran bahwa keuntungan posisi geografis tidak akan terlihat dominan bila sebuah bangsa tidak memiliki garis pantai yang cukup untuk membangun pelabuhan-pelabuhan, tidak memiliki sumber daya alam yang memadai, dan tidak didukung oleh iklim/cuaca yang baik. Di samping hal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

tersebut cara pandang serta wawasan kelautan dari masyarakat merupakan sumber kekuatan maritim dan kesejahteraan bangsa. Kemampuan pemerintah dalam melaksanakan diplomasi dan mempengaruhi negara lain memiliki peran yang sangat signifikan dalam melakukan dominasi wilayah lautnya. Buku "*The Influence of Sea Power Upon History*", itu dinilai penting karena buku ini menggambarkan pemikiran Mahan untuk mencapai kekuatan nasional (national power), serta menjelaskan bagaimana cara mengerahkan Sea Power untuk menghadapi musuh. Apa yang dimaksud dengan Sea Power atau Kekuatan Laut, pada dasarnya identik dengan Kekuatan Maritim atau Maritime Power. Apabila kekuatan-kekuatan itu diberdayakan, maka akan meningkatkan Kesejahteraan dan Keamanan Negara. Disamping hal tersebut, Rear Admiral A.T Mahan menyatakan bahwa "keunggulan Angkatan Laut adalah keperluan utama untuk menjadikan negara besar, kuat dan maju". Pelaku operasi pertahanan negara di laut terdiri dari beberapa instansi dengan AL (Angkatan Laut) sebagai inti kekuatan. Kekuatan laut terdiri dari Armada Niaga, Angkatan Laut dan Pangkalan. Selain dari pada itu laut adalah satu kesatuan (*The Sea is all One*) artinya bahwa laut tidak dapat dipagari, diduduki dan dipertahankan seperti daratan. Sehingga strategi maritim merupakan penguasaan di laut, yaitu dengan menjamin penggunaan laut untuk kepentingan sendiri serta menutup peluang bagi lawan untuk menggunakannya. Pandangan Mahan terhadap dunia secara keseluruhan menekankan diperlukannya kesatuan laut (*unity of the sea*) sebagai syarat untuk dapat mengawasi dan menguasai lautan dari pangkalan-pangkalan utama di darat. Dikemukakan pula disini perlunya kesatuan pengawasan terhadap pangkalan- pangkalan utama di darat. Dikemukakan pula di sini perlunya kesatuan pengawasan terhadap pangkalan-pangkaln dari darat an ataupun udara sebagai syarat utama untuk dapat menjamin terselenggranya kesatuan pengawasan terhadap lautan. Kekuatan lautan dan strategi angkatan laut menurut penilaina Mahan bergantung pada beberapa phisik-geografis, misalnya kedudukan insular atau kontomental sesuatu bangsa dan politik nasional yang besangkutan dengan masalah angkutan laut, pelayaran niaga dan pangkalan-pangkalan di luar wilayah.

Makna Penting Jalur Sutra Maritim Bagi Indonesia Dan China

Pada prospeknya, rencana JSM beririsan dengan Doktrin PMD, dimana rencana pembangunan dari masing-masing ide cenderung bersifat integral dan komplementer. Dengan kata lain, baik JSM dan PMD tidak bertolak belakang, melainkan dapat saling bekerjasama, khususnya terkait masalah penyediaan dana bagi pembangunan infrastruktur. Dalam hal ini, Indonesia pun sangat terbuka atas saluran-saluran dana dari luar negeri, baik dalam bentuk *share budget*, atau sepenuhnya berasal dari pendanaan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Demi mewujudkan visi Poros Maritim Dunia (PMD) Indonesia bergabung kedalam (AIIB) dan mengajukan sebagai salah satu negara pendiri, agar dana yang diperlukan untuk mencapai PMD dapat dicapai dari bantuan China, *share budget* antar negara pendonor/investor lain, atau seutuhnya dibiayai dari kucuran dana AIIB. (http://www.thejakartapost.com/news/2014/12/13/ diakses pada 1 Januari 2018). Apabila rencana ini berjalan sebagaimana skenario diatas – dengan AIIB sebagai salah satu sumber dana pembangunan – maka dapat dikatakan bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

doktrin PMD oleh Indonesia menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari JSM China. Konsep jalur tol maritim Indonesia dapat dikembangkan kedalam proyek tol super maritim JSM.

Menurut Luhulima, secara politik, Indonesia harus mengadaptasi materialisasi JSM China dengan bersikeras pembentukan AIIB di Jakarta. Meski Jin Liqun kini tetap menjadi sekretaris jendral AIIB yang dipilih pada 24 Oktober 2014 di Beijing, namun Indonesia harus terus bersikeras untuk menempatkan beberapa fungsi eksekutif dalam AIIB untuk mengimbangi *vital interest* Indonesia terhadap pertumbuhan JSM. Tidak hanya itu, Indonesia juga kemudian harus meningkatkan sistem pertahanan maritimnya dengan teknologi terbaru untuk mengamankan laut dan jalur komunikasi lautnya, serta terus mengawasi arus lalu lintas di teritorial lautnya.

Baik Indonesia maupun China memiliki strategi dan kepentingan masing-masing dalam wacana JSM dan PMD. Sebagaimana telah dipaparkan, kepentingan ekonomi, politik, keamanan, dan sosial budaya China sangat besar akan realisasi JSM. Perencanaan strategi pembangunan dan arah realisasi JSM juga cenderung sudah lebih jelas dibandingkan PMD oleh Indonesia. Oleh sebab itu, hal yang perlu ditinjau lebih lanjut adalah apakah China atau Indonesia mampu menyelaraskan ide-ide dan kepentingannya agar dapat sejalan satu sama lain dan sejalan dengan kepentingan negara lain yang terlibat di kawasan.

Menyoroti jika pemanfaatan JSM China oleh Indonesia terjadi, analis Pertahanan Universitas Indonesia (UI) Dr. Connie Rahakundini Bakrie menilai langkah tersebut tidak seharusnya dilihat sebagai suatu ancaman. Karena hal tersebut dapat mendorong Indonesia membangun kekuatan maritim yang mandiri karena secara geografis, Indonesia sangat strategis sebagai poros atau sumbu jalur pelayaran dan perdagangan dunia. Bagaimana posisi strategis tersebut dapat dimanfaatkan China atau negara laut lainnya, maka Pekerjaan Rumah (PR) Indonesia adalah bagaimana Indonesia dapat serta merta memperoleh manfaat sebesar-besarnya, didukung oleh kemampuan yang harus dibangun dan peluang yang ada. Mengingat negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan dan mengelola laut baik ruangnya maupun kekayaan alamnya serta letaknya yang strategis dengan kemampuan teknologi, ilmu pengetahuan, dan peralatan yang dimilikinya, maka Connie mengacu pada Alfred Thayer Mahan yang mengatakan :

> *"If a country be imagined having a long seaboard, but entirely without a harbor, such a country can have no sea trade of its own, no shipping, no navy..... Numerous and deep harbors are a source of strength and wealth." (Mahan, 2004).*

Potensi Keuntungan JSM

Prakarsa Jalur Sutra Maritim (JSM) dipresentasikan pada titik penting perkembangan ekonomi Indonesia. Beberapa tahun sebelumnya Indonesia meluncurkan sebuah rencana induk untuk pengembangan ekonomi jangka panjang, yang dikenal sebagai Masterplan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI). MP3EI adalah rencana ambisius, yang bertujuan mendorong Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

masuk dalam sepuluh besar ekonomi pada tahun 2025. Rencananya memiliki tiga pilar: pengembangan koridor ekonomi atau pusat pertumbuhan, memperkuat konektivitas dan, pengembangan sumber daya manusia dan, sains dan teknologi nasional.

Seperti JSM, PMD masih harus dijabarkan lebih jauh. Kendati demikian, dari sisi apa yang telah dikatakan selama ini, antara lain, pembangunan tol laut dan mungkin juga ekonomi berbasis maritim pada umumnya. Pembangunan tol laut diharapkan bisa mencakup pengembangan pelabuhan di berbagai wilayah di Indonesia serta memperluas dan memodernisasi industri pelayaran negara. Sementara itu, ekonomi berbasis kelautan juga mencakup, di antara komponen lainnya, pengembangan kapal / kapal, infrastruktur dan layanan perbaikan dan pemeliharaan, penangkapan ikan, eksplorasi dan ekstraksi minyak lepas pantai, ekstraksi sumber daya dan pemanfaatan, wisata bahari dan kegiatan rekreasi, pengelolaan lingkungan laut.

PMD pada dasarnya adalah 'penemuan kembali' identitas Indonesia sebagai negara maritim. Sudah lama Indonesia dikelola seolah-olah merupakan negara kontinental yang tidak. Indonesia terdiri dari sekitar 17000 pulau, antara tahun 2000 dan 4000 di antaranya dihuni. Selain itu, sekitar duapertiga wilayah negara tersebut adalah air.

Ada sejumlah alasan yang mungkin untuk tidak mengabaikan terhadap sifat maritim di negara ini. Pertama, populasi Indonesia terkonsentrasi di beberapa pulau besar. Menurut sensus 2010, dari 237 juta orang Indonesia di tahun 2010 sekitar 57,5 persen tinggal di Jawa, 21,3 persen di Sumatera, 7,3 persen di Sulawesi dan 5,8 persen di Kalimantan (Damuri, dalam https://www.csis.or.id/uploaded_file/publications/a_maritime_silk_road_and_indonesia_s_perspective_of_maritime_state.pdf diakses pada tanggal 5 Januari 2018).

Hal tersebut menyebabkan distribusi perekonomian tidak merata karena hanya bertumpu kepada 4 wilayah tersebut. Kedua, investasi infrastruktur kelautan seperti pelabuhan dan transportasi laut mahal. Masalah ini diperburuk lebih lanjut oleh dua faktor. Yang pertama adalah distribusi populasi yang tidak merata dan konsentrasi pembangunan ekonomi di beberapa pulau yang dibahas di atas. Akibatnya, kapal-kapal yang mengangkut barang dari Jawa mengatakan, Jawa ke bagian timur negara itu hampir kosong dalam perjalanan pulang mereka. Inilah salah satu alasan mengapa biaya logistik sangat tinggi di Indonesia, diperkirakan sekitar seperempat dari produk domestik bruto negara tersebut.Faktor kedua, sampai saat ini PT Pelabuhan Indonesia (PT Pelindo) memiliki monopoli atas pengembangan dan pengelolaan pelabuhan negara. PT Pelindo mungkin pada kenyataannya telah mengelola pelabuhan negara tersebut dengan cara yang tidak efisien. Kebijakan *cabotage* sering disebut-sebut sebagai faktor lain untuk biaya logistik yang tinggi. menunjukkan biaya logistik memang telah meningkat sejak diperkenalkannya kebijakan tersebut dan bahwa kebijakan kobatatan tersebut memiliki bantalan langsung pada kenaikan.

Secara umum, ada tiga pandangan tentang inisiatif JSM. Pandangan pertama berpendapat bahwa JSM adalah 'berkat yang menyamar', karena prakarsa tersebut dapat sesuai dengan visi PMD yang diluncurkan Presiden Joko Widodo di awal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masa kepresidenannya. Dalam konteks regional, karena JSM mempromosikan konektivitas lebih lanjut antar negara melalui lima tautannya (kebijakan, jalan, perdagangan, mata uang, dan orang-orang). Menurut seorang ilmuwan, JSM dan PMD akan membahas konektivitas, keamanan, dan diplomasi. Oleh karena itu, ada potensi untuk inisiatif JSM ini untuk mengubah perselisihan berkepanjangan mengenai kedaulatan teritorial, khususnya di Laut Cina Selatan dengan menggunakan kegiatan bersama yang konstruktif yang akan memfasilitasi navigasi laut yang mulus di daerah tersebut.

Selain itu, dimasukkannya inisiatif baru seperti JSM atau menjadi salah satu anggota pendiri *Asian Inrastucture Investmen Bank* (AIIB) dipandang tidak membatasi independensi kebijakan luar negeri Indonesia. Misalnya, dengan keikutsertaannya di AIIB, Indonesia dapat mempertahankan partisipasinya di lembaga keuangan internasional yang ada, seperti Bank Dunia dan Bank Pembangunan Asia. Sebenarnya, dengan berpartisipasi dalam inisiatif baru, Indonesia akan memiliki lebih banyak alternatif untuk melayani kepentingan nasionalnya. Bila dibandingkan dengan inisiatif sebelumnya (JSM) adalah proposal pertama yang secara jelas memasukkan Indonesia ke dalam perkembangannya.

Potensi Ancaman

Beberapa ilmuwan merekomendasikan untuk tidak terburu-buru menerima konsep tersebut, apalagi menyinkronkan PMD dengan JSM, mengingat kondisi yang dibahas di atas. Seperti yang dijelaskan oleh satu pejabat, kesepakatan Indonesia untuk bergabung dengan JSM harus disampaikan dengan hati-hati dengan cara yang tidak akan dianggap sebagai pengakuan diam-diam terhadap tuntutan sembilan jalur yang diterapkan oleh China.

Akhirnya, kelompok ilmuwan tersebut mengambil sikap yang lebih kuat dalam melawan inisiatif JSM. Meskipun mereka tidak secara blak-blakan menyarankan agar pemerintah Indonesia menolak proposal JSM, para ilmuwan atau pejabat di dalam kelompok ini jelas memerlukan penjabaran yang lebih baik dan lebih komprehensif mengenai motivasi di balik inisiatif tersebut, dan bagaimana cara pemerintah China merencanakan untuk menerapkan JSM pada kenyataannya. Mereka meneliti, khususnya, mencoba menggunakan JSM untuk menanamkan kembali *Silk Road* kuno, karena mereka mencatat bahwa praktik tersebut dirancang seputar hubungan anak-anak di antara pusat / atasan dengan negara-negara pinggiran/inferior.

Ada kekhawatiran bahwa JSM ini akan digunakan sebagai instrumen untuk membagi negara menjadi kelompok orang-orang yang menguntungkan (sejak mereka bergabung dengan JSM) dan sekelompok orang yang tidak menguntungkan (karena mereka tidak bergabung). Mereka lebih jauh khawatir bahwa negara-negara yang berada dalam daftar yang menguntungkan harus membayar konsesi tertentu ke China, seperti memberikan akses ke pasar lokal yang mungkin tidak menguntungkan bagi mereka. Indonesia belum memiliki kemampuan yang cukup untuk mengeksplorasi sumber dayanya sendiri, terutama di laut. Implementasi JSM dikhawatirkan memberi terlalu banyak konsesi dan kesempatan untuk mengeksplorasi ZEE di Indonesia, karena China memiliki teknologi maritim yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

jauh lebih baik dan Indonesia tidak siap dengan instrumen hukum untuk melindungi dirinya dari praktik eksploitasi.

Para pemangku kepentingan juga melihat paralel antara konsep JSM dan konsep mutiara, dimana JSM akan menjadi bagian dari strategi untuk mengamankan rute militer dan komersial China di laut, dan jalur komunikasi lautnya (*SLOC*) yang giliran ditujukan untuk mengatasi ekspansi India di kawasan ini. Sementara JSM dipahami sejauh sebuah inisiatif yang dirancang untuk mendorong konektivitas, ada kekhawatiran hal itu dapat digunakan sebagai instrumen lain untuk menyerap sumber daya alam Indonesia dengan harga yang menguntungkan bagi orang Cina. Yang lebih mengkhawatirkan lagi, karena China terus berupaya memperluas sumber energinya ke luar negeri, negara-negara tetangga terus mengawasi kekuatan militer China yang sedang berkembang. Ada kekhawatiran yang berkembang bahwa minat yang kuat untuk melindungi keamanan energinya akan mendorong perluasan pengaruh militer China melalui peningkatan kemampuan militernya sebagai instrumen efektif untuk mendukung kegiatan tersebut. (Damuri, dalam https://www.csis.or.id/uploaded_file/publications/a_maritime_silk_road_and_indonesia_s_perspective_of_maritime_state.pdf diakses pada tanggal 5 Januari 2018).

Walaupun Indonesia tidak bertentangan dengan ekspansi angkatan laut China, penting bagi Indonesia untuk melihat konsistensi dalam tindakan China yang sejauh ini memberi kesan bahwa China menjadi kekuatan yang tegas yang seringkali melenturkan otot militernya untuk diterapkan klaim sepihaknya atas laut tertentu yang juga diklaim oleh negara lain. Oleh karena itu, Indonesia mempertanyakan apakah penerapan inisiatif JSM akan sesuai dengan upaya China untuk memperbaiki kerjasama di kawasan ini - dan karena itu bekerja bersamaan dengan tindakan potensial pembentukan *Code of Conduct* (CoC) di Laut Cina Selatan - dan dengan demikian mencerminkan bahwa kenaikan China adalah damai yang harus menghibur semua aktor di wilayah ini. Indonesia juga harus memeriksa apakah dalam inisiatif JSM ini China bermaksud untuk memperlakukan negara-negara yang diundang sebagai mitra setara atau apakah akan menerapkan kebijakan historis hubungan anak-anak yang mengubah negara seperti Indonesia menjadi negara-negara pinggiran. Jika yang terakhir sedang berlangsung, maka konektivitas yang akan dibangun melalui JSM hanya akan melayani kepentingan China daripada membawa manfaat bersama bagi semua orang. Skenario seperti itu perlu diantisipasi sebelum JSM dapat diterima.

Strategi Indonesia dalam Mewujudkan Poros Maritim

Konsep tol laut dapat mengatasi persoalan utama transportasi laut berkaitan dengan ketidakseimbangan volume pengangkutan barang antara kawasan barat dan timur Indonesia. Konsep ini dapat menjadi solusi yang efektif dalam mencegah berlayarnya kapal berkapasitas kosong dari satu tempat ke tempat lain dan diharapkan dapat mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien serta terintegrasi. Tingginya biaya logistik Indonesia menjadi beban bagi perusahaan penyedia jasa logistik, yang tentunya berimbas pula pada perusahaan manufaktur. Beban biaya transportasi muncul sejak proses memasok bahan baku sampai dengan proses paling hilir dari rantai pasok, yakni pengiriman barang jadi ke konsumen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

Inefisiensi dan keterbatasan sarana dalam aktivitas pelabuhan menyebabkan banyak biaya tambahan yang harus dikeluarkan (S. Bahagia, Sandee H, Meeuws R).

Saat ini, jumlah pelabuhan utama di Indonesia mencapai 33 unit yang dilengkapi dengan 217 pelabuhan pengumpul dan 990 pelabuhan pengumpan. Rencana kebijakan mengembangkan konektivitas maritime melalui tol laut, *deep seaport*, logistik, industry perkapalan, dan pariwisata maritim dalam jangka pendek dilakukan dengan cara meningkatkan kapasitas empat pelabuhan utama, yaitu Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar. Sedangkan dalam jangka panjang, keseluruhan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan akan menjadi tulang punggung bagi jaringan pelayaran domestik dan bagian dari jaringan pelayaran internasional untuk distribusi barang.

Pada periode pemerintahan Jokowi dan Jusuf Kalla, direncanakan akan ditingkatkan kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan *feeder*. Pelabuhan yang menjadi hub tol laut terdiri dari Pelabuhan Belawan/ Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Bitung. Pelabuhan yang menjadi *feeder* tol laut terdiri dari Pelabuhan Malahayati, Batam, Jambi, Palembang, Panjang, Teluk Bayur, Tanjung Emas, Pontianak, Banjarmasin, Sampit, Balikpapan/Kariangau, Samarinda/ Palaran, Tenau/Kupang, Pantoloan, Ternate, Kendari, Sorong, Ambon, dan Jayapura (Bappenas, 2014).

Kebijakan konektivitas maritim berupa pembangunan tol laut memiliki fokus dan target. Fokus pada tahun 2014 adalah memenuhi kebutuhan pelayaran perintis, sedangkan target pada tahun kelima adalah mewujudkan system transportasi laut yang mampu menekan biaya logistik menjadi 20 persen dari pendapatan domestik bruto, menumbuhkan armada pelayaran nasional dari 10 menjadi 30 persen, melakukan peremajaan kapal nasional dengan menekan jumlah kapal di atas 25 tahun dari 70 persen menjadi 50 persen, dan mengurangi waktu pelayanan pelabuhan pada pelabuhan utama dari 6 sampai 7 hari menjadi 3 sampai 4 hari (Manfaat, 2015). Target ini sangat mungkin dicapai, apabila sejumlah langkah penting dilakukan, terutama melakukan perencanaan lintas sektoral, serta melibatkan pemerintah daerah dan masyarakat.

Bergabungnya Indonesia sebagai anggota AIIB menjadi hal yang menarik untuk di kaji melihat bahwa Indonesia sebelumnya telah bergabung dengan beberapa lembaga keuangan internasional, baik yang berskela regional seperti *ASEAN Development Bank*, serta yang berskala Internasional seperti *World Bank.* (Khadijah dalam http://repository.umy.ac.id/bitstream) yang telah menjalin kerjasama dengan Indonesia dalam waktu yang cukup lama.

Indonesia menjadikan AIIB sebagai perpanjangan tangan dari kebutuhan Indonesia untuk mencapai kepentingan nasionalnya dalam meningkatkan kesejahteraan ekonomi. AIIB yang dibentuk khusus untuk memberikan pinjaman pembangunan infrastruktur di kawasan Asia akan memberikan keuntungan tersendiri bagi Indonesia, sebagai negara maritim terbesar di kawasan Asia Tenggara, akan menjadikan Indonesia sebagai partner yang diperhitungkan oleh AIIB. Indonesia kemudian setuju bergabung kedalam AIIB dan mengajukan sebagai salah satu negara pendiri, agar dana yang diperlukan untuk mencapai Poros Maritim Dunia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

dapat dicapai dari bantuan Tiongkok, *share budget* antar negara pendonor/investor lain, atau seutuhnya dibiayai dari kucuran dana AIIB.

Indonesia mengusung "*PMD*" untuk menjadi garda terdepan kepentingan nasional Indonesia secara domestik dan internasional. Berdasarkan hal tersebut berbagai resiko dan peluang dari sektor maritim yang dikembangkan dengan tujuan penguatan dan pencapaian keamanan untuk membantu membentuk stabilitas dunia. Strategi ini ditempatkan pada domain maritim pada konteks permasalahan tersebut. Hal ini dibentuk dan dilakukan dengan pendekatan berdasarkan tujuan yang akan dicapai di masa yang akan datang. Pada akhirnya struktur pemerintahan yang akan menentukan efektifitas dan efisiensi penataan sektor maritim Indonesia. Permasalahan yang dihadapi secara mayoritas adalah ancaman terhadap sumber daya, berupa kriminalitas, terosisme hingga kejahatan kemanusiaan (Gandarsih, 2015). Sehingga membutuhkan regulasi yang kuat dan kebijakan internasional yang jelas serta kerja sama komprehensif secara global yang ditujukan pada keamanan bersama. Domain maritim sangat komplek dalam sistem internasional, dimana Indonesia perlu memainkan peran diplomasi dan penguatan kemampuan militer serta industri pertahanan.

TNI Angkatan Laut (TNI AL) Indonesia menempati posisi dan porsi yang strategis untuk mengupayakan optimalnya implementasi visi maritim dunia. Melakukan operasi dengan dukungan peralatan Alutsista yang canggih akan mempercepat pengawalan bagi pemerintah mencapai visi tersebut, memberikan gambaran bagi negara lain dan membangun pelaksanaan diplomasi (*naval diplomacy*) secara efektif. Pemerintah dan angkatan laut dapat melakukan beberapa upaya, diantaranya: *modernization, build up*, dan *naval deployment*. Dinamika yang berkembang juga perlu menjadi respon bagi Indonesia dalam menata pencapaian visi maritim dunia. Gejolak Laut China Selatan yang sampai sejauh ini belum menemukan suatu titik terang, menjadi lahan diplomasi maritim Indonesia secara berkelanjutan. Penyaiapan sumber daya strategis dan penguatan angkatan bersenjata merupakan bentuk kolaborasi efektif yang harus dikedepankan dalam kurun waktu sepuluh tahun kedepan.

SIMPULAN

Kebijakan Poros Maritim Dunia yang dicetuskan oleh Presiden Jokowi yang berada di tengah- tengah kebijakan Jalur Sutra Maritim China memiliki beberapa keuntungan dan ancaman. Berbagai keuntungan dan acaman tersebut membuat Indonesia berfikir keras untuk mewujudkan Poros Maritim Dunianya. Indonesia mengambil jalan untuk memanfaatkan tawaran Jalur Sutra Maritim dari China dengan bergabung dalam AIIB guna mewujudkan kebijakan Poros Maritim Dunianya.

Poros Maritim Dunia tentu memerlukan dana yang besar. Dana yang besar tersebut didapat dari beberapa investasi- investasi negara- negara asing salah satunya berasal dari China yang saat itu pula mencetuskan Jalur Sutra Maritimnya. Dampak tersebut berupa bantuan dalam bentuk pembangunan yang dapat menunjang Tol Laut. Akan tetapi perlu bagi Indonesia untuk melihat dampak negatifnya yaitu dalam sektor keamanan maritim. Keamanan maritim tersebut berupa ancaman wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pISSN : 2460-4208
eISSN : 2549-7685

Indonesia yang mungkin dapat disengketakan oleh China mengingat China merupakan negara yang sangat berambisi untuk menguasai wilayah Laut China Selatan. Maka Indonesia perlu menguatkan kekuatan TNI AL dalam mengawasi wilayah kedaulatan maritimnya.

Penguatan TNI AL di Indonesia sangat perlu dalam dalam menjaga stabilitas keamanan wilayah perbatasan Indonesia. TNI AL Indonesia menempati posisi dan porsi yang strategis untuk mengupayakan optimalnya implementasi visi maritim dunia. Melakukan operasi dengan dukungan peralatan Alutsista yang canggih akan mempercepat pengawalan bagi pemerintah mencapai visi tersebut, memberikan gambaran bagi negara lain dan membangun pelaksanaan diplomasi (*naval diplomacy*) secara efektif. Pemerintah dan angkatan laut dapat melakukan beberapa upaya, diantaranya: *modernization, build up,* dan *naval deployment*. Dinamika yang berkembang juga perlu menjadi respon bagi Indonesia dalam menata pencapaian visi maritim dunia.

Hal- hal di atas merupakan strategi yang dilakukan Indonesia dalam mewujudkan Poros Maritim Dunianya di tengah Kebijakan Jalur Sutra Maritim China. Tentu hal tersebut dilakukan guna untuk melihat stabilitas pembangunan infrastruktu dan menjaga stabilitas keamanan di Indonesia. Hingga saat ini belum ada pergerakan yang signifikan dalam strategi- strategi tersebut. Indonesia perlu bersiap dalam segala hal baik dalam internal maupun eksternal Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Baylis, John. (2002). *Strategy In The Contemporary World: An Introdution to Strategy Studies.* Oxford.

https://www.bappenas.go.id/files/5115/0460/0330/Laporan_Prakarsa_Strategis_Bidang_Kemaritiman_dan_SDA.pdf

Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia dalam http://www.presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html.

Kartini, Indriyana. (2005). *Kebijakan Jalur Sutra Baru Cina dan Implikasinya bagi Amerika Serikat*. Jurnal Kajian Wilayah. Vol.6 No. 2.

Mahan, Alfred Thayer. (2004). *The Influence of Sea Power Upon History*. Formatted by Black Mask Online.

Prasetya, Ade. (2017). *Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.* https://www.academia.edu/19668985/MENUJU_INDONESIA_SEBAGAI_POROS_MARITIM_DUNIA.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Setiawan, Wahyu. (2017). *Diplomasi Jalur Sutra, Overheating Ekonomi dan Interdependensi Kompleks: Sebuah Observasi Internal Atas Sebuah Modernisasi Peradaban* dalam http://www.academia.edu/12313219/Diplomasi_Jalur_Sutra_Overheating_Ekonomi_dan_Interdependensi_Kompleks_Sebuah_Observasi_Internal_Atas_Sebuah_Modernisasi_Peradaban diakses pada tanggal 30 Agustus

Suropati, Untung. (2016). *Mengarungi Samudra Bersama Sang Naga "Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21*. Pt. Elex Media Komputindo. Jakarta.

Taniputera, Ivan. (2007). *History Of China*. Ar-Ruzz Media. Yogyakarta.

Till, Geoffrey. (2004). *Sea Power*. Frank Cass. London.

Thamrin. Tantri S. R. (2017). *Kedaulatan Laut dan Konsep Poros Maritim* dalam http://www.academia.edu/11917693/KEDAULATAN_LAUT_DAN_KONSEP_POROS_MARITIM.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Strategi Keamanan Maritim Indonesia terhadap Maritime Piracy di Laut Sulu Tahun 2016

Ayu Laksmi Saraswati[1], Ni Komang Desy Setiawati Arya Pinatih[2]
Universitas Brawijaya

ABSTRACT

The Sulu Sea, one of Indonesia's seas located in the strategic area of ALKI II (Indonesian Archipelagic Sea Lane), directly borders Malaysia and the Philippines. As a busy trade route, the sea is also vulnerable to threats such as maritime piracy. This research aims to see Indonesia's maritime security strategy in the Sulu Sea over maritime piracy cases in the area during 2016. In this research, the writer uses the Maritime Security concept proposed by Chris Rahman to explain Indonesia's maritime security strategy in the Sulu Sea. The author using three variables, including (1) security of the sea itself: conservation and protection; (2) ocean governance; (3) maritime border protection; (4) military activities at sea, and (5) security regulation of the transport marine system in their correlation with each other. The author then concludes that out of five variables, only two are suitable and effective for implementing piracies in the Sulu Sea, namely *maritime border protection* and *military activities at sea.*

Keywords: Indonesia, Sulu sea, maritime security, maritime piracy

PENDAHULUAN

Laut merupakan penghubung utama antar negara-negara di dunia, walaupun beberapa negara berada pada kawasan *landlocked,* hal tersebut tidak menutup kemungkinan kebutuhan negara atas laut. Fenomena tersebut disebabkan karena sekitar 90 persen dari seluruh aktivitas lintas batas negara sebagian besar dijalankan menggunakan jalur laut (Conway 2008). Indonesia, dan sebagian besar negara-negara Asia Tenggara yang wilayahnya merupakan perairan memiliki masalah keamanan terkait jalur laut. Salah satu wilayah perairan Indonesia yang memiliki nilai strategis adalah Laut Sulu, dimana laut ini adalah trek pelayaran yang paling padat juga berbahaya setelah Selat Malaka. Rata-rata setiap tahun ada sekitar 3900 kapal yang melalui trek ini dengan nilai barang mencapai US$40 miliar (Prastyono 2005). Banyak negara menggunakan laut ini untuk kepentingannya dalam berdagang karena potensi, letak dan kuantitas kegiatan lautnya yang padat. Namun hal tersebut juga menjadi faktor berbagai ancaman yang terjadi seperti masalah pelanggaran wilayah karena posisi yang tepat berbatasan dengan tiga negara (Indonesia, Malaysia dan Filipina), masalah penyelundupan senjata, perdagangan manusia, penangkapan ikan secara ilegal hingga pembajakan (*piracy*)(Gumilang 2016).

Indonesia yang merupakan negara kepulauan atau *archipelagic state* mengharuskan negara untuk menjaga keutuhan dan kesatuan wilayah nasional yang mencangkup darat, laut maupun udara. Dalam hubungannya dengan hal tersebut Undang-Undang No. 6 tahun 1996 dan PP No. 37 tahun 2002 kemudian menerangkan bahwa Alur Laut Kepulauan yaitu alur laut yang dilewati oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut yang digunakan untuk melakukan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal secara belaka untuk transit yang berulang-ulang, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melewati atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan yang lainnya (BPK RI 1996).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

[corresponding author: ayulaksmi37@gmail.com]

Indonesia dalam hal ini memiliki tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) *International Maritim Organization* (Peraturan Pemerintah RI 2002) serta lima daerah *choke points* antara lain Selat Singapura, Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Ombai-Wetar, dan Selat Sunda (Kemenko Kemaritiman 2017). Dalam hal ini Laut Sulu berhubungan langsung dengan Laut Sulawesi yang merupakan perairan yang membentuk pintu masuk ke daerah ALKI II yang terhubung ke Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok menuju Samudera Hindia. Alur ALKI II membentuk pintu alternatif kedua setelah Selat Malaka untuk negara melaksanakan kepentingannya di lautan, termasuk melakukan perdagangan karena jalurnya yang strategis untuk pelayaran kapal angkut menuju Asia Timur dan sebaliknya. Jalur ini juga sering digunakan bagi kapal-kapal tanker besar yang memiliki bobot lebih dari 200.000 ton dengan berbagai muatan. Laut Sulawesi dalam hal ini berbatasan langsung dengan Samudera Pasifik, Laut Sulu dan pulau-pulau di Filipina Selatan serta perairan ini merupakan perairan yang banyak akan terumbu karang dan biota laut sehingga mempunyai nilai ekonomis yang tinggi (Rustam 2017).

Laut Sulu-Sulawesi mempunyai nilai strategis karena ribuan armada tanker minyak dan armada dagang melewati Laut Sulu-Sulawesi karena potensi, letak maupun kuantitas kegiatan laut yang padat pada trek tersebut. Selain itu karena letaknya di puncak Segitiga Terumbu Karang Dunia yang mengiris tiga negara yaitu Indonesia, Filipina dan Malaysia, hal tersebut menambah nilai yang dimiliki perairan ini (Rustam 2017). Namun keuntungan tersebut bukan cuma menimbulkan pengaruh baik, melainkan menyebabkan berbagai ancaman juga di lautan seperti diantaranya pelanggaran wilayah karena posisinya yang berbatasan dengan tiga negara, konflik penangkapan ikan secara ilegal, penerobosan senjata dan human trafficking, hingga masalah perampokan kapal dan penculikan awak kapal (maritime piracy).

Pembajakan (piracy) dianggap sebagai suatu ancaman yang kritis dalam keamanan maritime pada wilayah Asia Tenggara. Semakin berlalunya waktu, banyaknya kejadian piracy yang terjadi di kawasan dalam beberapa tahun terakhir, ancaman ini kemudian mendapat banyak perhatian dari International Maritime Organisation (IMO) dan the International Maritime Bureau (IMB) yang berfokus pada isu piracy. IMO merupakan organisasi yang dinaungi oleh PBB dimana dalam mendefinisikan pembajakan mengadopsi pengertian dan definisi yang telah dijelaskan oleh United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (Johnson, Derek; Valencia 2005). Secara singkat piracy diartikan sebagai suatu tindakan memasuki kapal dengan tujuan untuk melakukan pencurian ataupun tindakan jahat lainnya dengan maksud tertentu melalui adanya kekerasan dalam melakukan aktivitas pembajakan kapal tersebut. Definisi yang dimaksud juga cukup dekat dalam mengidentifikasi beberapa aktivitas ilegal yang dilakukan di laut dan dilihat berpotensi sebagai suatu pembajakan atau piracy. Sementara disisi lain, IMB yang merupakan bagian dalam International Chamber of Commerce (ICC) yang diperkirakan memiliki kesamaan agenda, yang mencakup segala sesuatu atau aktivitas pembajakan dan perlawanan pada kapal dalam yurisdiksi maritime suatu negara.

Aktivitas pembajakan di laut (maritime piracy) di kawasan Asia Tenggara secara umum dilaporkan meningkat dalam beberapa dekade terakhir, fenomena ini dapat dilihat dengan adanya perubahan jumlah secara drastis sejak akhir 1990 an hingga pada awal 2000an, dimana 94 insiden pada tahun 1998 berkembang menjadi 257 pada tahun 2000 dan 187 di tahun 2003 (ICC IMB 2017). Hal ini tidak terlepas dari pengaruh aksi teroris 9/11 dalam dunia internasional. Kemunculan pembajakan dan perampokan di laut juga tidak terlepas dari beberapa faktor seperti kondisi sosial ekonomi yang lemah, lemahnya pengawasan pemerintah dan kapasitas negara serta hal ini juga disebabkan oleh semakin berkembangnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

teknologi baru untuk mempermudah melakukan aksi kriminal di lautan (maritime criminal) seperti navigasi satelit, ponsel maupun internet (Storey 2016).

Maritime piracy yang terjadi di wilayah perairan Indonesia banyak terjadi di beberapa area antara lain Selat Malaka, Selat antara Singapura dan Filipina, termasuk Provinsi Riau di Indonesia, Teluk Thailand, Laut China Selatan hingga Laut Sulu yang berbatasan langsung dengan Malaysia, Filipina Selatan dan Indonesia (Storey 2016). Hal ini memberikan ancaman serius pada kehidupan manusia, perdagangan kapal secara internasional maupun industri maritim lokal yang mencakup penangkapan ikan serta perdagangan lokal. Dalam kawasan seperti Asia Tenggara yang mengedepankan keamanan maritime sebagai suatu fokus keamanan yang cukup signifikan, ancaman dalam kawasan maritime kemudian menjadi perhatian bersama sebagai suatu transnational security issue yang membutuhkan perhatian baik secara multilateral maupun internasional (Storey 2016).

Pembajakan dan perampokan terhadap kapal seperti yang ditulis Oceans Beyond Piracy (OBP) pada tahun 2016 telah terjadi 129 insiden baik pembajakan maupun perampokan di Asia diantaranya pembajakan dan pencurian kapal kargo, perampokan bersenjata, kesalahan pada pengangkutan dan penyerangan, penculikan hingga aktivitas mencurigakan lainnya (OBP 2017). Secara umum pada tahun 2016 terjadi pengurangan jumlah hingga 35% kasus yang terjadi di Asia. Penurunan jumlah insiden terutama di area yang rawan kejahatan dapat dikaitkan dengan suksesnya patrol terkoordinasi dan pengawasan lebih efektif yang dilakukan oleh negara-negara pesisir, mekanisme pembagian informasi yang digunakan oleh badan informasi regional, serta kerjasama antara pemerintah daerah, organisasi mitra maupun komunitas kapal itu sendiri (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Center (ReCAAP) 2017). Kendati demikian pada 2016 penculikan yang dilakukan semakin meningkat khususnya di Laut Sulu dan Laut Sulawesi. Dalam aktivitas ini para pelaku seringkali memindahkan sandera ke pantai dimana mereka ditahan dalam jangka waktu yang lama di bawah paksaan yang ekstrim. Tawanan juga seringkali menjadi korban pelecehan dan hidup dalam ketakutan akan dibunuh oleh para pelaku penculikan. Laporan lain juga menjelaskan bahwa sandera juga sering dimanfaatkan sebagai buruh kasar (Malaysia Kini 2017).

OBP dalam laporannya menyampaikan bahwa pada tahun 2016 ada sekitar 38 insiden yang terjadi di sekitar Laut Sulu, dimana 21 kasus diantaranya merupakan kasus penculikan, 4 kasus perampokan bersenjata, 4 kasus kegagalan dalam pengangkutan dan penyerangan (failed boarding/failed attack), 1 kasus perampokan serta 8 insiden lainnya diklasifikasikan sebagai aktivitas mencurigakan. Aktivitas yang dilakukan oleh pembajak kapal di Laut Sulu pada mulanya menargetkan kapal-kapal kecil pada awal tahun, hingga pada Oktober mereka mulai menargetkan dan menyerang kapal yang lebih besar dan menghadirkan ancaman terhadap lalu lintas perdagangan melalui jalur laut, baik secara internasional maupun regional (ReCAAP 2017; Stable Seas 2019).

Indonesia adalah salah satu dari negara kepulauan terluas dengan area perairan dan panjang garis pantai yang luas menimbulkan limitasi kapasitas TNI (Tentara Nasional Indonesia) dan Polri (Kepolisian Republik Indonesia) untuk menjaga dan menjamin pertahanan dan keamanan di setiap daerah dari berbagai macam ancaman. Kesempatan tersebut kemudian dimanfaatkan para pelaku kejahatan transnasional untuk melaksanakan aksinya, termasuk maritime piracy yang seringkali dilakukan kelompok radikal Abu Sayyaf yang diidentikkan dengan terorisme pada sejumlah warga negara Indonesia. Laut Sulu dalam hal ini merupakan rute kapal tongkang dari Indonesia ke Filipina Selatan, yang biasanya bermuatan batubara maupun minyak (BBC Indonesia 2017). Interaksi tersebut kemudian memberikan kesempatan pada komunitas Abu Sayyaf ini melakukan tindakan pembajakan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kapal dan penculikan di wilayah perairan Filipina. Dalam laporan ReCAAP (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) sepanjang tahun 2016 telah terdapat 16 kali insiden penculikan kru kapal di Laut Sulawesi dan Laut Sulu (ReCAAP 2016).

Beberapa kasus pembajakan dan penculikan (maritime piracy) WNI yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayyaf banyak terjadi sejak tahun 2002 dimana saat itu kapal Lebroy 179 yang berlayar dari Indonesia hingga Kota Cebu yang kemudian terdapat 4 anak buah kapal (ABK) dibajak. Kemudian Desember 2004, 9 orang WNI yang merupakan awak kapal tunda Christian disandra di Laut Sulu (Partogi 2016). Kemudian di bulan Maret 2016 dimana dua kapal kargo Indonesia yaitu tunda Brahma 12 dan kapal tongkang Anand 12 beserta 10 kru awak kapal yang memuat 7.000 ton batubara dibajak di perairan perbatasan Filipina dan Indonesia (BBC Indonesia 2016). Pada 15 April 2016, 4 awak kapal tunda Henry dan tongkang Christy juga ditangkap dan diculik saat berlayar dari Cebu ke Tarakan. Kasus-kasus penculikan dan pembajakan oleh Kelompok abu Sayyaf terus berlanjut terjadi sepanjang tahun 2016. Selain mencuri muatan kapal, tujuan lain kelompok Abu Sayyaf ini adalah untuk meminta uang tebusan kepada negara asal korban yang diculik (Partogi 2016; ReCAAP 2016).

Melihat banyaknya aksi maritime piracy yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayyaf terhadap WNI dalam jangka waktu yang relatif singkat dan berkala tersebut kemudian mendorong penulis untuk menganalisis mengenai strategi keamanan maritim wilayah perbatasan Indonesia dalam menangani aksi kejahatan transnasional, dimana dalam hal ini maritime piracy yang kerap terjadi di Laut Sulu. Dengan demikian, penulis akan mengkaji bagaimana strategi keamanan maritim Indonesia dalam menanggulangi perkembangan maritime piracy di Laut sulu pada tahun 2016 yang sekaligus menjadi rumusan permasalahan dalam jurnal ini.

Dalam hal ini penulis melihat bahwa kelima faktor yaitu *security of the sea itself, ocean governance, maritime border protection, military activities at sea* serta *security regulation of the marine transportation* dapat dijadikan acuan untuk melihat seberapa besar upaya yang telah dilakukan Indonesia dalam memproteksi wilayah perbatasan dan menanggulangi ancaman *maritime piracy* yang terjadi di Laut Sulu. Maka strategi keamanan maritime yang telah dilaksanakan oleh Indonesia dapat dilihat melalui setiap variabel yang disebutkan oleh Chris Rahman, baik variabel yang bersifat non tradisional maupun tradisional. Namun dalam hal ini penulis melihat bahwa peningkatan keamanan maritim melalui variabel *maritime border protection* serta *military activities at sea* melalui latihan gabungan, pengadaan *joint operation* maupun *maritime patrol* antar negara yang berbatasan langsung dengan Laut Sulu (misalnya seperti Malaysia dan Filipina) merupakan strategi yang efektif dalam mencapai keamanan maritim yang stabil di Indonesia.

KERANGKA PEMIKIRAN

Penulis menemukan bahwa konsep keamanan maritim (*maritime security*) juga pernah digunakan untuk meneliti berbagai ancaman kejahatan *non traditional*, khususnya kejahatan yang dilakukan di wilayah perairan (lautan). Seperti pada tesis yang ditulis oleh Richarunia Wenny Ikhtiari yang merupakan Alumni Program Pascasarjana Universitas Indonesia yang berjudul "Strategi Keamanan Maritim Indonesia dalam Menanggulangi Ancaman *Non-Traditional Security,* Studi Kasus: *Illegal Fishing* periode tahun 2005-2010 (Wenny Ikhtiari 2011). Dalam tesis tersebut penulis melihat terdapat kesamaan pendekatan dalam melihat kasus kejahatan yang terjadi di wilayah perairan yakni menggunakan konsep *maritime security*. Dalam tesis ini dijelaskan bahwa *maritime security* merupakan perluasan dari perdebatan mengenai konsep keamanan secara umum, namun dalam hakikatnya *maritime security* tidak dipersepsikan sebagai isu yang tidak terikat pada sektor tertentu melainkan bisa menimbulkan beberapa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masalah pada sektor-sektor interaksi antar aktor baik aktor negara ataupun bukan negara. *Maritime security* juga dijelaskan cenderung mendalami ciri laut dan penggunaannya serta ancaman yang dihadapi (Rahman 2009). Lebih lanjut *maritime security* kemudian juga digunakan untuk menjawab mengenai strategi keamanan laut dalam mengatasi isu *illegal fishing*, dimana dalam tesisnya penulis melihat bahwa terdapat berbagai kelemahan Indonesia dalam melaksanakan keamanan laut, hingga perlu dilakukan peningkatan terhadap komponen pengawasan dan pengelolaan kelautan yang dirasa masih terdapat kekurangan untuk menghasilkan suatu keadaan yang stabil bukan cuma di Indonesia, tapi juga di kawasan.

Dalam kerangka teori yang digunakan pada tesis ini penulis berupaya menerangkan mengenai *maritime security* yang dipandang dari segi militer serta hukum internasional. Setelah diteliti lebih lanjut, penulis melihat bahwa persamaan antara penelitian yang hendak dilakukan oleh penulis dengan tesis tersebut terletak pada konsep *maritime security* yang dipakai, dimana dalam hal ini penulis lebih menyorot dari aspek peranan militer. Militer dalam hal ini khususnya angkatan laut memiliki peranan penting dalam upaya melaksanakan pertahanan laut dari ancaman *illegal fishing,* yang sebenarnya bukanlah ancaman berdimensi penyerangan militer, melainkan pada skalanya merupakan penyerangan kedaulatan yang dilakukan oleh aktor non negara (Wenny Ikhtiari 2011).

Definisi Keamanan Maritim (Maritime Security)

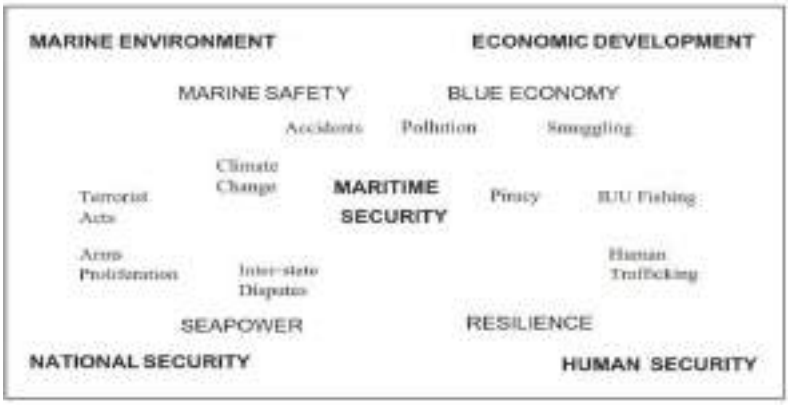
Istilah *maritime security* atau keamanan maritim pada mulanya berawal dari ekspansi makna dan *scope* dari konsep keamanan setelah perang dingin. Secara tradisional masalah keamanan umumnya ditafsirkan dengan adanya suatu bahaya yang datang dari negara lain yang erat kaitannya dengan ancaman militer. Namun dalam perkembangannya semakin kompleks interaksi antar aktor baik negara ataupun aktor selain negara menjadikan ancaman tidak hanya dipersepsikan secara konvensional (tradisional) saja, melainkan berkembang pula ancaman non tradisional. Hal ini kemudian memunculkan perluasan dan transisi pemahaman keamanan menuju keamanan non militer (Winarno 2008).

Keamanan maritim (*maritime security*) dalam pendekatan tradisional merujuk pada strategi angkatan laut dalam aspek menjaga dan mengamankan batas-batas nasional maritim (*national maritime borders*) dan area sensitif di lautan yang digunakan sebagai jalur perdagangan (sensitive maritime trade choke-points) (Mudric 2016). Dalam memetakan konsep baru dalam maritime security, Christian Buerger menjelaskan bahwa konsep keamanan maritim didasarkan pada kerangka konvergen yang harus mematuhi konsep-konsep tradisional dan dalam saat yang bersamaan harus dapat mengidentifikasi kesamaan yang akan memungkinkan penggabungan bertahap pada isu-isu yang lebih luas (Mudric 2016). Kemudian dalam hal ini Buerger mengidentifikasi tiga kerangka kerja dalam memahami maritime security lebih lanjut yakni (1) the matrix framework, yang menggabungkan the concept of marine safety, sea- power, blue economy and resilience; (2) the securitization framework, yang membahas mengenai interrelasi (interrelationship) antara ancaman maritime dan perbedaan kepentingan politik serta ideology; (3) the security practice theory, membahas mengenai intensi sebenarnya (true intention) dan aksi pada aktor-aktor-aktor yang terlibat dalam arena keamanan maritime (Mudric 2016).

Buerger melalui pendekatan the matrix framework kemudian menjelaskan Maritime security memiliki hubungan terhadap empat konsep yakni *national security, marine environment, economic development* serta *human security* yang kemudian secara grafis digambarkan dengan matriks berikut (Buerger 2015).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Gambar 1. *Maritime security matrix*



Sumber: (Buerger 2015)

Dalam konteks keamanan nasional (*national security*) keamanan maritim seringkali berhubungan dengan perang di lautan (*naval warfare*), pentingnya *power projection* serta konsep *sea power* dalam rangka melindungi dan mempertahankan eksistensi dan kedaulatan suatu negara. Sementara *marine environment* menyorot mengenai instalasi maritim dan keamanan dari kapal dengan tujuan untuk melindungi keseluruhan lingkungan maritime (*maritime environment*) dan para profesional dalam bidang maritime (*maritime professional). Maritime security* juga mencakup isu perkembangan ekonomi. Sebagaimana lautan memiliki peranan yang penting dalam perkembangan ekonomi global dari waktu ke waktu, mengingat mayoritas perdagangan yang dilakukan tidak terlepas dari aktivitas di lautan. Selain itu, industri perkapalan global juga merupakan industri yang sangat menjanjikan dalam menaikkan nilai komersial daripada lautan (Bagus 2016; Buerger 2015).

Konsep Keamanan Maritim

Konsep keamanan maritim (*maritime security*) menurut Chris Rahman memiliki pengertian yang berbeda tergantung individu atau organisasi yang mendefinisikan, termasuk didalamnya tergantung kepentingan dalam organisasi, atau bias politik maupun ideologi. Secara khusus terminology ini kemudian dimanfaatkan dalam cara yang kurang maju dan serampangan (*underdeveloped way* dan *carefree*). Keamanan maritim secara sederhana seringkali dilihat sebagai dimensi lain atau sisi lain dari keamanan, walaupun beberapa kajian literatur mengenai keamanan secara mengejutkan menjelaskan bahwa keamanan maritim tidak pernah diidentifikasi sebagai sektor isu yang berdiri sendiri melainkan tetap menjadi bagian dari isu keamanan (Rahman 2009). Namun kebanyakan literatur mengenai keamanan maritim saat ini menjelaskan bahwa keamanan maritim cenderung berfokus pada karakteristik laut dan berbagai kegunaannya, serta ancaman yang mungkin ditimbulkan dari kegunaan laut tersebut (Rahman 2009).

Chris Rahman menjelaskan *maritime security* melalui beberapa pendekatan yang melihat keamanan maritim dari perspektif non tradisional (non strategis). Perspektif yang digunakan dalam pendekatan ini tak jarang tumpang tindih, karena saling berkaitan dan untuk beberapa kasus merepresentasikan aspek yang berbeda dari permasalahan yang sama untuk mengetahui manakaj pendekatan yang lebih efektif dalam mengelola kelautan serta mempertahankan *good order* diantaranya. Kebijakan praktis dan respon operasional oleh negara pada keamanan maritim mereka biasanya membutuhkan aspek-aspek yang menggabungkan lebih dari satu pendekatan ini. Pendekatan yang ditawarkan oleh Chris Rahman dalam melihat hal tersebut adalah dengan melihat: (1) *Security of the sea itself*; (2) *ocean governance*; (3) *maritime border protection*; (4) *military activities at sea*; serta (5) *security regulation of the maritime transportation system* (Rahman 2009).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1) Proteksi terhadap Ekosistem Laut

Keamanan di lautan , merupakan kategori pertama dari keamanan maritime dimana dalam hal ini harus dapat merefleksikan kepercayaan *environmentalist* yang melihat bahwa lautan sebagai suatu objek keamanan daripada politik kelautan (*maritime politics*) dan oleh karenanya perlu untuk diamankan demi kebaikan bersama. Proteksi yang dimaksud kemudian mencakup proteksi dan keamanan lingkungan kelautan (*protection of the marine environment*) serta konservasi terhadap segala sumber daya yang ada di lautan (baik yang hidup atau *living* maupun *non-* living) sebagai garis terdepan dari konsep keamanan maritime.

Pendekatan ini dikemukakan oleh 1987 WCED *report* dalam *chapter* 17 *of agenda* 21 yang menjelaskan mengenai keamanan di lautan, yang kemudian diadopsi pada 1992 oleh UN *Conference on Environment and Development*. Hal ini kemudian diaplikasikan bahkan dalam US *National Strategy for* Maritime *Security,* yang melaksanakan *counterterrorism* dalam domain maritim sebagai salah satu objek strategis dalam pelaksanaan proteksi dan keamanan serta upaya menanggulangi eksploitasi ilegal terhadap sumber daya. Pada hakikatnya penting untuk menjaga kelestarian dan keamanan laut mengingat dampaknya pada *human existence,* perkembangan dan keamanan, maka pendekatan ini kemudian melihat pada karakteristik spesial yang dimiliki oleh laut, serta menuntut adanya *"freedom for the seas"* termasuk dalam lingkungan kelautan (*maritime environment*) serta ekosistem yang ada didalamnya (Rahman 2009).

2) Tata Kelola Maritim

Dalam menjelaskan tata kelola kelautan (*ocean governance)* menurut Chris Rahman juga memiliki bias kuat pada lingkungan kemaritiman. *Ocean governance* dideskripsikan sebagai suatu kreasi dan implementasi daripada aturan-aturan serta praktek untuk mengelola pengguna serta penggunaan laut (Rahman 2009). Tidak adanya pengaturan mengenai *world government* dalam tata kelola kelautan maka penting membuat suatu rezim yang berisi aturan serta dapat ditaati oleh negara-negara terkait penggunaan laut. Hal ini dimaksudkan untuk menyediakan wadah untuk menyelesaikan konflik yang mungkin terjadi karena penyalahgunaan manfaat kelautan.

Walaupun sebenarnya telah ada Hukum Konvensi Laut sebagai pendekatan dalam tata kelola laut, pengaturan terhadap laut perlu untuk diimplementasikan secara nyata. Konvensi tersebut dalam hal ini menyediakan berbagai sarana untuk menyeimbangkan hal tersebut, namun *global ocean governance* secara konstan mempengaruhi sistem sehingga perlu ada pembaharuan nyata yang diwadahi dengan suatu yurisdiksi hukum yang perlu ditaati bersama. *Ocean governance* dalam hal ini dapat berupa organisasi internasional, pemerintahan, institusi maupun organisasi non pemerintah (Rahman 2009).

Global governance dimaksudkan sebagai industri pertumbuhan global dalam organisasi internasional, pemerintahan, institusi maupun organisasi non pemerintah. Maka dalam hal ini *global governance* sebagai pendekatan *ocean management* dalam keamanan maritim berfungsi untuk mempromosikan, memperkuat pertahanan baik secara politik maupun retorikal dan institusional dalam sebuah sistem demi mencapai suatu rezim maritim yang stabil (apabila ada) (Rahman 2009). Kendati demikian rezim maritim yang stabil dalam pengelolaan tata kelola laut yang efektif pun belum tentu dapat memberikan keamanan, melainkan sebagai media untuk menyusun *framework* yang dibutuhkan dalam rangka mewujudkan keamanan dalam laut dalam kaitannya dengan hubungan internasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3) Perlindungan Perbatasan Laut

Untuk mencapai tata kelola kelautan yang efektif, diperlukan upaya penjagaan dan pengamanan terhadap yurisdiksi maritime negara perlu untuk diperketat. Menjaga kedaulatan negara di lautan merupakan konsep keamanan nasional dari setiap negara. Dalam hal ini setiap negara patut untuk menaati yurisdiksi dan batas-batas wilayah yang telah ditetapkan oleh *the Law of the Sea Convention*, serta tak terkecuali rezim ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) yang mengatakan bahwa yurisdiksi kelautan suatu dapat dihitung sepanjang ZEE negara tersebut dengan maksimal 200 mil dari garis dasar pantai (Rahman 2009). Sehingga melalui yurisdiksi tersebut negara dapat memiliki kedaulatan penuh akan apa yang ada dalam wilayah lautnya, termasuk pengelolaan segala sumber daya yang ada didalamnya. Dampak dari hal tersebut adalah tak jarang terjadi pelanggaran terhadap hal tersebut karena tingginya pertumbuhan permintaan *offshore oil* maupun *gas project* yang ada di lautan di seluruh dunia. Oleh karenanya perketatan proteksi di lautan khususnya di batas wilayah (*border*) perlu ditingkatkan untuk menanggulangi kejahatan transnasional seperti *piracy,* terorisme, pencurian, penyelundupan illegal, dsb.

Pendekatan ini kemudian melihat bahwa apabila suatu negara ingin mengembangkan dan memaksimalkan proteksi di wilayah perbatasan lautan negara tersebut maka perlu adanya koordinasi yang lebih dekat dengan negara lain, atau actor/agensi lain yang bersangkutan dengan mengembangkan strategi dan kebijakannya baik dalam level nasional (*national strategy for maritime security*) maupun di level internasional. Mengingat adanya *physically borderless* serta fungsi laut sebagai jalur perdagangan, tidak jarang ancaman transnasional akan muncul dari sana. Maka secara prinsipnya pendekatan ini dapat dilihat sebagai upaya untuk menjaga kedaulatan dan kepentingan maritime suatu negara dalam zona kelautannya.

4) Aktivitas Militer di Lautan

Pendekatan aktivitas militer di lautan melihat keamanan secara tradisional seperti dalam konsep *common security*. Termasuk penekanan terhadap penggunaan senjata (*arms control*), khususnya dalam operasi- operasi yang beragam. Aktivitas militer di lautan umumnya didominasi oleh aktivitas yang dilakukan angkatan laut, namun dalam pelaksanaanya tidak selalu *naval arms* control tidak selalu berjalan mulus. Hal ini didasarkan oleh beberapa faktor seperti: (1) mahalnya persenjataan angkatan laut dan biasanya tersedia dalam jumlah terbatas; (2) *physically borderless nature* di lautan mobilitas yang inheren menyebabkan *naval arms control* tidak dapat dibatasi secara berarti; (3) adanya asimetris yang besar antara *naval force structures* serta postur strategis nasional; (4) kombatan di permukaan harus memiliki *inherently flexible platform* agar dapat melakukan berbagai macam perdan selain berperang, misalnya diplomatic serta melakukan riset; (5) adanya permintaan mengenai *naval platform* yang lebih besar dari sebelumnya termasuk *border protection* dan *ocean governance*; (6) adanya pergeseran teori terkait *arms control* yang kemudian penggunaannya malah menyebabkan insekuritas dan ancaman; (7) kenyataan bahwa pengalaman masa lalu yang berusaha menghentikan perang dengan regulasi dan *structural naval arms control* mengalami kegagalan (Rahman 2009).

Namun demikian focus dalam *arms control* juga dijelaskan sebagai advokasi dalam mempromosikan *the operational arms control aspects of naval/maritime confidence building measures* melalui tiga kategori: (1) *Declaratory*, menerangkan mengenai prinsip utama, termasuk kesepakatan batas wilayah, intensi negara terhadap non agresi dan non nuklir status serta aksesi dalam *the Law of the Sea Convention.* (2) *Transparency,* diukur melalui pertukaran informasi pada *communications measures* dengan mendirikan jaringan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan prosedur selama krisis misalnya; *notification measures* yang menyediakan pemberitahuan terkait latihan gabungan militer atau *unusual deployment*; *observation/inspection measures*, dengan secara sukarela memberikan informasi mengenai latihan kemiliteran maupun fasilitas persenjataan angkatan laut suatu negara. (3) *Constraint,* yang dapat dicegah melalui *risk reduction measures* melalui perjanjian atau kesepakatan antar angkatan (laut) bersenjata negara-negara untuk mencegah konfrontasi yang tidak diinginkan (Rahman 2009).

5) Sistem Regulasi Keamanan terhadap Moda Transportasi Laut

Regulasi terhadap transportasi maritime internasional adalah suatu isu keamanan dan perlu diatur oleh *the International Maritime Organization* (IMO). Regulasi yang ditetapkan oleh IMO terhadap *maritime transportation system* dilakukan untuk mencegah adanya dominasi dan eksploitasi terhadap hal ini oleh kelompok teroris, perompak, maupun ancaman-ancaman lain yang mungkin terjadi pada transportasi laut (kapal) di lautan di seluruh dunia. IMO dalam hal ini memiliki kewenangan untuk mengatur dan legitimasi sebagai wadah negara-negara untuk mengamankan wilayah kelautannya melalui regulasi serta kesepakatan- kesepakatan yang ada (Rahman 2009). Dalam hal ini regulasi dalam *shipping* (perkapalan) serta transportasi kelautan penting kemudian untuk memperketat regulasi terhadap hal ini agar terhindar dari kemungkinan adanya ancaman teroris, mengingat bahwa transportasi kelautan sangat rentan terhadap ancaman. Maka dalam hal ini regulasi yang ditetapkan oleh IMO terhadap *maritime transportation system* dilakukan untuk mencegah adanya dominasi dan eksploitasi terhadap hal ini oleh kelompok teroris, perompak, maupun ancaman-ancaman lain yang mungkin terjadi pada transportasi laut (kapal) di lautan di seluruh dunia. IMO dalam hal ini memiliki kewenangan untuk mengatur dan legitimasi sebagai wadah negara-negara untuk mengamankan wilayah kelautannya melalui regulasi serta kesepakatan- kesepakatan yang ada (Rahman 2009).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Laut Indonesia digunakan untuk berbagai jalur lintas perdagangan kapal-kapal dari dalam maupun luar negeri untuk melakukan aktivitas perdagangan maupun ekspor impor. Dalam hal ini Laut Sulu merupakan salah satu laut yang memiliki makna strategis untuk perdagangan Indonesia, begitu juga dengan negara-negara di Asia Timur dan Pasifik. Laut Sulu digunakan sebagai jalur perdagangan yang dapat membantu tumbuhnya ekspor dari Indonesia bagian tengah dan timur yang rata-rata dilewati 10 kapal cargo setiap harinya. Sebagian besar kapal kargo yang melalui Laut Sulu mengangkut batu bara dan komoditas ke China, Jepang, Korea Selatan dan Filipina (Dursin 2016). Tidak hanya itu, wilayah perairan ini dilihat mempunyai nilai strategis karena ribuan armada tanker minyak dan armada dagang melewati rute tersebut karena potensi, letak maupun kuantitas kegiatan laut yang padat di rute tersebut. Namun keuntungan tersebut bukan cuma menimbulkan pengaruh baik saja, namun juga memiliki kecenderungan buruk karena beberapa ancaman yang kemudian muncul diantaranya. Seperti adanya pelanggaran wilayah karena posisinya yang berbatasan dengan tiga negara, konflik penangkapan ikan secara ilegal, penerobosan senjata dan *human trafficking*, hingga masalah perampokan kapal dan penculikan awak kapal (*maritime piracy*).

Maritime piracy merupakan salah satu ancaman yang kemudian muncul dari adanya aktivitas di lautan yang dilakukan baik untuk perdagangan, militer maupun hal lainnya. *Maritime piracy* adalah salah satu kejahatan yang sudah lama berada di bawah yang disebut *Law of Nations* atau hukum yang ada di suatu negara (Presidency of the Government 2013). Terminologi *"piracy"* mencakup dua jenis pelanggaran yang berbeda yakni pertama,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perampokan atau pembajakan dimana target dari serangan ini adalah untuk mencuri kargo maupun kapal maritime; kedua, penculikan yang dilakukan aktor kejahatan transnasional dengan mengancam dan menculik kapal serta awak kapal untuk mendapatkan uang tebusan (UNODC 2010). Pada tahun 2016 *The International Maritime Bureau* (IMB) melaporkan bahwa Laut Sulawesi-Laut Sulu mengalami peningkatan aktivitas kejahatan bajak laut dan pembajakan kapal di wilayah perairan tersebut.. Dalam laporan ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) sepanjang tahun 2016 terdapat 16 kali kasus penyanderaan kru kapal di Laut Sulawesi dan Laut Sulu (ReCAAP 2017). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat adanya ancaman terhadap keamanan Maritim di Laut Sulu.

Abu Sayyaf Group-ASG adalah salah satu kelompok separatis sekaligus perompak yang melakukan kejahatan pembajakan di wilayah Laut Sulu. Mereka tinggal di pulau-pulau kecil di Selatan Filipina yang bertujuan untuk melawan dan menuntut kemerdekaan pemerintah Fillipina. ASG awalnya dibentuk Filipina di bawah kelompok militan muslim pada awal tahun 1990an oleh Ustadz Abdurajak Janjalani yang memiliki kedekatan dengan Osama Bin Laden dan Ramzi Yousef (ReCAAP 2017). Dimana hal ini mengindikasikan bahwa ASG berusaha untuk mendirikan sarang Al-Qaeda di Filipina untuk menyebarkan terror (ReCAAP 2016). Kelompok ini melakukan berbagai kejahatan laut kepada siapapun yang dapat menjadi targetnya dengan menculik awak kapal dan meminta tebusan besar pada keluarga korban, perusahaan kapal, ataupun negara.

Aksi kejahatan yang dilakukan oleh ASG kemudian dilihat sebagai bentuk pergeseran politik yang pada awalnya mempersiapkan dibangunnya negara Islam di Asia Tenggara sesuai tujuan pembentukan awal kelompok ASG, namun bergeser membentuk kelompok penculik yang meminta uang tebusan ke negara-negara terkait. Aksi yang dilakukan oleh ASG juga didorong oleh kontur geografis Filipina Selatan, dimana dalam aktivitasnya diprediksi ASG mempunyai ratusan gerilyawan aktif yang dapat melakukan operasi penculikan di laut (GMA News Online n.d.).

Perekrutan pengikut dalam ASG kebanyakan berasal dari Basilan, Sulu, Tawi-Tawi, Zamboanga, dan General Santos dimana sebagian besar dari mereka direkrut dari mantan anggota MNLF atau MILF. Dalam melakukan aktivitasnya, ASG memiliki kekurangan dana untuk melancarkan aksinya, sehingga, ASG berusaha melakukan penggalangan dana atas nama gerakan islam yaitu Al Haratatulal-Islamiya dan juga melakukan aktivitas *maritime piracy* yang disertai teror untuk mendapatkan keuntungan (GMA News Online n.d.). Selain melakukan penggalangan dana melalui gerakan islam dengan nama Al Haratutlal-Islamiya, ASG juga melakukan penculikan untuk mendapatkan uang tebusan melalui aktivitas *maritime piracy* dan *maritime terrorism.* ASG dalam hal ini melakukan operasi di daerah Basilan dan daerah Sulu.

Proteksi dan Konservasi Ekosistem Maritim di Laut Sulu

Burhanudin, selaku Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim, Kemenko Kemaritiman RI menjelaskan bahwa Laut Sulu merupakan laut yang strategis karena letaknya di wilayah ALKI (*archipelagic sea lane*) II, dimana memanjang dari Selat Lombok-Selat Makassar-Laut Sulu Sulawesi yang sebagian besar dilewati oleh VLCC (kapal tanker) ukuran besar yang ingin mengekspor barang ke China tetapi tidak ingin mendapatkan antrian di Selat Malaka dan Selat Singapura, cenderung memilih untuk melewati Selat Lombok yang nantinya akan melewati Laut Sulu-Sulawesi naik ke Selat Filipina hingga sampai ke China, Jepang dsb (Burhanudin n.d.). Lebih lanjut Laut Sulu juga merupakan laut yang bertempat di puncak Segitiga Terumbu Karang Dunia, hal ini kemudian menjadikan kawasan ini sebagai kawasan konservasi kunci dunia dan ditetapkan sebagai *Sulu- Sulawesi Marine Ecoregion* (SSME).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bentang Laut Sulu-Sulawesi yang merupakan kawasan konservasi kunci berperan krusial dalam pengelolaan Segitiga Terumbu Karang dunia yang terdiri dari enam negara yakni Indonesia, Malaysia, Filipina, Papua Nugini, Timor Leste dan Kepulauan Solomon (Ambari n.d.). Dalam beberapa tahun terakhir bentang laut tersebut mendapat perlindungan dan proteksi yang ketat dari sejumlah negara terutama tiga Negara: Indonesia, Malaysia dan Filipina yang kemudian menyepakati *Memorandum of Understanding* (MoU) mengenai wacana pemeliharaan pada ekoregion perairan Sulawesi-Sulu (Kementerian Kelautan dan Perikanan RI 2017).

Wilayah Laut Sulu-Sulawesi itu masuk kedalam wilayah *coral triangle initiative*. Indonesia, Filipina dan Malaysia itu bagian dari *coral triangle initiative*. Pada dasarnya Indonesia bersama negara-negara telah menginisiasi hal tersebut. Ini merupakan inisiatif yang dibentuk tidak dengan pikiran bahwa belum selesainya batas maritim itu menjadi penghalang bagi kerjasama maritime ketiga negara. Hal tersebut juga menjadi contoh yang baik bahwa kerjasama konservasi dapat menjadi salah satu peluang kerjasama yang menjadi perekat antara negara-negara memiliki permasalahan perbatasan maritim yang belum selesai. Dimana hal ini juga menunjukkan bahwa kerjasama dapat tanpa n*ecessarily* negara-negara memiliki batas maritime yang sudah *settle* (Burhanudin n.d.). Maka sebagai upaya untuk melindungi dan memproteksi segala sumber daya yang berada di Laut Sulu, pemerintah telah melakukan perangkaian model umum untuk pengaturan Bentang Laut berkelanjutan yang merupakan hasil kesepakatan Indonesia dengan beberapa negara lainnya. Kesepakatan ini kemudian disebut sebagai Prakarsa Segitiga Karang untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan atau *The Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security* (CTI-CFF) yang merupakan kesepakatan antara enam Negara yakni Indonesia, Malaysia, Papua New Gunea, Filipina, Solomon Islands, dan Timor Leste yang ditandatangani pada tahun 2009. Kesepakatan ini berisi komitmen keenam negara untuk beramai-ramai menanggulangi bahaya dari luar terhadap sumber daya pesisir dan laut di kawasan Segitiga Karang dengan luas 2,3 juta mil persegi dan meliputi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) setiap negara (Coral Triangle Initiative n.d.).

Gambar 2. Peta Kawasan Segitiga Karang



Sumber: (Coral Triangle Initiative n.d.)

Rencana *the CTI-CFF Regional Plan of Action (RPOA)* kemudian dibentuk agar dapat menumbuhkan dan menyalurkan usaha-usaha pengendalian dan investasi terhadap sumber daya di wilayah ini. Tujuan dari dibentuknya RPOA antara lan ialah pertama, agar Bentang Laut dapat dikelola secara efektif dengan aktivitas pemanfaatan multi sektoral dimana banyaknya pendekatan pengelolaan dan mekanisme tata kelola harus bisa diintegrasikan dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dikoordinasikan. Bentang Laut adalah wilayah pengambilan utilitas SDA dan perlindungan bsa dilaksanakan secara berselingan sebagai tempat yang berfungsi dalam menciptakan konstruksi ekonomi berkelanjutan. Melalui Bentang Laut ini juga negara-negara diharapkan dapat mewujudkan komitmen, target dan tujuan untuk menumbuhkan kesejahteraan sosial-ekonomi dan ekologis.

Kawasan Sulu-Sulawesi *Marine Ecoregion* (SSME) seperti yang telah dijelaskan di awal merupakan wilayah laut yang luas yang melingkupi tiga negara Indonesia, Malaysia dan Filipina. Kawasan ini memiliki nilai strategis dalam lingkup global karena keragaman hayati nya yang tinggi, ekosistem yang produktif serta utilitas ekonomi yang besar terhadap masyarakat dan komunitas global. Hal ini kemudian memberikan tekanan dari berbagai pengguna laut yang menggunakan laut ini dengan kegiatan pemanfaatan yang cukup tinggi sehingga menimbulkan berbagai potensi ancaman keamanan di wilayah ini. Namun disisi lain hal tersebut juga memberikan potensi untuk melakukan kerjasama multilateral dalam mengatasi ancaman tersebut.

Konservasi yang kemudian dilakukan pada wilayah ini (SSME) memakai pendekatan ekoregion dimana konservasi yang dilakukan melalui beberapa tahap yakni 1) survei pendahuluan, 2) penilaian aspek biofisik dan sosial ekonomi, 3) perancangan visi konservasi, 4) perancangan wacana pemeliharaan oleh berbagai pemangku kepentingan serta 5) penentuan wacana konservasi atau pemeliharaan dan pelaksanaannya di Negara- negara terkait (Coral Triangle Initiative n.d.).

Selama proses perencanaan, berbagai aktivitas konservasi atau pemeliharaan dan pembangunan kapasitas (capacity building) dilakukan secara paralel dengan mengikutsertakan berbagai pemangku kepentingan terkait. Penetapan kawasan SSME kemudian secara resmi dilaksanakan dengan penandatanganan Tri National Memorandum of Understanding (2006- 2016) yang diratifikasi oleh tiga negara. Mekanisme yang mengatur komitmen ketiga Negara di kawasan SSME ini kemudian dirancang untuk melaksanakan Rencana Konservasi di tingkat nasional dan regional.

Namun upaya konservasi dan proteksi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia lebih menekankan pada kegiatan konservasi dan proteksi yang dilakukan secara bersama dan terkoordinasi dengan negara lain. Mengingat letak perairan Sulu yang juga berada diantara Sabah (Malaysia) dan Filipina, menyebabkan faktor historis menjadi hal yang penting untuk dipertimbangkan. Laut Sulu secara historis merupakan laut yang kepemilikannya diklaim oleh Kerajaan Sulu yang berada Filipina, sementara dari pihak Malaysia laut ini dianggap sebagai laut yang merupakan bagian dari kedaulatannya. Namun secara singkat Kerajaan Sulu (Filipina) menganggap bahwa Sabah yang notabene terletak di Malaysia masih menjadi wilayah tradisional kekuasaan kerajaan Sulu. Sehingga isu konservasi dan proteksi mengenai sumber daya alam yang ada di perairan tersebut masih menjadi hal yang sensitif bagi Malaysia maupun Filipina untuk dibuka secara terang-terangan kepada negara lain (Ramsi 2018). Indonesia dalam hal ini kemudian berperan sebagai penengah (honest broker) yang melakukan pendekatan kepada kedua negara bahwa setiap negara memiliki wilayahnya masing-masing atas laut tersebut berdasarkan kedaulatannya.

Maka dalam hal ini upaya konservasi dan proteksi sumber daya laut baik yang bisa diperbaharui ataupun yang tidak bisa diperbaharui masih dilakukan secara kolektif oleh Indonesia dengan Malaysia dan Filipina serta beberapa negara lainnya. Selain karena negara-negara menyadari betul bahwa ancaman transnasional terhadap sumber daya di perairan Sulu makin banyak terjadi, hal ini juga dilakukan karena letak geografis Laut Sulu. Laut Sulu yang tidak hanya wilayah kedaulatan satu negara saja, melainkan laut yang dikelilingi oleh berbagai negara yang masing-masing mempunyai tanggung jawab untuk berperan dalam usaha proteksi dan keamanan di wilayah ini.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Disisi lain hal ini juga dilihat sebagai suatu upaya pengembangan kawasan yang berfokus pada pembenahan kerusakan ekosistem dan SDA, ketidakadilan dan ketidakmerataan pembangunan di kawasan tertentu agar masalah ekonomi yang nantinya dapat menimbulkan ancaman di wilayah perairan dapat dikurangi. Pembenahan yang dilakukan tidak hanya dalam tataran keamanan, tapi juga pembangunan sebagai upaya pemerataan.

Pendekatan ini kemudian menunjukkan bahwa dalam upaya untuk mengatasi masalah keamanan maritime tidak melulu harus berfokus pada pendekatan keamanan dan aspek tradisionalnya saja, melainkan perlu untuk dilihat dengan pendekatan pembangunan. Melalui perspektif ini Chris Rahman ingin memaparkan bahwa terdapat kerangka yang lebih besar yang perlu dilihat agar suatu negara dapat mengatasi permasalahan yang terjadi di lautan. Perspektif ini juga berusaha menunjukkan bahwa untuk menyelesaikan permasalahan keamanan di laut perlu untuk dilihat akar masalahnya, seperti misalnya permasalahan ekonomi, adanya ketidak merataan pembangunan di sekitar kawasan tersebut sehingga kawasan tersebut menjadi sarang penyelundup atau markas penyamun yang kemudian dapat menimbulkan peluang kejahatan masuk ke perairan tersebut.

Maka dalam hal ini penulis melihat bahwa Chris Rahman berupaya untuk membedah hal tersebut dengan melihat bagaimana upaya proteksi yang telah dilakukan oleh negara sebagai suatu kesatuan kerangka yang juga perlu dilihat untuk mengetahui keamanan maritime suatu negara secara utuh. Upaya proteksi dan konservasi yang dilakukan di perairan Sulu-Sulawesi melalui SSME dan CTI-CFF kemudian diharapkan dapat menjadi suatu langkah untuk memperbaiki dan menjaga seluruh sumber daya yang ada di Laut Sulu yang nantinya dapat dikelola oleh negara- negara agar dapat dimanfaatkan untuk kemakmuran rakyat sekitar. Pendekatan ini kemudian penulis lihat belum dapat menjelaskan strategi keamanan Indonesia dalam upayanya untuk menanggulangi maritime *piracy* yang terjadi di Laut Sulu. Karena pendekatan ini sifatnya lebih menekankan melihat di sisi non tradisionalnya, maka penulis melihat bahwa pendekatan ini lebih cocok untuk menjadi ukuran dalam upaya pencegahan daripada strategi keamanan maritime suatu negara.

Tata Kelola Wilayah Kelautan

Pendekatan kedua yang dijelaskan oleh Chris Rahman menjelaskan mengenai *ocean governance* yang melihat dengan menggunakan pendekatan manajemen (*management approach*). Pendekatan ini juga memiliki bias yang kuat dalam lingkungan kelautan, namun berbeda dengan pandangan fundamentalis yang menempatkan hal tersebut dalam politik internasional dan kerangka hukum yang berisikan konteks- konteks manajemen kelautan. Pendekatan *ocean governance* lebih menekankan pada upaya untuk mencapai suatu "rezim maritim yang stabil" berdasarkan prinsip-prinsip dalam *Law of the Sea Convention* (LOCS) dengan melakukan penegakan dan pengimplementasian terhadap konvensi tersebut yang merupakan pertimbangan utama dalam pendekatan ini (Rahman 2009).

Lebih lanjut Chris Rahman menjelaskan bahwa suatu tata kelola kelautan (*ocean governance*) yang efektif membutuhkan tidak hanya kerjasama regional yang efektif, melainkan kerjasama internasional perlu dilakukan oleh negara-negara kepulauan (*coastal states*) melalui masing- masing zona dan yurisdiksi maritimnya. Pendekatan ini kemudian disebut juga dengan pendekatan manajemen yang melihat pada upaya negara dalam menanggulangi ancaman dengan keikutsertaannya dalam berbagai rezim dan tata kelola global mengenai kelautan secara umum dan keamanan maritim secara khusus. *Ocean governance* lebih lanjut dilihat sebagai suatu industry pertumbuhan global untuk organisasi internasional, pemerintah, institusi maupun organisasi non pemerintah, dsb. Kemudian pendekatan manajemen kelautan lebih berfokus pada promosi, penguatan dan pertahan baik secara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

politik, retorikal maupun institusional di dalam system untuk melihat suatu rezim keamanan maritime yang stabil.

Dalam melihat pendekatan tata kelola kelautan (*ocean governance*) yang juga disebut sebagai pendekatan manajemen oleh Chris Rahman, penulis kemudian menemukan indikator hal ini yang dapat dilihat melalui bagaimana keterlibatan dan kepatuhan suatu negara dalam sistem dan kerangka global yakni: *global governance, maritime security regime* serta *law of the sea convention*.

- **Tata Kelola Global terkait Isu Kelautan**

  Dalam jurnalnya Chris Rahman menjelaskan bahwa *global governance* dideskripsikan sebagai suatu implementasi dari seperangkat aturan secara tertulis maupun praktek yang ditujukan untuk membentuk sebuah tata kelola (pemerintahan) kelautan yang bertujuan mengatur penggunaan dan pemanfaatan laut beserta penggunanya (Rahman 2009). Dalam hal ini ketiadaan *world government* dalam lingkup global mengakibatkan pembentukan suatu rezim baru memerlukan izin negara agar seperangkat aturan yang tertuang dalam rezim tersebut dapat dilaksanakan dan dipraktekkan secara nyata melalui negosiasi (Rahman 2009).

  Dalam kaitannya dengan keterlibatan Indonesia dalam *ocean governance* dan hubungannya dengan Laut Sulu, Burhanudin menjelaskan bahwa *Ocean governance* di laut Sulu ya pertama CTI-CFF itu dimana Indonesia sebagai leader initiator-nya. Hal ini karena Indonesia menyadari betul bahwa kondisi lingkungan yang rusak itu berakibat banyak, seperti pada kemiskinan, pertumbuhan SDM yang tidak maksimal, termasuk keamanan maritime. Oleh karena itu, Indonesia mengupayakan implementasi CTI-CFF, coral triangle initiative and coral reefs, fisheries and food security dalam agenda ocean governance. Indonesia tidak hanya aktif dalam mengupayakan implementasi dan kebijakan yang berkaitan dengan agenda maritimenya saja, melainkan juga aktif dalam agenda forum-forum internasional.

  Seperti yang telah dijelaskan oleh Burhanudin bahwa CTI-CFF merupakan salah satu upaya Indonesia untuk turut berpartisipasi dalam pembentukan tata kelola global yang berfokus di bidang kelautan. Dalam hal ini Indonesia menyadari betul bahwa permasalahan- permasalahan yang muncul di laut seperti terjadinya perompakan dan pembajakan kapal, penculikan, penyelundupan barang, dsb merupakan akibat dan dampak yang ditimbulkan dari tidak selesainya permasalahan yang terjadi di daratan. Permasalahan ekonomi seperti kemiskinan dan pembangunan yang tidak merata misalnya kemudian memicu para pelaku (aktor) kejahatan untuk melakukan aksinya. Maka Indonesia dalam hal ini menyadari betul bahwa penanggulangan masalah-masalah di lautan terutama yang berhubungan dengan maritime piracy tidak melulu hanya dilaksanakan menggunakan pendekatan tradisional dan militeristik melainkan juga perlu diselesaikan dengan ikut serta terlibat dalam kerangka tata kelola global dengan melakukan kerjasama dengan negara-negara untuk menjaga keamanan wilayah perairan dan lautan.

  Maka dalam hal ini dapat dilihat bahwa partisipasi Indonesia dalam pembentukan CTI-CFF (The Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security) merupakan suatu implementasi dari kesadaran Indonesia akan pentingnya isu keamanan maritime yang tertuang dalam berbagai kerangka kerja ocean governance (Burhanudin n.d.). Hal ini juga dilakukan sejalan dengan implementasi untuk mendukung Indonesia menjadi negara poros maritime dunia.

  Hal lain yang dilakukan Indonesia untuk menunjukkan keseriusannya terhadap hal ini adalah adanya keterlibatan Indonesia yang secara aktif berperan dalam forum-forum internasional seperti Core Ocean Conference, IORA (Indian Ocean Rim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Association) leader summit, IORA ministerial blue economic conference mengenai pengembangan ekonomi biru di tingkat ministrial, Archipelagic an island state forum yang merupakan forum negara-negara pulau atau kepulauan yang bertujuan salah satunya untuk membentuk suatu ocean governance selain soal development dan perubahan iklim (Burhanudin n.d.).

Ocean governance dalam hal ini juga ditujukan untuk menekankan bahwa penting untuk membentuk suatu sistem ataupun rezim yang berisi aturan serta dapat ditaati oleh negara-negara terkait penggunaan laut. Hal ini dimaksudkan untuk menyediakan wadah untuk menyelesaikan konflik yang mungkin terjadi karena penyalahgunaan manfaat kelautan. Dalam kaitannya dengan aktivitas pembajakan dan penculikan (*piracy*) yang terjadi di Laut Sulu keterlibatan Indonesia dalam berbagai forum maritime internasional merupakan salah satu upaya untuk menanggulangi hal tersebut.

- **Rezim Keamanan Maritim**

Maritime security regime atau rezim keamanan maritime lebih lanjut dilihat sebagai suatu bentuk penguatan dan pertahanan yang tertuang dalam bentuk seperangkat aturan (rezim). Dimana menurut Chris Rahman rezim keamanan maritime nantinya juga dapat menjadi tolak ukur untuk melihat apakah pendekatan manajemen yang meletakkan pada kerangka besar *ocean governance* sebagai suatu aspek yang implementatif dalam upaya mencapai hal tersebut. Indonesia yang merupakan negara kesatuan dengan sebagian besar wilayahnya berupa lautan yang juga berfungsi sebagai penyatu daratan atau pulau-pulau yang terdapat didalamnya membuat keberadaan laut memiliki arti yang sangat penting. Indonesia dalam hal ini mengenal konsep laut dalam yang terdapat dalam hukum laut Indonesia yang merupakan hasil dari Deklarasi Juanda. Deklarasi Djuanda yang mengandung konsepsi nusantara sebagai negara maritim menjadi acuan bagi pemerintah Indonesia untuk memperjuangkan pengakuan internasional dalam kedaulatan dan hak lautnya. Deklarasi Djuanda dilihat sebagai suatu landasan struktural dan legalitas bagi proses integrasi nasional Indonesia sebagai negara maritim (Ramsi 2018).

Lebih lanjut ketika menjelaskan mengenai CTI-CFF sebagai bagian dari upaya Indonesia dalam membangun dan berkontribusi dalam ocean governance, Burhanudin menjelaskan bahwa dalam hubungannya dengan CTI-CFF sebagai bagian dari rezim keamanan yang khusus dibentuk bahwa dalam hubungannya dengan rezim keamanan maritime tidak langsung masuk ke rezim keamanan. Namun keamanan juga berbicara mengenai keamanan dan ketahanan. Dimana keamanan itu berbicara mengenai aspek keamanannya (security) nya dan ketahanan itu aspek resilience nya. Aspek resilience itu bisa banyak, bisa dari kemampuan adaptasi terhadap perubahan iklim, bisa berkaitan dengan bagaimana negara menangani persoalan pencemaran lingkungan, ataupun mengenai ekosistem yang berkelanjutan. Nah hal tersebut baru bisa masuk yang ini, CTI-CFF ini (Burhanudin n.d.).

Dalam hal rezim keamanan maritime perlu dilihat bahwa keamanan memiliki dua aspek yakni keamanan yang mencakup aspek security yang tercakup dalam CTI-CFF dan ketahanan yang mencakup aspek resilience melalui kemampuan adaptasi terhadap perubahan iklim, penanganan terhadap persoalan pencemaran lingkungan dan penanganan ekosistem berkelanjutan yang termasuk dalam inisiatif Indonesia dalam archipelagic an island state forum (Burhanudin n.d.).

Selain itu a cooperation agreement related crimes and illegal fisheries merupakan suatu bentuk keikutsertaan Indonesia dalam ocean governance yang secara spesifik berbicara mengenai maritime security dan maritime safety. Penetapan traffic separation skin di Selat Lombok melalui IMO juga merupakan upaya Indonesia dalam membuat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

suatu rezim keamanan maritime. Maka dalam hal ini dapat dilihat bahwa Indonesia telah berperan serta dan turut andil dalam kaitannya dengan ocean governance terlebih rezim keamanan maritim yang dibuat untuk mengatur dan menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang muncul di wilayah perairan.

- **Law of the Sea Convention (LOSC)**

  Chris Rahman kemudian melihat bahwa terdapat dua masalah potensial dalam keamanan maritim, terlebih yang terdapat di wilayah Asia-Pasifik. Dimana dalam hal ini sebagaimana yang telah dituliskan oleh Sam Bateman sebelumnya mengenai *Law of the Sea Convention* dijelaskan bahwa terdapat beberapa pembatasan penting dalam fondasi membangun suatu rezim keamanan maritim di kawasan (regional). Lebih lanjut dalam merumuskan hal tersebut juga dipengaruhi adanya limitasi dan kompleksitas dalam LOSC yang terkadang membangun sebuah ambiguitas dan kelambatan dalam membangun law of the sea di negara-negara. Hal ini juga merupakan bukti bahwa terdapat permasalahan (issues) yang tidak dapat dihindari. Untuk menghindari hal tersebut maka perlu adanya suatu framework yang diperlukan untuk membangun suatu hubungan internasional yang damai di lautan agar tercapainya rezim keamanan maritime yang stabil dalam suatu ocean governance yang efektif.

  Dalam hal ini UNCLOS kemudian dilihat sebagai suatu kerangka yang dapat digunakan untuk mencapai hal tersebut. Dimana sebagai negara yang turut berpartisipasi sebagai pihak dari UNCLOS 1982, Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah perairan yang terdiri atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial (Kemenko Kemaritiman n.d.). Kedaulatan Indonesia selain itu juga mencakup dasar laut dan seisinya, serta ruang udara di atas perairan tersebut termasuk seluruh sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Maka dalam hal ini pemerintah Indonesia wajib untuk mengelola dengan baik dan berkelanjutan sesuai dengan hak kedaulatan yang dimilikinya (Kemenko Kemaritiman n.d.).

  Indonesia selain itu juga memiliki hak berdaulat dan kewenangan tertentu di kawasan yurisdiksi Indonesia di luar laut teritorial yang terdiri atas Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan Landasan Kontinen. Sementara laut teritorial Indonesia selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Dimana dalam hal ini zona maritim tersebut berbatasan dengan Negara tetangga yang batas terluarnya diukur dan ditetapkan melalui kesepakatan dengan tetangga, sesuai dengan hukum internasional dalam hal ini UNCLOS 1982 (Kemenko Kemaritiman n.d.).

  Maka dalam rangka memenuhi kewajiban UNCLOS 1982 Indonesia juga telah menyampaikan ke Sekretariat Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa (Sekjen PBB) mengenai titik-titik dasar, garis pangkal dan batas-batas maritim dengan negara tetangga (Kemenko Kemaritiman n.d.). Proses teknis lain seperti verifikasi jumlah pulau dan panjang pantai juga dilakukan terus menerus sebagai upaya untuk menjaga batas-batas maritim Indonesia. Hal ini juga penting dilakukan untuk mengetahui berbagai fakta geografis Indonesia agar nantinya Indonesia dapat melakukan upaya penjagaan kedaulatan Indonesia atas pulau-pulau terluar dan perairannya. Selain itu implementasi peraturan-peraturan dan nilai-nilai dalam UNCLOS yang dilakukan oleh Indonesia melalui: pertama, keamanan super regional; kedua, menerjemahkan dan mengimplementasikan aturan-aturan dalam UNCLOS pada tindak dan kasus kejahatan transnasional yang terjadi di wilayah perairan Indonesia termasuk di dalamnya illegal fishing, maritime piracy, money laundering ataupun penyelundupan manusia yang dilakukan di lautan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam hal ini secara garis besar pendekatan manajemen melalui kacamata ocean governance melihat pada kerangka sistem dan aturan yang mengatur tentang tata kelola kemaritiman. Pada perspektif ini masing-masing indikator seperti global governance, maritime security rezime dan law of the sea convention memiliki keterkaitan satu sama lain dalam upaya menjelaskan ocean governance yang telah dilakukan oleh suatu negara. Dalam kasus ini penulis ingin menunjukkan bahwa variabel ini memiliki keterkaitan erat dalam menjelaskan bagaimana strategi keamanan maritime yang dilakukan oleh Indonesia dalam menanggulangi maritime piracy di tataran global. Yang kemudian tercermin melalui keterlibatan Indonesia akan berbagai forum-forum maritime internasional yang juga membahas isu keamanan maritim di kawasan ataupun dalam kerangka yang lebih besar. Namun pendekatan non tradisional ini penulis rasa belum cukup untuk menjelaskan secara utuh strategi keamanan maritime Indonesia dalam menanggulangi maritime piracy di Laut Sulu. Penulis melihat bahwa pendekatan ini lebih ke upaya pencegahan secara tidak langsung daripada strategi yang dapat diterapkan secara langsung dalam menanggulangi ancaman yang terjadi di Laut Sulu.

Perlindungan Perbatasan Laut

Chris Rahman menjelaskan bahwa *maritime border protection* merupakan upaya yang dilakukan dengan meningkatkan proteksi di kawasan perbatasan untuk menghindari adanya ancaman yang mungkin terjadi di wilayah perairan. Penjagaan sumber daya kelautan di wilayah perbatasan dengan tetap memperhatikan nasional yurisdiksi masing- masing negara menjadi hal yang penting dalam mengukur proteksi perbatasan di laut telah dilaksanakan dengan baik atau belum. Proteksi wilayah perbatasan di lautan menjadi penting dilakukan sebagai upaya untuk menegakkan kedaulatan negara atas hak dalam mengelola dan pemanfaatan kelautan.

Menanggapi kasus kejahatan yang terjadi di Laut Sulu Indonesia dalam hal ini telah berupaya untuk melakukan tindakan proteksi perbatasan yang dilakukan bersama dengan Malaysia dan Filipina sebagai negara yang juga berbatasan langsung dengan perairan tersebut. Hal ini kemudian dituangkan melalui kerangka Kerjasama Trilateral yang dilakukan oleh Indonesia-Malaysia-Filipina yang didasarkan pada *joint declaration* pada langkah-langkah yang harus dilakukan segera untuk menangani isu keamanan di area maritime yang menjadi konsen antara tiga negara tersebut. Dalam hal ini ketiga negara sepakat untuk melakukan: (Kemlu n.d.)

1. *To conduct patrol among the three countries using existing mechanism as a modality;*
2. *To render immediate assistance for the safety of people and ships in distress within the maritime areas of common concern;*
3. *To establish a national focal point among the three countries to facilitate timely sharing of information and intelligence as well as coordination in the event of emergency and security threats; and*
4. *To establish a hotline of communication among the three counties to better facilitate coordination during emergency situations and security threats.*

Terdapat empat operasional kerjasama yang dilakukan antara lain patrol maritim, bantuan darurat, pertukaran informasi intelijen dan jalur komunikasi. Kemudian berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Kolonel Oktaheroe Ramsi selaku Kasubdit Multilateral, Direktorat Kerjasama Internasional, Kementerian Pertahanan RI mengatakan bahwa menanggapi ancaman transnasional yang sedang marak terjadi di wilayah perairan khususnya dalam hal ini di Laut Sulu pada tahun 2016 yakni perompakan, penculikan dan pembajakan kapal, negara-negara berupaya untuk mengatasi hal tersebut dengan berbagai cara. Menilik dari kasus kejahatan yang banyak terjadi di Selat Malaka sebelumnya, efektivitas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) yang merupakan upaya dari pemerintah Indonesia, Singapura serta Malaysia mampu menekan tindak kriminal yang terjadi di Selat Malaka hingga hampir 0%. Kawasan yang tadinya memiliki status yang berbahaya kemudian berubah menjadi relatif aman setelah dilakukan patrol terkoordinasi antar negara tersebut. Kemudian negara-negara berupaya untuk membuat duplikat patrol terkoordinasi untuk tindak kriminal yang terjadi di Laut Sulu-Sulawesi melalui kerangka kerjasama tiga negara *Trilateral Cooperation Agreement* (TCA) (Ramsi 2018). Dalam hal ini dapat dilihat bahwa upaya yang dahulu dilakukan di Selat Malaka dalam mengurangi dan menanggulangi tindak kejahatan yang terjadi di lautan melalui kerangka kerjasama MSSP antara Indonesia, Malaysia dan Singapura terbukti efektif dengan adanya patroli di lautan dan *eyes in the sky* sebagai upaya patroli negara-negara melalui udara. Maka pemerintah Indonesia kemudian mencoba upaya yang sama dalam menanggulangi ancaman di laut Sulu.

Upaya proteksi di wilayah perbatasan dalam rangka menjaga kedaulatan dan hak negara di lautan dilakukan melalui suatu kerangka kerjasama yang disebut dengan *Trilateral Cooperation Agreement* (TCA) antara Indonesia, Malaysia dan Filipina. Kerangka kerjasama ini kemudian diresmikan pada Juni 2017 melalui *soft launching* di Tarakan yang dihadiri oleh masing-masing Menteri Pertahanan Indonesia, Malaysia dan Filipina serta observer dari Brunei Darussalam dan Singapura yang bertugas untuk melaksanakan operasi imbangan. Kolonel Oktaheroe menjelaskan bahwa TCA yang merupakan patrol terkoordinasi tiga negara berisi semua upaya yang berkaitan dengan *distress of the ships on the sea.* Dimana TCA ini kemudian mencakup TMP (*Trilateral Maritime Patrol*), dan diperluas cakupannya dengan dibentuknya TAP (*Trilateral Air Patrol*) serta perketatan penjagaan keamanan di darat melalui *Land Exercise* untuk meningkatkan kemampuan pasukan-pasukan hingga pengejaran pelaku kejahatan di laut yang kabur ke darat (Ramsi 2018). Maka dalam hal ini dapat dilihat bahwa *Trilateral Cooperation Agreement* (TCA) merupakan suatu bentuk kerangka kerjasama yang mencakup patroli maritime terkoordinasi yang tidak hanya terbatas di wilayah laut melalui *Trilateral Maritime Patrol* (TMP), melainkan juga mencakup *Trilateral Air Patrol* (TAP) yang dilakukan di udara serta *Land Exercise* yang dilakukan di darat dalam rangka memperkuat pertahanan di wilayah perbatasan dalam menanggulangi ancaman- ancaman yang ada (Ramsi 2018).

Selain itu dilakukan juga *port visit* dengan melibatkan crew kapal ke lokasi pemanfaatan yang telah disediakan dengan tujuan untuk membangun *capacity building* dan kepercayaan dari masing-masing personil yang melakukan pengamanan di laut tersebut. *Port visit* ini dilaksanakan sebanyak dua kali tiap satu tahun dengan berbagai kegiatan selain melakukan kunjungan seperti melakukan *parachute exercise* maupun *drill* yang ditujukan untuk penanganan dan penangkapan (Ramsi 2018). Dalam situasi normal patroli maritime dan bantuan darurat yang dilakukan oleh angkatan bersenjata dilakukan secara terkoordinasi oleh tiap-tiap negara di wilayah yurisdiksinya masing-masing. Sehingga patroli ini disebut sebagai patroli terkoordinasi daripada *joint patrol* (Yusup 2018). Selain patroli terkoordinasi upaya lain yang dilakukan adalah dengan *sharing* informasi antara Indonesia, Malaysia dan Filipina terkait ancaman yang terjadi di Laut Sulu. Dimana hal ini juga difasilitasi dengan dibentuknya *Maritime Command Center* (MCC) yang digunakan untuk melakukan koordinasi lintas dan memberikan respon tanggap darurat terkait insiden yang terjadi di tiap-tiap yurisdiksi negara. Maka dalam hal ini secara garis besar upaya *maritime border protection* yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia adalah dengan menginisiasi pembentukan kerangka kerjasama TCA yang mencakup seluruh hal yang perlu dilakukan negara untuk mengatasi ancaman dan tindak kejahatan di Laut Sulu.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

- **Joint Operation**

Joint operation atau operasi gabungan dapat diartikan sebagai suatu terminologi umum dalam mendeskripsikan suatu tindakan militer yang dilakukan melalui serangkaian upaya perkuatan bersama (*joint forces*) antar negara, atau dalam menjalin hubungan dalam pelaksanaan *service forces* namun dalam hal ini negara-negara tidak membentuk suatu pasukan gabungan (*joint forces*).

Dalam menjelaskan apakah ada keterlibatan Indonesia dalam *joint operation* yang dilakukan dengan negara-negara dalam upaya proteksi batas-batas maritime dan yurisdiksi di kawasan perairan Sulu Laksma Yusup mengemukakan bahwa latihan militer belum pernah dilaksanakan dan tidak ada rencana untuk melaksanakannya di perairan Sulu, namun berupaya mengembangkan patrol terkoordinasi untuk mengurangi penculikan dan kejahatan (Yusup 2018).

Sehingga dalam hal ini operasi yang dilakukan dan dikembangkan baru sebatas patroli terkoordinasi yang dirasa sudah cukup untuk mengurangi penculikan dan kejahatan di Laut Sulu. Hal ini dibuktikan dengan semenjak diadakannya patroli terkoordinasi di tahun 2017, jumlah kejahatan yang terjadi di tahun itu boleh dikatakan hampir tidak ada. Jumlah ini dapat dikatakan mengalami pengurangan yang drastic dibanding pada tahun 2016 (Yusup 2018). Selain itu kerjasama yang dilakukan dalam bentuk tukar menukar informasi yang dibarengi dengan patroli terkoordinasi dan kehadiran operasi sehari-hari juga dirasa mengurangi jumlah kejahatan dengan cukup signifikan.

Namun upaya untuk melakukan latihan gabungan kedepannya telah dicanangkan oleh ketiga negara yang telah mencapai pada tahap final planning conference menurut Kolonel Kav Oktaheroe Ramsi. Dimana dalam hal ini latihan gabungan yang dilakukan merupakan latihan yang dilakukan di darat (land exercise) yang akan dilakukan secara sistematis dan berkala nantinya. Latihan ini kemudian akan dilakukan secara berkesinambungan yang dimaksudkan untuk memperkuat kualitas dari tiap-tiap personel yang akan terlibat di kegiatan pengamanan. Hal ini juga diharapkan akan dapat memberikan sinyal kepada dunia bahwa negara-negara litoral di sekitar Laut Sulu juga memiliki kemampuan untuk menjaga keamanan di wilayah teritorialnya masing-masing (Ramsi 2018; Yusup 2018).

- **Maritime *Patrol***

Maritime patrol merupakan upaya patroli yang dilakukan oleh angkatan laut dalam menanggulangi kemungkinan ancaman yang terjadi di laut. Dalam upaya untuk menanggulangi ancaman-ancaman tersebut termasuk penculikan dan pembajakan (*piracy*). *Maritime Patrol* dalam hal ini dilakukan sebagai upaya Indonesia untuk menanggulangi dan mencegah aktivitas kejahatan maritime terjadi di Laut Sulu bersama dengan kedua negara lainnya. Maritime Patrol kemudian disebut dengan TMP (Trilateral Maritime Patrol). Dalam hal ini Laksma Yusup dalam hal ini mengatakan bahwa Indonesia menjalin kerjasama dengan ketiga negara itu untuk menjaga stabilitas keamanan perairan khususnya di perairan Sulu dalam bentuk joint patrol yang disebut trilateral." (Yusup 2018).

Sejak 2004 beberapa Negara seperti Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand melakukan langkah serupa untuk bergabung dalam penjagaan laut dan udara yang juga sejalan dengan upaya untuk menanggulangi pembajakan dan perampokan bersenjata (piracy and armed robbery). Dalam hal ini Filipina, Indonesia dan Malaysia kemudian merumuskan suatu perjanjian kerjasama yang disepakati oleh tiga negara (tripartite cooperation agreement) dalam memperkuat kerjasama keamanan maritim di tiga wilayah perbatasan (tri-border sea areas) Laut Sulu dan Sulawesi melalui penandatanganan terkait

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pertukaran informasi dan pembentukan suatu perjanjian prosedur komunikasi ada 7 Mei 2002 (Febrica 2017). Perjanjian ini kemudian dibahas diantara Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, kepolisian serta Kementerian Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan Republik Indonesia. Kesepakatan yang tercakup dalam kerjasama tersebut salah satunya membawahi perjanjian mengenai pertukaran informasi (information exchange) termasuk pertukaran informasi antar negara, latihan dan pelatihan maritime, serta adanya pembagian informasi mengenai daftar penumpang penerbangan serta database pada sidik jari yang bersangkutan (Febrica 2017).

Pada tahun 2016 inisiasi patroli di Laut Sulu yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina kemudian resmi didirikan yang juga dikenal dengan INDOMALPHI. Keterlibatan Filipina dalam joint patrol atau patroli terkoordinasi ini juga diharapkan dapat menghentikan penculikan dan pencegah pergerakan kelompok-kelompok militan bersenjata dalam wilayah tersebut yang merupakan ancaman bagi kawasan. Ketiga Negara kemudian juga meresmikan trilateral air patrol pada Oktober 2017 sebagai upaya untuk mendorong penanggulangan kejahatan transnasional yang terjadi di lautan selain upaya yang dilakukan secara langsung di lautan dengan maritime patrol (Parameswaran 2017).

Dalam hal ini beberapa Negara seperti Singapura, Jepang dan Australia juga turut mendorong upaya tersebut dengan menawarkan bantuan berupa keikutsertaan dalam patroli secara regional (regional patrols) maupun dengan memberikan bantuan dana kepada aktor yang bersangkutan (aid local actors). Ketiga Negara juga membangun sebuah infrastruktur yakni pusat komando maritime (Maritime Command Centers) yang terletak di Bongao, Tawau dan Tarakan sebagai upaya untuk mengurangi dan menanggulangi maritime piracy maupun armed robbery yang terjadi di Perairan Sulawesi-Sulu (ReCAAP 2017). Pusat komando maritim ini kemudian didirikan sebagai upaya dalam mensinergikan laporan patroli yang didapat melalui udara yang kemudian ditransfer kepada patroli di laut yang pada akhirnya disambungkan ke masing-masing markas kemiliteran tiap negara, yakni Mabes TNI (Indonesia), MKN (Malaysia) serta DND (Filipina) (Ramsi 2018).

Gambar 3. *Location of Asia Maritime Command Centers*



Sumber: Oceans Beyond Piracy (2017)

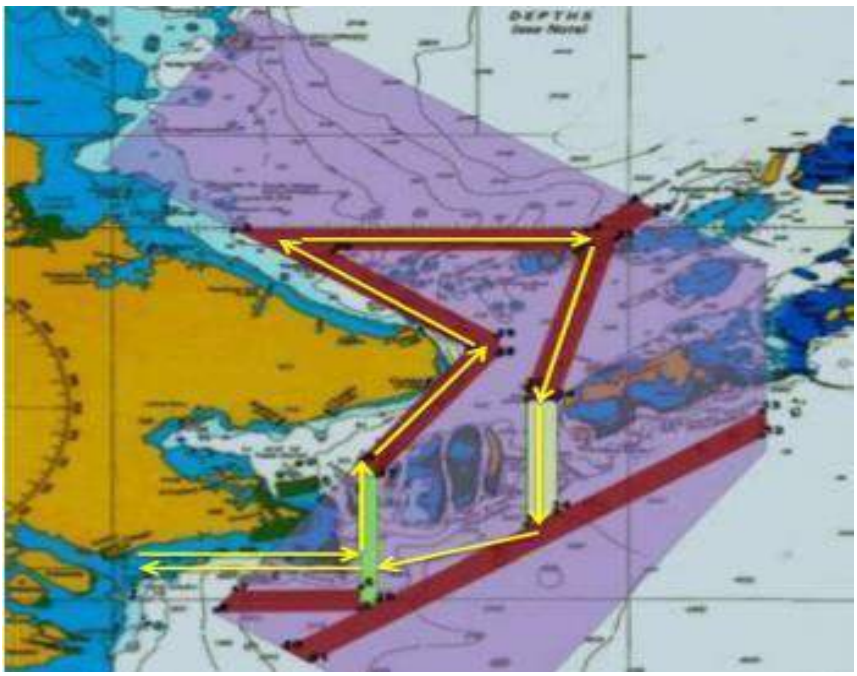
Gambar diatas merupakan uraian letak pusat komando maritime (*maritime command center*) yang merupakan upaya tiga negara dalam memantau kejadian dan ancaman yang mungkin terjadi di perairan Sulu. Dalam hal ini Laksma Yusup mengatakan bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pelaksanaan *joint patrol* harus dikemas melalui suatu kesepakatan (MoU) dalam penyusunan *standard operational procedure* (SOP) terhadap penggunaan alutsista dan peralatan militer untuk menghormati dan menghargai regulasi dari tiap negara. Namun sementara ini pelaksanaan patroli di laut masih dilakukan di wilayah masing-masing dengan melakukan informasi *sharing* data- data intelijen diantara ketiga negara melalui MCC (Ramsi 2018; Yusup 2018). Sehingga *maritime command center* dalam hal ini difungsikan sebagai suatu alat untuk mempermudah upaya informasi sharing data-data intelijen untuk saling tukar menukar informasi agar kecenderungan pembajakan atau penculikan di lautan dapat dihindari. Setiap aktivitas dan termasuk pelintas yang melewati perairan Sulu dari Indonesia menuju Filipina atau Malaysia dan sebaliknya akan saling dikirim informasi untuk diantisipasi tiap-tiap negara dan melakukan patroli di lautan sesegera mungkin. Agar tidak sampai terjadi kasus pembajakan maupun penculikan ABK maupun kapal yang melintas di perairan tersebut.

Trilateral maritime patrol ini juga dibentuk sebagai respon untuk memperlihatkan usaha ketiga negara dalam meningkatkan keamanan regional dan mengurangi ancaman *maritime piracy* di Laut Sulu (Wee 2017). Indonesia, Malaysia dan Filipina juga menyetujui untuk menjadikan *coordinated maritime patrol* sebagai salah satu rencana utama untuk mencegah dan menanggulangi kemungkinan peningkatan kejahatan dan ancaman yang terjadi di Laut Sulu.

Gambar 4. *Suggested Patrol Route along Transit Corridor within Area of Maritime Interest*



Sumber : (Safety4SEA 2017)

Gambar diatas menunjukkan koridor-koridor yang telah diciptakan oleh ketiga negara sebagai upaya untuk mengurangi kejahatan di lautan. Koridor ini merupakan salah satu beberapa bentuk manuver yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina dalam *trilateral maritime patrol.* Patroli yang *dilakukan* ketiga negara kemudian berawal dari pangkalan laut (*naval base*) yang berada di Tarakan, kemudian ke Borneo Utara untuk memperlihatkan peluncuran *coordinated maritime patrol* yang telah dilakukan dan untuk meningkatkan keamanan maritime di wilayah perairan Sulu (Tubeza 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sehingga dalam hal ini dapat dilihat bahwa variabel *maritime border protection* tidak hanya berbicara mengenai bagaimana suatu negara mengamankan wilayah yurisdiksi perbatasannya saja tetapi juga harus diimbangi dengan beberapa aktivitas seperti *joint operation* maupun *maritime patrol.*

Dalam kasus Laut Sulu penulis melihat bahwa variable ini sangat dapat menjelaskan upaya dan strategi keamanan maritime yang telah dilakukan Indonesia dalam menanggulangi segala bentuk kejahatan di lautnya, termasuk kejahatan pembajakan dan perompakan (*maritime piracy*). Lebih jauh penulis melihat bahwa indikator-indikator yang telah dijelaskan diatas saling terhubung satu sama lain dimana indikator tersebut penulis rasa merupakan bagian-bagian dari payung besar kerangka kerjasama ketiga negara (*Trilateral Cooperation Agreement*) yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina sebagai bentuk upaya proteksi dan penanganan terhadap kasus kejahatan di Laut Sulu. Bain *maritime patrol* maupun *joint operation* yang sebenarnya juga belum dilaksanakan dilihat mampu untuk melindungi wilayah-wilayah terluar yurisdiksi masing-masing negara. Dalam hal ini adanya patroli terkoordinasi di lautan yang dilakukan oleh masing-masing negara penulis rasa dapat menjadi komponen utama untuk mengatasi permasalahan dan kejahatan di Laut Sulu.

Aktivitas Militer di Wilayah Laut Sulu

Dalam variable *military activities at sea* menjelaskan bagaimana aktivitas militer berperan penting dalam bidang pertahanan dan keamanan. Indonesia dalam hal ini menekankan pada penguatan pertahanan di laut dan udara (Taylor Routledge & Francis Group n.d.). Pendekatan ini dalam tulisan Chris Rahman melihat pada aktivitas militer di lautan melihat keamanan secara tradisional seperti dalam konsep *common security*. Termasuk penekanan terhadap penggunaan senjata (*arms control*), khususnya dalam operasi- operasi yang beragam. Aktivitas militer di lautan umumnya didominasi oleh aktivitas yang dilakukan angkatan laut. Lebih lanjut Chris Rahman menjelaskan bahwa tidak semua aktivitas militer harus selalu berkaitan dengan *arms control,* penggunaan senjata secara gamblang. *Arms control* disini juga dapat digunakan sebagai media advokasi untuk mempromosikan *the operational arms control aspects of naval/maritime confidence building measures* melalui tiga kategori (Rahman 2009):

(1) **Declaratory**, menerangkan mengenai prinsip utama, termasuk kesepakatan batas wilayah, intensi negara terhadap non agresi dan non nuklir status serta aksesi dalam the Law of the Sea Convention
(2) **Transparency**, diukur melalui pertukaran informasi pada communications measures dengan mendirikan jaringan dan prosedur selama krisis misalnya; notification measures yang menyediakan pemberitahuan terkait latihan gabungan militer atau unusual deployment; observation/inspection measures, dengan secara sukarela memberikan informasi mengenai pelatihan kemiliteran maupun fasilitas persenjataan angkatan laut suatu negara.
(3) **Constraint**, yang dapat dicegah melalui risk reduction measures melalui perjanjian atau kesepakatan antar angkatan (laut) bersenjata negara-negara untuk mencegah konfrontasi yang tidak diinginkan.

Hal ini kemudian tercermin dalam upaya-upaya operasi militer yang dilakukan TNI-AL sebagai upaya yang ditujukan untuk mengantisipasi dan menanggulangi hal tersebut. Operasi Pembebasan Sandera (Operasi Basra) Tug Boat Brahma 12 di Tawi-Tawi, Filipina dan Tug Boat Henry EX di Banjarmasin yang berlayar dari Cebu ke Banjarmasin merupakan beberapa diantaranya. Berikut merupakan detail yang dilakukan oleh TNI-AL sebagai upaya dalam mengantisipasi insiden pembajakan yang dilakukan oleh Kelompok Abu Sayyaf.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TB BRAHMA-12 merupakan kapal jenis *tug boat* (kapal tunda) yang berasal dari Indonesia. Kapal ini membawa muatan baja yang melewati Perairan Sulu untuk diekspor ke Filipina. Kapal ini memiliki 10 anak buah kapal (ABK) yang merupakan Warga Negara Indonesia. Kapal berbendera Indonesia ini ditemukan pada tanggal 26 Maret 2016 di perairan Languyan, Tawi-Tawi, Mindanao Selatan. Diduga ada insiden pembajakan yang dilakukan oleh Kelompok Abu Sayyaf karena pada tanggal 27 Maret 2016 kapal tersebut dalam keadaan kosong dan di dalam *Tug Boat* masih penuh berisi bahan makanan yang diduga sebagai bekal perjalanan selama pelayaran. Pada saat ini belum diketahui motif dan keberadaan seluruh ABK yang berada di kapal tersebut. Pada 28 Maret 2016 didapatkan informasi bahwa Kelompok Abu Sayyaf meminta tebusan sebesar 10 Milyar peso untuk 10 orang WNI ABK dari TB BRAHMA 12 (Yusup 2018).

Mengetahui hal tersebut pengerahan alutsista yang dilakukan TNI- AL sebagai upaya pembebasan sandera antara lain dengan menggunakan KRI SBY-591 melakukan Operasi Komodo Jaya-16 (DWD TRK 0331.0800) dengan mengerahkan personel sebanyak 153 orang. Seluruh unsur yang terlibat operasi pembebasan sandera kemudian berada di Tarakan pada 4 April 2016, pemerintah bekerja sama dengan Malaysia dan Filipina mengambil langkah setelah adanya kasus penculikan ABK WNI tersebut dan penculikan pada 1 April terhadap empat pelaut di Sarawak di Pulau Ligitan di sepanjang perbatasan Malaysia-Filipina di Laut Sulawesi.

Pemerintah kemudian mengirim tiga batalyon untuk memperkuat pengawasan di perairan Sabah. Kemudian menempatkan joint task force untuk lebih memperkuat pengawasan di wilayah tersebut. Selain hal tersebut, pemerintah menerapkan pendekatan "*wait and see*" serta upaya negosiasi untuk memantau situasi kemajuan lebih lanjut (Yusup 2018). Pemerintah kemudian terus melakukan upaya komunikasi dan koordinasi dengan pemerintah Filipina terkait pembebasan sandera tersebut hingga pada tanggal 6 April 2016 10 ABK Indonesia yang disandera berhasil diselamatkan.

Kejadian serupa juga sempat dialami oleh TB Henry yang merupakan kapal berbendera Indonesia yang dibajak dalam perjalanan dari Cebu ke Banjarmasin oleh ASG. Sebanyak 10 kru kapal WNI diculik dengan motif untuk mencari dana kampanye menjelang pemilu Mei 2016. Sehingga dalam hal ini militer Indonesia bekerja sama dengan angkatan laut Filipina dalam upaya untuk mengatasi keadaan tersebut. Operasi pembebasan sandera mulai dilakukan sejak pihak Indonesia menerima informasi dari Filipina pada 19 April 2016 terkait kejadian tersebut. Kemudian operasi terus dilakukan hingga 15 Mei 2016 sampai semua kru kapal selamat dan tidak ada korban.

Dalam hal ini upaya pembebasan sandera yang dilakukan oleh TNI AL dilakukan melalui operasi-operasi antara Indonesia-Filipina dengan melibatkan KRI (Kapal Perang RI) dan BRP (Kapal Perang Filipina). Upaya yang dilakukan dalam hal ini mencakup pendekatan yang dikatakan oleh Chris Rahman terkait the operational arms control aspects of naval/maritime confidence building measures, dimana dalam tahap (1) Declaratory, Indonesia dan Filipina mengetahui batas yurisdiksi maritime masing-masing negara sehingga operasi militer yang dilakukan adalah di wilayahnya masing-masing; (2) Transparency, hal tersebut kemudian dikoordinasikan melalui pertukaran informasi antar keduanya melalui maritime *command center* dalam rangka upaya pembebasan sandera; (3) *Constraint,* upaya-upaya tersebut kemudian minim melibatkan penggunaan *arms control* dan lebih mengedepankan negosiasi dalam operasinya.

Lebih lanjut dalam melihat bagaimana aktivitas militer yang telah dilakukan suatu negara dalam upaya penanggulangan kejahatan di lautan maka perlu juga untuk melihat adakah *joint force employment* yang dilakukan oleh negara tersebut. Pelaksanaan *joint force employment* atau latihan gabungan militer menurut Laksma Yusup sejauh ini belum pernah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dilaksanakan untuk menanggulangi kejahatan di Laut Sulu. Laksma Yusup selaku asisten operasi TNI AL mengatakan bahwa latihan gabungan dirasa tidak perlu dilakukan dalam mengantisipasi kejahatan di Laut Sulu mengingat perkembangan penuntasan masalah kejahatan sudah cukup terkendali dengan baik. Sementara ini upaya yang dilakukan oleh Indonesia masih mengembangkan dan melakukan patroli terkoordinasi yang dapat dikatakan cukup efisien dalam mengurangi penculikan dan kejahatan yang terjadi di Laut Sulu seperti yang dikatakan oleh Laksma Yusup:

> "Ya boleh dikatakan 2017 hampir tidak ada. 2018 kemarin itu baru sekali kapal berbendera Malaysia. Artinya sudah turun drastis, boleh dikatakan hampir tidak ada. Karena dari pelaksanaan patroli yang dilaksanakan terus-menerus di wilayahnya masing-masing ketiga negara itu oleh *AL* ketiga negara masing-masing." (Yusup 2018)

Sehingga dalam hal ini patroli terkoordinasi yang dilakukan ketiga negara di wilayah yurisdiksi perairan masing-masing dapat dengan signifikan mengurangi jumlah kejadian *piracy* yang terjadi dari tahun 2016 ke 2017. Pelaksanaan patroli terkoordinasi ini dilakukan dalam waktu yang berbeda, tidak seperti *joint patrol* yang dilakukan dalam waktu bersamaan dan membutuhkan biaya yang besar karena ketiga negara mengeluarkan alutsistanya seperti kapal perang disaat bersamaan dan melaksanakan patroli terus-terusan di perairan tersebut. Hal ini masih belum dapat dilakukan karena adanya keterbatasan anggaran dsb. Maka upaya yang ditempuh pemerintah, dalam hal ini TNI-AL sebagai pelaksana operasi adalah melaksanakan patroli di wilayah perairan masing-masing negara, melakukan informasi *sharing* serta melakukan operasi harian yang dilaksanakan secara periodik untuk berjaga-jaga akan kemungkinan terjadinya kasus kejahatan yang tidak diinginkan.

Penggunaan senjata (*arms control*) dalam upaya menanggulangi kejahatan pembajakan dan penculikan tidak dilakukan secara langsung seperti dalam upaya pembebasan sandera dari kasus pembajakan di Somalia, melainkan penggunaan senjata yang dilakukan di perairan Sulu hanya sebatas untuk menjaga dan melindungi keamanan laut di wilayah perairan ini. Seperti yang dikatakan oleh Laksma Yusup bahwa penggunaan senjata secara langsung dilakukan karena patroli yang dilakukan menggunakan kapal perang, namun untuk kasus pembebasan sandera yang telah diculik oleh ASG tidak sampai menggunakan senjata dalam upaya pembebasannya (Yusup 2018). Lebih lanjut beliau mengatakan bahwa upaya yang dilakukan oleh pemerintah lebih banyak dilakukan melalui pendekatan negosiasi. Dalam hal ini dijelaskan bahwa negosiasi yang dilakukan juga termasuk didalamnya adalah melakukan patroli secara ketat oleh negara- negara sehingga para pelaku kejahatan tidak memiliki celah untuk melaksanakan aksinya. Hal ini dikatakan beliau mengurangi banyak kejadian yang terjadi di perairan Sulu.

Patroli terkoordinasi ini juga dapat dikatakan sangat efektif dalam mengurangi ancaman mengingat dalam forum ADMM (ASEAN *Defence Ministerial Meeting*) yang dihadiri oleh 10 negara serta termasuk tambahan ADMM-Plus itu plus 8 negara lagi, disampaikan oleh Menteri Pertahanan Indonesia bahwa telah dinyatakan trilateral untuk aspek operasi laut keberhasilannya baik karena dapat menurunkan drastis jumlah *piracy* dan *robbery* di perairan ini. Kapabilitas kekuatan AL ketiga negara juga sebenarnya dapat dibilang cukup besar apabila negara-negara ingin untuk melibatkan hal tersebut dalam operasinya. Namun hal tersebut tidak dilakukan karena dirasa belum perlu untuk itu, mengingat ancaman ASG di Laut Sulu yang masih bias di *tackle* dengan berbagai patroli yang dilakukan dan upaya kerjasama yang epik antar ketiga negara. Namun hal tersebut tidak menutup kemungkinan bahwa suatu saat ketiga negara bisa saja melakukan *arms control* untuk menanggulangi ancaman tersebut. Seperti pernyataan yang diutarakan oleh Kolonel Kav Oktaheroe Ramsi bahwa *arms control* hm kalau kita punya marshall law yang menjanjikan kapal-kapal itu dijaga oleh militer.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tapi kita tidak melakukan itu, kita lebih memilih bahwa kapal-kapal itu kita jaga tetapi tidak memilih kapal- kapal itu dipersenjatai (Ramsi 2018; Yusup 2018). Lebih lanjut kemudian Laksma Yusup juga menjelaskan bahwa upaya yang dilakukan sampai saat ini masih pada batas dan pendekatan negosiasi. Serta pengadaan patroli yang sangat ketat juga telah dirasa cukup untuk membuat aktor dan pelaku kejahatan berpikir ulang untuk melakukan aksinya.

Tabel 1. *Kapabilitas Angkatan Laut Indonesia, Malaysia dan Filipina*

	Indonesia	Malaysia	The Philippines
Base	Tarakan	Tawau	Bongao
Capabilities	KRI Sidat-851	Kapal Diraja (KD) Baung - 3509	PS-38 BRP General Mariano Alvarez
	KRI FKO-368	KD Todak	FF.16 BRP Ramon Alcaraz
	KAL Bunyu		

Sumber: (Kemlu n.d.)

Sebagai upaya untuk menjaga kepentingan nasional ketiga negara di dalam konteks keamanan maritime di Laut Sulu, tabel diatas kemudian menentukan kapabilitas militer yang dimiliki oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina. Namun walaupun ketiga negara masing-masing telah memiliki kapal perang untuk mendukung operasinya, tetapi *air forces capabilities* juga masih tetap dibutuhkan untuk membantu pelaksanaan *Trilateral Maritime patrol* yang diadakan oleh ketiga negara tersebut (Ramsi 2018; Yusup 2018). Dalam hal ini dapat dilihat bahwa selain aspek non tradisional seperti beberapa variabel yang telah dibedah oleh penulis diatas, variable tradisional seperti aktivitas militer di lautan masih menjadi komponen utama dalam upaya penyelamatan dan pembebasan sandera. Upaya militer dalam hal ini juga menjadi komponen penting yang dilakukan oleh Indonesia dalam upaya menanggulangi kejahatan *maritime piracy* di Laut Sulu.

Berbagai latihan militer, upaya latihan gabungan maupun operasi penyelamatan ABK yang disandera menggunakan KRI (yang sudah barang pasti menyediakan senjata disana, namun tidak dipergunakan) dapat dilihat sebagai upaya yang cukup baik dalam mendukung TCA terlaksana dengan baik di Laut Sulu-Sulawesi. Sehingga dampaknya secara lebih jelas terasa bahwa terjadi pengurangan signifikan jumlah kejahatan *maritime piracy* yang terjadi dari tahun 2016 ke 2017.

Sistem Regulasi Keamanan pada Moda Transportasi Laut

Regulasi terhadap transportasi maritime internasional telah menjadi konsen semenjak terjadinya insiden 9/11 yang kemudian dianggap sebagai suatu isu keamanan dan perlu diatur oleh *the International Maritime* Organization (IMO). Dalam hal ini regulasi dalam shipping (perkapalan) serta transportasi kelautan penting kemudian untuk memperketat regulasi terhadap hal ini agar terhindar dari kemungkinan adanya ancaman teroris, mengingat bahwa

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

transportasi kelautan sangat rentan terhadap ancaman. Maka dalam hal ini regulasi yang ditetapkan oleh IMO terhadap maritime transportation system dilakukan untuk mencegah adanya dominasi dan eksploitasi terhadap hal ini oleh kelompok teroris, perompak, maupun ancaman-ancaman lain yang mungkin terjadi pada transportasi laut (kapal) di lautan di seluruh dunia. IMO dalam hal ini memiliki kewenangan untuk mengatur dan legitimasi sebagai wadah negara-negara untuk mengamankan wilayah kelautannya melalui regulasi serta kesepakatan-kesepakatan yang ada (Rahman 2009).

International Maritime Organization (IMO) adalah suatu badan khusus PBB yang memiliki tanggung jawab dalam keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. IMO secara teknis memiliki tugas untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru dan pemutakhiran legislasi yang ada melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritime dari negara anggota, organisasi antar pemerintah dan non pemerintah, dsb (Kemlu n.d.). IMO dalam hal ini memiliki mandate untuk membuat jalur perdagangan dan aktivitas perdagangan yang melewati lautan dapat terjamin keamanannya (IMO n.d.).

MO dalam hal ini juga mengatur mengenai standarisasi penggunaan alat dan juga keselamatan pelayaran sehingga setiap negara memiliki kewajiban untuk menjaga keamanan dan keselamatan navigasi di negaranya. Sejalan dengan agenda Nawa Cita Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritime, salah satu bentuk upaya yang dilakukan oleh Indonesia adalah secara aktif berpartisipasi dalam IMO yang merupakan upaya penguatan kebijakan politik luar negeri yang dilandasi pada kepentingan nasional dan jati diri bangsa sebagai negara maritime.

Hasil pertemuan komite dan sub-komite IMO kemudian menghasilkan suatu konvensi internasional yang komprehensif dengan berbagai rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional seperti (1) Kegiatan yang ditujukan bagi pencegahan kecelakaan, termasuk di dalamnya standar rancangan kapal, konstruksi kelengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional; (2) Kegiatan yang perlu untuk mendata adanya kecelakaan, termasuk didalamnya terkait regulasi dalam komunikasi keadaan darurat dan keselamatan, serta (3) Adanya konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban (IMO n.d.).

Indonesia dalam hal ini juga telah menjadi anggota aktif dalam berbagai kegiatan IMO sejak tahun 1961. Salah satunya dengan menunjukkan peran aktif dengan mempromosikan pengembangan kerjasama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk dalam bidang perlindungan lingkungan laut. Indonesia telah menjadi anggota Dewan IMO pertama kali pada tahun 1973. Kemudian berlanjut pada dua periode keanggotaan selanjutnya pada 1975 dan 1977. Indonesia sempat gagal menjadi dewan anggota IMO pada tahun 1979 dan 1981, namun kembali terpilih pada Sidang Assembly ke 13 pada tahun 1983 sampai saat ini (IMO n.d.). Indonesia dalam hal ini juga telah melaksanakan kerjasama dengan IMO dalam melaksanakan tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup.

Sehingga dalam hal ini penulis melihat bahwa keterlibatan IMO sebagai suatu badan yang meregulasi maritime transportation system sangat berpengaruh terhadap keselamatan kapal yang hendak melintasi perairan luas. Lebih lanjut penulis melihat bahwa regulasi yang telah ditetapkan oleh IMO mengenai keselamatan transportasi kelautan telah ditaati dan dipahami secara jelas oleh Indonesia, dimana hal ini bisa jadi digunakan sebagai upaya untuk mengurangi jumlah signifikansi kejahatan pembajakan oleh ASG di Laut Sulu. Kepatuhan dan keterlibatan Indonesia dalam IMO penulis lihat sebagai bentuk dari sikap antisipasi Indonesia akan kemungkinan kejahatan transnasional yang mungkin akan terjadi di lautan. Hal ini juga dapat dilihat sebagai upaya pencegahan yang dilakukan pemerintah agar ABK

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

WNI terhindar dari pembajakan, penculikan dan penyanderaan yang kerap dilakukan oleh ASG di Perairan Sulu.

KESIMPULAN

Wilayah perairan Laut Sulu merupakan laut yang cukup strategis karena di Laut Sulu-Sulawesi merupakan wilayah ALKI II (*archipelagic sea lane*) Indonesia yang memanjang dari Selat Lombok-Selat Makassar- Laut Sulu Sulawesi yang dilewati oleh sebagian besar VLCC (kapal tanker) ukuran besar menuju Filipina, Malaysia, China, dsb. Jalur perdagangan melalui laut yang ramai ini kemudian menyebabkan munculnya ancaman di wilayah perairan ini termasuk di dalamnya ancaman pembajakan dan juga penculikan awak kapal (*maritime piracy*). Strategi keamanan maritime yang dilakukan oleh pemerintah untuk menanggulangi hal ini mendapatkan pandangan yang luas melalui konsep *maritime security* yang dijelaskan oleh Chris Rahman. Konsep ini melihat dalam kacamata yang lebih besar, dimana keamanan tidak melulu hanya berkaitan soal hal-hal yang bersifat tradisional (militer dan penggunaan senjata), melainkan ada hal-hal lain yang bersifat non-tradisional yang mendorong hal tersebut. Dalam pendekatan ini variabel-variabel yang perlu diperhatikan dalam melihat strategi keamanan maritim suatu negara secara utuh dapat dilihat melalui (1) *security of the sea itself: conservation and protection;* (2) *ocean governance;*(3) *maritime border protection;* (4) *military activities at sea* serta (5) *security regulation of the transport marine system* yang satu sama lain berkesinambungan dan memiliki kaitan yang erat. Dalam menjelaskan bagaimana strategi keamanan maritim yang dilakukan pemerintah Indonesia dalam menanggulangi *maritime piracy* di Laut Sulu penulis rasa hanya dua dari lima variabel yang benar-benar dapat diimplementasikan dan dilihat sebagai suatu strategi keamanan yang pas untuk mengatasi hal tersebut.

Lebih lanjut dalam menjelaskan strategi keamanan maritime Indonesia penulis melihat bahwa variabel *maritime border protection* dan *military activities at sea* merupakan dua variabel yang kemudian cocok dan dapat diaplikasikan. Penulis dalam hal ini melihat bahwa sebuah kerangka kerjasama antar tiga negara yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina dalam bentuk *Trilateral Cooperation Agreement*. TCA yang kemudian menjadi tolak ukur yang signifikan dalam melihat strategi keamanan maritime yang dilakukan Indonesia. Penanggulangan *maritime piracy* di Laut Sulu yang merupakan perairan yang berbatasan dengan tiga negara kemudian mengharuskan Indonesia untuk melakukan kerjasama kooperatif dengan dua negara lain dalam menanggulangi *maritime piracy* di Laut Sulu. Kesepakatan ini tidak hanya berbicara dari segi keamanan saja, melainkan juga menyinggung soal pentingnya pengembangan kawasan perbatasan serta pembangunan di wilayah tersebut untuk mengurangi kerawanan di wilayah perbatasan Indonesia yang dituangkan dalam kebijakan-kebijakan Indonesia terhadap hal tersebut.

Sehingga dalam hal ini melalui berbagai variabel yang telah dijelaskan oleh penulis, keamanan maritime yang dilakukan Indonesia di wilayah perbatasan dengan melakukan kerjasama dengan Malaysia dan Filipina juga dapat dikatakan berhasil. Dimana patroli terkoordinasi yang dilakukan oleh tiga negara terbukti dapat mengurangi jumlah kejadian kejahatan *maritime piracy* yang terjadi di Laut Sulu. Namun selain patroli terkoordinasi yang merupakan bagian dari TCA yang dapat dikatakan berhasil dalam mengurangi kejahatan di Laut Sulu, variable lain yakni aktivitas militer penulis rasa juga merupakan penentu strategi keamanan maritime yang telah dilakukan Indonesia dalam menanggulangi *maritime piracy*. Mengingat bahwa isu keamanan yang penulis angkat masih sangat berkaitan erat dengan aspek tradisional dan kemiliteran dalam upaya penanggulangannya. Akhir kata, walaupun kerangka yang digambarkan Chris Rahman dalam menjelaskan *maritime security* sangat besar dan *general*, mencakup aspek tradisional dan non tradisional serta tidak semua variabel berhasil

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

diaplikasikan dalam studi kasus yang penulis angkat, penulis tetap beranggapan bahwa seluruh variabel saling berkaitan dan memberikan dampak yang signifikan bagi terciptanya keamanan maritime yang stabil di Laut Sulu.

DAFTAR PUSTAKA

Ambari, M. n.d. "Bentang Laut Sulu Sulawesi Jantung Segitiga Karang Dunia."

Bagus, I. Gusti Dhama Agastia; A. .. Banyu Perwita. 2016. *Maritime Security in the Indo-Pacific*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

BBC Indonesia. 2016. "Dua Kapal Indonesia Dibajak Di Filipina, 10 WNI Disandera." *BBC Indonesia*, March 25.

BBC Indonesia. 2017. "Laut Sulu Merupakan Perairan Paling Berbahaya Di Dunia." April 1.

BPK RI. 1996. *Undang-Undang (UU) Tentang Perairan Indonesia*. Indonesia: LN. 1996, LL SETNEG : 19 HLM.

Buerger, Christian. 2015. "What Is Maritime Security?" *Forthcomin in Marine Policy*.

Burhanudin. n.d. "Strategi Keamanan Maritim Indonesia Di Laut Sulu. Interview." *2018*.

Conway, James T; et al. 2008. *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*. Naval War College Review: Winter.

Coral Triangle Initiative. n.d. "Prakarsa Segitiga Karang Untuk Terumbu Karang, Perikanan, Dan Ketahanan Pangan: Model Umum Bentang Laut Dan Kerangka Regional Bentang Laut Prioritas." Retrieved (http://www.coraltriangleinitiative.org/sites/default/files/resources/Seascap es Document_bahasa_version 1.pdf).

DURSIN, KANIS. 2016. "Ancaman Abu Sayyaf: Mengapa Laut Sulu Penting Untuk Indonesia?" *Rappler*. Retrieved (https://www.rappler.com/world/mengapa-laut-sulu-penting-untuk-indonesia).

Febrica, Senia. 2017. *Indonesian Immigration AgencyMaritime Security and Indonesia: Cooperation, Interest and Strategies, Dalam Senia Febrica*. New York: Routledge.

GMA News Online. n.d. "Abu Sayyaf Kidnappings, Bombings and Other Attacks."

Gumilang, Prima. 2016. "Pembajakan Di Filipina, Indonesia Taruh Tentara Dalam Kapal." July 2.

ICC IMB. 2017. *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January - 31 Desember 2017*. London.

IMO. n.d. "Maritime Security and Piracy." Retrieved (http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx).

Johnson, Derek; Valencia, Mark J. 2005. "Introduction: Research on Southeast Asian Piracy." in *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*. IIAS.

Kemenko Kemaritiman. 2017. *Kebijakan Kelautan Indonesia Peraturan Presiden*. Indonesia.

Kemenko Kemaritiman. n.d. "Wilayah Perairan, Hak Berdaulat, Kawasan Yurisdiksi, Serta Laut Lepas Dan Kawasan Dasar Laut Internasional." in *Buku pedoman Kemenko Kemaritiman RI tentang Kebijakan Kelautan Indonesia*.

Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. 2017. "Indonesia Menjadi Ketua Kelompok Kerja Teknis Napoleon Wrasse Di Wilayah Sulu-Sulawesi." Retrieved (http://kkji.kp3k.kkp.go.id/index.php/en/beritabaru/228-indonesia-ketua- pokja-sulu-sulawesi).

Kemlu. n.d. "Diplomasi Maritim: Upaya Mendukung Keamanan Maritim Di Kawasan." *P3K Multilateral Kemlu*. Retrieved (https://www.facebook.com/P3KMultilateral/posts/?ref=page_internal).

Kemlu. n.d. "KBRI Indonesia Di London-Konsul Kehormatan RI Di Irlandia." Retrieved (https://www.kemlu.go.id/london/Pages/IMO.aspx).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Malaysia Kini. 2017. "We Were Treated like Slaves, Says Abu Sayaaf Kidnap Victim." March 28.
Mudric, Miso. 2016. "Maritime Security: Editorial Note." *CIRR Jurnal Online Edition 75*.
OBP. 2017. "Piracy and Robbery against Ships in Asia 2016." Retrieved (http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia).
Oceans Beyond Piracy. 2017. "PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA 2017." *The State of Maritime Piracy*. Retrieved (https://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia#humancostse).
Parameswaran, Prashanth. 2017. "What"s With the New Sulu Sea Trilateral Air Patrols?" Retrieved (https://thediplomat.com/2017/10/whats-with-the-new-sulu-sea- trilateral-air-patrols/).
Partogi, Poltak Nainggolan. 2016. "Pembajakan Kapal Dan Penculikan WNI Oleh Kelompok Abu Sayyaf." *Majalah Info Singkat Hubungan Internasional* 8(19).
Peraturan Pemerintah RI. 2002. *Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan*. Indonesia.
Prastyono, Edy. 2005. *Keamanan Internasional DanPolitik Luar Negeri Indonesia, Dalam Bantarto Bandoro (Ed), Mencari Desain Baru Politik Luar Negeri Indonesia*. Bantarto B. Jakarta: CSIS.
Presidency of the Government. 2013. "National Maritime Security Strategy 2013." *Jurnal Online*.
Rahman, Chris. 2009. "Concept of Maritime Security." *New Zealand: Centre for Strategic Studies*.
Ramsi, Kolonel Kav Oktaheroe. 2018. "Strategi Pertahanan Di Laut Sulu Dalam Upaya Menanggulangi Maritime Piracy. Interview."
ReCAAP. 2016. *Annual Report Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia 2016*.
ReCAAP. 2017. *January-December 2017 Report Annual Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*.
Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Center (ReCAAP). 2017. *Annual Report 2016*.
Rustam, Ismah. 2017. "Kebijakan Keamanan Maritim Di Perbatasan Indonesia: Kasus Kejahatan Di Laut Sulawesi-Laut Sulu." *Jurnal Online Universitas Mataram* 14(2).
Safety4SEA. 2017. "New Maritime Transit Corridors in Effect." *Safety4SEA*. Retrieved (https://safety4sea.com/new-maritime-transit-corridors-in-effect/?__cf_chl_jschl_tk__=b2c98413557df49777c54ca649519dd33b4d2bfd-1621682046-0-AXNPdOdNzygTnl99zs8FUyucUouOGe-yjwvPv75Gzsq8rHUptrl43zmwPYJOa66ttWYmydmwhT_AMnXpUP9p9KOmDX7_57gdq91vOxW6JmV4sGvomuzl1fFyOXLOcnox5T_WCYV0ZWKaXuLU5izp_CBl7q1tWhNupPW9DSeiLooWRB93dDXF2QOcwbkUvY6y89D1SYqMvAg7xIeIgRRBbo5_MWC-HpMzlURsbUozgRWzIXBtiuIHC6kIln_rAQUHbUDHCECASk09cRxnjTF3g5GFnlqJEa16UDG6hc3cX1l2sh8UE28D3BChIfDrHR_tmVq4KUHhC93FbGZJ0UJhsZA5z0R8mTsM9VttdCmzDQiAneEmVoeyJsGVwuNBAsmWccbdGpm9jQDj18Fv0WyujugdyS1det6ctP-Av2G0gJ8-fCyv7ycm8P8-r6sDusHj9Q).
Stable Seas. 2019. "Stable Seas: Sulu and Celebes Seas." Retrieved (https://www.stableseas.org/post/stable-seas-sulu-and-celebes-seas).
Storey, Ian. 2016. "Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in Southeast Asia." *Research at ISEAS-Yosuf Ishak Institute* (30).
Taylor Routledge & Francis Group. n.d. "The Military Balance Chapter Six: Asia." *Journal of University of Colorado at Boulder Libraries*.
Tubeza, Philip C. 2017. "Indonesia, Malaysia, Philippines Launch Naval Patrols." *Inquirer*, June 19.
UNODC. 2010. *TOCTA Report 2010 Maritime Piracy*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Wallace, Cath. n.d. "The Security of the Marine Environment, Dalam Chris Rahman, Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand."
Wee, Vincent. 2017. "Indonesia, Malaysia and the Philippines Launch Joint Patrols in Sulu Sea amid Terror Threat." *Seatrade Maritime News*, June 20.
Wenny Ikhtiari, Richarunia. 2011. . ". Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menanggulangi Ancaman Non-Traditional Security, Studi Kasus: Illegal Fishing Periode Tahun 2005-2010." *Tesis Universitas Indonesia*.
Winarno, Budi. 2008. *Isu-Isu Keamanan Strategis Dalam Kawasan ASEAN*. Jakarta: P2P-LIPI.
Yusup. 2018. "Operasi Penanggulangan Maritime Piracy Di Laut Sulu. Interview."

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Strategi Kebijakan Luar Negeri Indonesia dalam Meningkatkan Daya Tawar Di Kawasan Indo-Pasifik

Suwarti Sari[1]
Mariane Olivia Delanova[2]
[1]Hubungan Internasional/Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik/
Universitas Jenderal Achmad Yani
suwarti.sari@lecture.unjani.ac.id

[2]Hubungan Internasional/Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik/
Universitas Jenderal Achmad Yani
delanovamariane@gmail.com

Abstract

The development of the concept of the Indo-Pacific region with the background of competition from the United States and China, which is perceived as a threat to the stability and national interests of the countries in the region. Indonesia and India, both use and strengthen maritime capabilities as their geopolitical strength through defense cooperation as an aspect of supporting their bargaining position in the region. This research will discuss and evaluate the form of defense cooperation undertaken by Indonesia and India in strengthening maritime affairs through joint training and enhancing their military capabilities to demonstrate how relevant their commitment is to this cooperation and to the objectives of the Act-East India Policy and the Indonesian World Maritime Axis. in the Indo-Pacific region. Their cooperation not only aligns their foreign policy in the region, but also gives them the opportunity to at least show major powers such as the United States and China that they have strategic power in the region that is worthy of consideration in a dynamic global political structure. In answering the problem formulation as the aim of this study, the researcher uses qualitative research methods that describe and analyze the relationship between the interests of Indonesia and India and the implementation of defense cooperation. By collecting data through literature studies and interviews with relevant sources with the data needed to support this research.

Keywords: *Indo-Pacific, Act-East, World Maritime Axis, Geopolitics, Defense Cooperation*

Pendahuluan

Kawasan Indo-Pasifik menjadi sebuah konsep wilayah yang muncul karena dinamika kawasan Asia Pasifik yang pada dasarnya mengacu pada penyatuan Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik (Chen, 2018). Dengan konsep kewilayahan yang luas dan mencakup berbagai negara di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalamnya, membuatnya menjadi sebuah kawasan yang memiliki kepentingan politik yang kompleks. Tidak hanya melibatkan negara-negara berkembang seperti halnya negara anggota ASEAN termasuk Indonesia, tetapi juga kawasan ini sudah menjadi perhatian oleh negara besar seperti Amerika Serikat dan Tiongkok. Amerika Serikat menjadi negara yang paling mendominasi di kawasan Asia Pasifik sebagai *offshore balancer* dengan segala kepentingannya mengenai penguatan aliansi dan pengaruh sejak setelah perang dunia kedua (Jash, 2019). Dengan perubahan dinamika politik seperti munculnya Tiongkok sebagai kekuatan baru di kawasan Asia Pasifik, seiring dengan berkembangnya konsep Indo-Pasifik ini tentu tidak akan lepas dari perhatian Amerika Serikat sebagai ancaman baru.

Amerika Serikat maupun Tiongkok melancarkan kepentingannya untuk kemudian menentukan dinamika politik di kawasan melalui kebijakan strategis mereka yang bertujuan untuk tidak hanya mempertahankan namun juga memperluas pengaruhnya ke negara-negara di kawasan Indo-Pasifik. Keduanya memperkuat ikatan kerjasama dengan negara-negara tertentu, seperti halnya Amerika Serikat melalui *The Quad*. Amerika Serikat memperkuat kerjasama *The Quad* bersama India, Jepang dan Australia secara spesifik bertujuan menekan peningkatan kekuatan Tiongkok (Tsvetov, 2017). Artinya bahwa Amerika Serikat menaruh atensi pada Tiongkok sebagai ancaman yang mengganggu pengaruhnya di kawasan Indo-Pasifik. Dengan Tiongkok melalui BRI atau *Belt and Road Initiative* yang lebih menggunakan pendekatan dengan negara-negara berkembang lewat kerjasama pengembangan konektivitas dan ekonomi di kawasan Indo-Pasifik. Kebijakan BRI menurut Xi Jinping akan terus diperluas sebab sejauh ini sudah mencapai keberhasilan atas terbukanya konektivitas dengan peningkatan infrastruktur dengan mitra kerjasama yang beragam (Minghao, 2020). Dengan kebijakan tersebut yang sudah memberikan banyak keuntungan bagi Tiongkok, Tiongkok juga terus memperkuat serta memperluas hubungannya dengan negara-negara mitra untuk kemanfaatan dan pertahanan pengaruhnya di kawasan.

Mengacu pada persaingan Amerika Serikat dan Tiongkok dan atensi mereka terhadap kawasan Indo-Pasifik inilah yang menjadi sebuah faktor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

atas kemungkinan munculnya intervensi baik secara langsung atau tidak langsung dari Amerika Serikat dan Tiongkok yang mengganggu dan mempengaruhi kepentingan negara-negara lain yang termasuk ke dalam konsep kewilayahan Indo-Pasifik. Diperlukannya sikap bagi negara-negara lain di kawasan, khususnya negara berkembang yang menjadi objek perluasan pengaruh Amerika Serikat dan Tiongkok, untuk juga dapat meningkatkan dan mempertahankan pengaruh serta kekuatannya sendiri di kawasan melalui kerjasama strategis sebagai upaya terbaik bagi negara yang masih memiliki kapabilitas rendah dalam segi pengaruhnya di kawasan. Seperti halnya Indonesia dan India yang juga memiliki kepentingan di kawasan Indo-Pasifik.

Bagi Indonesia, kawasan Indo-Pasifik menjadi sebuah konsep wilayah yang melibatkan ASEAN sebagai kawasan yang paling strategis. Menurut Menteri Luar Negeri Indonesia, Retno Marsudi menyampaikan bahwa sentralitas ASEAN memegang peran penting di kawasan Indo-Pasifik untuk dapat memoderasi kepentingan serta mengakomodasi peran negara anggotanya untuk maju di kawasan (Kementerian Luar Negeri, 2018). Dengan kepentingan Indonesia yang juga menekankan sentralitas ASEAN sebagai media dalam perwujudan tujuan kebijakan luar negerinya, termasuk Poros Maritim Dunia. Menurut Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo dalam pertemuan East Asia Summit ke-13 menyatakan pentingnya kerjasama maritim untuk memastikan stabilitas keamanan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia sebagai *Single Geo-Strategic Theatre* (KSP, 2019). Hal tersebut menjelaskan bahwa Kebijakan Poros Maritim Dunia bagi Indonesia menjadi penting dengan fokus di kawasan Indo-Pasifik dengan kerjasama maritim yang bisa terus diperkuat dengan negara-negara lain di kawasan, baik melalui ASEAN sebagai organisasi kawasan yang strategis maupun kerjasama dengan negara di luar keanggotaan ASEAN, termasuk India.

India sendiri menjadi salah satu negara yang fokus dan mendukung konsep "*Indo-Pacific Strategy*" sebagai bagian strategi perwujudan kepentingannya di kawasan Asia Pasifik (Chen, 2018). India memiliki atensi sebagai negara berkembang untuk dapat memiliki pengaruh dan daya tawar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

di kawasan yang kuat dengan menjalin banyak kerjasama dengan beragam negara baik negara maju maupun berkembang, kebijakan itu adalah kebijakan *Act East*. Kebijakan *Act East* sebagai bentuk baru dari kebijakan Look East Policy milik India meningkatkan kerjasama dengan negara-negara di Asia Tenggara maupun Asia Timur (Vietnam News Agency, 2013).

Dengan memperluas hubungan kerjasama yang strategis baik dengan negara-negara yang memiliki peran maupun letak strategis di kawasan Indo-Pasifik membuka peluang bagi India untuk dapat meningkatkan keuntungan atas kepentingan maupun perannya sehingga India menjadi sebuah negara yang patut dipertimbangkan di tengah-tengah perkembangan aspek ekonomi, pertahanan maupun intensitas hubungan internasionalnya.

Kunjungan resmi Perdana Menteri India ke Indonesia, Narendra Modi sepakat dengan Presiden Joko Widodo untuk memiliki kepentingan yang sama atas persepsi kerjasama maritim yang harus ditingkatkan di Indo-Pasifik (Ministry of External Affairs Government of India, 2018). Penelitian ini akan menjelaskan bagaimana strategi Indonesia dalam meningkatkan posisi tawarnya di kawasan Indo-Pasifik, salah satunya melalui kerjasama dengan India yang dilatarbelakangi oleh aspek geopolitik. Hal tersebut dijadikan sebagai orientasi kebijakan strategis dalam meningkatkan peran dan pengaruh Indonesia dan India di kawasan melalui penguatan kerjasama maritim dengan fokus aspek stabilitas pertahanan dan keamanan maritim kawasan.

Artikel ini ingin menganalisa mengenai strategi Indonesia dalam meningkatkan posisi tawar di kawasan Indo-Pasifik, terutama melihat perkembangan berbagai perkembangan dinamika di kawasan tersebut.

Pembahasan

Bagi Indonesia, meskipun dengan Poros Maritim Dunia-nya, untuk dapat mengelola kawasan Indo Pasifik tetap masih dibutuhkannya sentralitas ASEAN yang dapat menghimpun dan menjadi media untuk memoderasi kepentingan negara-negara yang ada di kawasan (Putri Auliya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan Yohanes Sulaiman, Jurnal Global & Strategis, 2019). Sebab, terlepas dari motivasi Indonesia yang ingin secara independen berkontribusi di kawasan tidak akan cukup untuk melancarkan kepentingannya, itulah mengapa dengan adanya media komunikasi kerjasama itu penting. Media yang dapat menyeragamkan persepsi dan meminimalisir segala bentuk miskomunikasi, menjadikan ASEAN tidak hanya sebagai organisasi kawasan yang strategis bagi Indo Pasifik, namun juga menjadi sebuah media bagi Indonesia untuk bisa melancarkan kepentingannya di kawasan terkait.

Mengacu dari, Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri Indonesia 2015-2019, Indonesia sendiri memiliki kebijakan untuk dapat meningkatkan tidak hanya Peran namun juga Kepemimpinan Indonesia dalam Kerja Sama ASEAN (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015). Hal ini menunjukkan bahwa kepentingan Indonesia terkait peningkatan citranya yang dimulai dari kawasan terdekat, yakni Asia Tenggara berusaha untuk dilancarkan melalui ASEAN masih tetap relevan. Sebagai negara yang memiliki fokus pada kontribusi dan inisiatif dalam mekanisme kerjasama ASEAN, khususnya melalui *ASEAN led-mechanisms*, dalam praktisnya Indonesia terus memberdayakan kekuatan ASEAN sebagai aktor yang memiliki peran penting dalam segala isu yang berkembang dan memiliki kaitan dengan stabilitas politik maupun keamanan di sekitar kawasannya.

Hal ini berlaku bagi Indonesia dalam memandang kawasan Indo Pasifik sebagai kawasan yang menekankan kepentingannya dalam mempertahankan posisi daya tawarnya. Menjadikan Indo Pasifik sebagai kawasan yang strategis bagi posisi daya tawarnya tidak terlepas dari bagaimana perkembangan secara politik dan ekonomi di kawasan ini menjadi pesat dari waktu ke waktu. Menjadikan kawasan ini sebagai lingkungan strategis bagi kebijakan luar negeri Indonesia dengan didasari kepentingannya akan menjadi dasar bagi Indonesia untuk juga melihat bagaimana negara lain memandang dan memiliki pendirian atas kawasan Indo Pasifik. Tindakan terkait dibutuhkan untuk bisa mempertimbangkan strategi apa yang dibutuhkan oleh Indonesia dalam menjalin hubungan dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerjasama khusus dengan negara tertentu yang memiliki kepentingan sejalan dengan strategi Indonesia.

Pandangan India terhadap Indo Pasifik menjadi semakin penting mengingat bahwa Indo Pasifik menjadi hal sentral dalam kebijakan luar negeri India sebagai negara yang termasuk ke dalam kawasan terkait. Kini India memiliki strategi untuk mewujudkan *Free and Open Indo-Pacific* dengan memperkuat kerjasama dan integrasi IORA atau Indian Ocean Rim Association, ASEAN dan *The Quad* (Thakker, 2019).

Hal ini kemudian dilakukan untuk menunjukkan perhatian India terhadap kawasan terkait, namun juga memperlihatkan bahwa India menggunakan konsep Indo Pasifik ini sebagai ruang untuk mewujudkan kepentingannya. Karena keberadaan konsep Indo Pasifik juga tidak terlepas dari Samudera Hindia sebagai kawasan dengan pengembangan ekonomi yang terus meningkat dibandingkan dengan Samudera Pasifik yang sudah lebih maju, India dengan letaknya yang bersentuhan langsung memiliki peran penting (Bhatt, 2018). Posisi India di Samudera Hindia inilah yang menjadi justifikasi mengapa kontribusi India dalam pergerakan politik di kawasan Indo Pasifik menjadi relevan.

Menurut Direktur Kerja Sama Eksternal ASEAN/Acting Ketua SOM ASEAN-Indonesia, Benny Y.P. Siahaan, menyatakan bahwa ASEAN dan India kemudian dapat saling mengembangkan atensi dan kepentingan yang sama pada pada kerja sama dalam bidang maritim secara proaktif dan konkret di kawasan Indo Pasifik (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019). Pernyataan ini kemudian disampaikan pada Pertemuan Ke-21 ASEAN-India Senior Officials' Meeting (AISOM) di New Delhi, India pada tanggal 11-12 April 2019. Hal ini tidak terlepas dari beberapa aspek penting yang berusaha dijamin oleh kedua pihak seperti halnya dalam masalah keamanan dan keselamatan maritim, penanganan sampah plastik laut, konektivitas maritim, dan aspek penting lainnya.

Adanya koordinasi yang dijalankan oleh kedua Menteri Luar Negeri Indonesia dan India tidak hanya fokus pada pembahasan beragam upaya untuk meningkatkan hubungan bilateral kedua khususnya di bidang ekonomi dan maritim. Namun juga karena Indonesia dan India dua negara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim, pokok bahasan kerja sama maritim antara kedua negara menjadi penting untuk didiskusikan. Seperti halnya Pertemuan *Joint Task Force* antara Republik Indonesia dan India sebagai pengembangan lanjutan konektivitas dan kerja sama antara Aceh dan Andaman-Nicobar serta berkomitmen untuk mempercepat penyelesaian batas maritim di Zona Ekonomi Eksklusif kedua negara (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019). Semua menjadi semakin kuat dan relevan saat keduanya, baik Indonesia maupun India secara proaktif memberikan beragam dukungan terhadap *ASEAN Outlook on Indo-Pacific* sebagai wujud atensi mereka dalam mengembangkan partisipasi dalam dinamika kawasan Indo Pasifik.

Serangkaian kerjasama pertahanan yang dibangun oleh India dengan pilihan mitra kerjasama dari beberapa negara ASEAN tidak terlepas dari perkembangan politik kawasan. Begitupun dengan upaya dalam penguatan kerjasama maritim kedua negara, pakar hubungan Indonesia-India dari *Paramadina Graduate School of Diplomacy*, Ahmad Qisa'i menilai kesepakatan tersebut memberikan keuntungan yang lebih besar bagi India, terkait ketahanan pasokan energi nuklir India dimana pasokan bahan baku nuklir dari Australia dan minyak dari Vietnam berkesinambungan, dimana akses pengirimannya melewati wilayah Indonesia dan ASEAN (Lutfia, 2018). Dengan begitu semakin mendorong urgensi kerjasama maritim India dengan Indonesia menjadi langkah penting bagi jaminan keberlangsungan arus lalu lintas bahan baku sumber daya energi India. Sehingga jika India menekankan pentingnya kerjasama ini untuk kepentingan sehingga harus terus berlanjut, Indonesia juga memiliki urgensi atas posisi daya tawarnya di kawasan yang memiliki nilai potensi cukup besar.

Tidak hanya pembahasan mengenai arsitektur kawasan Indo Pasifik yang di dalamnya melibatkan persaingan antar hubungan negara-negara besar. Namun juga tindakan yang dilakukan baik Indonesia maupun India menunjukkan kesamaan bagi mereka dalam memandang bagaimana kedua negara memiliki preferensi untuk ikut serta dalam dinamika politik kawasan. Keikutsertaan mereka dalam dinamika politik kawasan ini menunjukkan bahwa mereka mengambil adanya kesempatan dan peluang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam mempertahankan posisi serta daya tawar mereka dengan adanya kelebihan atas posisi maupun kepentingan strategis di kawasannya. ASEAN yang saat ini tengah mengembangkan *ASEAN Indo-Pacific Outlook* bahkan menyambut baik komitmen India untuk berkontribusi pada pengembangan arsitektur kawasan Indo Pasifik.

Mekanisme East Asia Summit yang telah dimiliki ASEAN saat ini akan memudahkan implementasi dan pemajuan kerja sama dimaksud. Dengan adanya pernyataan yang melibatkan ASEAN, melihat bahwa ada korelasi yang signifikan tentang bagaimana Indonesia secara aktif terhadap India untuk bisa memproyeksikan kepentingan dan kerjasama di bidang maritim dengan India secara langsung maupun melalui ASEAN agar motif mereka dapat dimoderasi secara jelas. Kerja sama ASEAN dan India telah dimulai pada tahun 1992 dan secara resmi India menjadi Mitra Wicara ASEAN pada 1995. Kerja sama ASEAN-India mencapai tingkat Kemitraan Strategis pada 2012. Pada tahun 2018, ASEAN dan India merayakan hubungan kerja sama 25 tahun kemitraan dengan penyelenggaraan KTT Peringatan ASEAN-India di New Delhi tanggal 25 Januari 2018.

Dalam hal tersebut, Vijay Thakur Singh, ketua Delegasi India mengapresiasi Indonesia atas inisiatif pelaksanaan Pertemuan High Level Dialogue on Indo-Pacific Cooperation tanggal 20 Maret 2019 di Jakarta yang dinilai bermanfaat dan tepat waktu. Ia menegaskan pula komitmen India untuk menjaga stabilitas, perdamaian, dan kemakmuran di kawasan (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019).

Terlepas dari bagaimana ASEAN memoderasi pandangan dan keinginan keduanya untuk terlibat aktif di kawasan, hal ini memperkuat bagaimana Indonesia dan India senantiasa mempertimbangkan kerjasama yang bisa dijalin keduanya sehingga kerjasama yang dijalankan bisa saling menguntungkan. Keuntungan dan manfaat yang bisa diambil oleh Indonesia dan India ini perlu diutamakan di tengah situasi geopolitik yang dinamis dan upaya negara besar memperebutkan pengaruh di kawasan Indo-Pasifik. Sehingga di tengah persaingan yang ada, keduanya masih tetap bisa proaktif dalam dinamika politik namun tetap fokus pada tujuan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan kepentingan masing masing melalui kerangka kerjasama, khususnya dalam bidang maritim.

Menteri Luar Negeri India, Dr. Subrahmanyam Jaishankar melakukan pertemuan dengan Menlu Retno Marsudi di Jakarta, Kamis pada 5 September 2019, sebagai bagian dari kunjungan dua harinya ke Indonesia, dengan beberapa fokus dalam diskusi bersama Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Retno Marsudi menyangkut beberapa hal penting seperti halnya dinamika hubungan keduanya termasuk sejumlah masalah regional, masalah global, masalah politik, masalah keamanan, masalah ekonomi (Redaksi WE, 2019).

Indonesia dan India memiliki hubungan yang erat karena memiliki banyak persamaan, terutama sebagai dua negara multi etnis terbesar di dunia, dan kedekatan hubungan sejarahnya, dimana di tahun 2019 India dan Indonesia merayakan peringatan 70 tahun hubungan diplomatik yang terjalin di antara kedua negara. Tidak hanya karena mempererat hubungan diplomatik antara Indonesia dan India yang sudah terjalin lama, adanya kunjungan ini menurut Jaishankar adalah bagian dari rangkaian kunjungan yang dilakukan Perdana Menteri India Narendra Modi.

Kunjungan lanjutan ini menunjukkan adanya persamaan dalam strategi India untuk menjaga hubungan kerjasama dengan Indonesia, sehingga merefleksikan bahwa dari sisi India, India melihat Indonesia sebagai rekan kerjasama yang patut dipertimbangkan dan dipertahankan. Bahkan untuk banyak kepentingan, hubungan kerjasama di antara keduanya harus ditingkatkan dan dikembangkan. Hal ini disebabkan keduanya melihat satu sama lain memiliki potensi dan posisi strategis di kawasan yang akan menjadi besar ketika bisa diselaraskan. Konteks diskusi yang lebih besar di antara Indonesia dan India bahkan sejak kunjungan Perdana Menteri Narendra Modi pada Mei 2018, memegang peran penting bagi perkembangan hubungan bilateral Indonesia-India dimana keduanya sepakat bahwa hubungan mereka perlu ditingkatkan menjadi hubungan kemitraan strategis yang komprehensif. Kesepakatan antara Indonesia dan India dalam memperkuat aspek kerjasama dalam bidang pertahanan dan maritim yang dikhususkan dalam kawasan Indo

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pasifik ini menjadi salah satu poin penting dalam 15 kesepakatan yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia melalui Presiden Jokowi dan pemerintah India melalui Perdana Menteri Narendra Modi yang ditetapkan pada Rabu, 30 Mei 2018 (Lutfia, 2018).

Kunjungan yang telah dilakukan membahas pula beberapa agenda seperti ASEAN Outlook terkait Indo-Pasifik yang dipromosikan Indonesia, Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional (*Regional Comprehensive Economic Partnership*/RCEP), pembukaan akses pasar kelapa sawit, dan kerja sama pertahanan. Dalam kunjungan ini India menekankan bahwa adanya tujuan bersama antara India dengan Indonesia tentang koperasi maritim di Indo Pasifik yang disepakati selama kunjungan Perdana Menteri Narendra Modi tahun lalu, adalah pengakuan bahwa India dan Indonesia sebagai dua ekonomi utama di kawasan ini, perlu mengembangkan sinergi untuk jujur pada potensi dan membuat tantangan yang dihadapi kawasan Indo Pasifik (Redaksi WE, 2019). Dengan adanya penekanan ini, urgensi kedua nya dalam memandang kawasan Indo Pasifik dengan atensi kepentingan mereka menjadi lebih kuat dimana Menteri Luar Negeri India menyampaikan dukungan kuat negaranya ada visi Indo Pasifik yang dipromosikan Indonesia.

Adanya motif yang sejalan untuk membangun kerjasama pada konsep Indo Pasifik dalam Asia Tenggara, tidak melepaskan dari pandangan keduanya untuk juga melihat ASEAN yang bisa memoderasi dan memperkuat implementasi kerjasama serta potensi keuntungan dalam memperkuat posisi daya tawarnya di kawasan. Tidak hanya sikap proaktif Indonesia terhadap kawasan Indo Pasifik juga sama sama memberikan pengaruh, seperti halnya dinamika yang terjadi di Indo Pasifik mempengaruhi India baik secara langsung maupun tidak langsung, maka dari itu dibutuhkan kebijakan bagi India untuk tetap unggul dan aktif dalam memperjuangkan stabilitas kawasan untuk kepentingannya. Motivasi yang melatarbelakangi India untuk terus aktif di kawasan Indo Pasifik memiliki relevansi dengan kebijakan *Act East*-nya dengan fokus mengintegrasikan ekonomi maupun keamanan daerah Asia Tenggara sekaligus Asia Timur (Sighn, 2020). Atensi India dalam menjalankan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kepentingannya melalui Act-East sekaligus menjadikan kawasan Indo Pasifik sebagai lingkungan strategis mengingat letak India yang menjadi kunci di kawasan menjadi justifikasi mengapa India meningkatkan posisi daya tawar di kawasan ini dengan hubungan kerjasama multidimensi dan terintegrasi.

Kebijakan Act-East yang dilaksanakan oleh pemerintah India bertujuan untuk mengembangkan hubungan khususnya dengan negara ASEAN dengan berlandaskan unsur Budaya, Konektivitas dan Komersil (Sighn, 2020). Maka dari itu, tidak hanya Indonesia yang memandang keberadaan ASEAN menjadi penting dalam memoderasi kepentingan di kawasan Indo Pasifik, India melalui kebijakannya merefleksikan pentingnya posisi ASEAN di kawasan yang jika hubungan kerjasama antara India dan negara ASEAN bisa berjalan dengan kuat dan terjaga, hal ini sekali lagi akan menunjang kepentingan dan daya tawar India di kawasan. Pilihan India maupun Indonesia dalam menghimpun kepentingan dalam kerjasama menurut liberalisme adalah sebuah usaha pembentukan jaringan interdependensi yang dapat menekan potensi konflik (John Baylis, Steve Smith dan Patricia Owens, 2008). Artinya bahwa semakin sebuah negara memiliki intensi untuk dapat mengkomunikasikan kepentingannya melalui kerjasama dalam bidang tertentu, maka semakin terbentuknya hubungan keterkaitan yang saling menguntungkan akan mendorong negara-negara yang terlibat untuk terus memperkuat dan bahkan memperluas bidang kajian kerjasama yang ada.

Relevansi Poros Maritim Dunia dan *Act East* dalam Konsep Indo Pasifik menjadi semakin kompleks, tidak hanya didasari atas kepentingan perwujudan kebijakan luar negeri yang dimiliki oleh Indonesia maupun India, dan dukungan mereka atas ASEAN sebagai media komunikasi di kawasan Indo Pasifik, namun juga didukung dengan adanya keinginan atas implementasi kekuatan geopolitik sebagai kelebihan mereka yang dapat digunakan secara strategis di tengah-tengah kawasan Indo Pasifik yang menjadikan posisi mereka semakin penting dalam pergerakan politik yang ada di kawasan. Hal yang menjadi kesamaan bagi keduanya adalah visi khususnya dalam kerjasama maritim di wilayah Indo Pasifik sebab hal ini

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tidak terlepas dari India yang juga memiliki posisi sentral di Indo Pasifik dengan garis pantai sepanjang 7.500 kilometer, dari 1.380 pulau dan lebih dua juta kilometer persegi Zona Ekonomi Eksklusif dengan Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan total wilayah maritim sebesar 6.400.000 kilometer persegi (Lutfia, 2018).

Indonesia dan India sama-sama mendorong bagaimana kawasan Indo Pasifik yang mencakupi Samudra Hindia dan Samudra Pasifik terjamin keamanannya dan stabil secara politis maupun praktis. Artinya sebagai jalur yang digunakan sebagai akses dengan konektivitas yang besar, kawasan ini harus tetap terjamin secara damai dan aman untuk perdagangan dunia, tidak digunakan sebagai platform untuk perebutan sumber daya alam, perselisihan teritorial atau supremasi maritim sebagaimana pernyataan yang dikeluarkan Presiden Jokowi menyampaikan visi pemerintahannya dalam KTT Asia Timur pada 2014. Disisi yang lainnya India dengan mengembangkan kebijakan "*Look East*" India yang diterapkan pada 1992 menjadi "*Act East*". Geopolitik adalah bagaimana sebuah negara menggunakan faktor geografi dalam sebuah praktis politik berupa kebijakan baik domestik maupun internasional tertentu (G. Evans & J. Newnham, 1998). Mengacu dari posisi dan peran strategis yang dimiliki oleh Indonesia maupun India secara geografis, dimana keduanya bersentuhan dengan Samudera Hindia dan atau Samudera Pasifik, mempengaruhi kebijakan luar negeri yang diambil berupa *Act-East* milik India maupun Poros Maritim Dunia milik Indonesia.

Dorongan Presiden Jokowi mengajak India untuk mempercepat implementasi *ASEAN Outlook on the Indo-Pacific* (AOIP) tidak terlepas dari pandangan bahwa ASEAN dan India memiliki kesamaan pandangan dan aset yang dapat digunakan untuk saling mendukung kerja sama di kawasan sesuai dengan pernyataan Presiden Jokowi dalam menghadiri KTT ke-16 Asean-India yang berlangsung di Impact Exhibition and Convention Center pada 3 November 2019 (Amanda, 2019).

Apresiasi Indonesia dengan optimistik dan sikap proaktif India terhadap AOIP yang telah disahkan ASEAN pada Juni 2019 menjadi tindakan penguat atas pentingnya kerjasama maritim Indonesia dan India

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang tidak terlepas dari usaha dalam menjamin stabilitas kawasan Indo Pasifik. Selain itu, dukungan India menunjukkan bahwa Indonesia menyusun strategi dengan meningkatkan hubungan kerjasama bersama India adalah langkah strategis yang mendorong posisi daya tawarnya semakin kuat di kawasan. Sebab dengan melibatkan India dan mendorongnya dalam mendukung kebijakan yang dikerjakan, akan lebih mempermudah jalan Indonesia untuk semakin meningkatkan posisi daya tawarnya. Maka dari itu, melalui semua ini juga merefleksikan bahwa India juga memiliki posisi daya tawar yang penting di kawasan sebab sudah menjadi negara mitra kerjasama strategis yang penting bagi Indonesia dan ASEAN, bahkan dengan kesediaannya dalam menyambut dan mendukung penuh AOIP.

Potensi yang menjadi pertimbangan bagi Indonesia untuk memilih India sebagai mitra strategis, khususnya pilihan dalam menjalin kerjasama maritim dan bertujuan untuk bisa membantu meningkatkan posisi daya tawar Indonesia salah satunya adalah pertumbuhan ekonomi India, jumlah penduduk yang besar, serta letak geografis yang serupa dengan Indonesia serta ASEAN (Amanda, 2019). Pertumbuhan ekonomi yang dimiliki oleh India tumbuh sebesar 7%, jika kemudian melihat bagaimana pertumbuhan rata-rata ekonomi yang dimiliki oleh negara-negara di ASEAN yakni sebesar 5,1%, jumlah pertumbuhan ini bisa kemudian saling dipertimbangkan sebagai acuan untuk bisa saling meningkatkan.

Selain itu jumlah penduduk yang besar dengan jumlah sebesar dua milyar populasi jika kemudian digabungkan antara India dengan ASEAN menjadi aset yang besar dan bisa dikembangkan dalam segi sumber daya manusia. Begitupun dengan posisi tiap negara yang menempati kawasan geografis yang sama, yakni berada di sekitar perairan Samudra Hindia yang memungkinkan ASEAN dan India untuk saling terhubung sekaligus memungkinkan India terhubungkan dengan kawasan Samudra Pasifik, dimana jika dikaitkan dengan kawasan Indo Pasifik maka negara-negara ini memiliki posisi yang strategis sebab menjadi kunci konektivitas dan pengembangan kawasan terkait. Hal ini yang menjadi menarik, sebab dengan adanya kepemimpinan Indonesia di ASEAN yang menjalin

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hubungan erat dengan India dengan kepemimpinannya yang patut dipertimbangkan, menjadi strategi kolaborasi yang potensial dan menguntungkan bagi keduanya untuk memegang kendali di kawasan Indo Pasifik terlepas dari rivalitas yang ada.

Bagi Indonesia sendiri, India merupakan mitra penting dimana baru-baru ini menyepakati kerja sama konektivitas yang saling menghubungkan wilayah terdekatnya, yakni Aceh dan Andaman-Nicobar. Kerja sama konektivitas tersebut antara lain dilakukan dalam bentuk peningkatan hubungan dagang melalui pelayaran ekspedisi pionir kapal dagang dari Banda Aceh ke Port Blair dan investasi di bidang infrastruktur yang mendukung konektivitas. Oleh karenanya, dalam Forum Infrastruktur dan Konektivitas Indo Pasifik yang akan diselenggarakan Indonesia pada 2020, Indonesia mengharapkan kehadiran dan peran serta India sebagai perwujudan dukungan bagi penguatan kerja sama Indo Pasifik (Amanda, 2019).

Dengan kebijakan yang berlandaskan kekuatan geopolitik, berupa bidang maritim yang menjadi keunggulan baik Indonesia maupun India, pada saat yang bersamaan menggunakan konsep Indo Pasifik sebagai konsep yang strategis bagi perwujudan kepentingan mereka. Selain itu, jalan ini ditempuh keduanya sebab mereka adalah sebuah negara berkembang dengan potensi pengembangan ekonomi yang cukup di kawasan. Jika mengacu kepada dokumen Visi Bersama Kerjasama Maritim India-Indonesia di Asia Pasifik yang dikeluarkan Kementerian Luar Negeri India, kedua negara memiliki posisi penting sebagai poros utama, sebab tidak hanya berada di kawasan Indo Pasifik, namun juga menjadi kunci yang menghubungkan Lautan Hindia dan Lautan Pasifik. Sehingga sebagai negara yang mempunyai perbatasan maritim, Indonesia dan India juga sepakat meningkatkan konektivitas antar kedua negara dengan membangun jalur maritim antara Pulau Andaman dan Nikobar dengan Sabang di Aceh yang diharapkan akan membuka potensi ekonomi antar kedua wilayah (Lutfia, 2018).

Kedua negara juga sepakat untuk mempercepat penyelesaian perundingan Perjanjian Kerjasama Transportasi Maritim ASEAN-India. Pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Januari lalu, India mengundang ke-10 pimpinan negara anggota ASEAN. Dengan berkontribusi dalam dinamika politik di wilayah Indo Pasifik, dan menggunakan keunggulan serta kekuatan geopolitik yang dimiliki mereka, maka akan semakin besar peluang bagi mereka untuk meningkatkan kekuatan atau posisi daya tawar mereka di kawasan terkait. Dan dengan memperhatikan atensi keduanya terhadap ASEAN sebagai media komunikasi dan kepentingan negara-negara di kawasan Indo Pasifik, akan semakin membuka peluang kerjasama bilateral antara Indonesia dan India untuk memperkuat relasi dan kerjasama di bidang maritim sebagai aspek penting di kawasan. Maka dari itu, implementasi *The India-Indonesia Bilateral Maritime Exercise* untuk daya tawar di kawasan Indo Pasifik menjadi relevan untuk dikaji berdasarkan kepentingan keduanya.

Kerjasama pertahanan Indonesia-India disepakati oleh Presiden Joko Widodo dan G. Mohan Kumar selaku Sekretaris Pertahanan India untuk terus ditingkatkan khususnya dalam pelatihan militer bersama dan kerjasama untuk bidang maritim setelah kunjungan resmi keduanya dilaksanakan (Prashanth, 2017). Adanya kesepakatan resmi yang ada, menjadi langkah nyata bagi keduanya untuk merealisasikan kepentingan mereka selaku dua negara yang memiliki kapabilitas maritim dan posisi strategis yang sama di kawasan Indo Pasifik. Implementasi penguatan hubungan pertahanan dilakukan dengan pelaksanaan sesi pertemuan dialog antar menteri pertahanan dan badan latihan militer bersama (Prashanth, 2017).Kerjasama pertahanan yang dilakukan dalam bidang maritim menjadi kekuatan terpenting bagi Indonesia dan India untuk bisa menciptakan stabilitas kawasan yang tentu dalam pelaksanaannya membutuhkan strategi dan rencana yang terus dikomunikasikan oleh pejabat kedua negara dengan spesialisasi di bidang pertahanan maupun maritim.

Pertemuan dan diskusi khusus juga dilakukan Menteri Pertahanan India Nirmala Sitharamanand dengan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Ryamizard Ryacudu, serta berkoordinasi dengan Menteri Maritim Republik Indonesia Luhut Panjaitan dan Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan Wiranto dengan sebagai pengembangan dari

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Comprehensive Strategic Partnership antara Indonesia-India untuk meningkatkan keamanan domain maritime (India Times, 2018). Dialog yang dilakukan antar pejabat yang sudah dilakukan menjadi dasar pelaksanaan kerjasama yang lebih terstruktur dan terencana, sebagai mitra kerjasama Indonesia yang strategis, India dan Indonesia melakukan aplikasi kerjasama dengan kegiatan patroli dan latihan bersama yang terkoordinasi yakni Samudera Shakti yang diadakan pada 13 November 2018 di Pelabuhan di Surabaya, Indonesia (GK Today, 2018).

Kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia dan India di bidang maritim ini sekali lagi tidak terlepas dari keinginan mereka untuk menjaga stabilitas kawasan maritim untuk terus dapat terkendali di Samudera Hindia, yang menjadi kunci bagi kawasan Indo Pasifik. Fase yang dilakukan oleh TNI AL dan INS Rana of Eastern Fleet dalam latihan ini berupa fase pelabuhan dengan kegiatan berbagai kegiatan atraksi profesional, kunjungan geladak kapal, interaksi sosial dan peralatan olahraga, serta Fase Laut dengan kegiatan operasi *joint manoeuvres*, operasi helikopter, *surface warfare exercise*, *anti-submarine warfare exercise* dan *anti-piracy exercises*. Yang dilakukan oleh Indonesia dan India melalui kerjasama pertahanan dalam bidang maritim ini adalah bentuk yang relevan dengan diplomasi pertahanan. Sebab jika mengacu pada konsep diplomasi pertahanan menurut Winger bahwa Penggunaan kekuatan militer dalam cara damai melalui beberapa aktivitas negara-negara dalam ruang lingkup internasional, seperti hal-nya pertukaran perwira, kunjungan kapal-kapal, misi latihan hingga pelaksanaan latihan militer bersama sebagai bagian dari praktisnya (Gregory Winger, Vol 33:2014). Dengan adanya pelatihan-pelatihan yang dilakukan dan diperkuat oleh kedua negara, maka akan terbentuk hubungan bilateral yang didasarkan atas unsur kepercayaan dan upaya evaluasi melalui pertukaran informasi untuk membangun kekurangan yang ada di kedua belah pihak.

Menurut Presiden Joko Widodo, India adalah mitra strategis dengan harapan pengembangan kerjasama penunjang baik segi infrastruktur termasuk Pulau Sabang dan Kepulauan Andaman, serta pernyataan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Perdana Menteri India Narendra Modi atas pentingnya ASEAN untuk kedamaian Indo Pasifik (India Writes, 2019).

Pada waktu yang akan datang, Indonesia dan India terus mengembangkan aspek kerjasama pertahanan khususnya dalam bidang maritim dan infrastruktur penunjang sejauh mereka masih memberikan atensi terhadap kawasan Indo Pasifik yang masih dijadikan sebagai lingkungan strategis bagi kebijakan luar negeri keduanya, *Act-East* dan Poros Maritim Dunia. Menteri Pertahanan Republik Indonesia H. Prabowo Subianto menerima kunjungan kehormatan Duta Besar India untuk Indonesia H.E. Mr. Pradeep Kumar Rawat pada Rabu 13 November 2019 di kantor Kementerian Pertahanan, Jakarta dimana kedua pihak membicarakan berbagai upaya untuk mempererat dan meningkatkan hubungan kerjasama bilateral antara Indonesia dan India di bidang pertahanan di bidang pelatihan dan pendidikan, yakni melalui pertukaran siswa dan pengajar (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019). Untuk di bidang pendidikan dan pelatihan, meskipun sudah berjalan sejauh ini namun perlu ditingkatkan kembali mengingat bahwa meningkatkan performa dan produktivitas prajurit menjadi kunci dari pasukan yang memiliki kualitas dengan standar yang tinggi dan sesuai dengan kebutuhan.

Kedua negara telah melakukan kerjasama pertukaran siswa untuk mengikuti beberapa program pendidikan. Sampai dengan tahun 2019, tercatat sebanyak 368 Prajurit TNI mengikuti pendidikan di India, dan sebaliknya 50 Prajurit India mengikuti pendidikan di Indonesia. Selain itu, bidang lain yang tidak kalah penting yang mendapatkan persetujuan dari kedua negara adalah kerja sama di bidang maritim, tidak hanya melihat peluang yang sangat besar untuk mendukung dan memperbesar peran kedua negara dalam mewujudkan stabilitas keamanan di kawasan khususnya Indo Pasifik, namun juga menunjang gagasan poros maritim dunia milik Indonesia (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019).

Dengan adanya respon tersebut, saat ini Pemerintah Indonesia masih merefleksikan relevansi kerjasama maritim dengan India sebagai potensi geopolitik yang berperan penting bagi posisi daya tawarnya di kawasan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sebab tidak hanya melihat tindakan Indonesia yang mengeluarkan strategi geopolitik yang berorientasi pada penguatan jati diri sebagai negara maritim. Namun juga bagaimana di kawasan Indo Pasifik, Indonesia harus lebih proaktif mendorong perannya bersama India melalui kerjasama maritim sebagai kunci untuk bisa berkontribusi dalam tatanan politik di kawasan terkait.

Mengingat bahwa mereka memiliki visi yang sama dalam menciptakan kawasan Indo Pasifik yang terkendali, aman serta stabil untuk menjalankan segala aktivitas yang dibutuhkan tanpa adanya dominasi negara besar tertentu yang memungkinkan munculnya ketidakstabilan dan potensi konflik di kawasan. Dengan semakin menguatnya hubungan pertahanan dalam bidang maritim antara Indonesia-India juga memberikan mereka berdua posisi daya tawar yang kuat di kawasan secara bersama-sama mengingat bahwa latar belakang kekuatan geopolitik yang sama dalam Samudera Hindia, akan membentuk sebuah dinamika politik kawasan yang lebih stabil.

Daftar Pustaka

Auliya, Putri. dan Sulaiman, Yohanes. *"Indonesia, ASEAN Centrality and Global Maritime Fulcrum"* Jurnal Global & Strategis Vol. 13 No. 1 Tahun 2019.

Baylis, John. et all. "*The Globalization of World Politics : An Introduction to International Relations*" Oxford University Press Inc., New York : 2008

Bhanu Singh, Udai. *Emerging India-Indonesia Comprehensive Strategic Partnership*. Journal of Defence Studies, Vol. 12, No. 3, July-September 2018, pp. 79-86

Bhatt, Pooja. "*Evolving Dynamics in the Indo-Pacific Deliberating India's Position*"

Chen, Dingding. *Indo Pacific Strategy Background Analysis*. https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/indo-pacific-strategy-background-analysis-20714 diakses pada 6 Februari 2020

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

G. Evans & J. Newnham. "*The Penguin Dictionary of International relations*", Penguin Books, London, Uk : 1998

GK Today, "*India-Indonesia Naval Exercise Samudera Shakti Begins*" https://currentaffairs.gktoday.in/india-indonesia-naval-exercise-samudra-shakti-begins-indonesia-11201862506.html diakses pada 30 Mei 2020

Gunawan, Dadang. et all. *Diplomasi Pertahanan Indonesia Dalam Menyikapi Kompetisi India Dan China Di Samudera Hindia*. Diplomasi Pertahanan Fakultas Strategi Pertahanan Universitas Pertahanan.

https://thediplomat.com/2017/02/the-future-of-india-indonesia-defense-ties/ diakses pada 30 Mei 2020

https://thediplomat.com/2019/05/5-big-ideas-for-the-indian-foreign-ministrys-new-indo-pacific-desk/ diakses pada 28 Mei 2020

https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/JIPA/journals/Volume-01_Issue-1/06_Bhatt.pdf diakses pada 28 Mei 2020

India Writes Network, "*India, Indonesia transform ties, deepen Indo-Pacific connect*" https://www.indiawrites.org/diplomacy/india-indonesia-transform-ties-deepen-indo-pacific-connect/ diakses pada 29 Mei 2020

Jash, Amrita. *China, United States and the Changing Balance of Power in the Asia Pacific*. http://earp.in/en/china-united-states-and-the-changing-balance-of-power-in-the-asia-pacific/ diakses pada 6 Februari 2020

Kantor Staf Presiden. *Presiden Jokowi Presentasikan Konsep Indo-Pasifik di EAS*. http://ksp.go.id/presiden-jokowi-presentasikan-konsep-indo-pasifik-di-eas/index.html diakses pada 6 Februari 2020

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, Indonesia Dan India Dorong Kerjasama Ekonomi Dan Maritim, diakses melalui https://kemlu.go.id/portal/id/read/579/berita/indonesia-india-dorong-kerja-sama-ekonomi-dan-maritim pada 29 Juni 2020

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, Indonesia Dorong Kerjasama Maritim ASEAN-India di Kawasan Indo Pasifik, diakses melalui https://kemlu.go.id/portal/id/read/188/berita/indonesia-dorong-kerja-sama-maritim-asean-india-di-kawasan-Indo Pasifik pada 29 Juni 2020

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, Indonesia Dorong Kerjasama Maritim ASEAN-India di Kawasan Indo Pasifik, diakses melalui https://kemlu.go.id/portal/id/read/188/berita/indonesia-dorong-kerja-sama-maritim-asean-india-di-kawasan-Indo Pasifik pada 29 Juni 2020

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, *Pernyataan Pers Tahunan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Y.M. Retno L. P. Marsudi Tahun 9 Januari 2018*. (Jakarta : Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2018)

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia."*Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri 2015-2019*"(Jakarta : Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015)

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, Menhan RI Terima Dubes India Bahas Peningkatan Kerjasama Pendidikan dan Latihan, diakses melalui https://www.kemhan.go.id/2019/11/13/menhan-ri-terima-dubes-india-bahas-peningkatan-kerjasama-pendidikan-dan-latihan.html pada 29 Juni 2020

Kusumawardhani, Amanda. Indonesia Dorong Asean dan India Pererat Kerja Sama dalam Kerangka Indo Pasifik, diakses melalui https://kabar24.bisnis.com/read/20191103/19/1166363/indonesia-dorong-asean-dan-india-pererat-kerja-sama-dalam-kerangka-Indo Pasifik pada 29 Juni 2020

Minghao, Zhao. *Five Years On, BRI Tastes Success on Several Fronts*. http://www.globaltimes.cn/content/1117400.shtm diakses pada 6 Februari 2020

Ministry of External Affairs Government of India. *Shared Vision of India-Indonesia Maritime Cooperation in the Indo-Pacific.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

https://mea.gov.in/bilateral-18documents.htm?dtl/29933/Shared_Vision_of_IndiaIndonesia_Maritime_Cooperation_in_the_IndoPacific diakses pada 6 Februari 2020

Parameswaran, Prashanth. "*The Future of India-Indonesia Defense Ties*"

PTI, "*India, Indonesia decide to boost maritime cooperation*" https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-indonesia-decide-to-boost-maritime-cooperation/articleshow/66337273.cms diakses pada 30 Mei 2020

Redaksi WE, Sambangi Indonesia Menlu India Dukung Visi Indo Pasifik, diakses melalui https://www.wartaekonomi.co.id/read245205/sambangi-indonesia-menlu-india-dukung-visi-Indo Pasifik.html pada 29 Juni 2020

Setia Dewi, Suci. *Implementasi Act East Policy India Dalam Kerjasama Keamanan Maritim India Dan Indonesia Periode 2015-2018.* Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta 2019

Singh, Hemant. "*Meaning and Objectives of the Act East Policy of India*" https://www.jagranjosh.com/general-knowledge/meaning-and-objectives-of-the-act-east-policy-of-india-1527251668-1 diakses pada 29 Mei 2020

Thakker, Aman. "*5 Big Ideas for the Indian Foreign Ministry's New Indo-Pacific Desk*",

Tisnadibrata, Ismira Lutfia. Indonesia India Sepakat Tingkatkan Kerjasama Maritim di Indo Pasifik, diakses melalui https://www.benarnews.org/indonesian/berita/indonesia-india-maritim-05302018175326.html pada 29 Juni 2020

Tsvetov, Anton. *Will the Quad Mean the End of ASEAN Centrality?*. https://thediplomat.com/2017/11/will-the-quad-mean-the-end-of-asean-centrality diakses pada 6 Februari 2020

Vietnam News Agency. *Vietnam among pillars of India's "Look East" policy.* https://english.vietnamnet.vn/fms/government/89377/vietnam-among-pillars-of-india-s--look-east--policy.html diakses pada 6 Februari 2020

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Winger, Gregory. "*The Velvet Gauntlet: A Theory of Defense Diplomacy. In: What Do Ideas Do?*", ed. A. Lisiak, N. Smolenski, Vienna: IWM Junior Visiting Fellows' Conferences, Vol. 33 Tahun 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Strategi *Maritime Silk Road* China dan Dampaknya pada Keamanan Maritim Indonesia

Ismah Rustam[1]
[1]Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia
ismahrustam@unram.ac.id

ABSTRACT

Nowadays, China has become one of the countries that reveal an increasing of power capability on military, economic and expanding geopolitics. Under the leadership of President Xi Jinping, China developed many innovations that based on long-held fundamental concepts such as the "Chinese dream", "The Great Rejuvenation of The Chinese Nation" and the "Twin Century Goals". One of the newest Chinese ideas is to reformulate China's Silk Road into the Belt and Road Initiative, which combines land and sea routes as the main trade route extending to Europe. This paper tries to describe how the Maritime Silk Road as part of the megaproject has an aim of being the driving of China's blue economy through the idea of blue partnership with the main route through Indonesian territory. By using the concept of maritime security and considering the South China Sea area which full of disputes, as well as the acts of China that violated Indonesia's sovereignty. Therefore, this initiative has become a challenge for Indonesia's maritime security.

***Keywords**: China, Indonesia, Maritime Security, Maritime Silk Road.*

ABSTRAK

Dewasa ini, China menjadi salah satu negara yang menunjukkan peningkatan kapabilitas kekuatan baik militer, ekonomi, dan geopolitiknya yang semakin meluas. Dibawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping, China mengembangkan banyak inovasi yang berlandaskan konsep fundamental yang dipegang teguh sejak dulu seperti *"Chinese Dream"*, *"the great rejuvenation of the Chinese nation"* serta *"the twin centenary goals"*. Salah satu gagasan China terbaru adalah mereformulasi Jalur Sutera Kuno China menjadi *Belt and Road Initiative*, yang menggabungkan jalur darat dan jalur laut sebagai jalur perdagangan utama yang membentang hingga ke Eropa. Jalur maritim China memiliki tujuan menjadi penggerak *blue economy* China melalui ide *blue partnership*. Peta *maritime Silk Road* yang dibuat China memperlihatkan jalur yang melewati wilayah Indonesia. Mempertimbangkan wilayah teritorial LCS yang penuh sengketa dan beberapa kali China kedapatan melakukan pelanggaran di laut Indonesia, maka inisiatif ini memberikan tantangan bagi keamanan maritim Indonesia.

Kata Kunci: China, Indonesia, Keamanan Maritim, *Maritime Silk Road.*

PENDAHULUAN

China merupakan negara maju yang menunjukkan berbagai perkembangan pesat dalam industri militer, pasar ekonomi, perdagangan, kemajuan insfrastruktur dan modernisasi lainnya. Sehingga negara ini berani memainkan banyak peran penting di regional baik kawasan Asia Timur maupun Asia Pasifik. Pada tanggal 3 Oktober 2013, Presiden Xi Jinping mengumumkan secara resmi konsep Jalur Sutera Maritim Abad ke-21 di depan Parlemen Indonesia, Inti kebijakan tersebut adalah pembangunan infratsruktur transportasi laut dari daratan China menuju pelabuhan-pelabuhan utama di berbagai negara Asia Tenggara, Asia Selatan, Timur Tengah, Afrika, dan Eropa. Selain itu, China bahkan menuntaskan ambisinya dengan memadukan jalur laut dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

darat melalui strategi barunya yang disebut sebagai *Belt and Road Initiative (BRI)* (Suropati et al., 2016, p. 66).

Dalam perkembangan regional maupun internasional saat ini, China memiliki pengaruh kuat di berbagai kawasan. Dalam klaim wilayah teritorial, Beijing berhadapan dengan berbagai negara tetangga yang mempunyai penetapan batas wilayah teritorial yang tidak menemukan jalan sepakat dengan China. Namun, di satu sisi China masih sangat membutuhkan negara-negara tetangga seperti ASEAN sebagai partner dalam berbagai bidang. China masih butuh untuk mempromosikan *political trust* dengan negara-negara Asia Tenggara; dalam ranah politik mencoba untuk meng-*upgrade* hubungan ASEAN-China dari sebuah '*strategic partnership'* menjadi '*community of shared destiny'*. China ingin membangun kembali *the 21st Century Maritime Silk Road* untuk memudahkan akses bagi China masuk ke berbagai pelabuhan utama di Asia Tenggara (Huy Hoang, 2017).



Gambar 1. Inisiatif '*Belt and Road*' China (Xinhua Net, 2018)

Kemajuan China dengan berbagai bidang menunjukkan adanya kebangkitan kembali dari yang sebelumnya tenggelam dibawah unipolar negara *super power* Amerika Serikat (AS). China hari ini 'hidup' kembali dengan laju ekonomi rata-rata diatas 7%. Bahkan riset Standard Chartered Bank tahun 2010 memprediksikan bahwa pada tahun 2030 kekuatan ekonomi China akan menggeser dominasi AS ke urutan kedua. *China's Maritim Silk Road Initiative* (MSRI) dan *the Silk Road Economic Belt* (SREB) menjadi dua agenda yang saling berkoneksi dalam "*Belt dan Road*". Proyek konektivitas ini sedang gencar disosialisasikan China karena melibatkan komponen infrastruktur secara masif yang menghasilkan kontroversi mengenai potensi China untuk ditransformasi kedalam lanskap geopolitik global (Blanchard & Flint, 2017).

Dalam strategi jalur maritim China akan membangun navigasi dan berbagai fasilitas keamanan. Dalam jalur yang dibuat China tersebut akan bersentuhan dengan Indonesia bagian utara yaitu Laut Natuna Utara yang berbatasan langsung dengan Laut China Selatan. Laut ini merupakan laut sengketa antara China dengan negara-negara ASEAN. Pada Laut Natuna dan sekitarnya, Indonesia mempunyai peluang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ekonomi maritim yang cukup besar. Lebih dari 50% cadangan dan produksi minyak Indonesia berasal dari provinsi Riau. Selain sumber daya minyak dan gas bumi, laut Natuna juga menjadi sumber perikanan tangkap dan budidaya. Potensi kekayaan alam di perairan ini perlu mendapatkan jaminan keamanan maritim yang menyeluruh. Mengingat Indonesia berada dalam posisi sangat strategis dalam dua pengaruh global dunia; AS dan China, maka harus mampu memberikan respon yang strategis terutama dalam proteksi keamanannya (Suropati et al., 2016, p. 66).

Sebagai sebuah bangsa bahari, kebijakan Indonesia dibawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo berkeinginan mengembalikan jati diri bangsa Indonesia sebagai sebuah negara maritim yang tangguh sehingga konsep negara poros maritim dunia harus benar-benar ditampilkan. Gagasan Indonesia sebagai negara Poros Maritim pun telah disampaikan dalam forum internasional Konferensi Tingkat Tinggi Negara-negara Asia Timur (KTT EAS) di Myanmar dengan gamblang menjabarkan mengenai visi kelautan Indonesia yang bebas ancaman (Tempo.co, 2014). Tulisan ini ingin menjelaskan mengenai peta strategi *Maritime Silk Road* China yang bersinggungan dengan wilayah perairan Indonesia dan dampaknya terhadap situasi keamanan maritim. Karena ekspansi *Maritime Silk Road* China yang melewati perairan Indonesia menjadi tantangan sekaligus peluang. Menciptakan keamanan maritim di seluruh wilayah Indonesia adalah prioritas yang harus diutamakan.

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian dan tulisan mengenai studi kajian maritim internasional serta keamanan memang telah banyak dilakukan. Namun masih sedikit literatur yang secara khusus mendeskripsikan situasi keamanan Indonesia sebagai negara kepulauan dilihat dari potensi geostrategis dan geopolitik kawasan, terlebih dari berbagai kebijakan negara besar seperti China yang memanfaatkan situasi perkembangan kawasan untuk mencapai kepentingannya. Terdapat sejumlah literatur yang berkenaan dengan pokok masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini.

POLITIK KELAUTAN

Syamsumar Dam menjelaskan mengenai Istilah Politik Kelautan (*Ocean Politics*) pertama kali digunakan oleh Peter Polomka melalui bukunya *Ocean Politics in Southeast Asia* yang diterbitkan oleh *ISEAS Singapore* pada tahun 1978. Ketika sedang berlangsung Konferensi Hukum Laut Ke-III yang diselenggarakan oleh PBB (1974-1982) yang akhirnya menghasilkan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982. Kajian Polomka lebih menitikberatkan pada masalah kelautan yang berkembang selama konferensi, khususnya di wilayah Asia Tenggara. Menurutnya, dewasa ini lautan menjadi pusat perhatian dari negara-negara bangsa *(nation states)* dan perusahaan transnasional untuk memperoleh kekayaan, kekuasaan, dan prestise. Ditambahkan pula, eksploitasi lautan oleh berbagai pihak telah menimbulkan berbagai masalah kontemporer seperti masalah politik, hukum, ekonomi, lingkungan, dan teknologi. Bahkan lautan telah dijadikan sebagai isu dasar dalam saling ketergantungan antarnegara serta stabilitas dan kemakmuran global dalam jangka panjang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dijelaskan berdasarkan teori Barry Buzan, dalam tiga dekade terakhir sejak Perang Dunia II, lautan telah menjadi suatu sumber pertikaian dan konflik antar negara yang begitu penting. Lautan tidak saja dipergunakan sebagai arena untuk mempertajam perbedaan kepentingan nasional dalam hubungan internasional, tetapi juga sudah merupakan sumber kekacauan yang sudah semakin meluas dalam sistem internasional. Kerisauan para pakar dan tokoh politik internasional di atas, dipengaruhi pula oleh perubahan hubungan internasional sejak berakhirnya Perang Dunia II, baik dalam aspek politik internasional, maupun dalam aspek hukum laut internasional (Dam, 2010: 2). Perubahan politik internasional ditandai oleh perubahan konfigurasi politik internasional dari *bipolar* yang diperlihatkan oleh persaingan pengaruh kedua negara adi kuasa (*super power*) seperti AS dan US dalam bentuk Perang Dingin (1947-1989) menjadi *multipolar* yang ditandai oleh kehadiran aktor-aktor utama yang baru seperti Uni Eropa, Jepang, China, dan India.

POTENSI LAUT CHINA SELATAN

Parulian Simamora menjelaskan mengenai Laut China Selatan adalah sebuah kawasan yang setengah wilayahnya ditutupi oleh air dan dikelilingi sembilan negara dengan klaim saling tumpang tindih zona maritim laut, pulau-pulau kecil dan karang. Rantai kepulauan utamanya adalah pulau-pulau *Paracel* dan pulau-pulau *Spratly*. Pulau-pulau *Paracel* diklaim oleh Cina dan Vietnam sedangkan pulau-pulau *Spratly* di klaim oleh Filipina, Malaysia, Brunei dan Taiwan, termasuk Cina dan Vietnam juga. Klaim Cina dan Vietnam atas Laut China Selatan berdasarkan sejarah, Filipina berdasarkan kedekatan geografis, Malaysia berdasarkan sejumlah karang yang masuk dalam landasan kontinennya (*continental shelf),* sedangkan Brunei berdasarkan Zona Ekonomi Eksklusifnya. Untuk memperkuat klaimnya, masing-masing negara melakukan berbagai cara, antara lain: menempatkan pasukan di pulau yang diklaim, mendatangkan turis, melakukan patroli dan peninjauan, membuat peta yang menunjukan wilayah tersebut sebagai bagian dari wilayahnya.

Laut China Selatan kaya akan sumber daya yang menjadi rebutan oleh beberapa negara yang mengelilingi laut tersebut karena dapat menjadi sumber energi dan kemakmuran bagi rakyatnya. Konsumsi energi China semakin meningkat untuk mempertahankan pertumbuhan ekonominya antara 8-10% per tahun. China mengklaim hampir seluruh kawasan Laut China Selatan sebagai bagian dari wilayahnya, yang terkenal dengan sebutan meletakkan sembilan garis titik *(9 dotted lines)*. Klaim sepihak oleh China atas seluruh kawasan ini, telah membuat negara-negara yang ikut mengklaim menjadi gusar dan melakukan kegiatan-kegiatan untuk memperkuat klaimnya serta membangun dan memperkuat angkatan bersenjatanya. Walaupun telah banyak, upaya-upaya yang dilakukan untuk menyelesaikan konflik, namun klaim dari negara-negara yang terlibat didalamnya, hingga saat ini terus berlanjut dan berpotensi memicu konflik di masa datang.

Potensi konflik ini perlu diredam untuk memelihara stabilitas dan keamanan di kawasan Laut China Selatan (Simamora, 2014). Apabila dilihat dari aspek pertahanan dan keamanan, bagi Indonesia kawasan Laut China Selatan dapat menjadi ancaman apabila: pertama, terjadi konflik bersenjata antar negara yang saling bertikai; kedua, terjadinya perlombaan senjata atau pembangunan kekuatan angkatan bersenjata secara signifikan di kawasan yang bertikai; dan ketiga, terlibatnya dua kekuatan besar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Amerika Serikat dan China dalam konflik Laut China Selatan. Menjadi peluang bagi Indonesia sebagai juru runding atau penengah atau penyeimbang apabila masing-masing negara yang bertikai sadar dan bersedia untuk melakukan perundingan atau kerja sama di kawasan yang dipersengketakan (Simamora, 2014).

JALUR SUTERA MARITIM CHINA

Dalam buku yang berjudul "Arungi Samudra Bersama Sang Naga; Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutera Maritim Abad ke-21", Untung Suropati, Yohanes Sulaiman dan Ian Motratama. Menjabarkan bahwa pada tahun 2013, presiden China, Xi Jinping, secara resmi meluncurkan kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke 21. Menariknya, peluncuran kebijakan tersebut dilakukan di depan parlemen Indonesia. Untuk merealisasikan ambisinya, China berkomitmen menyediakan dana tidak kurang dari US$ 40-45 miliar untuk pembangunan infrastruktur, terutama pelabuhan laut di berbagai lokasi strategis sepanjang rute Jalur Sutera Maritim yang terbentang dari daratan China hingga ke Afrika dan Eropa (Suropati et al., 2016).

Tentu saja kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke 21 memanfaatkan program bantuannya sebagai alat untuk menebar pengaruh ke negara-negara lain, terutama negara penerima bantuan. Hal ini terlihat dari inisiatif China mendirikan AIIB yang merupakan lembaga pemberi pinjaman untuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur terkait kebijakan OBOR, dimana kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke 21 ada di dalamnya, pada tanggal 29 Juni 2015. Tidak aneh kelahiran AIIB menjadi daya tarik luar biasa bagi banyak negara, terutama negara-negara yang memerlukan dana bagi pembangunan infrastruktur konektivitas maritimnya. Sementara bagi negara kreditor, banyaknya negara debitur membuka peluang masuknya perusahaan-perusahaan negaranya menanam berbagai proyek infrastruktur di negara tersebut.

Sebagaimana diketahui klaim China yang sejauh ini berdasar sejarah, disamping tidak sesuai dengan tata pergaulan internasional, juga sebenarnya sangat subyektif, yakni bahwa perairan tersebut pernah disinggahi pelaut-pelaut China. Sebagaimana telah diatur dalam UNCLOS 1982 bahwa kedaulatan atas wilayah laut tertentu diukur berdasar jarak dari titik atau pulau terluar suatu negara. Namun, sebagaimana telah dibahas di atas bahwa seiring dengan semakin menguatnya ekonomi dan militer China, negara itu pun merasa perlu bersikap lebih asertif dalam membela apa yang dianggapnya sebagai bagian dari keutuhan wilayah, termasuk dengan mempertahankan klaimnya yang jauh melebihi batas aturan hukum laut internasional.

Sementara Indonesia, merasa dirinya bukan sebagai negara penuntut, cenderung memilih bermain di zona aman. Suatu sikap yang sangat disayangkan banyak kalangan, terutama Filipina dan Vietnam, mengingat Indonesia adalah pemimpin alamiah kawasan. Merasa Indonesia tidak bisa diharapkan, Filipina pun berusaha melibatkan ASEAN. Namun, upaya Filipina membawa kasus Laut China Selatan ke forum KTT ASEAN di kamboja tahun 2012 pun mengalami hambatan. Kegagalan Filipina tidak lain karena ditentang oleh sesama anggota ASEAN sendiri yaitu Kamboja, yang dikenal memiliki hubungan sangat erat dengan China. Pertama dalam sejarah ASEAN, forum setingkat KTT hamper gagal menyepakati *joint communiqué* (Suropati et al., 2016).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Oleh karena itu, tantangan ASEAN di masa depan sangatlah besar. Kegagalan dalam penyelesaian masalah sengketa perbatasan, seperti yang terjadi di Laut China Selatan yang melibatkan beberapa negara anggota ASEAN vs China melalui forum ASEAN, dipastikan akan sangat menurunkan kredibilitas, sekaligus soliditas ASEAN. Hal tersebut mulai terasa manakala Vietnam dan Filipina cenderung lebih mendekat ke Amerika Serikat dalam menghadapi sengketa perbatasannya dengan China di Laut China Selatan. Pada saat yang sama sebagai sesama negara ASEAN, Laos, Kamboja, dan Myanmar lebih condong ke China. Tidak ketinggalan sikap negara ASEAN yang lain seperti Malaysia dan Singapura. Sebagai negara penuntut, Malaysia cenderung mengesampingkan posisi berlawanan dengan China karena memiliki kepentingan ekonomi yang besar dengan Beijing, sementara Singapura, lebih menampilkan sikap abu-abu (dalam balutan strategi luar negeri *hedging* (Suropati et al., 2016).

Melihat jabaran tinjauan pustaka di atas, dapat disimpulkan bahwa setiap negara memainkan politik maritim guna mendukung berbagai kepentingan mereka di lautan, termasuk bagi negara-negara yang tidak memiliki laut. Strategi politik kelautan juga semakin berkembang luas hingga hari ini. Salah satunya kepentingan negara China dan situasi konfliktual di Laut China Selatan. Pada literatur terakhir dipaparkan mengenai ide poros maritim Indonesia yang bersamaan dengan berjalannya gagasan jalur sutera maritim China, namun kajian yang fokus membahas mengenai ancaman dari China khususnya pada wilayah laut Indonesia secara spesifik di kawasan masih belum banyak ditemukan. Karenanya perlu diadakan kajian lebih lanjut dan bersifat komprehensif untuk menggali potensi-potensi dan masukan-masukan untuk kajian kemaritiman dalam hubungan internasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan teknik kualitatif, sebagaimana yang dideskripsikan oleh Creswell bahwa teknik penulisan kualitatif sebagai sebuah proses dimana masalah penelitian menjadi sebuah studi yang muncul dari *natural setting* seperti pengumpulan data lapangan yang dikaji dengan berbagai metode, bukan sebuah studi yang muncul dari penelitian laboratorium. Sehingga pada saat proses koleksi informasi dengan teknik kualitatif dapat diperoleh dari berbagai sumber guna memahami bagaimana pemecahan permasalahan baik melalui responden atau orang-orang yang terlibat (Creswell, 2007). Penulis menggunakan teknik penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif dengan mengumpulkan data dari berbagai sumber data seperti buku dan literatur jurnal, hasil seminar mengenai *Belt and Road Initiative* yang disampaikan pada *Seminar on South-south Cooperation* di Beijing, China, maupun pemberitaan media massa seperti koran Tempo dan tulisan terpublikasi yang meneliti mengenai tema serupa.

Adapun urutan analisis data yang dilakukan dengan metode kualitatif adalah *pertama*, peneliti membaca berkali-kali data yang diperoleh dari studi pustaka sambil menghilangkan beberapa informasi yang tumpang tindih atau berulang-ulang disebutkan. *Kedua*, melihat signifikansi atau pentingnya data yang diperoleh. *Ketiga*, mengklasifikasikan data yang memiliki kemiripan atau kecocokan dengan data lain. *Keempat*, mencari pola atau tema yang mengikat pikiran yang satu dengan lainnya. *Kelima*, mengkonstruksikan *framework* untuk mendapatkan esensi dari apa yang hendak disampaikan oleh data tersebut (Raco, 2010).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KERANGKA PEMIKIRAN

Penelitian ini menggunakan kerangka konsep keamanan maritim. Keamanan maritim sendiri didefinisikan oleh Bueger sebagai sebuah kondisi dimana tidak terdapat bentuk ancaman apapun. Ancaman yang dimaksud antara lain perselisihan antar negara terutama dalam klaim yurisdiksi di wilayah perairan, kemudian ancaman kegiatan terorisme di laut, masalah pembajakan kapal, masalah kejahatan terorganisir seperti penyelundupan narkoba, penyelundupan manusia, dan barang-barang ilegal lainnya, juga ancaman *illegal fishing*, masalah lingkungan, hingga ancaman kecelakaan di laut dan bencana (Bueger, 2015).

Guna mempermudah memahami sebuah kondisi keamanan maritim, Bueger mencoba menggambarkan situasi dalam sebuah matrik dimana memuat empat pilar utama untuk menopang situasi aman. *Pertama*, *marine environment* yaitu situasi dimana wilayah laut dalam keadaan aman ketika bebas dari bahaya kecelakaan pelayaran, polusi lingkungan dan perubahan iklim, sebab masalah lingkungan berkaitan dengan masa depan kehidupan bawah laut. *Kedua*, keamanan maritim erat kaitannya dengan *economic development* karena negara-negara saat ini menghadirkan *blue economy* sebagai alternatif dalam pembangunan berkelanjutan, maka dalam matrik ini keadaan aman ialah saat bebas dari ancaman kegiatan penyelundupan, IUU *fishing* dan pembajakan kapal sebagai penghambat pembangunan ekonomi sebuah negara maritim.

Ketiga, national security yang lebih condong pada upaya penegakan kedaulatan di laut sebuah negara dimana keamanan akan tercipta apabila terbebas dari berbagai insiden perselisihan antar negara baik masalah klaim wilayah teritorial, masalah perbatasan laut hingga proliferasi senjata. Matriks *keempat* ialah *human security*, dimana ancaman terhadap keamanan manusia semakin meningkat, misalnya maraknya praktek *human trafficking*. Kerangka konsep keamanan maritim yang dijabarkan oleh Bueger hampir mirip dengan dengan Geoffrey Till bahwa keamanan maritim sebagai frasa baru yang tidak hanya bersifat tradisional seperti *sea control* atau *expeditionary operations* namun kini lebih berkembang isu non-tradisional dalam upaya pemeliharaan tatanan wilayah laut sebagai ruang yang menyimpan potensi sumber daya alam, pelayaran dan lingkungan hidup (Till, 2004).

Kedua pendekatan di atas menjadi kerangka pemikiran dalam tulisan ini. Situasi keamanan maritim dalam sebuah negara tidak dapat terwujud bilamana salah satu aspek ancaman masih terjadi. Meminjam dari matriks keamanan maritim Bueger, bahwa salah satu sektor yang terpenting adalah keamanan nasional. Dimensi ini bertumpu pada perspektif tradisional untuk memberikan perlindungan pada seluruh wilayah teritorial negara, seperti Indonesia yang memiliki ruang laut lebih luas daripada daratan, sehingga titik terluar negara kepulauan adalah wilayah perairan. Apabila masih terjadi pelanggaran dalam wilayah teritorial, dalam hal ini Indonesia, maka belum dapat dikatakan terdapat situasi keamanan maritim karena sejumlah ancaman pelanggaran wilayah. Dalam dimensi lainnya, Bueger juga menunjukkan bahwa keamanan ekonomi dan keamanan lingkungan tidak kalah pentingnya, hal ini senada dengan ruang maritim Indonesia khususnya wilayah Laut Natuna Utara hingga ke Selat Malaka yang memiliki nilai komersialisasi tinggi dan mempunyai potensi ancaman dalam dimensi tersebut terutama menghadapi rencana megaproyek China.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Wilayah teritorial Indonesia yang berada dalam pekarangan Asia Tenggara merupakan area strategis tempat bertemunya banyak kepentingan strategis. Dalam hubungan konfliktual maritim dapat terlihat bagaimana China dan para negara *claimant states* beradu kekuatan di Laut China Selatan yang masing-masing mengedepankan kepentingan mempertahankan wilayah teritorialnya. Hal ini menunjukkan aspek tradisional dalam studi keamanan maritim seperti yang dikemukakan dalam konsep Bueger maupun Till masih relevan dengan keadaan sekarang. Disaat negara-negara Asia Tenggara tengah beradu klain wilayah di Laut China Selatan, China membangun megaproyek di sepanjang laut mulai dari pesisir China Hingga tembus ke Samudra Hindia dengan berbagai konsekuensi keamanan maritim yang harus diterima negara-negara pesisir. Termasuk situasi keamanan maritim di Indonesia dan negara-negara di kawasan.

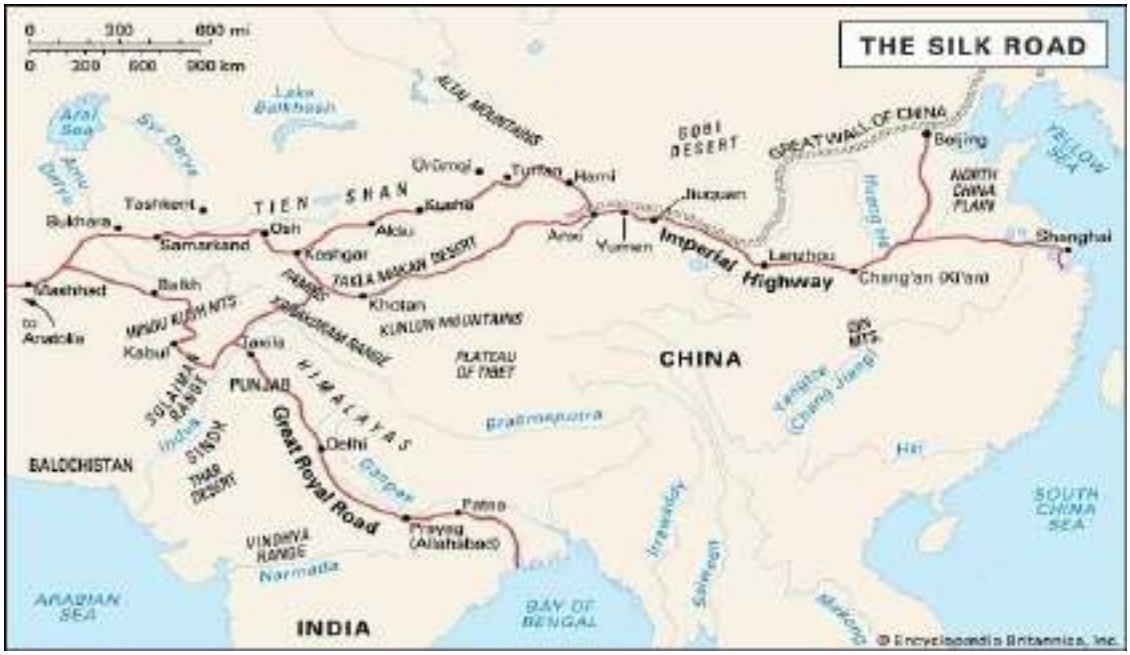
PERKEMBANGAN EKONOMI CHINA DAN KEMUNCULAN INISIATIF BELT AND ROAD

China merupakan negara paling berpengaruh di Asia saat ini. Kebangkitan China tentu tak lepas dari keberhasilan reformasi ekonomi yang dilakukan sejak tahun 1978. Sejak peralihan masa jabatan dari tangan Mao Zedong ke Deng Xiaoping. Pada masa pemerintahan Deng Xiaoping kebijakan ekonomi China berubah drastis dengan mulai menerapkan sistem ekonomi pasar dan melakukan transisi ideologi dari Maoisme yang terbukti gagal menyejahterakan rakyatnya (Suropati et al., 2016, p. 66). China bergabung dalam beberapa integrasi regional di berbagai kawasan.

Tahun 1997-1998 terjadi krisis finansial di Asia secara besar-besaran dan berdampak pada hampir semua negara sehingga peningkatan integrasi perdagangan dan investasi sangat terlihat sejak saat itu. China mulai memposisikan diri dimana Presiden Xi Jinping menerapkan konsep "*Chinese Dream*", "*the great rejuvenation of the Chinese nation*" serta "*the twin centenary goals*" sejak kepemimpinannya. Dengan slogan-slogan tersebut China diharapkan mampu bangkit hingga menjadi pesaing baru bagi negara-negara barat (Johnson et al., 2016). Presiden Xi Jinping membuat banyak inovasi dengan berbagai konsep yang dirancang dengan sebuah target yaitu pada tahun 2049 menjadi negara utama yang berpengaruh di kawasan.

China mengalami perkembangan pesat sejak memasuki abad ke-21. Ini disebut sebagai gelombang *Rising China* yang berlangsung secara bertahap. *Pertama,* peletakan landasan domestiknya yang didasari pertanian, dengan menutup diri dari pengaruh asing. Hal ini menyebabkan pada era Mao Zedong, China dikenal dengan sebutan negara Tirai-bambu. *Kedua*, keterbukaan yang berlandaskan pada industrialisasi, pertama kalinya dilakukan oleh Deng Xiao Ping. *Ketiga*, keterbukaan yang bukan hanya sekedar membuka pintu terhadap kehadiran investasi asing, namun juga menjadi pelaku utama investasi ke berbagai kawasan. Ini yang dilakukan oleh Xi Jinping sejak tahun 2013 melalui strategi ekonomi lintas kawasan atau yang kita kenal dengan *Belt and Road initiative* (BRI). Ini merupakan strategi jangka panjang dengan mereformulasi dari Jalur Sutera Kuno yang membuat suatu jalur perdagangan dan energi membentang dari China hingga ke Eropa dan Afrika (Jati, 2017).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 2. Peta Jalur Sutera Kuno China (The Editors of Encyclopaedia Britannica, 2018).

BRI merupakan gabungan dari dua konsep yang membentang dalam jalur sutera daratan dan jalur sutera lautan. Jalur sutera telah berlangsung sejak berabad-abad lamanya yang menghubungkan antara China dengan barat (lihat gambar 2). Semangat dari Jalur Sutera Kuno yang saat itu berkembang yaitu "*peace and cooperations, openness and inclusiveness, mutual learning and mutual benefit*". Hal ini masih tetap dipertahankan hingga saat ini. Jalur sutera mengikat hubungan erat antara timur dan barat, menjadi simbol kerjasama dan komunikasi. Jalur sutera adalah sebuah sejarah dan warisan budaya yang diakui oleh semua negara di dunia (Zou Weikang, 2018). Dalam catatan sejarahnya, China memang memberikan perhatian terhadap laut. Hal ini digambarkan dalam ekspedisi lautan yang dilakukan oleh Laksamana Cheng Ho ke Laut China Selatan pada masa Dinasti Ming pada abad ke-14 dengan memanfaatkan kepulauan Paracel dan Spratly sebagai tempat persinggahan (Dam, 2010).

BRI sebagai gagasan lama dari jalur sutera China yang kini kembali dicetuskan dengan kepentingan yang jauh lebih luas daripada sekedar perdagangan. Gagasan ini tentu memberi implikasi yang cukup besar terhadap ekonomi dan politik di kawasan. Bukan hanya terhadap China, namun juga negara-negara yang berada dalam kawasan Asia. Bagi China saat ini dunia tengah dihadapkan dengan tuntutan untuk menciptakan perdamaian, pembangunan, kerjasama dan juga saling memberi keuntungan. Melakukan kompetisi yang menimbulkan kerugian harus dihindari. Hal ini yang mendorong semangat reformulasi *belt and road* China untuk menghadapi situasi ekonomi global dan tantangan internasional yang begitu kompleks.

Dukungan jalur sutera maritim China salah satunya adalah untuk mengembangkan konsep *Blue Economy* yang berorientasi pada industri kelautan dan pemanfaatan sumber daya laut secara maksimal. Sementara itu, negara-negara Barat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masih meletakkan konsentrasi pada pembangunan lingkungan berkelanjutan dengan berbagai upaya politik hijau. Termasuk mengekang China sebagai negara yang menyumbangkan polusi dalam jumlah besar terhadap kehidupan bumi(Ghiasy et al., 2018). Dalam inisiatif BRI, jalur sutera maritim China adalah salah satu prioritas utama pembangunan kekuatan laut negara tirai bambu tersebut. Selain kepentingan untuk melindungi kedaulatan teritorial China, kepentingan untuk melindungi wilayah strategis industri sepanjang pantai, kepentingan untuk melindungi sumber daya laut serta keamanan pelayaran dan jalur komunikasi untuk melancarkan perdagangan internasionalnya.

JALUR SUTERA MARITIM CHINA SEBAGAI JALUR PELAYARAN INTERNASIONAL

Pasca Perang Dingin, China melakukan gebrakan diplomasi untuk memperbesar kapasitas proyeksi kekuatan militernya melalui kerjasama sepanjang jalur laut untuk memberikan kelancaran pada sirkulasi sejumlah kepentingan nasionalnya. Mereformulasi sebuah konsep jalur laut sebagaimana jalur sutera China di masa lalu yang lebih dahulu eksis. Sebelum konsep ini dikenal dengan nama Jalur Sutera Maritim, strategi ini dikenal dengan nama untaian mutiara (*string of pearls*) meskipun konsep ini tidak pernah dianggap sebagai kebijakan formal pemerintah China (Suropati et al., 2016, p. 108). Kemajuan pesat China dalam bidang ekonomi juga bersamaan dengan kemajuan dalam bidang militer dan politik, sehingga China nampak memiliki agresivitas di kawasan Asia termasuk di Asia Tenggara dan disebut sebagai “the next regional hegemon” oleh Mearsheimer. China akan memilih jalan menjadi negara hegemon dalam situasi internasional yang anarki (Mearsheimer, 2001).

Hampir 90 persen total perdagangan internasional China diangkut melalui laut, perdagangan maritim merupakan mesin utama untuk mempertahankan ekonomi nasional China. Melalui ‘*Blue Partnership’*, China dapat mengekspor kelebihan kapasitas industrinya ke pasar luar negeri dan menstimulus sumber-sumber baru untuk pertumbuhan ekonomi domestik. China secara aktif telah mempunyai hak kepemilikan pelabuhan asing di sepanjang jalur-jalur strategis. China melakukan ekspansi ekonomi dengan membangun pelabuhan-pelabuhan di sejumlah negara di Laut China Selatan dan Samudra Hindia (lihat Tabel 1). Pembangunan Infrastruktur pelabuhan di sepanjang jalur maritim dimaksudkan untuk merangsang pertumbuhan *blue economy* karena dengan adanya pelabuhan akan memudahkan koneksi dengan sejumlah area daratan di China seperti Pelabuhan Gwadar di Pakistan dan Kyaukpyu di Myanmar. Sejumlah pelabuhan China di negara lain didirikan untuk menstimulasi perkembangan ekonomi terestrial China dengan menghubungkan provinsi pedalaman China yang kurang berkembang melalui koridor ekonomi sepanjang jalur maritim ke Samudra Hindia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Pelabuhan Milik China di Negara-Negara Laut China Selatan dan Samudra India (Ghiasy et al., 2018)

Year	Region	Host state	Port	Lease period
2015	Indian Ocean	Pakistan	Gwadar	40 years
2015	Indian Ocean	Myanmar	Kyaukpyu	50 years
2015	South China Sea	Malaysia	Kuantan	60 years
2016	Indian Ocean	Djibouti	Obock	10 years
2016	South China Sea	Malaysia	Melaka Gateway	99 years
2017	Indian Ocean	Sri Lanka	Hambantota	99 years
2017	South China Sea	Brunei	Muara	60 years
2017	Indian Ocean	Maldives	Feydhoo Finolhu	50 years

Note: Transparency issues mean that data on the year of agreement and lease period may be inaccurate.

Sources: Data compiled by the authors from various sources.

Presiden China Xi Jinping secara resmi telah meresmikan kebijakan Jalur Sutera Maritim Abad ke-21. Untuk merealisasikan ambisinya, China berkomitmen menyediakan dana tidak kurang dari US$ 40-45 miliar untuk pembangunan infrastruktur, terutama pelabuhan laut di berbagai lokasi strategis sepanjang rute Jalur Sutera Maritim yang terbentang dari daratan China hingga ke Afrika dan Eropa. Target perdagangan China bukan hanya di Asia tetapi tujuan utama adalah negara-negara di Eropa dengan melalui Laut Mediterania dan terusan Suez. sejumlah negara di Afrika menjadi sasaran China seperti Djibouti, Kenya, Madagaskar, Mozambik dan Tanzania (Ghiasy et al., 2018, p. 226). Lebih dari 60 negara akan terlibat dalam proyek *belt* dan *road* China dimana mayoritas adalah negara berkembang. Untuk melanggengkan mega proyek tersebut China berhasil membuat *Silk Road Fund* sebesar 40 miliar US dolar yang ini menjadi kendaraan pembiayaan infrastruktur untuk memasok pendanaan dalam membiayai pembangunan jalur sutera maritim dan infrastruktur lainnya (Ghiasy et al., 2018, p. 228).

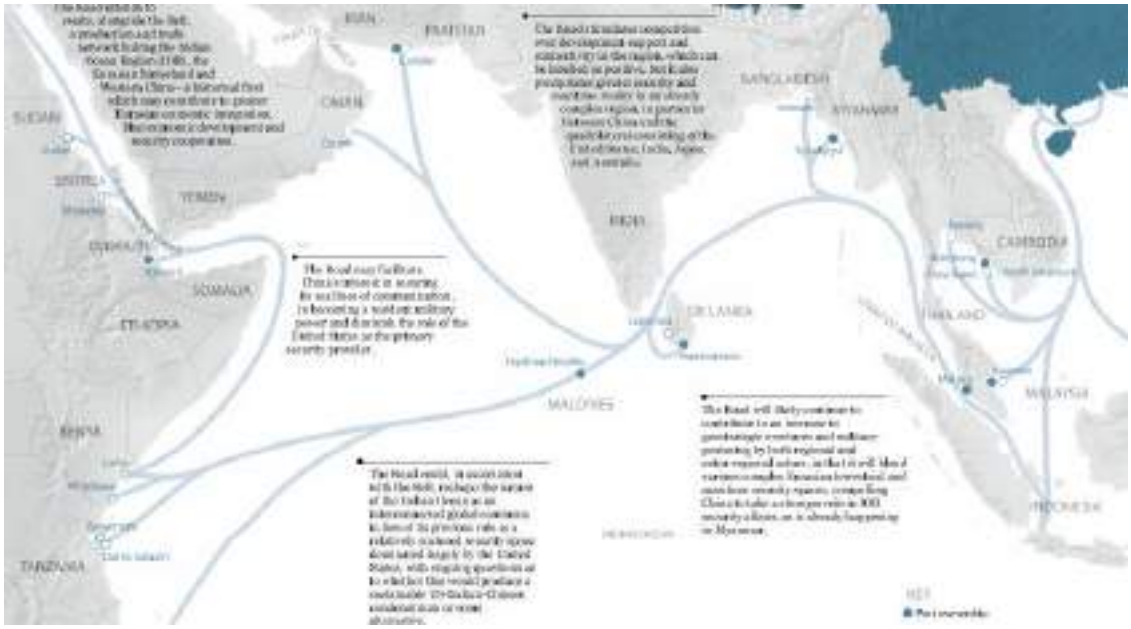
China juga memanfaatkan program bantuan dalam BRI sebagai alat untuk menebar pengaruh ke negara-negara lain, terutama negara penerima bantuan. Bantuan China diimplementasikan melalui gagasannya mendirikan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang merupakan lembaga pemberi pinjaman untuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur terkait kebijakan BRI, termasuk jalur sutera maritim China. AIIB sebagai bank pembangunan multilateral membawa misi untuk meningkatkan penghasilan ekonomi dan taraf kehidupan sosial di Asia dan negara anggota lainnya. Bermarkas di Beijing, AIIB sudah beroperasi sejak Januari 2016 dan mengalami kemajuan pesat dengan jumlah 57 anggota pendiri hingga bertambah menjadi 86 anggota negara di dunia (Zou Weikang, 2018).

Membangun jalur maritim China mempunyai tantangan dan hambatan yang lebih daripada jalur sutera darat. Jalur sutera lama yang membentang di daratan China hingga Asia tengah telah terbentuk sehingga China hanya perlu menghidupkan kembali dengan dukungan teknologi. Berbeda dengan jalur sutera maritim yang baru

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mulai dibangun dengan dukungan negara-negara maritim di sepanjang laut dan samudra.

Negara-negara di Asia menjadi prioritas utama untuk konektivitas. Selain Asia, China juga memberikan perhatian kepada negara-negara yang terletak di Samudra Hindia seperti Sri Lanka yang sangat strategis sehingga Menteri Luar Negeri China, Wang Yi, menjuluki negara ini sebagai "*Dazzling pearl on the Maritime Silk Road*". Negara di Samudra Hindia lain yang tidak kalah penting adalah Maladewa, dimana Presiden Xi Jinping telah melakukan kunjungan kenegaraan pada tahun 2014 silam dengan memperluas perdagangan dan sektor pariwisata yang ditandai dengan adanya *Memorandum of Understanding* (MoU) (Blanchard & Flint, 2017). Selain itu, beberapa negara di Timur Tengah dan Afrika yang memiliki pelabuhan seperti Mesir, Irak, dan Iran juga telah memperluas integrasi politik dan diplomatiknya ke arah dukungan Jalur Sutera Maritim China demi mendapatkan keuntungan bersama.



Gambar 3. Jalur Sutera Maritim China (Ghiasy et al., 2018)

IMPLIKASI JALUR MARITIM CHINA TERHADAP SITUASI KEAMANAN DI ASIA TENGGARA DAN INDONESIA

Ketika Presiden Xi Jinping menyampaikan gagasannya mengenai *Silk Road Economic Belt* dan *Maritime Silk Road*, yang menjadi fokus utama China ialah negara-negara Asia karena konektivitas BRI akan berlangsung diantara negara-negara Asia termasuk ekspansi untuk koridor ekonomi maritim yang hingga kini masih dalam tahap pembangunan (Jinping, 2017). Asia menjadi kunci bagi keberhasilan BRI China baik jalur darat maupun maritim. Untuk jalur sutera maritim akan membentang dari pesisir China timur kemudian memasuki Laut China Selatan yang dikelilingi oleh negara-negara Asia Tenggara. Maka, hampir semua negara Asia Tenggara memiliki peran besar bagi keberhasilan mega proyek China tersebut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Berbicara mengenai jalur maritim China yang melalui sejumlah wilayah laut di Asia Tenggara tentu mengingatkan pada konflik di Laut China Selatan yang belum kunjung usai hingga hari ini. Dari konsep keamanan maritim kita dapat melihat bagaimana keamanan sebuah wilayah perairan dapat tercipta bilamana tidak ada ancaman didalamnya. Permasalahan perbatasan laut yang tidak kunjung usai mendorong pada konflik antara negara-negara. Konflik yang melibatkan setidaknya delapan negara ini terjadi karena perbedaan pendapat mengenai garis batas teritorial masing-masing negara. klaim China di wilayah Laut China Selatan memang sebuah sejarah panjang karena menerapkan peta tradisional *nine dash line* yang memperluas wilayah China hingga ke utara perairan Indonesia. Laut China Selatan merupakan jalur pelayaran strategis dan penting bagi dunia karena menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut China Timur melalui Selat Malaka. Fakta ini menunjukkan besarnya keuntungan ekonomis yang dapat diraup dalam wilayah perairan tersebut, ditambah lagi potensi kekayaan sumber daya alam yang terkandung didalamnya.

Dalam kacamata China, ASEAN memiliki tiga masalah keamanan; *pertama*, perselisihan dalam sengketa Laut China Selatan antara China dan empat negara anggota ASEAN lainnya; *kedua*, masalah kemakmuran dan stabilitas negara anggota; dan *ketiga*, masalah kohesifitas, keefektifan, dan kredibilitas ASEAN itu sendiri (Ghiasy et al., 2018). Tiga permasalahan ini menciptakan hubungan yang kurang harmonis bukan hanya dengan China tetapi juga sesama negara anggota ASEAN. Terdapat sejumlah sengketa yang belum diselesaikan antara China dan negara-negara Asia Tenggara. Seperti masalah perbatasan, perselisihan yurisdiksi peningkatan persenjataan hingga masalah perebutan sumber daya alam.

Masalah sengketa yurisdiksi di Laut China Selatan (LCS) antara China dengan beberapa negara ASEAN yang mengklaim yaitu Malaysia, Filipina, Vietnam dan Brunei Darussalam disebabkan oleh *nine dash line* China yang mengklaim hampir 80 persen luas dari LCS, muncul tumpang tindih serta konflik klaim kawasan maritim dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dengan Filipina, China belum selesai mengenai tarik ulur ZEE di wilayah *Reed Bank*, yang berlokasi 80 mil laut dari pulau Palawan. Sementara dengan Vietnam China bermasalah dalam survei seismik untuk minyak dan gas yang memicu konflik bersenjata (Warsito, 2015). Di satu sisi, klaim China bertentangan dengan kerangka kerja UNCLOS untuk zona maritim. Hal ini pernah dilaporkan oleh Filipina mengenai kasus eksploitasi sumber daya maritim. China mendapatkan teguran dari Mahkamah Arbitrase Internasional di Den Haag pada tahun 2016. Pada saat itu, China menolak mediasi internasional yang diajukan, sementara Vietnam dan Filipina tetap berusaha menjadikan isu ini sebagai kasus internasional.

Sebagai respon atas meningkatnya ketegangan di LCS, terlihat beberapa peningkatan persenjataan di negara-negara sekitar, misalnya Vietnam yang meningkatkan pengeluaran militernya sebesar 127 persen dari $ 2,2 milyar pada tahun 2006 menjadi $ 5 miliar pada tahun 2017. Pada saat itu, Vietnam menjadi negara di urutan ke-11 sebagai penerima senjata terbesar dunia. Vietnam juga memperlihatkan kedekatannya dengan Amerika Serikat, Jepang dan India dalam bidang keamanan. Sementara Filipina dan Thailand sejak tahun 2013 meningkatkan belanja militer secara konstan di Singapura. Di saat yang bersamaan China juga terus meningkatkan kapasitas militernya di LCS. Perkembangan ini membuat cemas negara-negara ASEAN terutama negara pengklaim dan berbagai *stakeholder* regional berkaitan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan masalah kebebasan navigasi. Amerika Serikat sebagai negara yang memiliki kepentingan ekonomi dan keamanan cukup signifikan di LCS dan di Asia Tenggara telah melakukan kebebasan reguler untuk navigasi dan mendukung negara mitranya di Asia Tenggara.

Ditinjau dari potensinya, LCS adalah sebuah wilayah teritori yang kaya sumber daya alam. Dasar lautnya diyakini mengandung sekitar 11 miliar barel minyak dan 190 triliun meter kubik gas alam. Pengeboran minyak dan gas di wilayah yang bersengketa sebagian besar telah menimbulkan ketegangan politik. China pada tahun 2012 hingga 2016 memblokade nelayan Filipina di Scarborough Shoal, selain itu, Vietnam menghentikan ekspedisi pengeboran gas setelah mendapatkan tekanan dari China pada tahun 2017.

Menurut China, area penangkapan ikan ini seharusnya digunakan untuk tujuan keamanan pangan dan memperluas '*blue economy*' (Ghiasy et al., 2018, p. 32). Persoalan isu keamanan laut bagi negara-negara "*Island in Between*" atau negara-negara di Asia Tenggara dengan berbagai klaim atas beberapa wilayah maritim yang strategis di LCS merupakan penyebab utama munculnya perselisihan antar negara. Disampaikan dalam tulisan Connie Rahakundini bahwa Craig Snyder mencoba menganalisis perselisihan dibalik isu keamanan maritim melalui tulisannya "*Maritime Security in Southeast Asia*" terdapat tiga faktor utama yang menurutnya mempengaruhi keamanan laut, yaitu: kepentingan atas kekayaan sumber daya laut dan ZEE (*Exclusive Economic Zones*), perubahan lingkungan keamanan regional pasca berakhirnya Perang Dingin dan mundurnya kekuatan militer Amerika Serikat di Asia Tenggara, serta keamanan maritim menjadi perhatian utama dari angkatan laut dalam mengatasi berbagai ancaman kedaulatan nasional yang berasal dari faktor eksternal seperti penyelundupan senjata, masalah narkoba, sampai imigran gelap.

Tiga wilayah yang sering menjadi perselisihan regional di Laut China Selatan adalah kepulauan Spartly, Paracel, dan Scarborough (Bakrie, 2007). Sebagaimana diketahui klaim China sejauh ini berdasarkan kekuatan histori yang kurang sesuai dengan hukum internasional. Pengaturan dalam UNCLOS 1982 bahwa kedaulatan atas wilayah laut tertentu diukur berdasar jarak dari titik atau pulau terluar suatu negara. Seiring dengan semakin menguatnya ekonomi dan militer yang dimilikinya, China bersikap lebih asertif dalam memperjuangkan kepentingannya.

Sementara Indonesia, untuk kasus LCS cenderung memilih berada dalam posisi netral dengan berdiri di zona aman. Ini merupakan sebuah sikap yang mencerminkan prinsip politik luar negeri Indonesia, yaitu bebas dan aktif. Tidak memihak pada salah satu kekuatan manapun. Namun sikap ini justru sangat disayangkan oleh negara tetangga, Filipina dan Vietnam, mengingat Indonesia sebagai pemimpin alamiah kawasan. Filipina pun berusaha melibatkan ASEAN. Namun, upaya Filipina membawa kasus Laut China Selatan ke forum KTT ASEAN di Kamboja tahun 2012 pun mengalami hambatan. Kegagalan tersebut tidak lain karena ditentang oleh sesama anggota ASEAN sendiri yaitu Kamboja, yang dikenal memiliki hubungan sangat erat dengan China (Suropati et al., 2016, p. 79). Kekecewaan terhadap hal tersebut membuat Vietnam dan Filipina cenderung lebih mendekat ke AS dalam menghadapi sengketa perbatasannya, pada saat yang sama Laos, Kamboja, dan Myanmar lebih condong ke China (Suropati et al., 2016, p. 65).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Situasi keamanan di LCS ini menjadi batu sandung bagi kelancaran proyek *Maritim Silk Road* (MSR) itu sendiri. Akses untuk melampaui sejumlah zona perairan di sepanjang MSR idealnya adalah bebas dari ancaman dan sengketa. Indonesia, sekali lagi, sebagai negara yang memiliki prinsip politik bebas dan aktif memang tidak ikut campur dalam permasalahan negara lain, namun kebebasan China dalam membangun jembatan MSR tersebut patut ditinjau kembali demi mempertahankan keamanan nasional dan keamanan maritim Indonesia.

JALUR SUTERA MARITIM CHINA SEBAGAI TANTANGAN SEKALIGUS PELUANG BAGI INDONESIA DAN SINERGISITAS TERHADAP KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA

Indonesia dikelilingi sejumlah laut dan selat strategis yang digunakan oleh berbagai negara dalam aktivitas pelayaran internasional. Beberapa diantaranya juga menjadi jalur yang dilalui oleh *Maritim Silk Road* (MSR) China, seperti; Laut China Selatan, Samudra Hindia, Selat Malaka, dan Laut Natuna. Wilayah laut ini banyak dimanfaatkan bukan hanya untuk menopang kegiatan ekonomi dan perdagangan, namun juga untuk kepentingan militer, politik dan keamanan. Banyak negara memiliki kepentingan di Laut China Selatan baik negara-negara Asia Tenggara, maupun negara-negara diluar kawasan. Hampir semua negara memanfaatkan laut ini untuk jalur perdagangan internasional maupun upaya memperluas pengaruh dikawasan. kekuatan laut yang dimiliki oleh sebuah negara dimaksudkan untuk melindungi kepentingan nasionalnya, termasuk China yang memaksimalkan kemampuan maritimnya di Laut China Selatan dengan orientasi *blue economy* yang mengarah pada bidang industri dan perdagangan (Blanchard & Flint, 2017).

Pada konsep keamanan maritim dari Bueger, terdapat empat dimensi keamanan yang harusnya dipenuhi untuk mendapatkan situasi dimana keamanan maritim tercapai, yaitu keamanan nasional, keamanan ekonomi, keamanan manusia dan keamanan lingkungan maritim. Dalam hubungan internasional dikenal perspektif tradisional yang memandang bahwa keamanan nasional adalah hal terpenting bagi sebuah negara karena berkaitan kedaulatan. Keamanan nasional negara-negara Asia Tenggara masih terganggu dengan adanya ketegangan di Laut China Selatan, termasuk negara-negara *non-claimant*.

China diidentifikasikan sebagai negara dengan kekuatan militer yang paling besar dalam sengketa di Laut China Selatan, meskipun kehadiran Amerika Serikat juga masih nampak sebagai penyeimbang kekuatan militer. China seringkali membuat kebijakan-kebijakan luar negeri yang kontroversial dan negara ini mampu menempatkan diri sejajar dengan negara-negara pemilik teknologi pertahanan tingkat tinggi. Mencermati sepak terjang China belakangan ini, dengan menghitung untung rugi secara ekonomis dan politis, nampak China lebih memilih jalan yang bisa diartikan konfrontasi daripada negosiasi terhadap negara-negara di Asia Tenggara yang dipersepsikan lebih lemah secara militer. semua negara Asia Tenggara ikut mengantisipasi potensi konflik yang mungkin terjadi guna melindungi kedaulatan wilayah lautnya (Bakrie, 2007, p. 67), China mempersiapkan kekuatan militer bukan hanya memiliki kemampuan bertahan namun juga untuk kemampuan ofensif.

Salah satu bentuk strategi yang dilakukan China dalam upaya meredakan ketegangan namun tidak melepaskan kepentingan utamanya di LCS, negara ini

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mengajak negara-negara di Asia Tenggara termasuk Indonesia untuk bekerjasama melalui konsep MSR. Memperhatikan situasi konfliktual di kawasan, China sangat tepat mengambil langkah pendekatan ekonomi untuk meredakan ketegangan tersebut. Jalur maritim China yang membentang dari daratan China melalui Asia hingga ke Eropa dan Afrika melewati sejumlah negara, termasuk didalamnya Indonesia. Berkaitan dengan geopolitik China di kawasan Asia Tenggara, Indonesia menjadi salah satu negara transit yang paling diandalkan terutama pada sisi Selat Malaka. Bagi China, Indonesia adalah pusat ekonomi terbesar di Asia Tenggara, apalagi China menangkap sinyal kesamaan tujuan yaitu dengan deklarasi visi Indonesia dibawah pemerintahan Presiden Jokowi untuk menjadikan Indonesia sebagai titik tumpuan maritim global.

Disamping itu, bersama dengan inisiatif Poros Maritim Indonesia, Thailand juga ikut mendorong *East Economic Corridor*, yang bertujuan mengembangkan kawasan pesisir timur Thailand menjadi zona ekonomi terkemuka di ASEAN (Ghiasy et al., 2018, p. 26). Sebagai negara kunci dalam MSR China serta secara geografi berada tepat di selatan LCS, Indonesia memiliki peran signifikan dalam politik regional Asia Tenggara. Indonesia harus dapat mencari titik imbang antara kepentingan ekonomi, situasi politik dan mengedepankan keamanan negara. Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di Asia yang terdiri dari 17.506 pulau-pulau besar dan kecil, dimana 2/3 bagiannya merupakan perairan seluas lebih dari 5,8 juta km² (Wahyono, 2007). Indonesia memiliki tanggung jawab untuk menjamin keamanan maritim baik untuk keutuhan bangsa Indonesia sendiri maupun keamanan maritim negara pengguna jalur pelayaran internasional yang ada di Indonesia.

Indonesia dibawah pemerintahan Presiden Joko Widodo mengembangkan sebuah konsep kelautan yang mengandung kepentingan strategis yaitu Poros Maritim Dunia (PMD). Dengan konsep PMD Indonesia diharapkan memiliki peran signifikan sebagai penghubung laut internasional. Sebagai bagian dari *national interest*, PMD adalah kebijakan pemerintah Indonesia yang telah disampaikan pada semua negara dan telah dimulai proses interkonektivitasnya. PMD berangkat dengan visi untuk menjadi negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu untuk memberikan kontribusi positif bagi perdamaian di kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasionalnya. Wilayah laut Indonesia yang dipetakan sebagai MSR China terdapat di dua bagian, yaitu ALKI I dan Selat Malaka. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, yang melintasi perairan Natuna dari Laut China Selatan menuju Samudra Hindia melalui Selat Sunda memiliki dua pintu masuk.

Pintu masuk pertama ditarik tegak lurus di tengah-tengah garis dasar yang menghubungkan Pulau Sentut dan Pulau Tokong Malangbiru yang memotong garis lurus yang lain dari pintu masuk kedua yang terletak di tengah garis dasar antara Pulau Senua dan Pulau Subi Kecil. Jalur ini memberikan kebebasan pelayaran bagi kapal asing. Semua kapal asing bebas berlayar di ALKI I dengan hak *transit passage* yang diakui oleh Konvensi Hukum Laut 1982, tanpa harus melapor kepada stasiun pantai RI, sehingga pengawasan kapal-kapal asing itu sangat perlu untuk ditingkatkan (Dam, 2010, p. 119). Kembali pada konsep keamanan maritim yang mempertimbangkan keamanan nasional dimana Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri dari pulau-pulau dan wilayah perairan didalamnya akan berhadapan dengan MSR China yang mengklaim jalur perairan Indonesia, sehingga kekuatan laut Indonesia harus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dapat dimaksimalkan untuk memberikan perlindungan secara penuh dari agresifitas China di sepanjang koridor yang berada dalam perairan Indonesia.

Koridor ekonomi MSR China secara langsung bersinggungan dengan lautan Indonesia di beberapa wilayah. Keadaan ini membuktikan bahwa perairan Indonesia kedepannya akan semakin terbuka atas kepentingan ekonomi global. Disatu sisi, sengketa LCS mendorong peningkatan kekuatan militer negara-negara sekitar, sebagai negara terdekat tentu Indonesia akan mendapatkan imbas dari sengketa kawasan tersebut. Meskipun Indonesia tidak terlibat secara langsung dalam konflik LCS, namun klaim *nine dash line* China bersinggungan dengan wilayah teritorial Indonesia di bagian utara Natuna. Klaim China dalam *nine dash line* juga membawa dampak bagi Indonesia. Seperti beberapa kali terjadi insiden di Laut Natuna utara dengan China. Hal ini dipicu karena peta tradisional China yang menunjukkan wilayah penangkapan ikan tradisional hampir memasuki wilayah Indonesia.

Seperti insiden yang terjadi pada bulan Maret 2016, *coast guard* China membantu kapal nelayan China yang ditahan oleh Indonesia atas dugaan mencuri ikan. Selanjutnya pada bulan Mei 2016 China memprotes tindakan Angkatan Laut Indonesia yang menyita kapal China di dekat perairan Natuna, serta insiden ketiga bulan Juni di tahun yang sama dimana kapal perang Indonesia mendekati 12 kapal asing yang diduga mencuri ikan di laut Natuna (Muhaimin, 2016). Dalam dimensi lain konsep keamanan maritim, juga mempertimbangkan aspek keamanan ekonomi sebagai salah satu ancaman. Lautan Indonesia berkali-kali menjadi sasaran *illegal fishing* yang dilakukan oleh China dan beberapa negara lainnya. Ditambah lagi cara penangkapan ikan yang dilakukan oleh nelayan asing menimbulkan kerusakan lingkungan maritim. Hal ini tentu menimbulkan kerugian yang cukup besar bagi Indonesia.

Jalur MSR China menempatkan area teritorial Indonesia kedalam bagian kunci guna memperlancar gagasan tersebut setidaknya menimbulkan dua dampak. *Pertama*, ini akan memberikan dampak positif bagi Indonesia sebagai bagian yang dilalui oleh jalur perdagangan China. Keuntungan dari segi ekonomi dan politis sesuai dengan kemampuan diplomasi maritim Indonesia kepada China dan negara-negara sekitar. Pelaksanaan politik luar negeri Indonesia yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Sehingga Indonesia harus mampu memanfaatkan kerjasama dengan China terutama untuk pembangunan infrastruktur wilayah dan kawasan industri sebagaimana yang diatur dalam konsep jalur sutera maritim China (Suropati et al., 2016).

Kedua, tentu hal ini menjadi tantangan bagi Indonesia terutama dalam masalah keamanan dan ketertiban kawasan. Selain itu juga karena konsep jalur MSR belum terlalu jelas. Ketidakjelasan dapat menimbulkan kecurigaan dan multipersepsi yang akan berimbas pada pelaksanaan kerja sama yang tidak lancar. Hal seperti itu pernah terjadi di Sri Lanka, negara kecil namun memiliki geolokasi yang sangat strategis bagi kepentingan militer dan ekonomi China dimana negara tirai bambu ini memerlukan pelabuhan-pelabuhan pendukung bagi jalur perdagangan dan militernya. Dengan menunjuk Sri Lanka sebagai mitranya yang secara geostrategis berada di selatan India, memberikan kesempatan bagi China untuk menekan India dari selatan. Seperti yang disinggung dalam sub bahasan sebelumnya, bahwa jalur maritim China

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

melalui Laut China Selatan mengandung banyak persepsi dalam kacamata keamanan oleh negara-negara Asia Tenggara tak terkecuali Indonesia (Suropati et al., 2016).

China pun secara aktif memilih dan menjadikan wilayah lautan Indo-Pasifik bersahabat dengan kepentingannya dengan mengembangkan kemitraan ekonomi dengan negara-negara di sepanjang rute MSR. Indonesia sebagai mitra strategis bagi China di satu sisi membutuhkan kesempatan kerjasama sebagai peluang ekonomi, namun disisi lain dihadapkan pada sejumlah potensi ancaman keamanan maritim. Melalui kacamata keamanan, sengketa yang melibatkan negara-negara tetangga di LCS memperlihatkan peningkatan persenjataan yang mengarah pada konflik terbuka. Sementara ide membangun MSR secara tidak langsung dapat memberikan kontribusi pada pembangunan kekuatan baik militer maupun pengaruh politik China di LCS. Muncul kekhawatiran di antara negara-negara Asia Tenggara bahwa China kelak bisa menggunakan strategi MSR tersebut sebagai bagian dari penetrasi militer di kawasan LCS.

KESIMPULAN

Artikel ini telah menjelaskan mengenai perkembangan China yang kian pesat dan semakin agresif dalam berbagai kawasan, termasuk Asia Tenggara. Hal tersebut menjadi peluang sekaligus ancaman bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Peningkatan kekuatan militernya beriringan dengan kekuatan ekonomi yang terus beranjak naik. Kebijakan politik dan keamanan China kemudian menjadi lebih terbuka dengan pembentukan kemitraan strategis dengan negara-negara lain. Keinginan yang disampaikan oleh Presiden Xi Jinping untuk mengarahkan kebangkitan China pada kontribusi perdamaian dan kemakmuran kawasan. Meskipun pada satu sisi, China masih dihadapkan pada permasalahan internal dan konflik di kawasan terutama sengketa Laut China Selatan. Hal tersebut menjadi batu sandung bagi China untuk mencapai tujuannya menjadi negara paling berpengaruh.

Untuk melindungi kepentingan ekonominya, China melakukan gebrakan dengan melakukan pengembangan strategi maritim. Bukan hanya mengedepankan kekuatan *blue water navy*, China juga membangun kembali kekuatan jalur sutera lama yang dikemas kembali dalam bentuk *Belt and Road Initiative* (BRI) yang didalamnya terdapat *Maritime Silk Road* (MSR). Hal ini berangkat dari semangat dari Jalur Sutera Kuno yang saat itu berkembang yaitu "*peace and cooperations, openness and inclusiveness, mutual learning and mutual benefit*". MSR adalah salah satu prioritas dalam BRI dengan langkah awal memulai pembangunan infrastruktur di sepanjang jalur. Secara tidak langsung ini memberikan akses kepada angkatan lautnya untuk menggelar kekuatan maritim di wilayah lain.

Indonesia sebagai salah satu negara yang menjadi mitra strategis China karena secara geografis letak Indonesia sebagai negara maritim sangat mendukung ekspansi MSR. Tantangan utama yang dihadapi Indonesia adalah situasi keamanan maritim di kawasan dengan konflik LCS dan situasi keamanan maritim di sepanjang wilayah perairan Indonesia karena berkaitan dengan ancaman keamanan nasional misalnya pelanggaran kedaulatan. Menghadapi hal tersebut membutuhkan strategi politik luar negeri yang mengedepankan kepentingan keamanan maritim. Mengingat posisi Indonesia yang begitu strategis dalam kawasan, pemerintah sepatutnya mengambil

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

langkah tepat dalam menanggapi mega proyek China dan menyelaraskannya dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

REFERENSI

Bakrie, C. R. (2007). *Pertahanan Negara dan Postur TNI Ideal*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Blanchard, J.-M. F., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Inititive. *Geopolitics*, *22*(2), 223–245. https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503

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

Creswell, J. (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Fire Traditions* (2nd ed.). California: SAGE Publications.

Dam, S. (2010). *Politik Kelautan*. Jakarta: Bumi Aksara.

Ghiasy, R., Su, F., & Saalman, L. (2018). *The 21th Century Maritime Silk Road; Security Implications and ways forward for the European Union*. Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI). Retrieved form https://www.sipri.org/publications/2018/other-publications/21st-century-maritime-silk-road-security-implications-and-ways-forward-european-union

Huy Hoang, N. (2017). China's Strategic Moves since the Communist Party of China's 18th National Congress: Impact on ASEAN Security and Politics. In J. Jacob & H. T. Anh (Eds.), *China and its Neighbourhood; Perspectives from India and Vietnam*. New Delhi: Pentagon Press.

Jati, I. (2017). Comparative Study of the Roles of ASEAN and the Organization of Islamic Cooperation in Responding to the Rohingya Crisis. *IKAT : The Indonesian Journal of Southeast Asian Studies*, *1*(1), 17. https://doi.org/10.22146/ikat.v1i1.27466

Jinping, X. (2017). *The Governance of China II*. Beijing: Foreign Languages Press.

Johnson, C. K., Cha, V., & Searight, A. (2016, December 15). *How should we view China's rise?* Center for Strategic and International Studies. Retrieved form https://www.csis.org/analysis/how-should-we-view-chinas-rise

Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. W.W. Norton & Company.

Muhaimin. (2016, June 20). *Insiden Indonesia dan China di Natuna sudah tiga kali*. Sindonews. Retrieved form https://international.sindonews.com/read/1118077/40/insiden-indonesia-dan-china-di-natuna-sudah-3-kali-1466385708

Raco, J. R. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif, Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya*. Jakarta: Grasindo.

Simamora, P. (2014). *Peluang dan Tantangan Diplomasi Pertahanan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Suropati, U., Sulaiman, Y., & Montratama, I. (2016). *Arungi Samudra Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutera Maritim Abad ke-21*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.

Tempo.co. (2014, November 13). *Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim*. Retrieved form http://www.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/Cara-Jokowi-Jadikan-Indonesia-Poros-Maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

The Editors of Encyclopaedia Britannica. (2018, September 19). *Silk Road Trade Route*. Retrieved form https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route

Till, G. (2004). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. London: Frank cass.

Wahyono, S. (2007). *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: Teraju (Anggota IKAPI).

Warsito, P. T. (2015). Mengurai Silang-Sengkarut Sengketa di laut China Selatan. *Seminar Nasional Universitas Muhammadiyah Yogyakarta*.

Xinhua Net. (2018, August). *Belt and Road Initiative*. Retrieved form http://www.xinhuanet.com/silkroad/english/index.htm

Zou Weikang, P. (2018). *The Belt and Road Initiative; implementation, coordination and international financial cooperation* [PowerPoint]. Seminar Internasional dengan tema: South-South Cooperation for Developing Countries.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

STRATEGI PENGEMBANGAN PELAYARAN PERINTIS DENGAN ANALISA SWOT MENUJU PENGUATAN PROGRAM TOL LAUT DAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM

Willem Thobias Fofid

Asisten Dosen PIP Semarang

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi kebijakan yang dapat diimplementasikan untuk pengembangan pelayaran perintis Dermaga APO di pelabuhan Jayapura adalam rangka meningkatkan kinerja pelabuhan menuju penguatan program tol laut. Dermaga Apo sebagai pelayaran perintis pelabuhan Jayapura memiliki kelemahan-kelemahan yang telah diidentifikasi secara observasi dan studi data primer. Kelemahan-kelemahan Pelayaran Perintis ini berakibat pada disparitas harga untuk provinsi Papua sebagaimana fungsi pelabuhan sebagai fungsi logistik. Berdasarkan hasil analisis SWOT disimpulkan bahwa kinerja Dermaga Apo sebagai Pelayaran Perintis Pelabuhan Jayapura berada pada kuadan I dengan posisi (0,83; 1,44). Strategi yang digunakan Pelayaran Perintis pelabuhan Jayapura guna mengembangkan pelayaran perintis agar lebih efisien sesuai fungsinya adalah adalah strategi SO (strength-opportunity). Strategi SO tersebut yaitu penguatan fungsi pelayaran perintis sebagai pendukung pengembanagn pusat kegiatan ekonomi dan pendukung pemerintah dalam MP3EI, pengembangan sarana dan prasarana pelabuhan perintis agar dapat menunjang segala aktivitas dan efisiensi pelabuhan, pengembangan wilayah hinterland untuk memaksimalkan fungsi pelayaran perintis yang sibuk dan padat.

Keywords : pelayaran perintis, dermaga APO, SWOT analysis

I. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara dengan status *Achipelago Island* atau negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki batas wilayah perairan yang sangat luas (lebih dari 67% adalah perairan) yang eksitensinya telah diakui berdasarkan ketentuan Konvensi Hukum Laut UNCLOS 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982), yang bahkan diteliti ternyata luas laut keseluruhan Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah 6.315.222 Km^2 (Luas Laut seluruh dunia: 361 juta km^2), terdiri dari luas wilayah laut teritorial 282.583 Km^2 (80% perairan) dan darat 20%, dengan luas laut nasional/perairan wilayah pedalaman dan kepulauan 3.092.085 Km^2, dengan Zona Ekonomi Eksklusif / ZEE seluas 2.936.345 km^2, panjang garis pantai kepulauan Indonesia 99.093 Km^2, serta memiliki lebih dari 17.504 pulau yang membentang di antara pulau-pulau besar seperti Pulau Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua. Sebagai negara Kepulauan tentu sangat dibutuhkan sebuah sistem pelayaran yang terintegrasi dan proposional untuk dapat memenuhi kebutuhan perekonomian dan kewilayahan nasional. Sebagai anggota resmi *Internasional Maritime Organization* yang dikenal dengan *IMO* sejak tanggal 18 Januari 1961, Indonesia harus meratifikasi dan mengimplementasikan aturan internasional yang diturunkan lewat regulasi perundangan-undangan nasional. Salah satunya Konvensi mengenai keselamatan yaitu adanya *Convention SOLAS* (*Safety of Lifwe At Sea*) yang mana menuntut setiap pelabuhan dalam melayani kapal-kapal niaga harus memberlakukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penerapannya dalam pelayanan bagi kapal-kapal yang sandar yang akan melakukan arus bongkar muat muatan barang dan manusia. Sehingga sudah saatnya pelabuhan harus dibangun dan dirancang guna melayani kapal dengan melihat kebutuhan-kebutuhan suatu daerah sesuai dengan jenis kapal yang akan sandar dan masuk untuk melayani arus bongkar muat muatan. Salah satu daerah yang menjadi fokus untuk pengembangan pelabuhan Indonesia yaitu daerah T3P (Terpencil, Terluar, Tertinggal dan Perbatasan) dalam menunjang konektivitas, sebagai contoh pengembangan system pelayaran khusus di daerah T3P (Terpencil, Terluar, Tertinggal dan Perbatasan) yaitu pelayaran perintis dan perencanaan pengembangan pelabuhan di Jayapura, Provinsi Papua, yang merupakan daerah ujung timur Indonesia.

Pengaruh dan dampak permasalahan tersebut bagi rakyat Indonesia di kawasan Indonesia Timur tentu tidak seberuntung saudara mereka di kawasan Indonesia Barat. Minimnya pembangunan diperburuk mahalnya harga komoditas membuat jurang pemisah perekonomian melebar. Oleh karena mahalnya komoditas salah satunya dipicu mahalnya biaya logistik. Mahalnya harga komoditas telah terkonfirmasi. Sebagai contoh kasus yang terjadi pada tahun 2013 (dimuat di harian Kompas) salah satu warga Jayapura yang ditelepon dari Jakarta Senin (18/2/2013), Harga ayam kampung di Jayapura juga Rp 200.000 per ekor. Ayam kampung merupakan salah satu makanan wajib dalam sebuah keluargan sebab disukai oleh berbagai kalangan. Di Jakarta, harga ayam kampung hanya Rp 75.000 per ekor. Tingginya harga komoditas di Papua, salah satunya dipicu ketidakmampuan Papua berswasembada, untuk memproduksi sendiri kebutuhan penduduknya. Upaya untuk mendatangkan komoditas dari pulau lain pun tidak mudah. Inefisiensi pelabuhan membuatnya sulit. Inefisiensi pelabuhan, yang dipicu rendahnya produktivitas bongkar muat di Pelabuhan Jayapura, telah memaksa kapal sandar lebih lama. Penggunaan kapal tidak maksimal pada akhirnya melambungkan tarif pelayaran. Konsumen di Jayapura, juga kawasan lain di Indonesia bagian timur, akhirnya harus membeli barang-barang dengan harga lebih mahal. Sebagai perbandingan, Pelabuhan Jayapura membongkar muat kapal ukuran 500 unit peti kemas ukuran 20 kaki (twenty-foot equivalent units/ TEUs) selama tiga hari. Terminal Peti Kemas Internasional Jakarta (JICT) di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, mampu membongkar kapal sejenis dalam 14 jam.

Rendahnya arus kunjungan kapal dan muatan di Pelabuhan Jayapura, hal ini disebabkan masih terdapatnya kapal-kapal niaga yang masuk tidak sesuai dengan jenis-jenis muatan yang tersedia sehingga kapal-kapal yang beroperasi di pelabuhan Jayapura tidak dapat memaksimalkan ruang-ruang muat yang ada, hal ini tentu berdampak pada beban operasional sebuah kapal yang tidak sebanding dengan biaya/*cost* dari sebuah *voyage* perjalanan dengan rute *liners*/tetap maupun tidak tetap/*tramper*, dengan demikian masih terdapatnya ruang muat yang kosong pada kapal-kapal yang melayani di pelabuhan Jayapura setelah bongkar muat dan akan berangkat ke pelabuhan selanjutnya dan atau bahkan sering terjadi penumpukan muatan di gudang, depo kontainer dan penyimpanan barang atau di pelabuhan.

Kebijakan Pemerintah Pusat dalam program visi dan misi Nawa Cita lewat Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah Provinsi Papua dan Kota Jayapura dalam program tol laut dan poros maritim khususnya bagi pelayaran perintis untuk dalam pengembangan kawasan pelabuhan Jayapura, diharapkan dapat memberikan dampak positif bagi perkembangan Kota Jayapura sebagai Ibu Kota Provinsi Papua dan juga terlebih khusus dapat melayani kapal-kapal niaga yang akan beroperasi pada pelayaran perintis dengan rute terpencil, terluar, tertinggal dan perbatasan dalam menunjang konektivitas. Arus

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

muatan yang menjadi tolok ukur keberhasilan program tersebut diharapkan mampu menekan disparitas harga dan dapat menyetarakan harga-harga di seluruh pelosok Indonesia khsusunya di Indonesia timur. Revitalisasi pelabuhan diperlukan agar mampu memperbaiki keadaan. Dalam rangka revitalisasi pelabuhan pelayaran perintis perlu ditetapkan strategi kebijakan yang terintegrasi yaitu secara terpadu yang menghubungkan keunggulan-keunggulan guna mengatasi persoalan yang sedang dihadapi maupun ancaman yang akan datang.

Informasi-informasi internal maupun eksternal mengenai pelayaran perintis tersebut telah dimanfaatkan dan dianalisis untuk perumusan strategi dalam model-model kualitatif, sehingga diperoleh formulasi strategi yang dapat diberikan sebagai masukan dan bahan pertimbangan kepada pihak yang berwenang dalam rangka pengembangan pelayaran perintis. Perumusan strategi kebijakan pengembangan pelayaran perintis tersebut difokuskan dengan menggunakan model-model kualitatif, seperti matriks *Internal Factors Analysis Summary* (IFAS), matriks *External Factors Analysis Summary* (EFAS), dan matriks *Strengths Weaknesses Opportunities Threats* (SWOT). Metode pengumpulan data melalui kuesioner untuk meminta informasi yang dibutuhkan.

II. METODE PENELITIAN

Data pada penelitian ini diperoleh dari hasil pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer merupakan hasil penyebaran kuesioner kepada para pengguna jasa kepelabuhanan dan pihak *stakeholder* di Pelabuhan Jayapura. Pengambilan data sekunder diperoleh dari literatur-literatur. Data yang diperoleh digunakan untuk menganalisa rencana strategi pengembangan dermaga Apo sebagai pelayaran perintis.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kondisi Dermaga APO sebagai Pelayaran Perintis pada Pelabuhan Jayapura

Dermaga APO merupakan dermaga yang diperuntukkan untuk kapal perintis. Secara legalitas dituangkan juga dalam SKB Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan No. 194 B/KM 69 tanggal 26 Nopember 1996.

DERMAGA APO : 346,5 m^2
- Panjang : 33 m
- Elevasi lantai dermaga : +3.2 mLWS
- Daya dukung : 1 ton/m^2
- Tahun Pembuatan : 1960
- Kolam tambat : 3.200 m^2
- Kedalaman kolam : - 6 s/d -7 Mlws

Kinerja Fasilitas Pelabuhan

Kinerja pelayanan *general cargo* dari 2014-2018 18 ton/gang/jam; pada tahun 2011 terjadi penurunan dikarenakan kinerja pelayanan *bagged cargo* dari 2014-2018, 20 ton/gang/jam; pada tahun 2017 terjadi penurunan menjadi 18 ton/gang/jam. Kinerja pelayanan petikemas dari 2014-2018, 9 ton/gang/jam terjadi penurunan juga karena alat bongkar muat tidak bisa berada di atas dermaga karena akses jalan yang sudah rusak dan area pengoperasian yang sangat sempit dan terbatas dan juga tidak terdapat fasilitas terminal dan gudang sementara di area dermaga. Kinerja pelayanan dermaga APO khusus melayani pelayaran perintis selama 2014-2018 berfluktuasi dari 72,16% sampai 72,86%; pada tahun 2011 terjadi penurunan menjadi 319 ton/m2/kapal dikarenakan keadaan dermaga yang sudah retak dan hancur.

Dengan keadaan yang sekarang ini, dermaga APO dimana beton dermaga buatan tahun 1960 pada zaman pemerintah Hindia Belanda kondisinya yang sudah retak dan akses jalan yang rusak ditambah dengan area yang begitu sempit hanya memiliki luas 346,5 m^2, membuat fasilitas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pendukung seperti forklift tidak dapat beroperasi dengan maksimal dan keberadaan terminal penumpang dan gudang serta ruang trasit (embarkasi/debarkasi) penumpang harus segera dibangun dan dikembangkan.

Results of the SWOT Analysis

Analisis SWOT berkaitan dengan analisis proses internal dan lingkungan eksternal dengan tujuan mengidentifikasi kekuatan internal agar dapat memanfaatkan peluang eksternal dan menghindari ancaman eksternal, sambil mengatasi kelemahan internal. Metode ini diperkenalkan oleh Albert Humphrey, yang memimpin proyek penelitian di Stanford University pada 1960-an dan 1970-an abad lalu. Metode SWOT digunakan untuk menganalisa *Strengths*, *Weaknesses*, *Opportunities*, and *Threats*. Hasil dari strategi pengembangan pelayaran perintis dengan menggunakan analisa SWOT dirinci sabagai berikut:

Analisis Faktor Internal *(Internal Factors Analysis Summary)*

Analisis terhadap faktor internal pengelolaan pelayaran perintis di pelabuhan Jayapura sebagai upaya untuk penetapan strategi pengembangan pelayaran perintis meliputi 2 komponen yaitu komponen (*Strength*) dan komponen kelemahan (*Weakness*).

1. Komponen kekuatan (*Strength*)
   Faktor-faktor yang dianggap sebagai kekuatan pada pengelolaan pelayaran perintis di pelabuhan Jayapura, diantaranya adalah sebagai berikut:
   a. Sebagai pusat Ibu Kota provinsi Papua, Pelabuhan Jayapura memiliki peranan penting dalam arus kunjungan kapal, sehingga tentunya pelayaran perintis yang beroperasi dari Indonesia barat sampai Jayapura dan daerah sekitarnya juga memiliki peranan penting;
   b. Keberadaan Pelayaran Perintis tentu memiliki peranan penting bagi kota Jayapura yang merupakan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan Negara, dan kepentingan ekonomi;
   c. Pelabuhan Jayapura khususnya Pelayaran Perintis memberikan dampak bagi tatanan sistim jaringan transportasi secara umum di wilayah Provinsi Papua, yang mana berkembang seiring dengan pemberlakuan Otonomi Khusus bagi Papua, dalam transportasi di Provinsi Papua menggambarkan intergrasi dari sub sistim transportasi;
   d. Tingkat kepadatan dan kesibukan pelabuhan sebagai pelayaran perintis pelabuhan Jayapura;
   e. Pengetahuan pengelola pelabuhan tentang peraturan pengoperasian kapal perintis;
   f. Pengetahuan pengelola pelabuhan tentang jenis dan tipe kapal yang sesuai dan diperbolehkan bagi pelayanan perintis;
   g. Pengetahuan pengelola tentang jenis muatan kapal.

2. Komponen Kelemahan (*Weakness*)
   Selain faktor kekuatan yang dimiliki, pengelolaan pelayaran perintis sebagai upaya pengembangan fasilitas pelayaran perintis juga terdapat faktor-faktor yang merupakan kelemahan diantaranya adalah sebagai berikut:
   a. Ketidaksesuaian antara arus kunjungan kapal dan muatan barang;
   b. Sarana dan prasarana tidak menunjang kegiatan pelabuhan sebagai pelayaran perintis;
   c. Rute trayek pelayaran perintis di Pelabuhan Jayapura belum dapat melayani dengan maksimal sesuai kebutuhan masyarakat dan daerah;
   d. Kurang integrasi antara pelabuhan Jayapura sebagai pelabuhan induk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ke pengembangan pelabuhan perintis;
e. Kebutuhan alat bantu bongkar muat;
f. Pelayanan bongkar muat barang muatan tidak sesuai;
g. Kurangnya perhatian lembaga instansi/*stakeholders* yang berwenang terhadap kebutuhan untuk menunjang efektifitas pelayaran perintis;
h. Ketidaksesuaian antara jumlah dan jenis kapal yang masuk dan keluar;
i. Dermaga APO untuk pelayaran perintis memiliki kondisi bangunan yang sudah retak dengan umur bangunan berkisar 58 tahun dan memiliki akses jalan yang rusak ditambah dengan area yang begitu sempit hanya memiliki luas 346,5 m^2.

Analisis Faktor Eksternal *(External Factors Analysis Summary)*

Analisis eksternal dilakukan terhadap komponen dari luar yaitu Peluang (*Opportunities*), dan ancaman (*Threats*) dari rencana pengembangan pengelolaan pelayaran perintis

1. Komponen Peluang (*Opportunities*)
   Faktor-faktor yang dianggap sebagai peluang dari pengelolaan pelayaran perintis di pelabuhan Jayapura, diantaranya adalah sebagai berikut:
   a. Rencana pemerintah pusat dan daerah untuk mengembangkan pusat kegiatan berbasis potensi sumber daya alam dan kegiatan budi daya unggulan sebagai penggerak utama perekonomian wilayah; sehingga pelabuhan perintis sebagai pendukung pelabuhan Jayapura sangat penting sebagai integrasi transportasi.
   b. Rencana pemerintah meningkatkan pelayanan prasarana dan sarana penunjang kegiatan ekonomi karena Kabupaten dan Kota Jayapura, termasuk dalam kawasan strategis nasional.
   c. Papua dengan ibukota Jayapura masuk kedalam percepatan dan perluasan pembangunan indonesia (MP3EI).
   d. Provinsi Papua memiliki Kawasan berfungsi lindung meliputi: Kawasan hutan lindung, kawasan cagar alam, kawasan suaka margasatwa, kawasan pantai berhutan bakau, kawasan taman nasional, kwasan rawan bencana, dan sebagainya. Kawasan berfungsi budidaya di Provinsi Papua Barat meliputi kawasan hutan produksi, kawasan pertanian, kawasan perikanan, kawasan pertambangan, kawasan industri, kawasan pariwisata.
   e. Pengembangan wilayah *hinterland*.
   f. Pengembangan fasilitas pelabuhan seperti terminal penumpang.

2. Komponen Ancaman (*Threats*)
   Selain faktor peluang yang dimiliki, pengelolaan pelayaran perintis sebagai upaya pengembangan fasilitas pelayaran perintis juga terdapat faktor-faktor yang merupakan ancaman diantaranya adalah sebagai berikut:
   a. Kepadatan pengunjung dan penumpang selama proses bongkat muat yang menghambat efektifitas pelabuhan;
   b. Ketidaksesuaian lama waktu yang dibutuhkan untuk proses bongkar muat;
   c. fasilitas pendukung seperti forklift tidak dapat beroperasi dengan maksimal dan keberadaan terminal penumpang dan gudang;
   d. penumpukan jumlah kapal yang antri untuk proses bongkar muat dan masuk pelabuhan;
   e. Robohnya bangunan pelabuhan akibat kondisi kelebihan muatan massa dibandingkan dengan umur bangunan.

Secara lengkap strategi pada Matriks SWOT ditunjukkan pada tabel IFAS dan EFAS di bawah ini:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 1. Matrik IFAS Pengembangan pengembangan pelayaran perintis pelabuhan Jayapura

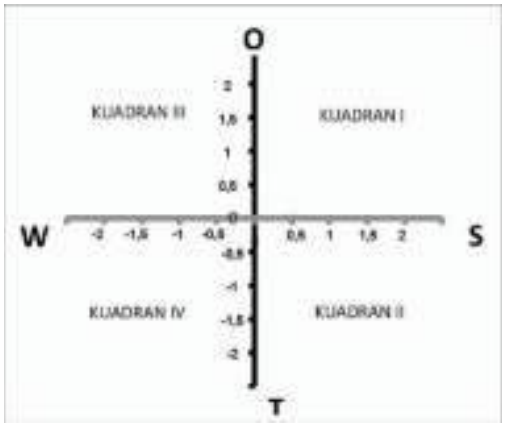
No.	FAKTOR INTERNAL	BOBOT ITEM	RATING	SKOR
	Kekuatan			
1.	Sebagai pusat Ibu Kota provinsi Papua, Pelabuhan Jayapura dan pelayaran perintis peranan penting	0.07	4	0.28
2.	Kota Jayapura yang merupakan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan Negara, dan kepentingan ekonomi	0.07	4	0.28
3.	Pelayaran Perintis bagian dari intergrasi dari sub sistim transportasi	0.06	4	0.24
4.	Tingkat kepadatan dan kesibukan pelayaran perintis	0.07	4	0.21
5.	Pengetahuan pengelola pelabuhan tentang peraturan pengoperasian kapal perintis	0.06	3	0.18
6.	Pengetahuan pengelola pelabuhan tentang jenis dan tipe kapal yang sesuai dan diperbolehkan bagi pelayanan perintis	0.07	3	0.21
7.	Pengetahuan pengelola tentang jenis muatan kapal	0.07	3	0.21
	Total			1.61
	Kelemahan			
1.	Ketidaksesuaian antara arus kunjungan kapal dan muatan barang	0.06	2	0.12
2.	Sarana dan prasarana tidak menunjang kegiatan pelabuhan sebagai pelayaran perintis	0.05	1	0.05
3.	Rute trayek pelayaran perintis di Pelabuhan Jayapura belum dapat melayani dengan maksimal sesuai kebutuhan masyarakat dan daerah	0.05	2	0.10
4.	Kurang integrasi antara pelabuhan Jayapura sebagai pelabuhan induk ke pengembangan pelabuhan perintis	0.06	2	0.12
5.	Kebutuhan alat bantu bongkar muat	0.07	1	0.07
6.	Pelayanan bongkar muat barang muatan tidak sesuai	0.05	1	0.05
7.	Kurangnya perhatian lembaga instansi/stakeholders yang berwenang terhadap kebutuhan untuk menunjang efektifitas pelayaran perintis	0.05	2	0.10
8.	Ketidaksesuaian antara jumlah dan jenis kapal yang masuk dan keluar	0.05	2	0.10
9.	Dermaga APO untuk pelayaran perintis memiliki kondisi bangunan yang sudah retak dengan umur bangunan berkisar 58 tahun dan memiliki akses jalan yang rusak ditambah dengan area yang begitu sempit hanya memiliki luas 346,5 m^2	0.07	1	0.07
	Total			0.78

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel 2. Matrik EFAS Pengembangan pengembangan pelayaran perintis pelabuhan Jayapura

No.	FAKTOR INTERNAL	BOBOT ITEM	RATING	SKOR
	Peluang			
1.	Rencana pemerintah pusat dan daerah untuk mengembangkan pusat kegiatan berbasis potensi sumber daya alam	0.10	4	0.4
2.	Rencana pemerintah meningkatkan pelayanan prasarana dan sarana penunjang kegiatan ekonomi	0.10	4	0.4
3.	Papua dengan ibukota Jayapura masuk kedalam (MP3EI).	0.08	4	0.32
4.	Provinsi Papua memiliki Kawasan berfungsi, kawasan hutan produksi, kawasan pertanian, kawasan perikanan, kawasan pertambangan, kawasan industri, kawasan pariwisata.	0.09	4	0.36
5.	Pengembangan wilayah hinterland	0.08	3	0.27
6.	Pengembangan fasilitas pelabuhan seperti terminal penumpang	0.09	3	0.27
	Total			2.0
	Ancaman			
1.	Kepadatan pengunjung dan penumpang selama proses bongkat muat yang menghambat efektifitas pelabuhan	0.09	1	0.10
2.	Ketidaksesuaian lama waktu yang dibutuhkan untuk proses bongkar muat	0.09	1	0.09
3.	Fasilitas pendukung seperti forklift tidak dapat beroperasi dengan maksimal dan keberadaan terminal penumpang dan gudang serta ruang trasit (embarkasi/debarkasi)	0.10	1	0.10
4.	penumpukan jumlah kapal yang antri untuk proses bongkar muat dan masuk pelabuhan	0.09	1	0.09
5.	Robohnya bangunan pelabuhan akibat kondisi kelebihan muatan massa dibandingkan dengan tuanya bangu]\lp Op'nan	0.09	2	0.18
	Total			0.56

Berdasarkan nilai total skor matrik IFAS (0,83) dan EFAS (1,44) dapat dipetakan dalam bentuk diagram analisis SWOT (*space matric*). Diagram ini dapat mengetahui posisi Strategi kebijakan pengelolaan pelayaran perintis di pelabuhan Jayapura. Dengan diketahuinya posisi strategi berdasarkan analisis *matriks space* dan penggambarannya dalam garis vektor, maka hasil pemetaan posisi strategi tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar Diagram Analisis SWOT

Hasil diagram analisis SWOT menunjukkan bahwa strategi yang cocok digunakan dalam analisis kebijakan pengelolaan pelayaran perintis di pelabuhan Jayapura adalah strategi SO (*strength-*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

opportunity). Strategi SO tersebut yaitu penguatan fungsi pelayaran perintis sebagai pendukung pengembanagn pusat kegiatan ekonomi dan pendukung pemerintah dalam MP3EI, pengembanagn sarana dan prasarana pelabuhan perintis agar dapat menunjang segala aktivitas dan efisiensi pelabuhan, pengembangan wilayah hinterland untuk memaksimalkan fungsi pelayaran perintis yang sibuk dan padat.

IV. PENUTUP

Aspek-aspek yang menjadi kelemahan dari dermaga APO sebagai Pelayaran Perintis di Pelabuhan Jayapura antara lain terkait masalah ketidaksesuaian antara arus kunjungan kapal dan bongkar muat, masalah prasarana dan sarana di dalam pelabuhan, masalah umur bangunan pelabuhan. Hasil analisis SWOT menunjukan kinerja Pelayaran Perintis pelabuhan Jayapura berada pada kuadan I dengan posisi (0,83; 1,44) Strategi yang digunakan Pelayaran Perintis pelabuhan Jayapura guna mengembangkan pelayaran perintis agar lebih efisien sesuai fungsinya adalah adalah strategi SO (*strength-opportunity*) dengan menggunakan kelebihan yang dimiliki serta potensi yang ada untuk penerapan implementasinya dan mampu menutupi kelemahan-kelemahan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Litbang Perhubungan. 2007. *Studi Kebutuhan Jaringan Angkutan Laut Perintis Jangka Menengah dalam Upaya Mendorong Pertumbuhan Sektor Lain*. Jakarta : Badan LITBANG Perhubungan

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2015. Pengembangan Tol laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015. retrieved from https://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf

Indriastiwi F. 2017. *The Requirements of Additional Pioneers Vessel in Area of Banyuwangi*. Warta Penelitian Perhubungan. 29 (2): 303-316

Kadarisman M, Yuliantini, Majid SA. 2016. *Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut". Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*. 3(2): 161-183

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2017. *Maritim Indonesia, Kemewahan Yang Luar Biasa*. retrieved from https://kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan

Triatmodjo, B. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta : Beta Offset

UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 Article 46

Wang K A. 2007. *Process View of SWOT Analysis, The 51st Annual Meeting of the International Society for the Systems Sciences*. Tokyo

Oktarina, Merry. 2012. *Competitiveness of Indonesian Officers A Comparative Study with Filipino Officers Under Analytical Hierarcy Process*. Kingdom of Netherland : STC - Netherland Maritime University

Rangkuti, R.S., Mardiyono, dan Riyanto. 2012. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis, Reorientasi Konsep Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21*. Jakarta : PT. Gramedia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung : CV. Alfabet

Supriyono, Hadi, Capt, Sp.I, M.M, M.Mar. 2010. *Comprehensive review to the STCW*. *Diplomatic Conference*, Manila, Philippines

Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, sebagaimana telah diubah dengan PP. No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan

Peraturan Pemerintah No. 78 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal Yang Berkaitan Dengan Distribusi Pangan Dan Logistik

Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional

Peraturan Presiden No. 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan Dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting

Peraturan Presiden No. 131 Tahun 2015 Tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2015 – 2019

Peraturan Presiden No. 106 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Publik Untuk Angkutan Barang di Laut

Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara

Peraturan Presiden No. 70 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Publik Untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan

Keputusan Presiden No. 6 Tahun 2017 Tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 70 tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga

Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Pendidikan Nasional, Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor KM. 41 tahun 2003, 5/U/KB/2003. Kep.208-A/Men/2003 tentang Quality Standard System (QSS)/Sistem Standar Mutu Kepelautan Indonesia

Keputusan Menteri Perhubungan No. PM. 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Keputusan Menteri Perhubungan No. PM. 189 Tahun 2015 Tentang Organisasi Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 4 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut

Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 901 Tahun 2016 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional

Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2017 Perubahan atas Permenhub No. 10 Tahun 2016 Tentang Tarif Angkutan Barang di Laut Dalam Rangka Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO)

Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 29/M-DAG/PER/5/2017 Tahun 2017 Tentang Perdagangan Antar Pulau

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 35 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara

Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Peraturan Menteri Perhubungan No. 4 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut

Peraturan Menteri Perhubungan No. 22 Tahun 2018 Tentang Komponen Penghasilan Dan Biaya Yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 30 Tahun 2018 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 182 Tahun 2015 Tentang Tarif Muatan Untuk Kegiatan Subsidi Pengoperasian Kapal Ternak

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 38 Tahun 2018 Tentang Penetapan Jenis Barang Dari Dan Ke Daerah Tertinggal, Terluar, dan Perbatasan

Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut SK. Jaringan Tarayek AL. 108/7/8/DJPL-15 Tahun 2015 Tentang Jaringan Trayek Pelayaran Tol Laut Tahun Anggaran 2016 Dan Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaannya Tanggal 21 Desember 2015

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. AL. 108/3/1/DJPL-2017 Tentang Perubahan Keempat atas Keputusan Dirjen Laut No. AL. 108/1/1/DJPL-17 Tentang Jaringan Trayek Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut Tahun Anggaran 2017

Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PR. 101/139/14/DA-2017 Tanggal 3 Oktober 2017 Tentang Penggunaan Ruang Muat Kapal Tol Laut

Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 002/84/9/DJPL-17 Tanggal 27 Oktober 2017 Tentang Prosedur Pengaturan Ruang Muat Kapal Tol Laut

Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.003/100/11/DJPL-17 Tanggal 28 Desember 2017 Tentang Persyaratan Penyelenggaraan PSO Penumpang Kelas Ekonomi, Angkutan Laut Perintis, PSO Angkutan Barang di Laut (Tol Laut) dan Angkutan Ternak

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. AL. 108/5/20/DJPL-17 Tentang Perubahan atas Keputusan Dirjen Laut No. AL. 108/5/11/DJPL-17 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 2018.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TANTANGAN ALKI UNTUK MEWUJUDKAN CITA-CITA INDONESIA POROS MARITIM DALAM PERSPEKTIF HUKUM

Yuniarti Dwi Pratiwi[1]

Abstrak: Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan Nusantara, bahkan mampu mengarungi samudra luas hingga ke pesisir Madagaskar di Afrika bagian selatan. Hal tersebut membuktikan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia telah memiliki jiwa bahari dalam membangun hubungan dengan bangsa lain. Berangkat atas dasar inilah, pemerintahan lima tahun Presiden Joko Widodo-Jusuf Kalla mengusung visi yang menjadikan Indonesia sebagai "poros maritim" sebagai dasar investasi guna mengembalikan kejayaan masa lampau Indonesia di dunia maritim. Mewujudkan cita-cita sebagai negara maritim bukan berarti tanpa hambatan. Hal ini mengingat sejak meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 dan sejak berlakunya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), mau tidak mau menjadikan perairan Indonesia "terbuka" bagi kapal-kapal asing atau negara asing untuk melaksanakan hak lintas mereka di perairan Indonesia. Posisi ini juga memberikan permasalahan kompleks baik masalah yang berkaitan dengan ekonomi, hukum, keamanan, dan pertahanan negara. Begitu banyaknya pekerjaan rumah untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim, oleh karena itu dibutuhkannya instrumen hukum yang bersinergi.

Kata Kunci: *UNCLOS 1982, ALKI, Poros Maritim, Hak Lintas, Perairan Indonesia*

1. PENDAHULUAN

Negara Indonesia memiliki wilayah perairan yang lebih luas daripada daratan. Oleh karena itu, peran wilayah laut menjadi sangat penting bagi kehidupan bangsa dan negara. Bila kita kembali melihat kepada sejarah, kerajaan Sriwijaya (Nusantara I) dan Kerajaan Majapahit (Nusantara II) merupakan contoh kejayaan maritim di Nusantara. Kejayaan Indonesia sebagai negara maritim dimasa lalu muncul karena paradigma masyarakatnya yang mampu menciptakan visi maritim sebagai bagian utama dari kemajuan budaya, ekonomi, politik, sosial dan pertahanan. Mereka mempunyai ketajaman visi maritim yang tinggi terhadap keunggulan strategis letak geografis wilayah bahari Indonesia. Kemampuan tersebut dilakukan dengan segenap *politicalwill* pemimpin dan rakyatnya.

Bercermin pada masa lalu, Indonesia pernah mencetak tinta emas dengan kejayaan kerajaan Sriwijaya, Majapahit, hingga Demak, oleh sebab itu Presiden ketujuh Republik Indonesia Joko Widodo dipenghujung pidato kepresidenannya di Gedung DPR/MPR pada hari Senin, 20 Oktober 2014 menyampaikan cita-citanya mewujudkan Indonesia menjadi poros maritim dunia[1]

Terkait dengan gagasan poros maritim yang mengedepankan peran laut Indonesia, tak bisa dilepaskan dari hubungan Indonesia dengan dunia internasional. Ini merupakan konsekuensi yuridis karena Indonesia telah meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea*(UNCLOS) 1982 sebagai hukum positif internasional, yang kemudian melahirkan Alur Laut Kepulauan Indonesia(ALKI). ALKI menjadi representasi dari luasnya wilayah perairan yurisdiksi nasional yang berkaitan erat dengan status Indonesia sebagai sebuah negara maritim.

ALKI sendiri merupakan wilayah terbuka yang membagi Indonesia dalam empat kompartemen strategis. Dari segi geografis, terletak pada posisi silang antara dua samudra yang merupakan jalur penting perdagangan dunia, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Konsekuensi logis dari sisi geografis

[1] Penulis: Yuniarti Dwi Pratiwi, S.H., Pemerhat i pertahanan, dapat dihubungi di yuniartiibbas@gmail.com

[1]ParadigmaGeomaritimStrategiMewujudkan Indonesia SebagaiPorosMaritimDuniadalamPerspektifGeografi, BadanInformasiGeospasial, Hal. 18

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK IND

ini adalah perairan Indonesia memiliki nilai politik dan strategi keamanan yang sangat penting bagi negara lain. Dari segi keamanan adanya masalah klasik seperti ancaman keamanan laut belum dapat terselesaikan hingga kini. Belum lagi tantangan dari banyaknya pelanggar hukum yang pada akhirnya merugikan Indonesia.

Kenyataan yang dihadapi inilah kemudian menimbulkan sebuah tantangan bagi bangsa ini dalam menciptakan visi menjadi poros maritim dunia. ALKI menjadi salah satu bagian yang berpengaruh dalam memperjuangkan cita-cita ini. Salah satu tantangan ini adalah sinergi instrumen hukum positif Indonesia terkait dengan perairan di wilayah Indonesia.

2. ISI PENELITIAN

2.1. Sejarah Perkembangan Wilayah Kedaulatan NKRI

Perlu kita melihat ke belakang sebentar tentang perkembangan wilayah laut Indonesia, bahwa negara Indonesia merdeka tanggal 18 Agustus 1945, sedangkan kalau kita memerhatikan tentang peraturan yang mengatur mengenai wilayah laut jauh sebelum negara Indonesia merdeka. Peraturan itu berkaitan dengan hak kepemilikan wilayah laut yakni peraturan yang dikeluarkan tentang klaim wilayah laut tentang jaraknya yang diukur dari wilayah darat dari suatu negara.

Peraturan wilayah laut Indonesia pertama kali ditentukan dengan *TerritorialeZeeenMarietiemeKringenOrdonantie* (TZMKO) peraturan tentang laut teritorial yang dibuat pada zaman kolonial Belanda tahun 1939. Peraturan ini mengatur bahwa klaim terhadap wilayah laut teritorial negara Indonesia yakni 3 mil. Berdasarkan konsepsi TZMKO tahun 1939, lebar laut wilayah perairan Indonesia hanya meliputi jalur-jalur laut yang mengelilingi setiap pulau atau bagian pulau Indonesia. Artinya, antar pulau di Indonesia terdapat laut internasional/laut bebas/laut lepas yang memisahkan satu pulau dengan pulau lainnya. Misalnya antara Pulau Jawa dengan Pulau Kalimantan dipisahkan dengan adanya laut bebas dan lain-lain.[2]

Dengan adanya laut bebas antar pulau-pulau di Indonesia tentunya mengancam persatuan dan kesatuan bangsa. Maka pasca kemerdekaan Indonesia, pada tanggal 13 Desember 1957 pemerintah Indonesia mengumumkan Deklarasi Djuanda. Dalam Deklarasi Djuanda disebutkan bahwa:

"Bentuk geografi Indonesia sebagai satu negara Kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat corak tersendiri. Bagi keutuhan teritorial dan untuk melindungi kekayaan negara Indonesia semua kepulauan serta laut terletak diantaranya harus dianggap sebagai kesatuan bulat. Penentuan batas laut territorial seperti termaktub dalam TerritorialeZeenen Maritime KringenOrdonnantie 1939 Pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan pertimbangan–pertimbangan di atas karena membagi wilayah daratan Indonesia dalam bagian-bagian terpisah dengan territorialnya sendiri-sendiri. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan itu, maka Pemerintah menyatakan bahwa segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk negara Indonesia dengan tidak memandang daratan negara Indonesia dan dengan demikian bagian daripada wilayah pedalaman atau nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Indonesia. Lalu-lintas yang damai diperairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selamat dan sekedar tidak bertentangan dengan/menganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Penentuan batas laut territorial yang lebarnya 12 mil diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar pada pulau-pulau negara Indonesia."[3]

Selanjutnya dalam perkembangannya dan dalam hubungan dengan masyarakat internasional, guna memperhatikan kepentingan masyarakat internasional yaitu tetap ada untuk lalu lintas laut damai bagi kendaraan asing di dalam perairan pedalaman Indonesia terbuka sekaligus menegaskan bahwa Pasal 1 ayat (1) angka 1 sampai dengan 4pada*TerritorialeZeeenMarietiemeKringenOrdonantie*(TZMKO)(*Staatsblad 1939 No.442*) tidak berlaku lagi.Pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-Undang Nomor 4 Prp 1960 tentang Perairan Indonesia tanggal 18 Februari 1960.

Dalam hal berlakunya secara internasional tentang hak klaim terhadap wilayah laut territorial baru puncaknya pada tahun 1982

[2]MemahamiHukumLaut Indonesia, NurYanto, Jakarta, Mitra Wacana Media, Hal. 13

[3]Konsep Negara KepulauanPerspektifHukumLautdanPenetapanGaris Batas Negara, IndienWinarwati, Setara Pres, Hal. 17

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK IND

telah disepakati bahwa lebar laut teritorial suatu negara 12 mil dengan adanya Konvensi Hukum Laut/UNCLOS 1982.Dalam konvensi hukum laut ini negara Indonesia telah melakukan ratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982.

Dengan adanya klaim terhadap wilayah laut sampai 12 mil laut territorial tersebut memberikan perluasan terhadap wilayah suatu negara khususnya negara Indonesia, dan negara-negara lain pada umumnya. [4]

2.2. Kedaulatan Negara Indonesia Pasca Meratifikasi UNCLOS 1982

Kedaulatan atau *sovereignty* memiliki arti kekuasaan tertinggi dalam suatu negara yang di dalam negara tersebut tidak dihinggapi adanya kekuasaan lain. Pada awalnya, kebulatan dan keutuhan kedaulatan tidak dapat dibagi-bagi dan dipecah-pecah serta tidak dapat ditempatkan di bawah kekuasaan lain. Akan tetapi arti dan makna dari kedaulatan kini telah mengalami perubahan. Kedaulatan tidak lagi dipandang sebagai suatu yang bulat dan utuh, melainkan dalam batas-batas tertentu sudah tunduk pada pembatasan-pembatasan. Pembatasan-pembatasan ini tidak lain adalah hukum internasional. Suatu negara yang berdaulat harus tetap tunduk pada hukum internasional serta tidak boleh melanggar atau merugikan negara lainnya. [5]

Dalam konteks kedaulatan di Indonesia, sebagai konsekuensi diratifikasinya Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982) Indonesia berkewajiban untuk menyediakan Alur Laut Kepulauan. Kewajiban ini telah diatur dalam Pasal 47-53 Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 47 yang menyatakan bahwa negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan *(archipelagicbaselines)*. Aturan ini kemudian ditransformasikan kedalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Peswat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan.

Apabila kapal asing yang sedang melakukan pelayaran internasional dalam melaksanakan hak lintas melalui ALKI baik kapal niaga maupun kapal perang dapat melintas tanpa harus meminta izin terlebih dulu kepada pemerintah Indonesia. Termasuk kapal selam asing juga dapat melintas tanpa harus muncul dipermukaan laut, namun hanya dikhususkan pada tiga alur laut yang telah disepakati. Jika melewati alur yang telah ditentukan maka dianggap telah melakukan pelanggaran. Berikut gambaran peta tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia yang telah disetujui dan disahkan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 2002.[6]

Secara umum Indonesia memiliki tiga Alur Laut Kepulauan yaitu:

1. Alur Laut Kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudra Hindia atau sebaliknua, melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda, adalah Alur Laut Kepulauan I yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung 1-1 sampai dengan 1-5 sebagaimana tercantum dalam Daftar Koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2);
2. Alur Laut Kepulauan yang dpat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudra Hindia, atau sebaliknya, melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok, adalah Alur Laut Kepulauan II yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung II-1 sampai dengan II-8 sebagaimana tercantum dalam daftar koordinat yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2);
3. Alur Laut Kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Samudra Pasifik ke Samudra Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Omai, dan Laut Sawu, adalah Alur Laut Kepulauan IIIA yang garis sumbunya merupakan garis yang menghubungkan titik-titik penghubung IIIA-1 sampai dengan IIIA-13, sebagaimana

[4]MemahamiHukumLaut Indonesia, NurYanto, Mitra Wacana Media, Hal. 15
[5]Konsep Negara KepulauanPerspektifHukumLautdanPenetapan Batas Negara, IndienWinarwati, Setara Pres Hal. 35
[6]Tantangan ALKI dalamMewujudkanCita-Cita Indonesia SebagaiPorosMaritim, IsmahRustam, UniversitasMataram, Indonesian Perspective, Vol 1 No. 1 (Januari-Juni): 1-21, Hal 18

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK IND

tercantum dalam daftar koordinat yang dimaksud Pasal 12 ayat (2).[7]



Gambar 1. Peta ALKI

Dengan dibukanya ALKI I, II, dan III tentu membuka pula peluang kehadiran berbagai konsekuensi keamanan di perairan Indonesia. Hal ini dikarenakan ketiga jalur ALKI tersebut jalur strategis dan sangat berarti bagi negara lain. Jalur itu digunakan oleh banyak negara untuk menopang kegiatan ekonomi mereka.

2.3. Kondisi Keamanan ALKI dalam Perspektif Hukum

Keberadaan ALKI sebagai representatif telah diratifikasinya Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982) memberikan dampak penting baik secara positif maupun negatif bagi Indonesia dalam pergaulan intemasional. Salah satu dampak positif yang dapat dipetik adalah adanya potensi ekonomi yang sangat besar dari proses lalu lintas perdagangan intemasional yang melalui ketiga ALKI. Sedangkan salah satu dampak negatif yang sering terjadi adalah hilangnya sumber daya kelautan sebagai akibat rendahnya kemampuan memberikan perlindungan dan penjagaan dari pihak-pihak asing. Di samping itu beberapa isu yang terjadi diantaranya meliputi isu terorisme, lalu lintas obat terlarang, perompakan dan pembajakan bersenjata di laut, penyelundupan senjata, penyelundupan orang, perdagangan wanita dan anak-anak, kejahatan *illegalfishing*yang sering dilakukan oleh ribuan kapal asing.

Khusus masalah terakhir ini, Badan Pemeriksa Keuangan menunjukkan data potensi pendapatan sektor perikanan laut Indonesia jika tanpa *illegalfishing*mencapai Rp. 365 triliun per tahun. Namun akibat *illegalfishing*, menurut perhitungan Kementerian Kelautan dan Perikanan pendapatan tersebut hanya berkisar Rp 65 triliun per tahun (Bakosurtanal, 2015). Sehingga setiap tahun Indonesia mengalami kerugian hingga ratusan triliun rupiah.[8]

Dalam upaya penegakan hukum dan keamanan di laut, jika ditinjau dari Peraturan Perundang-undangan, kebijakan kemaritiman tidak diatur secara khusus dalam undang-undang, tetapi termaktub dalam berbagai peraturan perundang-undangan, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontingen Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaga Negara Nomor 2994);
2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3260);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319)
4. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 49, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3419);
5. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 52, Tambahan Lembaga Negara Nomor 5216);
6. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3647);
7. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang- Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaga Negara Nomor 4661);
8. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaga Negara Nomor 5059);
9. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang- Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan,

[7]Pasal 11 PeraturanPemerintahNomor 37 Tahun 2002 tentangHakdanKewajibanKapaldanPeswatUdaraAsingdalamMelaksanakanHak Lintas LautKepulauanMelaluiAlurLautKepulauan

[8]Tantangan ALKI dalamMewujudkanCita-Cita Indonesia SebagaiPorosMaritim, IsmahRustam, UniversitasMataram, Indonesian Perspective, Vol 1 No. 1 (Januari-Juni): 1-21, Hal 17

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);

10. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439);

11. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang- Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau- Pulau Kecil, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5490);

12. Undang-Undang Nomor17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849); [9]

Demikian pula institusi atau instansi pemerintah baik militer (TNI) maupun sipil non-militer yang memiliki kaitan dengan peran, tugas, dan fungsi dalam penyelenggaraan keamanan laut di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Saat ini Indonesia mempunyai 13 (tiga belas) lembaga penegak hukum di laut yang mempunyai fungsi yang sama seperti Polisi Air(POLAIR),Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Republik Indonesia (KPLP), dan Kementerian Kelautan dan Perikanan(KKP). Dalam undang-undang yang mengatur penegakan hukum di laut, dalam satu undang-undang subyek pelakunya bisa lebih dari satu instansi. Keadaan ini bisa memunculkan perbedaan persepsi kewenangan yang cenderung mengarah pada ego instansional. [10]

Perbedaan tersebut sangat memungkinkan terjadinya miskoordinasi yang berujung pada tidak efisien dan efektifnya penyelesaian permasalahan penegakan hukum dan keamanan di laut. Semua ini disebabkan karena tidak dalam satu sistem yang terintegrasi, serta dalam kesatuan komando dan kendali. Sehingga dapat dimengerti jika dalam pelaksananya sering terjadi *overlapping*kewenangan diantara instansi atau lembaga tersebut besar kemungkinan terjadi.

Berbagai persoalan di atas membuat kita berpikir dan mencari solusi menyelesaikan persoalan dalam pelaksanaan penegakan hukum, keamanan, dan keselamatan di laut Indonesia. Berdasarkan berbagai pertimbangan dan kebutuhan mendesak bangsa ini untuk memiliki *coastguard* guna mewujudkan visi poros maritim, maka sejak disahkannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang kelautan dibentuklah Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA). BAKAMLA dibentuk sebagai *Single Agency Multi Function*, diharapkan pengendalian laut dapat dilakukan secara efektif dan efisien baik secara militer maupun non-militer, apalagi perairan Indonesia "terbuka" untuk negara-negara lain, yang dapat menimbulkan potensi ancaman dikarenakan terdapat Hal Lintas Damai sebagaimana tertuang dalam UNCLOS 1982. Akan tetapi, meskipun demikian pada kenyataannya masih banyak penegak hukum di wilayah laut Indonesia tumpang tindih. Oleh karena itu perlu diperjelas peranan BAKAMLA sebagai *coastguard*, guna tercapainya visi negara Indonesia sebagai poros maritim dunia.

3. PENUTUP

Bangsa Indonesia harusnya bersyukur karena berada di posisi strategis sebagai poros maritim dunia dan anugerah itu seharusnya dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa. Menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia bukanlah hal yang mudah, mengingat dengan adanya ALKI sejak meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyebabkan Indonesia menjadi negara terbuka. ALKI ini tidak selalu menimbulkan masalah dan kerugian negara, sebagai bangsa yang cermat kita harus pandai memanfaatkan keadaannya untuk meraup keuntungan.

Namun gagasan poros maritim hendaknya juga didukung dengan mengerahkan insrtumen hukum yang terintegrasi. Keberadaan BAKAMLA sebagai *Single Agency Multi Function* diharapkan dapat mengintegrasi segala kewenangan, kekuatan dan kemampuan yang tercermin dalam struktur organisasi, mekanisme, prosedur dan ketentuan-ketentuan lain, guna mendukung kelancaran tugas penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut, karena koordinasi dilakukan pada satu tangan (satu komando).

[9] PenegakanHukum di LautdenganSistem*Single Agency Multitasks*, EkaMartianaWulansari, RechtsVinding Online

[10] SinergitasParadigma Lintas SektorDibidangKeamanandanKeselamatanLaut, Tri SulistyaningtyasSusanto, Gramedia, Hal.182

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Paradigma Geomaritim Strategi Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia dalam Perspektif Geografi, Badan Informasi Geospasial

Rustam, Imah, Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-Cita Indonesia Sebagai Poros Maritim, Universitas Mataram, IndonesianPerspective, Vol 1 No. 1 (Januari-Juni): 1-21, Hal 18

Yanto, Nur, (2014) Memahami Hukum Laut Indonesia, Nur Yanto, Mitra Wacana Media, Jakarta

Winarwati, Indien, (2015), Konsep Negara Kepulauan Perspektif Hukum Laut dan Penetapan Batas Negara, Setara Pres, Jakarta

Sulityaningtyas, Tri (2015), Sinergitas Paradigma Lintas Sektor di Bidang Keamanan dan Keselamatan Laut, Gramedia, Jakarta

Bakosurtanal (2015) Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia yang Maju dan Mandiri [Online], Badan Informasi Geospasial. Tersedia dalam: <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/mewujudkanindonesia-sebagai-poros-maritim-dunia-yang-maju-dan-mandiri [Diakses 10 Agustus 2016)

MartianaWulansari, RechtsVinding Online, Penegakan Hukum di Laut dengan Sistem Single Agency Multi Tasks,

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang ditetapkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Latifah & Dinda Larasati
Universitas Muhammadiyah Malang

Abstrak

Abad ke-21 mengalami transformasi besar dimana pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia perlahan bergeser ke Asia. Momentum ini mendorong presiden Joko Widodo mengeluarkan politik luar negeri Indonesia sebagai poros maritim dunia didukung dengan kondisi strategis Indonesia sebagai negara kepulauan. Langkah ini diharapkan mampu meningkatkan eksistensi dan bargaining position Indonesia dalam lingkup regional maupun internasional. Dengan menggunakan metode eksplanatif yang berbasis studi literatur, penulis ingin mengkaji berbagai permasalahan internal terkait pengelolaan kemaritiman yang menjadi tantangan besar bagi terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia. Fokus bahasan akan mengacu pada bagaimana tantangan internal yang menghambat terwujudnya poros maritim dunia. Mengacu pada pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu dan kepentingan nasional, hasil kajian penulis menunjukan bahwa terwujudnya cita-cita ini harus terhambat dengan kurang efektifnya pengelolaan maritim sebagai tonggak pendukung politik luar negeri ini ditunjukan dengan: 1) Tumpang tindih tupoksi instansi pengelola sumberdaya kemaritiman; dan 2) Minimnya fasilitas penunjang operasional dan berbagai tindakan kriminal di wilayah laut. Tantangan internal menjadi penghambat bagi terwujudnya Indonesia poros maritim dunia.

Kata Kunci: *Kebijakan Luar Negeri, Poros Maritim Dunia, tantangan internal.*

Twenty-first century experiencing major transformation where the center of geo-economy and geo-politic gravity of the world slowly shifted to Asia. This momentum encourages president Joko Widodo producing Indonesian foreign policy as global maritime axis. It is expected to increase bargaining position and Indonesia presence in regional and international scope. Using explanative method based on literature studies, the authors aim to examine issues related to internal management which leads to major challenge to attain Indonesia's position as global maritime axis. The examines will be focused on how internal challenges hamper the realization of global maritime axis. Based on the concept of integrated coastal and ocean management approach and national interest, the authors indicate that the results of research that the realization of this ambition should be hampered with the less of maritime management as the essential support of this foreign policy which is seen by: 1). The overlapping of main duties and functions the manager of ocean resources; 2). Lack operational supporting facilities and some criminal cases in ocean sectoral. Those internal challenges hampered the embodiment of Indonesia as global maritime axis.

Keywords: *Foreign Policy, global maritime axis, internal challenges.*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terpilihnya presiden Joko Widodo (Jokowi) pada pemilihan presiden 2014 merupakan langkah awal bagi corak pembangunan baru pemerintahan Indonesia. Ide *Global Maritime Axis* yang dikampanyekan oleh Jokowi sejak 2014 menjadi agenda kebijakan pemerintahannya yang memiliki cita-cita besar untuk mengembalikan Indonesia pada kejayaan sebagai bangsa pelaut (Jalesveva Jayamahe). Kebijakan ini sekaligus menegaskan bahwa pada rentang pemerintahannya 2015-2019, Indonesia menekankan pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek (Nainggolan 2015). Berbagai usaha dilakukan oleh presiden untuk mewujudkan cita-cita ini mulai dari pembangunan tol laut berkelas dunia di pulau-pulau utama setidaknya terdapat 24 pelabuhan di Indonesia termasuk Periuk, penyediaan lebih banyak kapal penangkapan ikan, reformasi sistem perdagangan ikan sampai pada pembangunan sumber daya manusia dan beberapa hal lainnya. Ini menunjukan keseriusan presiden dalam perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Gagasan presiden tersebut salah satunya mengacu pada kondisi geografisnya. Sebagaimana diterangkan dalam buku yang ditulis oleh Badan Informasi Geospasial didukung oleh Ikatan Geograf Indonesia (2015), Indonesia memiliki daerah perairan lebih luas dari daratan yakni seluas 6.315.222 km2, panjang garis pantai kepulauan 99.093 km, dan jumlah pulau yang telah dibakukan oleh Tim Nasional Pembakuan Rupa Bumi sebanyak 13.466 pulau. Ditambah dengan letak geografis yang diapit oleh samudra Hindia dan Pasifik juga benua Asia dan Australia yang terkandung didalamnya kekayaan sumberdaya alam dalam jumlah besar. Kondisi ini juga memberikan implikasi menjadikan Indonesia sebagai jalur lintas perdagangan internasional. Disamping itu, sebagaimana diterangkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan dalam artikel "Perencanaan Sistem Pengendalian Sumberdaya Kelautan" bahwa Indonesia juga memiliki tanggung jawab atas jaminan keselamatan dan keamanan sebagai Negara kepulauan. ini menekankan cara pandang bangsa Indonesia terhadap wilayah laut pada kesatuan teritorial wilayah tanah air yang berdaulat sebagaimana tertera dalam konvensi hukum laut tahun 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS). Dalam Konvensi tersebut setiap negara memiliki kewajiban untuk mengelola dan melestarikan sumber daya kelautan di wilayahnnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Mengacu pada sejarahnya, zaman dahulu di wilayah Indonesia terdapat beberapa kerajaan yang dikenal sebagai penguasa maritim seperti Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Demak, Bone yang bahkan fakta sejarahnya ditemui di Madagaskar. Khususnya pada masa kerajaan Majapahit dan Sriwijaya kebudayaan maritim dan arus perdagangan di laut nusantara mengalami perkembangan yang pesat Hal ini menunjukan bahwa bangsa Indonesia merupakan bangsa berjiwa bahari yang memiliki filosofi "hidup dengan dan dari laut" (Kadar 2015).

Kebijakan kemaritiman Jokowi merupakan sebuah terobosan baru dalam sejarah pemerintahan Indonesia. Wuryandari (2008) menyatakan rezim pemerintahan sebelumnya kurang memberikan perhatian besar bagi sektor kelautan namun lebih memfokuskan pembangunan sumber daya berbasis daratan. Pada masa pemerintahan Soekarno, Indonesia memperoleh pengakuan dari Perserikatan Bangsa-Bangsa dengan adanya UNCLOS. Namun implementasi kebijakan kemaritiman kurang mendapatkan perhatian. Hal ini disebabkan fokus kepentingan nasional kala itu adalah menentang segala macam bentuk kolonialisme dan mendapatkan pengakuan kedaulatan dalam lingkup internasional (Wuryandari 2008). Sedangkan masa Soeharto, kebijakan luar negeri lebih difokuskan pada pembangunan ekonomi dan stabilitas keamanan politik. Sehingga kebijakan luar negerinya adalah berusaha untuk mendapatkan sebanyak mungkin investasi asing kedalam negeri dengan tidak jarang mengorbankan aspek pemerataan sosial-politik di daerah (Wuryandari 2008; Simon 1984).

Era reformasi, masa pemerintahan Baharudin Jusuf Habibie lebih berfokus mengatasi permasalahan domestik. Merujuk pada pernyataan dari Wuryandari (2008) bahwa dalam masa pemerintahan Habibie yang singkat, Habibie hanya fokus menangani masalah domestik seperti gerakan separatis sehingga kurang menilik perihal kemaritiman. Begitu juga masa pemerintahan Abdurrahman Wachid tidak memberikan perhatian pada kemaritiman namun berfokus untuk memperoleh dan memperbaiki citra internasional. Sedangkan era Megawati, Indonesia mendapatkan tekanan dari Amerika Serikat yang menyeru negara dunia untuk memerangi terorisme. Hal tersebut berdampak pada serangkaian kerjasama internasional yang dilakukan dalam rangka memerangi terorisme juga melanjutkan apa yang telah diperlihatkan Sukarno (Wuryandari,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2008). Sementara pada era Susilo Bambang Yudhoyono tampaknya ingin mengembalikan peran angkatan darat dengan mengaktifkan kembali peran teritorial militer (Nainggolan 2015).

Terobosan baru ini memberikan implikasi bagi Indonesia kedepannya dalam hal perekonomian sebagai kepentingan nasionalnya. Didukung posisinya sebagai lintas perdagangan internasional menjadi sumberdaya ekonomi yang besar jika dimanfaatakan dengan maksimal melalui poros maritim dunia. Jokowi menargetkan dengan berhasilnya poros maritim dunia, adanya kemajuan dari negara tingkat menengah bawah dengan penghasilan per kapita penduduknya tahun 2015 US$ 3.592 menuju negara tingkat penghasilan menengah atas dengan pendapatan per kapita penduduknya mencapai US$ 10.000, pada tahun 2045 (Nainggolan 2015). Dengan kata lain, jika kebijakan poros maritime dunia tercapai sebagaimana diharapkan maka Indonesia mampu berdaulat dari segi perekonomian.

Namun harapan terwujudnya poros maritime dunia harus terhambat. Hal ini diakibatkan beberapa tantangan baik eksternal maupun internal. Dalam tulisan ini penulis akan menfokuskan pembahasan untuk mengelaborasi tantangan internal. Secara umum penulis mengelompokkan menjadi dua yaitu tantangan internal dari segi manajerial dan operasional. Untuk tujuan tersebut, secara umum sistematika pembahasan tulisan ini meliputi pendekatan dan konsep yang akan digunakan untuk menjelaskan kasus ini. *Integrated Coastal and Ocean Management Approach* yang merupakan hasil dari *United Nations Conference on Environment and Development (UNCED)* sebagai pendekatan utama dan konsep pendukung menggunakan *National Interest* yang dikemukakan oleh Hans J. Morgenthau. Pembahasan dilanjutkan tantangan manajerial kemaritiman di Indonesia. Kemudian ditambahkan dengan tantangan operasional kemaritiman juga akan diberikan contoh kasus tantangan internal dari kedua aspek tersebut. Pada bagian akhir akan diberikan simpulan umum pembahasan ini.

Landasan Konseptual

Untuk mengkaji lebih lanjut tentang tantangan internal dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, penulis

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menggunakan pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu (*integrated coastal and ocean management approach)* dan konsep kepentingan nasional. Pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu merupakan sebuah pendekatan baru, salah satu hasil dari *United Nations Conference Environment and Development (UNCED)* yang diselenggarakan di Rio de Janeiro pada tahun 1992 yang tercantum dalam Agenda 21 chapter 17 sebagai rencana kerja di abad 21.

Pengelolaan ruang laut secara terpadu meliputi keterpaduan sektoral, keterpaduan ilmu, dan keterpaduan ekologis. Keterpaduan sektoral terdiri atas integrasi horizontal yaitu koordinasi tugas, wewenang, dan tanggung jawab antar sektor atau instansi pemerintah pada tingkat pemerintah dan integrasi vertikal, yaitu koordinasi dalam integrasi vertikal terjadi antar tingkat pemerintahan mulai dari desa, kecamatan, kabupaten, dan seterusnya. Berikutnya, keterpaduan ilmu berarti pengelolaan wilayah pesisir dan lautan dilaksanakan berdasarkan pada pendekatan interdisiplin ilmu yang melibatkan berbagai bidang ilmu. Sementara itu, keterpaduan ekologis merujuk bahwa wilayah pesisir dan lautan tersusun dari berbagai ekosistem (Sunyowati 2008, dalam Lekipiouw 2010).

Terdapat empat tingkatan dan empat aspek dalam pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu. Empat tingkatan tersebut meliputi instrument kebijakan nasional, hukum dasar, hukum prosedural, dan peraturan daerah tentang pengelolaan wilayah pesisir dan laut *(GEF/UNDP/IMO Regional Programme for Pervention of Marine Polution in the East Asian Seas* 1999, dalam Sunyowati 2010). Sedangkan empat aspeknya menurut Rudyanto (2004, dalam Lekipiouw 2010) meliputi: (1) keterpaduan antara berbagai sektor dan swasta yang berasosiasi, (2) keterpaduan antara berbagai level pemerintahan, mulai dari pusat sampai dengan kabupaten/kota, kecamatan dan desa, (3) integrasi antara pemanfaatan ekosistem darat dan laut, dan (4) integrasi sains teknologi dan manajemen. Tujuan dari pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu adalah untuk mencapai pembangunan berkelanjutan dalam bidang kelautan.

Berdasarkan pada pendekatan tersebut, tantangan internal yang dihadapi oleh Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia adalah permasalahan dalam keterpaduan sektoral khususnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

integrasi horizontal antar sektor atau instansi pemerintah pada tingkat pemerintah akibat dari adanya tumpang tindih tugas dan pokok antar instansi penegak hukum kemaritiman. Hal ini kemudian memberikan implikasi terhadap tingkatan dan prinsip dalam pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu. Integrasi horizontal yang kurang terpadu mengakibatkan tidak terpenuhinya prinsip-prinsip dalam pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu sehingga menghambat pencapaian pembangunan berkelanjutan dalam bidang kelautan yang akan mempengaruhi tercapainya cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Konsep selanjutnya yang digunakan yaitu konsep kepentingan nasional atau *national interest*. Definisi mengenai kepentingan nasional sangat luas sehingga memunculkan banyak definisi mengenai kepentingan nasional. Salah satu definisi tentang kepentingan nasional yang paling terkenal yaitu definisi kepentingan nasional yang dikemukakan oleh teoritisi utama realisme klasik dalam studi hubungan internasional, Hans. J Morgenthau. Menurut Morgenthau, kepentingan nasional merupakan pilar utama untuk mendukung politik luar negeri dan politik internasional suatu negara (Mas'oed 1990). Mohtar Mas'oed (1990) menjelaskan arti minimum dari konsep kepentingan nasional Morgenthou adalah kelangsungan hidup *(survival)* yang dalam konteks ini adalah kelangsungan hidup negara. Negara harus dapat mempertahankan integritas teritorialnya(identitas fisik) mempertahankan rezim ekonomi-politiknya (identitas politik), dan memelihara norma-norma, nilai, religius, linguistik, dan sebagainya (identitas kulturalnya).

Papp (1997) membagi tiga dimensi dalam konsep kepentingan nasional, antara lain yaitu kepentingan ekonomi, kepentingan pertahanan dan keamanan serta kepentingan ideologi. Kepentingan ekonomi merupakan kepentingan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas perekonomian suatu negara. Sedangkan kepentingan pertahanan dan keamanan bertujuan untuk dapat melindungi suatu negara beserta seluruh rakyatnya dari berbagai ancaman baik internal maupun eksternal. Kemudian yang terakhir yaitu kepentingan ideologi yang bertujuan untuk melindungi dan mempertahankan ideologi suatu negara dari ideologi bangsa lain serta untuk mempengaruhi negara lain melalui ideologinya.

Kepentingan nasional juga terbagi menjadi dua jenis, yaitu *vital*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

interest dan *secondary interest* (Morgenthau 2010). *Vital interest* adalah kepentingan yang memiliki nilai yang sangat tinggi yang biasanya berkaitan dengan kelangsungan hidup suatu negara dan nilai-nilai inti yang menjadi identitas kebijakan luar negerinya sehingga suatu negara bersedia untuk berperang dalam mencapainya, misalnya untuk melindungi wilayah kekuasaannya. Sedangkan *secondary interest* tidak berkaitan secara langsung dengan eksistensi suatu negara namun tetap di perjuangkan melalui kebijakan luar negeri, namun dalam mencapainya negara tidak bersedia berperang selama masih ada alternatif lain untuk mencapainya. Proses *secondary interest* berlangsung lebih lama namun hasil dan fungsinya dapat dirasakan lebih baik dikemudian hari dalam jangka waktu yang lama (Jemadu 2008).

Menjadikan Indonesia sebagai poros martim dunia merupakan salah satu bentuk *national interest* Indonesia. Kebijakan Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim merupakan bentuk *survival* Indonesia dengan mempertahankan integritas teritorialnya (identitas fisik) dan mempertahankan rezim ekonomi-politiknya (identitas politik). Dengan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, maka hal ini akan meningkatkan integritas wilayah perairan dan kelautan Indonesia dan meningkatkan optimalisasi pemanfaatan hasil kelautan serta perekonomian masyarakat Indonesia mengingat Indonesia telah memiliki potensi ekonomi yang besar dalam bidang kelautan.

Kebijakan poros maritim dunia termasuk dalam jenis *secondary interest* berdasarkan pembagian jenis *national interest* menurut Morgenthau karena dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia membutuhkan waktu dan proses yang panjang namun hasil dan fungsinya dapat dirasakan dikemudian hari dalam jangka waktu yang lama. Selain itu, untuk mencapai perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia tidak diperlukan langkah kekerasan seperti perang namun dengan menggunakan diplomasi maritim.

Tantangan Manajerial Perwujudan Poros Maritim Dunia

Pengelolaan sumber daya bidang kelautan di Indonesia dilakukan oleh banyak instansi yang berada dibawah pemerintah. Mekanisme

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kerja instansi tersebut secara otomatis akan menjadi pendukung atau penghambat terwujudnya cita-cita poros maritim dunia yang dicanangkan Jokowi. Maknanya, dalam hal kelautan di Indonesia menganut sistem multi-agen. Bentuk ini merupakan sistem kelembagaan dimana terdapat lebih dari satu institusi yang berinteraksi dalam waktu yang sama untuk mencapai atau menyelesaikan masalah yang sama (Nainggolan 2015). Dalam urusan kelautan Indonesia, setidaknya terdapat 12 instansi dimana masing-masing memiliki tugas pokok dan fungsi serta program kegiatan terkait pengelolaan sumber daya kelautan. Dalam artikel Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan menyebutkan instansi tersebut meliputi: 1). Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP); 2). Badan Pertanahan Nasional (BPN); 3). Kementerian Lingkungan Hidup (KLH); 4). Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); 5). Departemen Keuangan (Depkeu); 6). Direktorat Jenderal Bea dan Cukai; 7). Direktorat Jenderal Imigrasi; 8). Departemen Perhubungan; 9). Departemen Kehutanan dan Perkebunan; 10). Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut; dan 11). Polisi Perairan.

Dalam hal kelautan, bidang kerja instansi tersebut dinaungi oleh setidaknya 10 peraturan peundang-undangan sebagaimaana tertera dalam artikel yang sama dikeluarkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan. Undang-undang tersebut antara lain: 1).Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif; 2). Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan; 3). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tahun 1982 tentang Hukum Laut; 4). Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya; 5). Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran; 6). Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang; 7). Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia; 8). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup; 9). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah; 10). Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Pokok-Pokok Kehutanan. Sedangkan pada masa pemerintahan Jokowi, ia mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang pendirian Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang merupakan transformasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang hanya memiliki tugas koordinator. Transformasi

REPUBLIK INDONESIA

ini berimplikasi pada kewenangan Bakamla. yang lebih luas sampai pada kewenangan untuk menindak segala bentuk kejahatan di laut (Nainggolan 2015).

Tugas Pokok dan Fungsi (tupoksi) instansi tersebut sebagaimana tercantum dalam artikel Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan oleh Direktorat Kelautan Dan Perikanan sebagai berikut:

Instansi	Tugas Pokok dan Fungsi
Departemen Kelautan dan Perikanan	Membantu mempercepat proses pemulihan ekonomi dengan upaya mengatasi masalah kemiskinan masyarakat pesisir, khususnya nelayan dan petani ikan juga pemanfaaatan sumber daya kelautan.
Kementerian Lingkungan Hidup	Menyusun kebijakan dalam bidang pelestarian serta mengkoordinasikan dan mengawasinya termasuk juga dalam merubah sikap hidup masyarakat dan mendukung konsep pembangunan berkelanjutan dan Earth Charter.
Departemen Perhubungan Direktorat Jendral (Ditjen) HUPLA	Melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana.
Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC)	Melaksanakan fungsi pemerintahan yang berhubungan dengan *trade facilitator, community protector dan revenue collector*. Dalam hal *trade facilitator*, DJBC berusaha menekan biaya ekonomi tinggi berhubungan dengan pengeluaran barang dan menciptakan iklim perdagangan kondusif melalui pencegahan terjadinya perdagangan ilegal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM)	Memiliki kebijakan meningkatkan kinerja untuk mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan yang baik dan bersih (*good governance*).
Departemen Kehutanan dan Perkebunan	Mengelola sumber daya alam, memelihara daya dukungnya dan memanfaatkannya melalui konservasi, rehabilitasi dan penghematan menerapkan teknologi ramah lingkungan. Mendelegasikan secara bertahap wewenang pemerintah pusat kepada pemerintah daerah dalam pengelolaan sumber daya alam secara selektif dan pemeliharaan lingkungan hidup. Mendayagunakannya dengan memperhatikan kelestarian fungsi dan keseimbangan lingkungan hidup, pembangunan berkelanjutan, kepentingan ekonomi dan budaya masyarakat lokal, serta penataan ruang yang diatur berdasarkan undang-undang. Menerapkan indikator-indikator pelestarian kemampuan keterbaharuan dalam pengelolaan sumber daya alam terbaharui.
Polisi Perairan (Polair)	Membina dan menyelenggarakan fungsi Kepolisian Perairan tingkat Pusat dalam rangka melayani, melindungi, mengayomi, serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia.
Tentara Nasional Indonesia	Sesuai UU no.34 tahun 2004 pasal 9 yakni melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan, menegakkan hukum, menjaga keamanan laut di wilayah yuridiksi yang sudah diiakui, melaksanakan diplomasi Angkatan Laut untuk mendukung kebijakan luar negeri, membangun dan mengembangan kekuatan matra laut dan melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jika membaca sekilas tupoksi masing-masing instansi diatas, secara redaksional kata tidak menunjukan kesamaan yang mengindikasikan tumpang tindih diantara mereka. Namun, jika mencermati lebih lanjut tampak beberapa tumpang tindih kewenangan diantara instansi tersebut. Diantaranya adalah pembagian fungsi pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan terpencar pada beberapa instansi dibawah lingkup departemen yang berbeda namun berada dalam ranah kerja lokasi yang sama yakni kelautan sebagaimana diterangkan oleh direktorat kelautan dan perikanan. Misalnya dalam hal perikanan menjadi bagian dari tupoksi Dewan Kelautan dan Perikanan. Sedangkan dalam urusan jual beli (perdagangan) termasuk perdagangan hasil laut dalam bentuk ikan berada dalam ranah tupoksi Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Bea Cukai. Selanjutnya, perihal kehutanan termasuk didalamnya terkait hutan mangrove dan taman nasional laut berada di bawah Departemen Kehutanan dan Perkebunan.

Disisi lain, Polair merupakan institusi berdasarkan undang-undang menjalankan fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kejahatan dengan dukungan forensik, dan diakui oleh hukum internasional. Sementara, TNI AL diberikan kewenangan mengejar, menangkap, menyelidiki, dan menyidik perkara dalam ranah kelautan. Ditambah hadirnya Bakamla juga memiliki kewenangan dalam menindak kasus kejahatan di laut setelah bertransformasi dari Bakorkamla. Transformasi tersebut memberikan kewenangan lebih luas baginya yakni melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia (CNN Indonesia 2015, dalam Abraham Utama). Sekaligus adanya Bakamla ini menimbulkan pro dan kontra karena dinilai persoalan utama bukan kekurangan sektor kemaritiman namun kurangnya koordinasi antar sektor. Wiratama (2015) menegaskan lembaga yang sudah ada menjalankan sesuai tupoksi masing-masing dan mengindikasikan peran spesifik dari masing-masing lembaga (spesialisasi). Peran spesialiasi inilah yang harus diperkuat melalui fungsi koordinasi maknanya koordinasi diantara instansi sangat penting untuk menurunkan intensitas ego sektoral.

Pembagian tugas pengelolaan sumberdaya kelautan kedalam beberapa instansi yang berbeda menyebabkan terpencarnya kewenangan dalam menangani hal kelautan juga menimbulkan kerancuan. Kerancuan yang dimaksudkan adalah tumpang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tindihnya program yang dilakukan oleh masing-masing sektoral. Misalnya, program penyidikan di perairan dapat dilakukan aparat penegak hokum dari beberapa sektoral seperti dari TNI, Polisi Air, Kejaksaan, dan dari departemen teknis yang meliputi DKP, Dephutbun, dan Depkeu. Hal ini juga menimbulkan permasalahan lain yakni dalam hal pengkoordinasian antar instansi tersebut dalam menangani hal yang sama sebagaimana dicontohkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan. Terkait hal koordinasi dan fungsi integratif menjadi permasalahan yang semakin menajam dengan proses transisi sistem pengawasan maritim sejak berlakunya UU Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (Kadar 2015).

Permasalahan selanjutnya terkait ego dan kompetisi kepentingan masing-masing instansi pengelola sumberdaya kelautan. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari keinginan untuk mempertahankan dan memperkuat eksistensi instansi masing-masing. Sehingga adanya kecendrungan aparat masing-masing instansi untuk lebih memperioritaskan kepentingan departemennya. Hal ini nampak dalam koordinasi peningkatan kemampuan pengawasan keamanan di wilayah laut, terutama antara TNI dan Polri dalam hal ini diwakilkan oleh Polair. Salah satu contoh yang diterangkan oleh Kadar (2015) dalam hal peminjaman beberapa buah senjata termasuk amunisinya kepada DKP, petugas Bea Cukai dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai melalui Nota Kesepakatan antara KSAL TNI Laksamana TNI dengan ketiga perwakilan instansi tersebut yang diinisiasikan oleh TNI. Sedangkan, kenyataanya dalam hal perizinan penggunaan senjata dan bahan peledak oleh pihak sipil merupakan kewenangan Kepolisian RI yang dalam hal ini diwakilkan oleh Polair. Hal ini mengacu pada UU Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian RI dan Surat Keputusan Kapolri No. SKEP/82/II/2004 pada tanggal 16 Februari 2004.

Tumpang tindihnya tupoksi antar instansi pengelola sumberdaya kelautan seperti diterangkan diatas menunjukan adanya ketidakpaduan sektoral sebagaimana diterangkan dalam *Integrated Coastal and Ocean Management Approach* dalam hal integrasi horizontal yakni koordinasi tugas, wewenang, dan tanggung jawab antar sektor tingkat pemerintah. Hal ini menjadi tantangan besar bagi perwujudan poros maritim dunia mengingat instansi tersebut berperan penting dalam hal kemaritiman. Namun, sayangnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kadar (2015) menyatakan sentimen sektoral dan minimnya dukungan anggaran instansi tersebut menghambat pengembangan fungsi koordinatif akibatnya aktor yang seharusnya bertanggung jawab melakukan fungsi kontrol melalui kerja koordinatif, akhirnya berjalan sendiri-sendiri dengan semangat ego sektoral.

Tantangan Operasional Perwujudan Poros Maritim Dunia

Dalam mewujudkan poros maritim dunia, Indonesia tidak hanya harus menghadapi tantangan manajerial terkait tumpang tindih kewenangan antar instansi pemerintah namun juga harus menghadapi tantangan operasional seperti isu-isu perompakan dan pembajakan bersenjata di laut, pelanggaran batas negara dan kejahatan *illegal fishing* (Rustam 2016).

Perompakan dan pembajakan bersenjata di laut yang terjadi di sekitar perairan Indonesia akan menghambat perwujudan poros maritim dunia karena situasi maritim atau kelautan Indonesia yang tidak aman. Hal tersebut akan mengakibatkan biaya operasional yang tinggi bagi kapal karena harus memutari jalur pelayaran untuk menghindari resiko perompakan. Selain itu juga mengakibatkan tingginya biaya premi asuransi kapal dan awak kapal karena perompak tidak hanya mengambil muatan kapal namun juga menyandera dan menyakiti awak kapal (Ayuningtyas 2016). Kasus perompakan dan pembajakan salah satunya dialami oleh 10 awak kapal pandu Brahma 12. Para awak kapal pandu Brahma 12 beserta muatan batubara milik perusahaan tambang dari Banjarmasin, Kalimantan Selatan, disandera kelompok teroris Filipina Abu Sayyaf di wilayah laut Sulu pada tahun 2016 lalu (Kompas 2016). Menurut Biro Maritim Internasional, perairan Indonesia sebagai tempat paling berbahaya di seluruh dunia dengan jumlah serangan perompak yang dilaporkan meningkat 37 persen menjadi 234 insiden dalam enam bulan pertama tahun 2003, dibandingkan dengan 171 dalam periode yang sama tahun lalu (ABC Radio Australia 2012).

Persoalan operasional lainnya yaitu pelanggaran batas negara yang dalam konteks ini merupakan batas laut yang juga terkait dengan permasalahan *illegal fishing*. Pelanggaran batas negara yang cukup tinggi dan cukup sering terjadi di Indonesia menjadi salah satu isu yang serius karena menyangkut dengan kedaulatan wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia dan stabilitas keamanan laut Indonesia. Berdasarkan cacatan TNI AL, pada tahun 2007 terhitung terjadi 94 kali pelanggaran yang dilakukan oleh kapal perang Malaysia di wilayah perairan Indonesia hanya dalam kurun waktu setahun (Usman dan Isnawita 2009, dalam Rustam 2016). Sedangkan terkait kasus *illegal fishing*, Badan Pemeriksa Keuangan menunjukkan data potensi pendapatan sektor perikanan laut Indonesia jika tanpa *illegal fishing* mencapai Rp 365 triliun per tahun. Namun akibat *illegal fishing*, menurut perhitungan Kementerian Kelautan dan Perikanan pendapatan tersebut hanya berkisar Rp 65 triliun per tahun (Bakosurtanal 2015, dalam Rustam 2016).Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki banyak pantai merupakan salah satu faktor yang menyebabkan Indonesia rentan terkena masalah illegal fishing dengan titik rawan di daerah tersebut terletak di Laut Arafuru, Laut Natuna, sebelah Utara Sulawesi Utara (Samudra Pasifik), Selat Makassar, dan Barat Sumatera (Samudera Hindia) (Detik News 2009, dalam Setyadi 2014). Penanggulangan masalah *illegal fishing* ini sendiri masih kurang akibat kurangnya fasilitas, dana dan personil untuk pengawasan perairan Indonesia.

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, jika kebijakan poros maritim merupakan bentuk *survival* Indonesia dengan mempertahankan integritas teritorialnya dalam konteks ini adalah wilayah lautnya dipicu oleh persoalan pelanggaran batas negara dan mempertahankan rezim ekonomi-politiknya untuk meminimalisir terjadinya *illegal fishing*, mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya kelautan, serta memanfaatkan posisi Indonesia sebagai jalur perdagangan internasional untuk meningkatkan pendapatan perkapita.

Simpulan

Kepentingan nasional Indonesia dalam penguatan dan peningkatkan perekonomian melalui poros maritim dunia menghadapi beberapa tantangan internal dari segi manajerial dan operasional sebagaimana dipaparkan sebelumnya. Tumpang tindih tupoksi antar sektor peneglola kemaritiman, kurangnya koordinasi antar sektor dan meningginya ego sektoral menjadi tantangan besar dari segi manajerial. Sementara dalam ranah operasional, minimnya sarana prasarana penunjang operasi kemaritiman akibat minimnya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dana, maraknya kriminalitas di sektor kelautan seperti pembajakan, *illegal fishing,* pelanggaran batas negara, dan perompakan menjadi tantangan besar bagi perwujudan poros maritim dunia. Disisi lain, peran setiap sektoral seharusnya menjadi pendukung kebijakan ini sebaliknya menjadi hambatan bagi perwujudannya. Sebaiknya integritas horizontal antar sektor melalui koordinasi yang terpadu menjadi perhatian didukung dengan sarana prasarana penunjang kinerja tiap sektor khususnya dalam hal keamanan dan patroli kelautan. Hal ini tidak lain demi perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Referensi

Buku

Jemadu, Aleksius, 2008. Politik Global dalam Teori dan Praktik. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Mas'oed, Mohtar, 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi.* Jakarta: PT Pustaka LP3ES Indonesia.

Morgenthou, Hans. J, 2010. Politics Among Nations the struggle for power and peace (trans. S. Maiomoen, A.M Fatwan, Cecep Sudrajat edisi Bahasa Indonesia) Jakarta: Yayasan Pustaka Obor.

Papp, Daniel S. (ed.), 1997. *Contemporary International Relations: Frameworks for understanding*. Boston: Allyn & Bacon.

Wuryandari, Ganewati, *et al*., 2008. Politik Luar Negeri Indonesia ditengah Pusaran Politik Domestik. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Artikel Jurnal

Ayuningtyas, Dhita Anggraini, 2016. "Kepentingan Indonesia Dalam Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahu 2015", e-Journal Hubungan Internasional HI FISIP Universitas Mulawarman, 6 (1): 56.

Kadar, A, 2015. "Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", Journal Keamanan Nasional, 1 (3); 428, 430, 431.

Lekipiouw, Sherlock. H, 2010. "Model Penataan Ruang Laut Daerah Berdasarkan Integrated Coastal Management Sebagai Acuan Penyusunan Penataan

Ruang Laut Pada Wilayah Kepulauan", Jurnal Sasi, Oktober-Desember 16 (4),: 8.

Maksum, Ali, 2015. "Poros Maritim dan Politik Luar Negeri Jokowi", Andalas Journal of International Studies, Mei, 4 (1); 1.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Muhamad, Simela Victor, 2014. "Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia", Info Singkat Hubungan Internasional, November VI (21): 8.

Nainggolan, Poltak Partogi, 2015. "Kebijakan Poros Maritime Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya", Politica, Agustus, (2); 168, 173.

Rustam, Ismah, 2015. "Tantang ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", Indonesia Prespective, Januari-Juni, I (1): 11.

Setyadi, Ignatius Yogi Widianto, 2014. "Upaya Negara Indonesia dalam Menangani *Illegal Fishing* di Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia", Jurnal Hukum Universitas Atma Jaya: 2.

Sheldon W. Simon, 1984. " Indonesia's Foreign Policy by Michael Leifer Review," Pacific Affairs, Spring, 57 (1); 171-172.

Sunyowati, Dina, 2010. "Tata Kelola Kelautan Berdasarkan *Integrated Coastal and Ocean Management* untuk Pembangunan Berkelanjutan", Perspektif, Januari XV (1): 78.

Internet

ABC Radio Australia, 2012. "Perompakan Meningkat, Perairan Indonesia Paling Berbahaya di Dunia" [online] dalam http://www.radioaustralia.net.au/indonesian/2003-07-25/perompakan -meningkat-perairan-indonesia-paling-berbahaya-di-dunia/806870 [diakses 14 Oktober 2017].

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, "Tugas Pokok dan Fungsi" [online] dalam http://bakamla.go.id/home/tugas_fungsi [diakses 14 oktober 2017].

CNN Indonesia, 2015. "Tumpang Tindih Aturan Penegak Hukum Maritim" dalam https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004163018-20- 82691/tumpang-tindih-aturan-penegakan-hukum-maritim/ [diakses 14 Oktober 2017].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Direktorat Jendral Perhubungan Laut, " Tugas dan Fungsi" [online] dalam http://hubla.dephub.go.id/unit/kplp/Pages/Tugas-Fungsi.aspx [diakses 14 oktober 2017].

Hardiana, Indrita, 2014. "Potensi Indonesia Sebagai Negara Maritim" , Metrotv News, 22 Oktober, Hlm. 1.

Heru Wiratama, 2015. "Kewenangan TNI AL Selaku Penyidik Tindak Pidana Dilaut Dalam Mengamankan Perairan Indonesia", dalam https://media.neliti.com/media/publications/35676-ID-kewenangan-tni-al-selaku-penyidik-tindak-pidana-dilaut-dalam-mengamankan-perairan.pdf [diakses 14 oktober 2017].

Kompas, 2016. "Sandera 10 Awak Kapal Indonesia, Abu Sayyaf Minta Tebusan Rp. 14,3 Milyar" [online] dalam http://nasional.kompas.com/read/2016/03/29/09191801/Sandera.10.Awak.Kapal.Indonesia.Abu.Sayyaf.Minta.Tebusan.Rp.14.3.Miliar [diakses 14 Oktober 2017].

Markas Besar Kepolisian Perairan, "Tugas Pokok, Visi Dan Misi" [online] dalam http://polair.polri.go.id/profil-polair/tugas-pokok-visi-dan-misi/ [diakses 10 Oktober 2017].

Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, 2017. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI.

Undang-Undang Republik Indonesia no.34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, 2004. Jakarta: Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TANTANGAN KEBIJAKAN DIPLOMASI PERTAHANAN MARITIM INDONESIA DALAM PENYELESAIAN KONFLIK LAUT NATUNA UTARA

Ahmad Pradipta Budhihatma Adikara dan Adis Imam Munandar

Program Studi Ketahanan Nasional
Sekolah Kajian Stratejik dan Global
Universitas Indonesia

Email: ahmad.pradipta@ui.ac.id, adis.imam@ui.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk meninjau dan menganalisis bentuk pelaksanaan dan tantangan dari diplomasi pertahanan maritim yang dilaksanakan Pemerintah Indonesia. Melalui metode kualitatif dengan menggunakan pendekatan *narrative policy analysis*, penelitian ini memperlihatkan bentuk dan tantangan kebijakan diplomasi pertahanan maritim sebagai strategi kebijakan yang dilakukan untuk menjaga kedaulatan sektor maritim Indonesia terutama yang ada di perbatasan berdasarkan struktur naratif dan simbolik yang ada dalam proses kebijakan. Hasil penelitian ini menunjukkan kebijakan diplomasi pertahanan maritim masih belum maksimal karena *pertama* kerjasama bilateral dan multilateral tidak dilakukan dengan negara yang terlibat konflik secara langsung dengan Indonesia, *kedua* belum adanya koordinasi antar instansi terkait dalam penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritim Indonesia. Hal tersebut dibuktikan dengan masih banyak terjadi insiden penangkapan kapal asing terutama dari Tiongkok di wilayah perairan Laut Natuna Utara.

Kata Kunci: *Diplomasi Pertahanan Maritim, Indonesia, Kebijakan, Laut Natuna Utara, Tiongkok*

ABSTRACT

This study aims to review and analyze the forms of implementation and challenges of maritime defense diplomacy carried out by the Government of Indonesia. Through a qualitative method using approach *narrative policy analysis*, this study shows the forms and challenges of maritime defense diplomacy as a policy strategy to safeguard the sovereignty of the Indonesian maritime sector, especially those on the border based on the narrative and symbolic structures in the policy process. The results of this study indicate that the maritime defense diplomacy policy is still not optimal because *first,* bilateral and multilateral cooperation are not carried out with countries that are directly involved in conflict with Indonesia, *secondly* there is no coordination between related agencies in the implementation of Indonesia's maritime defense diplomacy policy. This is evidenced by the many incidents of catching foreign vessels, especially from China, in the waters of the North Natuna Sea.

Keywords: *Maritime Defense Diplomacy, Policy, Indonesia, North Natuna Sea, Tiongkok*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Wilayah Indonesia yang terdiri dari beberapa pulau dan mayoritas adalah lautan, menjadikan Indonesia sebagai negara maritim. Banyaknya wilayah perbatasan Indonesia yang berupa lautan, membuat Indonesia harus memiliki kekuatan armada yang memadai untuk menjaga keamanan maritimnya di perbatasan. Beberapa waktu terakhir Laut Natuna Utara yang menjadi ujung perbatasan Indonesia terlibat konflik oleh beberapa negara yang mencoba menerobos masuk wilayah perbatasan Indonesia. Wilayah Laut Natuna Utara menjadi perbincangan di dunia internasional karena sarat dengan nilai strategis. Nilai strategis yang terdapat dalam Laut Natuna Utara adalah Sumber daya alam yang terkandung di dalamnya seperti minyak bumi dan gas alam. Selain itu perairan Natuna Utara juga memiliki peran penting dalam jalur distribusi pedagangan, dan pelayaran internasional.

Hegemoni Tiongkok dan Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara menghadirkan kondisi baru dalam pergerakan di wilayah perbatasan Laut Natuna Utara. Aspek pertahanan menjadi pemain utama dalam pengamanan alur Laut Kepulauan Indonesia. Potensi ancaman yang selalu hadir dalam wilayah yang menjadi jalur pelayaran membuat Presiden Joko Widodo mencanangkan visi dalam bidang kemaritiman pada tahun 2014 yang menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dengan mengembalikan kejayaan Indonesia di sector maritim. Pilar yang menjadi poin utama adalah pilar pertahanan, keamanan, penegakkan hukum, dan keselamatan laut (Mundayat dan Widodo 2018, Hal 23).

Beberapa bentuk ancaman yang terjadi di perbatasan Laut Natuna Utara antara lain klaim dan tumpang tindihnya wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang sudah ada dalam UU No 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontinen Indonesia dengan *Nine Dash Line* (Sembilan garis putus-putus) milik Tiongkok yang diklaim sepihak. Adanya klaim sepihak dari Tiongkok menyebabkan banyaknya insiden yang terjadi di wilayah perairan Natuna Utara. Dalam penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Kusuma, Halkis, dan Yusgiantoro (2019), menekankan pada pelaksanaan latihan Puncak Angkasa Yudha TNI AU sebagai bentuk diplomasi pertahanan berdasarkan konflik yang terjadi dalam Laut Natuna Utara seperti masuknya kapal penangkap ikan milik Tiongkok ke wilayah kedaulatan Indonesia, dan dilakukan beberapa penangkapan kapal tersebut seperti pada 19 Maret 2016 ketika KM Kway Fey 10078 tertangkap di perairan Natuna yang diduga sedang menangkap ikan secara illegal. Proses penangkapan KM tersebut dihalang-halangi oleh *Chinese coast guard naval ship*. Saragih (2018) dalam penelitiannya memaparkan upaya diplomatic Indonesia dari perspektif pertahanan Indonesia. Usaha diplomatik Indonesia dalam penyelesaian konflik di Laut Tiongkok Selatan menjadi fokus dalam penelitiannya, seperti banyaknya kapal asing yang masuk ke dalam wilayah teritorial membuat Indonesia tidak boleh tinggal diam karena perairan tersebut merupakan pilar penting bagi kegiatan ekspor impor Indonesia dan jalur perdagangan internasional. Wibawati, Sari, dan Sulistyani (2018), dalam penelitiannya fokus pada potensi dan tantangan dari *one belt one road* (OBOR) Tiongkok yang berpengaruh bagi kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Adanya OBOR memicu konflik yang terjadi di Laut Natuna Utara karena menciptakan efek *borderless* bagi setiap negara yang dilalui oleh Tiongkok.

Pemberian nama Laut Natuna Utara pun juga menjadi salah satu strategi yang dilakukan Pemerintah Indonesia untuk mengklaim wilayah ZEE Indonesia (Muhaimin, 2018). Pada tahun 2017 dibawah arahan Presiden Joko Widodo, Pemerintah Indonesia melakukan pembenahan peta baru wilayah Indonesia dan memperjelas batas wilayah laut dengan memberikan nama Laut Natuna Utara sebagai wilayah laut yang berbatasan langsung dengan Laut Tiongkok Selatan (LTS) (Sambogo, 2018). Kebijakan tersebut dipengaruhi oleh keberanian dan keberhasilan Filipina dalam menggugat Tiongkok mengenai sengketa LTS di Mahkamah Arbitrase Internasional. Keputusan mengenai pembaharuan peta nasional dilaksanakan setelah terjadi kesepakatan antara Indonesia, Singapura, dan Filipina mengenai batas wilayah ZEE ketiga negara. Berdasarkan kesepakatan tersebut yang menjadi landasan hukum, Pemerintah Indonesia berani untuk memberi nama Laut Natuna Utara. Pengubahan peta wilayah batas laut dan pemberian nama Laut Natuna Utara sudah didaftarkan Pemerintah Indonesia ke *International Hydrographic Organization* (IHO) untuk memperjelas landasan hukum dan hak berdaulat Indonesia demi menjaga keamanan Indonesia di Natuna Utara (Reuters, 2017). Penamaan Laut Natuna Utara sebagai wilayah yang berbatasan langsung dengan LTS tidak bisa dianggap sepele karena dengan adanya penamaan tersebut dapat menunjukkan siapa yang berkuasa atas wilayah tersebut dan menjadi penegas kepemilikan wilayah tersebut.

Kebijakan diplomasi pertahanan maritim menjadi salah satu cara dari pihak Indonesia untuk mengakomodasi kepentingan nasional bidang pertahanan di forum internasional yang dapat diwujudkan dengan kerja sama pertahanan agar wilayah kedaulatan Indonesia yang sudah tercatat dalam konstitusi negara tidak diklaim sepihak oleh negara lain. Dalam beberapa penelitian sebelumnya, tidak dijelaskan secara detail mengenai pola dan tantangan dari kebijakan diplomasi pertahanan maritim Indonesia untuk menyelesaikan permasalahan yang ada di Laut Natuna Utara. Faktanya hingga saat ini wilayah Laut Natuna Utara masih sering terjadi insiden penangkapan kapal asing terutama dari Tiongkok (CSIS, 2017).

Sifat ancaman dalam isu pertahanan dan keamanan negara saat ini bukan hanya bersifat *state* atau negara, melainkan ancaman individu atau *human threat* yang bersifat *transboundary*. Sifat dari keamanan sudah tidak lagi sebatas keamanan negara, melainkan juga keamanan individu atau *human security*. Keamanan non tradisional saat ini menjadi isu yang berkembang di seluruh negara dunia. Dalam keamanan non tradisional terdapat strategi yang digunakan untuk menghadapi potensi ancaman yang datang, salah satunya adalah diplomasi pertahanan maritim. Menurut Nugraha & Sudirman (2018), Diplomasi pertahanan maritim adalah istilah yang berlaku untuk berbagai macam kegiatan di wilayah maritim atau perairan dalam hal ini gugus tugas utamanya ada pada Angkatan Laut suatu negara berdaulat. Pada masa damai diplomasi maritim ini dilakukan untuk mempengaruhi perilaku dari negara lain dalam konteks interaksi dan transaksi yang terjadi di wilayah perairan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Banyak yang memandang bahwa diplomasi pertahanan maritim disebut sebagai diplomasi militer, tetapi secara prakteknya diplomasi pertahanan adalah sebuah operasi tanpa penggunaan kekerasan dari apparat pertahanan negara untuk memajukan tujuan strategis pemerintah melalui kerjasama dengan negara lain (Winger, 2014). Konsep diplomasi pertahanan dengan diplomasi pertahanan maritim sesungguhnya sama, namun yang membedakan ada pada lingkup strategisnya. Jika diplomasi pertahanan adalah konsep umum, dan penambahan kata maritim dibelakangnya adalah bentuk lingkup dari diplomasi pertahanan tersebut yaitu berada di wilayah lautan. Terdapat beberapa aktivitas diplomasi pertahanan maritim menurut Cottey dan Forster (2004), antara lain kontak bilateral dan multilateral antara pejabat senior militer dan pertahanan sipil, penunjukan atase pertahanan untuk negara asing, perjanjian kerjasama pertahanan bilateral, pelatihan personel pertahanan sipil dan militer asing, penyediaan keahlian dan nasihat tentang kontrol demokratis atas angkatan bersenjata, manajemen pertahanan dan militer area teknis, kontak dan pertukaran antara personel dan unit militer, dan kunjungan kapal, penempatan personel militer atau sipil di kementerian pertahanan dan angkatan bersenjata negara mitra, penempatan tim pelatihan, penyediaan peralatan militer dan bantuan material lainnya, latihan militer bilateral atau multilateral untuk melatih murid.

Diplomasi pertahanan maritim tidak termasuk operasi militer, tetapi mempromosikan bentuk kerjasama seperti: pertukaran personel, kapal dan pesawat, kunjungan tingkat tinggi dan komandan senior, pertemuan dan dialog bilateral, pelatihan dan latihan, forum pertahanan regional, militer bantuan, langkah-langkah membangun kepercayaan dan non-proliferasi (Drab, 2018). Selain itu pemahaman mengenai diplomasi pertahanan maritim didefinisikan oleh Pedrason, Kurniawan, dan Purwasandi (2016) bahwa diplomasi pertahanan maritim sebagai keseluruhan strategi yang dilakukan negara, yang mungkin sedang dalam kompetisi dengan negara lain, untuk membangun kepercayaan melalui praktik kerjasama ekonomi, budaya, politik, pertahanan serta diplomasi itu sendiri.

Aktivitas diplomasi pertahanan maritim terbagi menjadi tiga model yaitu diplomasi petahanan untuk *confidence building measures,* diplomasi pertahanan untuk *capacity building,* dan diplomasi pertahanan untuk industri pertahanan (Mundayat dan Widodo, 2018). Terdapat empat jenis tindakan praktek diplomasi pertahanan maritim, antara lain *communication, constrains, transparency,* dan *verification*. Selain itu menurut Saragih (2018), Diplomasi pertahanan maritim juga merupakan sebuah proses yang tidak hanya melibatkan aktor negara saja (seperti politisi, kekuatan bersenjata atau badan intelijen), namun juga organisasi non-pemerintah, think tank dan masyarakat sipil. Di Asia Tenggara terdapat empat pola kerjasama keamanan, antara lain pola kerjasama pertahanan multilateral antara *external powers* dan negara Asia tenggara, kedua ola kerja sama pertahanan yang dipimpin Amerika Serikat, ketiga pola kerja sama pertahanan yang dipimpin Tiongkok, keempat, pola kerjasama multilateral dengan ASEAN sebagai pusatnya. Tujuan utama diplomasi pertahanan maritim adalah untuk membangun dan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

memelihara kepercayaan dan bantuan dalam pengembangan angkatan bersenjata yang demokratis dan memberikan kontribusi yang signifikan untuk pencegahan dan resolusi konflik (Drab, 2018). Kerja sama internasional dikembangkan sebagai salah satu instrumen diplomasi pertahanan maritim dalam mewujudkan kepentingan nasional di bidang pertahanan yang akan diefektifkan melalui langkah-langkah konkret dan saling menguntungkan dalam satu jembatan bagi terwujudnya stabilitas keamanan kawasan (Kementerian Pertahanan, 2015).

Berdasarkan uraian situasi di atas, artikel ini berupaya untuk meninjau dan menganalisis bentuk diplomasi pertahanan maritim yang dilaksanakan Pemerintah Indonesia dan tantangannya dalam pelaksanaan kebijakan tersebut untuk menjaga wilayah kedaulatan Indonesia dengan menggunakan metode kualitatif dan pendekatan *narrative policy analysis*.

METODE PENELITIAN

Metode penulisan yang digunakan dalam makalah ini ialah dengan menggunakan metode penulisan kualitatif. Metode penulisan kualitatif adalah penulisan yang ada karena adanya perubahan paradigm dalam memandang suatu realitas, fenome dan gejala. Menurut Creswell (2014), penulisan kualitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan.

Pada penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan metode Studi Pustaka. Studi Kepustakaan merupakan kajian literatur yang berkaitan dengan budaya, nilai, dan norma yang berkembang secara social dalam pengumpulan datanya menggunakan materi yang ada di dalam perpustakaan seperti buku, majalah, dokumen, dan lain-lain (Sugiyono, 2012). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini untuk menganalisis sebuah masalah adalah dengan menggunakan *Narrative Policy Analysis*. *Narrative policy analysis* merupakan sebuah konsep yang mendasari narasi kebijakan yang dibangun oleh para pemangku kebijakan untuk mempengaruhi kebijakan public secara strategis. Komponen yang digunakan dalam *narrative policy analysis* menurut Shanahan, Jones, dan McBeth (2017) adalah, pertama narasi kebijakan harus memiliki setidaknya satu karakter, kedua narasi kebijakan juga harus mengacu pada kebijakan kepentingan publik. Terdapat tiga level analisis dalam *Narattive Policy* yaitu mikro, meso, dan makro. Pada level mikro, focus penelitian pada pengaruh yang dimiliki oleh narasi individu berdasarkan preferensinya terhadap pengambilan keputusannya secara individu. Pada level meso, focus penelitian pada pembangunan narasi kebijakan oleh kelompok dan efek dari narasi kebijakan terhadap proses kebijakannya. Pada level makro, focus penelitiannya tentang kondisi di mana narasi tingkat makro (secara budaya dan institusi politik atau negara) berkembang dan berubah. Penelitian ini menggunakan level analisis makro karena analisis tingkat makro berpusat pada narasi kebijakan yang menembus norma-

REPUBLIK INDONESIA

norma negara, lembaga, masyarakat, dan budaya. Proses dalam menentukan kebijakan adalah tindakan yang dilandaskan aktivitas intelektual yang bersifat politis.

Narrative Policy Analysis memiliki elemen naratif yang berusaha mendefinisikan permasalahan (Jones dan McBeth, 2010). Elemen naratif memaknai karakter yang dimasukkan dalan sebuah analisis seperti pahlawan (*hero*), penjahat (*Villain*), dan korban (*Victim*). Karakter tersebut digunakan untuk mengidentifikasi solusi yang dibentuk oleh nilai moralnya. Menurut Jones dan McBeth (2010), dalam *narrative policy analysis* mayoritas karya yang dihasilkan mengikuti pendekatan kualitatif dan poststruktural dengan berfokus pada teori dan data yang ditemukan.

Tabel 1. Bentuk Elemen Naratif dari *Narrative Policy Analysis* dan penjelasannya.

Elemen Naratif	Penjelasan
Karakter: *Hero, Villains, Victims*	Pihak yang menyelesaikan masalah, pihak yang menyebabkan masalah, korban.
Plot: *Organizes action*	Terstruktur dari awal, tengah, dan akhir.
Policy Solution	Moral dan solusi dari cerita dan kebijakan.

Sumber: Shanahan, Elizabeth A., Jones, Michael D., McBeth, Mark K. (2017). *How to conduct a Narrative Policy Framework study*. The Social Science Journal.

PEMBAHASAN

Pola Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia

Diplomasi Pertahanan menjadi popular dalam beberapa tahun terakhir terutama di wilayah benua Asia-Pasifik. Australia menjadi pencetus dan memiliki sejarah panjang dalam melakukan diplomasi pertahanan, inventarisasi akan menjadi langkah pertama untuk mengembangkan strategi yang jelas untuk diplomasi pertahanan Australia dan tempatnya dalam kebijakan strategis nasional Australia (Taylor, 2014). Sejak tahun 1950an Australia sudah menerapkan diplomasi pertahanan ke wilayah Asia Tenggara dan Pasifik Barat Daya. Salah satu daya tarik mengapa Australia menggunakan metode diplomasi pertahanan, adalah bahwa hal tersebut menyediakan cara yang tidak begitu kontroversial untuk bekerja sama dalam masalah keamanan daripada metode diplomasi tradisional (Bisley, 2014). Diplomasi pertahanan dianggap dapat mengurangi ketegangan dan membantu mengelola krisis dalam sebuah negara. Sebagai contohnya selama tahun 1960-an dan 1970-an, Australia memberikan bantuan pertahanan yang cukup besar kepada negara-negara di wilayah Asia Tenggara dan pasifik Barat Daya dengan tujuan untuk memajukan kepentingan strategis di kawasan tersebut terutama di wilayah laut Samudera Hindia. Kemudian, inventarisasi diplomasi pertahanan Australia dapat menjelaskan alasan mengapa praktek terebut bertahan lama dan berjalan baik.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Salah satu program diplomasi pertahanan yang menurut Taylor (2014) dapat bertahan hingga saat ini adalah Program Beasiswa Kerjasama Pertahanan. Di bawah program ini, dana disediakan untuk mendukung sekitar 70 pejabat asing selama mereka belajar di Australia. Beasiswa tersebut dilakukan di berbagai universitas di Australia dengan program studi yang bermacam-macam seperti, Teknik, Hubungan Internasional, Hukum dan Kebijakan Hak Asasi Manusia, Studi Strategis, Pendidikan dan Teknologi Informasi.

Pada tahun 1952, Australia dengan Thailand juga sempat melakukan hubungan diplomatik bidang pertahanan dan keamanan kawasan yang mana dahulu Thailand merupakan Organisasi Perjanjian Asia Tenggara (SEATO) yang sekarang sudah tidak berfungsi. Setelah itu, sebagai investasi dalam hubungan tersebut, Australia secara rutin berpartisipasi dalam serangkaian latihan militer bilateral yang dirancang untuk mendorong saling pengertian dan interoperabilitas yang lebih besar untuk berbagai kemungkinan. Latihan udara, darat, laut, dan pasukan khusus semacam itu memberikan peluang untuk memelihara saluran komunikasi serta tolok ukur yang penting untuk mengetahui kemampuan satu sama lain. Di Pasifik Selatan, Australia juga menjalin hubungan diplomasi pertahanan dengan Papua Nugini (Blaxland, 2014). Pertukaran rutin, pelatihan dan latihan bersama serta berbagai kepentingan bersama terus membina hubungan bilateral dengan PNG Defense Force (PNGDF). Di Asia sendiri, Australia telah terlibat dalam diplomasi pertahanan baik secara bilateral maupun multilateral selama lebih dari dua puluh tahun. Australia telah melakukan bentuk diplomasi pertahanan dengan negara-negara di Asia antara lain seperti Dialog Shangri-La yang dikelola IISS, ADMM +, latihan RIMPAC, dan Simposium Angkatan Laut Pasifik Barat (Bisley, 2014). Hal tersebut dilakukan untuk mendapatkan keamanan Asia yang lebih luas dan dinamis dengan tetap mementingkan investasi dalam kebijakan strategis jangka panjang.

Situasi yang sama juga dihadapi oleh Indonesia dalam menjaga wilayah kedaulatan dan kepentingan strategisnya. Secara khusus, Indonesia banyak belajar dengan Australia dalam hal Diplomasi Pertahanan, dan kedua negara tersebut sempat melakukan kerjasama diplomasi pertahanan. Menurut Pramitha (2017), Indonesia memiliki focus bersama dengan Australia dibidang keamanan yang bersifat eksternal yaitu, bidang keamanan maritim di wilayah Samudera Hindia untuk menjaga stabilitas keamanan di wilayah Samudera Hindia melalui forum *Indian Ocean Rim Association* (IORA). Praktek diplomasi pertahanan kemudian dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dan digunakan dalam kebijakan strategis nasional terutama dalam menjaga wilayah kedaulatannya. Kedaulatan teritorial Indonesia harus menjadi kepentingan utama dan vital dalam menentukkan kebijakan luar negeri dan pertahanan. Berdasarkan buku putih pertahanan Indonesia tahun 2015, kebijakan strategis pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJPN Tahun 2005-2025 mengarahkan pertahanan negara pada membangun postur pertahanan yang tangguh dan memiliki kekuatan penangkalan sebagai negara kepulauan dalam mendukung kebijakan poros

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim dunia. Adanya sengketa kasus Laut Natuna Utara yang masih berjalan hingga saat ini dapat menjadi pertimbangan kebijakan kawasan karena bersinggungan langsung dengan kepentingan utama tersebut.

Pada tanggal 17 Juni 2016, sebuah kapal korvet kecil Angkatan Laut Indonesia, KRI Imam Bonjol, menghadapi setidaknya tujuh kapal nelayan dan dua Kapal Pengawas Pantai Tiongkok (*Chinese Coast Guard*) yang jauh lebih besar di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dekat Kepulauan Natuna yang terpencil (Lowy Institute, 2016). Dalam mengatasi sengketa kasus Laut Natuna Utara, Indonesia harus memahami posisi negara lain yang terlibat dalam sengketa wilayah tersebut. Integrasi negara ASEAN menjadi prioritas dalam menyelesaikannya. Karena dengan kondisi ini memungkinkan Tiongkok dan beberapa negara ASEAN secara unilateral mengklaim memiliki kedaulatan atau hak berdaulat atas wilayah maritim yang dipersengketakan tersebut (Laksmana, Gindarsah, dan Mantong, 2018). Diperlukan kebijakan strategis yang mampu menyelesaikan konflik Laut Natuna Utara tanpa harus terlibat konflik dengan negara lain. Strategi kebijakan pertahanan dalam menjaga wilayah kedaulatan teritorial yang digunakan Pemerintah Indonesia dan bersifat *soft defense* adalah dengan menggunakan diplomasi pertahanan maritim. Kebijakan tersebut digunakan karena ada penekanan dari internasional tentang kebijakan pertahanan nasional di negara-negara seluruh dunia telah bergeser dari pencegahan menuju pada keamanan kooperatif teritorial, yang mana salah satu caranya adalah dengan diplomasi pertahanan maritim (The Strategic Survey, 2019).

Seiring dengan perubahan dan perkembangan jaman, negara-negara Asia Tenggara kini mampu menggunakan diplomasi pertahanan untuk mencapai dua kepentingan yang selama ini dikenal saling bersilangan yaitu, pembangunan nasional dan keamanan nasional (Midhio & Priyono, 2019). Menurut Fearon (2002), peluang akan dimenangkan menuju politik internasional oleh mereka yang mampu bermain secara elegan dengan sumber domestic yang tersedia. Berdasarkan hal tersebutlah membuat Indonesia sangat meyakini bahwa diplomasi pertahanan maritim merupakan wahana dan sarana yang komprehensif untuk memperjuangkan kepentingan dalam negeri seperti menjaga wilayah kedaulatan dengan memanfaatkan kepentingan di luar negeri. Seperti diketahui, saat ini Pemerintah Indonesia lebih menggunakan konsep dari Diplomasi Pertahanan Maritim, karena dinilai lebih jelas, *soft*, dan spesifik dalam penerapan kebijakannya. Penggunaan diplomasi pertahanan maritim tidak hanya melibatkan militer, tetapi sipil ikut andil dalam perannya, bahkan lebih besar peran yang dimainkan.

Diplomasi pertahanan maritim memang memainkan peran penting dalam membentuk dan melaksanakan kebijakan keamanan di banyak negara yang mana sebagai instrumen khusus kebijakan luar negeri mereka dan menempati tempat permanen dalam sistem kerja sama antara negara dan organisasi internasional (Drab, 2018). Seperti contohnya di Prancis, kerja sama militer dan pertahanan berada di bawah kendali Direktorat Kerja Sama dan Pertahanan Militer di Kementerian Luar Negeri (DCSD, Directorate of Cooperation of Security and Defence), sedangkan pengawasan jaringan pertahanan diplomatik bilateral di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kedutaan Prancis berada di bawah Departemen Hubungan Internasional dan Strategis. (DGRIS, Direction Générale des Relations Internationales et de la Stratégie) di Kementerian Pertahanan, yang terakhir dijalankan oleh seorang diplomat tetapi dengan personel militer konsentrasi tinggi (Charillon, Balzacq, & Ramel, 2020).

Terdapat tiga pola yang digunakan Pemerintah Indonesia dalam melakukan diplomasi pertahanan maritim untuk menyelesaikan sengketa yang ada dalam Laut Natuna Utara. Pola yang digunakan antara lain, Diplomasi Pertahanan Maritim Bilateral, Diplomasi Pertahanan Maritim Multilateral, dan Diplomasi Pertahanan Maritim Hukum Internasional. Pada bagian ini, penulis mencoba memaparkan bentuk dan contoh langsung dari ketiga pola diplomasi pertahanan maritim Indonesia.

Pertama adalah Diplomasi Pertahanan Maritim Bilateral. Perjanjian bilateral ini adalah bagian dari diplomasi pertahanan Indonesia yang bertujuan meningkatkan pembangunan kepercayaan sambil memperkuat kapabilitas pertahanan di tengah ketidakpastian situasi kawasan (CSIS, 2017). Tipe dari diplomasi pertahanan maritim bilateral dilakukan berdasarkan faktor kepentingan maritim dari kedua negara. Bentuk dari diplomasi pertahanan maritim bilateral antara lain seperti pertukaran informasi intelijen bidang keamanan maritim, patroli bersama, dan latihan bersama. Selain itu investasi dalam hubungan regional bilateral melalui beasiswa Pendidikan militer, pertukaran dan latihan dapat menghasilkan serangkaian pembagian jangka pendek dan jangka panjang yang mengejutkan dalam hubungan pribadi antar negara dan kemauan untuk bekerja sama dalam tugas-tugas operasional yang mendatang (Blaxland, 2014).

Bentuk diplomasi pertahanan maritim bilateral yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia adalah, bulan Desember 2019 Menteri Pertahanan Indonesia melakukan perjanjian kerja sama pertukaran informasi intelijen dengan Australia (Kementerian Pertahanan, 2019). Dalam kerja sama tersebut Indonesia dan Australia sepakat untuk memerangi penangkapan ikan secara illegal dan kejahatan trans-nasional. Kemudian Panglima TNI dalam Forum Asean Chiefs of Defence Forces Melting pada bulan September 2020 mengusulkan kerja sama militer dengan negara-negara ASEAN, salah satunya adalah pertukaran informasi intelijen (Mabes TNI, 2020). Pada bulan Oktober 2018 delegasi Indonesia dan Fillipina meninjau kembali perjanjian patroli perbatasan dan pelintas batas tahun 1975 dalam sidang ke-38 Komite Perbatasan Indonesia-Filipina di Auditorium Puslat Kaprang, Koarmada II, Surabaya (Mabes TNI, 2018). Dalam sidang perjanjian kedua negara tersebut mempertimbangkan pelibatan aparat penegak hukum sipil di bidang maritim dalam pelaksanaan patroli terkoordinasi. Selanjutnya pada bulan Oktober 2020, TNI AL menggelar latihan bersama dengan Kapal Perang Pasukan Beladiri Jepang (JMSDF) di ZEEI Barat daya Pulau Jemaja hingga keluar dari perairan Natuna Utara (Kompas, 2020). Latihan bersama tersebut dilakukan untuk meningkatkan kerja sama dengan negara lain dengan melakukan peran diplomasi pertahanan maritim dengan menggunakan metode *passing exercise*. Indonesia juga berminat untuk bergabung dengan latihan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

perang gabungan dengan Amerika Serikat di wilayah ini. Sudah dua kali latihan dilakukan bersama AS di Batam yang berjarak 480 km dari Natuna (Saragih, 2018). Indonesia sebelumnya juga pernah melakukan diplomasi pertahanan maritim dengan Malaysia dalam kasus selat malaka dengan menerapkan strategi diplomasi yang dilakukan dengan G to G (Government to Government). Strategi tersebut dilakukan dengan menggunakan instrumen diplomasi pertahanan dan kebijakan luar negeri untuk mewujudkan kepentingan nasional dan menjaga kedaulatan setiap negara yang berlangsung secara bilateral dan secara multilateral (Fathun, 2019). Hal tersebut juga dapat dilakukan kembali oleh Pemerintah Indonesia dengan Malaysia untuk menyelesaikan konflik yang ada di Laut Natuna Utara.

Kedua adalah diplomasi pertahanan maritim multilateral. Perjanjian ini kurang lebih sama dengan perjanjian bilateral, yang membedakan adalah perjanjian multilateral melibatkan lebih dari 2 negara yang melakukan perjanjian. ASEAN hingga tahun 1994, tidak ada upaya multilateral negara untuk mengatasi banyak tantangan keamanan di kawasan ini. Paska tahun tersebut banyak negara Asia menganggap diplomasi pertahanan sebagai bentuk yang paling berguna dan efektif dari gelombang multilateralisme keamanan baru-baru ini di kawasan, dan Diplomasi pertahanan dalam hubungan multilateral dianggap berpotensi untuk mengelola ketegangan, meningkatkan arus informasi, dan membangun kepercayaan dan kesamaan tujuan di Asia (Bisley, 2014). Bulan Juni 2017, Indonesia, Malaysia, dan Filipina menandatangani kerja sama patroli (Kementerian Pertahanan, 2017). Kerja sama tersebut dilakukan untuk memperkuat dan mengkoordinasikan patroli pada masing-masing daerah maritim dari tiga negara. Kerja sama yang dilakukan antara lain peningkatan komunikasi dan pertukaran informasi intelijen, patroli bersama, dan percepatan penempatan asset angkatan laut sebagai respon cepat terhadap keadaan bahaya. Dalam buku Diplomasi Pertahanan Maritim: Strategi, Tantangan, dan Prospek (CSIS, 2017) tertulis Indonesia semakin berusaha meningkatkan partisipasinya di berbagai forum diplomasi pertahanan maritim multilateral non-ASEAN, meski dalam skala yang jauh lebih kecil. Indonesia mencoba pendekatan multilateralisme, menyarankan 'dewan bersama' untuk kerja sama pertahanan dan latihan militer bersama di antara negara-negara Asean tetapi konsensus KTT Aseam menolak untuk melembagakan pertimbangan keamanan di dalam Asean (Manowong dan Ocha, 2017).

Kerjasama multilateral bidang pertahanan di ASEAN terdapat dalam forum yang bernama Asean Defence Ministers Meeting Plus (ADMM+), yang mana forum tersebut dapat digunakan sebagai langkah diplomasi pertahanan maritim multilateral (Tan, 2014). ADMM+, didirikan sebagai upaya untuk memperkuat kerjasama pertahanan dan keamanan dengan tiga level, pertama mempromosikan kerja praktis tingkat operasional, kedua keterlibatan ASEAN dengan non-ASEAN dalam isu nontradisional dan lintas batas, ketiga memperkuat sentralitas dalam rencana keamanan di Asia Tenggara (Gilang P, 2016). Terkait dengan kepentingan Indonesia, ADMM+ telah melakukan sejumlah inisiatif regional, termasuk kolaborasi industri pertahanan, jaringan pusat penjaga perdamaian, dan dukungan logistik untuk misi keamanan non-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tradisional dan tak kalah pentingnya, baru-baru ini mereka menyerukan pembentukan tautan komunikasi langsung untuk pertukaran informasi jika terjadi krisis (Gandarsih, 2015).

Kerjasama multilateral lainnya diselenggarakan oleh *Network of ASEAN Defence and Security Institutions* (NADI), yang terdiri dari lembaga think tank dan lembaga penelitian, untuk mendukung ADMM (Chang, 2016). Dokumen Pusat Pengkajuan dan Pengembangan Kebijakan Pada Organisasi Internasional, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (2016) tertulis, untuk mendukung kebijakan diplomasi pertahanan maritim melalui kerjasama multilateral, Indonesia dan beberapa negara di Asia mendirikan forum bernama HACGAM (*Head of Asian Coast Guard Meeting*) yang merupakan pertemuan tahunan bagi institusi-institusi yang menjalankan fungsi Coast Guard. Pada bulan Mei 2016 Indonesia menjadi tuan rumah untuk pertemuan *coast guards* dari 20 negara di Asia, dan pertemuan tersebut memfokuskan pada upaya peningkatan *information sharing* dan pembangunan kapasitas *coast guard* dalam mengantisipasi keamanan maritim di Asia.

Ketiga adalah Diplomasi Pertahanan Maritim Hukum Internasional. Diplomasi pertahanan beroperasi dalam kerangka hukum internasional, peraturan dan adat istiadat yang berlaku, baik dalam diplomasi maupun hukum nasional yang kemudian membentuk solusi struktural tertentu, mendefinisikan prinsip-prinsip kerja sama dengan lembaga negara lainnya, terutama dengan Kementerian Luar Negeri, serta menetapkan tujuan dan tugas (Drab, 2018). Penerapan kebijakan diplomasi ini mengacu pada hukum internasional yang mengatur mengenai hukum dalam laut atau United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Upaya diplomasi pertahanan maritim dalam sengketa Laut Natuna Utara, Pemerintah Indonesia selalu mengingatkan Tiongkok dan negara lain yang berusaha memasuki wilayah kedaulatan Indonesia tanpa izin dengan mengacu pada peraturan UNCLOS 1982. Pasal 49 UNCLOS 1982 ayat 1 dan 4 mengatakan;

> *The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baselines drawn in accordance with article 47, described as archipelagic waters, regardless of their depth or distance from the coast.* (UNCLOS, 1982. Pasal 49, Ayat 1)

dan,

> *The regime of archipelagic sea lanes passage established in this Part shall not in other respects affect the status of the archipelagic waters, including the sea lanes, or the exercise by the archipelagic State of its sovereignty over such waters and their air space, bed and subsoil, and the resources contained therein*. (UNCLOS, 1982. Pasal 49, Ayat 4)

Pemerintah Indonesia melalui Menteri Luar Negeri sudah melakukan beberapa upaya diplomasi dalam bentuk peringatan hingga dalam konferensi internasional terkait batas wilayah Natuna Utara. Pada bulan Januari 2020, memperingatkan Tiongkok untuk patuhi wilayah ZEE sesuai dengan UNCLOS 1982 (Kompas, 2020). Peringatan dan protes tersebut dilakukan pasca terjadinya lagi pelanggaran yang dilakukan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

kapal Tiongkok yang memasuki wilayah ZEE Indonesia di perairan Natuna dengan memanggil Duta Besar Tiongkok di Indonesia. Tiongkok merupakan salah satu bagian dari UNCLOS 1982, sudah seharusnya mematuhi dan menghormati peraturan yang ada di UNCLOS 1982 (Muhaimin, 2020). Upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia baik dari latian bersama, patroli gabungan, peningkatan kerjasama pertahanan, dan peringatan terkait UNCLOS 1982 bukan merupakan peningkatan ketegangan di perbatasan Laut Natuna Utara, melainkan bentuk dari diplomasi pertahanan maritim Indonesia.

Apabila dikaji menggunakan *narrative policy analysis*, dengan elemen naratif kebijakan yang terdiri dari karakter, plot, dan *policy solution* apabila dikaitkan dengan kebijakan diplomasi pertahanan maritim maka karakter pahlawan (*hero*) dalam kebijakan ini adalah UNCLOS 1982 karena peraturan tersebut hingga saat ini masih digunakan dalam hukum internasional terutama Indonesia dan Tiongkok berada didalam kesepakatan hukum tersebut, dan negara lain melalui kontrak kerjasama diplomasi. Karakter penjahat (*villain*) dalam kebijakan ini adalah Tiongkok dan negara-negara lain yang berusaha mengganggu kedaulatan wilayah Indonesia dengan masuknya kapal-kapal asing penangkap ikannya secara illegal di wilayah Laut Natuna Utara. Selanjutnya karakter korban (*victim*) dari kebijakan ini adalah Pemerintah Indonesia yang di dalamnya terdapat Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, TNI, dan Bakamla karena mereka yang dirugikan akibat adanya pelanggaran yang dilakukan oleh negara lain melalui kapal-kapal penangkap ikannya. Terdapat banyak tantangan ke depan dalam kebijakan diplomasi pertahanan maritim yang dilakukan Indonesia. Hal tersebut akan dipaparkan pada bagian selanjutnya dengan perspektif *narrative policy analysis* dalam elemen naratif kebijakan *policy solution* mengenai tantangan dan solusi dari kebijakan diplomasi pertahanan maritim Indonesia dalam penyelesaian konflik di Laut Natuna Utara.

Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim dalam Konflik Laut Natuna Utara

Kerasnya penolakan Tiongkok terhadap aturan perbatasan Indonesia menjadi tantangan tersendiri bagi Pemerintah Indonesia terutama kebijakan One Belt One Road (OBOR) Tiongkok. OBOR merupakan proyek konektivitas ambisius Tiongkok melalui pembangunan infrastruktur dan jalur transportasi darat dan laut yang menghubungkan negaranya dengan kawasan Asia, Eropa, dan Afrika yang menciptakan efek *borderless* bagi setiap negara yang dilaluinya. Pertumbuhan kekuatan Tiongkok merupakan aspek yang paling menonjol dari perubahan strategis yang sedang berlangsung di Asia Tenggara. Sengketa maritim semakin menjadi tantangan yang signifikan bagi keamanan kawasan kedaulatan Indonesia. Kebijakan One Belt One Road (OBOR) serta *nine dash line* Tiongkok menjadi tantangan tersendiri bagi Pemerintah Indonesia untuk menjaga kedaulatan wilayah melalui Diplomasi Pertahanan Maritim (Wibawati, Sari, dan Sulistyani, 2018). Meskipun Indonesia secara resmi merupakan negara non-penggugat, namun Indonesia menolak klaim *nine dash line* menurut sejarah Tiongkok atas Laut Tiongkok Selatan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Saat menjadi perantara negosiasi antara ibu kota ASEAN dan Beijing untuk kode etik regional, pejabat pertahanan Indonesia telah berulang kali menyatakan keprihatinannya atas kerentanan kedaulatan teritorial negara Indonesia terhadap perambahan Tiongkok menggunakan armada penangkapan ikannya (Gindarsah, 2015). Selain itu tantangan lain yang harus menjadi perhatian Pemerintah Indonesia dalam menjaga wilayah kedaulatan di Laut Natuna Utara adalah aktivitas pengerukan laut dan pembentukan pulau buatan berpotensi mengubah perimbangan kekuatan militer di di Laut Tiongkok Selatan dengan membangun infrastruktur strategis seperti landasan terbang, dermaga dan sistem intai maritim di pulau-pulau buatan tersebut, Tiongkok dapat mengendalikan seluruh navigasi yang melewati Kepulauan Spratly (Laksmana, Gindarsah, Mantong, 2018).

Dalam ASEAN sendiri melalui ADMM+, telah menunjukkan kurangnya tindakan yang terkoordinasi dan kolektif, sebagian karena norma "non-interferensi" yang diterima dan "pembangunan konsensus" yang menghalangi tindakan tersebut (Chang, 2016). Adanya diplomasi pertahanan maritim juga menunjukkan ke arah persamaan yang positif seperti sebagaimana membangun langkah-langkah kepercayaan dalam diplomasi, bukan kepada persaingan yang kompetitif antar negara. Namun dapat dikatakan bersaing dan kompetitif jika perjanjian pertahanan yang disepakati adalah untuk memperkuat persaingan dan menunjukkan keunggulan satu dengan lainnya.

Tantangan lain dalam penerapan kebijakan Diplomasi pertahanan maritim muncul dari internal Pemerintahan Indonesia. Dalam melaksanakan diplomasi, komunikasi dan koordinasi dengan berbagai instansi terkait khususnya Kementerian Luar Negeri sebagai leading sector diplomasi negara tidak dapat dihindari mengingat salah satu fungsi Kementerian Luar Negeri adalah melaksanakan kebijakan di bidang hubungan luar negeri (Sudarsono, Mahroza, & Surryanto, 2018). Namun koordinasi antara Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, TNI, dan Bakamla dalam hal penyiapan strategi diplomasi pertahanan maritim belum berjalan dengan baik, meskipun komunikasi antar personel dari instansi-instansi tersebut berjalan intens (RRI, 2020). Komunikasi yang terjalin antar instansi tersebut hanya sebatas urusan operasional, sedangkan pada tingkat kebijakan hampir tidak ada terutama yang berkaitan dengan penyusunan strategi diplomatic.

Bentuk dari kurangnya koordinasi dalam penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritim seperti kebingungan yang ada pada pertanyaan sejauh mana kewenangan Angkatan Laut berlaku dalam pengamanan perairan Indonesia pasca pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 yang sementara itu dianggap belum bisa mengurai secara baik tata kelembagaan serta pembagian wewenang untuk pengamanan perairan Indonesia (Laksmana, Gindarsah, Mantong, 2018). Tumpang tindih operasional kebijakan dipastikan akan terjadi dalam penerapannya. Padahal konsep diplomasi pertahanan maritim memerlukan integrasi dan perpaduan antar sectoral dalam pengelolaan ranah maritim baik dari segi pertahanan, keamanan, dan diplomasi. Selain itu, Alasan utama

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

yang menyebabkan tidak efektifnya kerja sama antara TNI dan Kementerian Luar Negeri dalam merumuskan strategi diplomasi adalah belum adanya white paper kebijakan diplomatik yang dapat dijadikan acuan di tingkat nasional (Sudarsono, Mahroza, & Surryanto, 2018).

Selanjutnya cakupan kerja sama bilateral dan multilateral Indonesia masih berfokus terhadap beberapa negara saja seperti Malaysia, Filipina, Singapura, Jepang, dan Amerika Serikat. Sedangkan dalam sengketa Laut Natuna Utara, negara yang menjadi actor utama adalah Tiongkok dan Vietnam yang sering mengganggu wilayah perbatasan. Pada dua bulan berturut-turut yaitu September-Oktober 2020, Pemerintah Indonesia menangkap dua kapal asing Vietnam yang memasuki wilayah Natuna Utara. Bulan September 2020 KRI Usman Harun-359 menangkap dua Kapal Ikan Asing (KIA) asal Vietnam saat melakukan pencurian ikan atau illegal fishing di Laut Natuna Utara (Kompas, 2020). Selanjutnya bulan Oktober 2020, Kapal Perang RI John Lie-358 milik TNI Angkatan Laut (AL) menangkap kapal pencuri ikan berbendera Vietnam di Laut Natuna Utara (Kompas, 2020). Melihat kondisi tersebut, tantangan terhadap konsistensi dan perluasan kerja sama pertahanan maritim di perbatasan Laut Natuna Utara sangat diperlukan sehingga kepentingan Indonesia dan kepentingan negara lain yang terlibat dapat terkakomodasi. Mengingat strategi Diplomasi Pertahanan Maritim yang menyeluruh diperlukan juga investasi yang menyeluruh. Sehingga negara lain yang berada dalam wilayah maritim Indonesia dapat memperhatikan secara serius tentang wilayah kedaulatan Indonesia.

Dari segi hukum internasional sebenarnya klaim Tiongkok dalam *nine dash line* bukan merupakan ancaman bagi Indonesia, karena menurut hukum internasional tidak sesuai dengan yang tertera di dalamnya. Menurut Sidjabat, Octavian, & Said (2018), Indonesia dan Tiongkok adalah dua diantara negara-negara yang meratifikasi UNCLOS, sehingga apabila ada sengketa di antara dua negara, rujukan utamanya adalah UNCLOS dan bukan argumen lain seperti *Traditional Fishing Zone* yang tidak sesuai dengan Hukum Internasional. Namun yang menjadi tantangan adalah diplomasi pertahanan maritim hukum internasional dari Indonesia selalu tidak digubris oleh Tiongkok. Walaupun Indonesia tidak mengakui klaim *nine dash line* dan Indonesia juga bukan merupakan *claimant states*, namun provokasi dari Pemerintah Tiongkok masih terus dilakukan melalui kapal-kapal nelayannya yang sering masuk wilayah yurisdiksi Indonesia dengan dikawal kapal *Coast Guard Tiongkok*.

Secara keseluruhan, penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritime yang dilakukan Pemerintah Indonesia masih belum maksimal. Dimulai dari penerapan kebijakan OBOR dan klaim Tiongkok atas *nine dash line* yang menciptakan efek *borderless* sehingga mempengaruhi wilayah kedaulatan Indonesia, pengerukan hingga pembentukan pulau oleh Tiongkok di wilayah perbatasan Laut Natuna Utara juga menjadi bentuk tantangan langsung di wilayah perbatasan karena memudahkan Tiongkok mengendalikan seluruh navigasi yang melewati Kepulauan Spratly. Tiongkok juga tidak merujuk pada hukum UNCLOS terkait Zona Ekonomi Eksklusif dalam kebijakan luar negerinya. Kemudian dari sisi internal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemerintah Indonesia tantangan yang muncul adalah kurangnya koordinasi dan komunikasi antar instansi terkait yang menangani permasalahan konflik di Laut Natuna Utara. Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, TNI, dan Bakamla masih berjalan sendiri-sendiri dalam penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritimnya. Selain itu, cakupan kerja sama bilateral dan multilateral Pemerintah Indonesia hanya dilakukan dengan negara-negara yang tidak terlibat konflik secara langsung di wilayah perairan Laut Natuna Utara.

SIMPULAN

Kedaulatan teritorial Indonesia harus menjadi kepentingan utama dan vital dalam menentukkan kebijakan luar negeri dan pertahanan. Sengketa kasus Laut Natuna Utara yang masih berjalan hingga saat ini dan mungkin akan terus berlanjut ke depan dapat menjadi pertimbangan kebijakan kawasan karena bersinggungan langsung dengan kepentingan utama tersebut. Maka dari itu, Pemerintah Indonesia menerapkan kebijakan Diplomasi pertahanan maritim. Diplomasi pertahanan maritim Indonesia menerapkan beberapa pola yang dilakukan, yaitu: Diplomasi Pertahanan Maritim Bilateral, Diplomasi Pertahanan Maritim Multilateral, dan Diplomasi Pertahanan Maritim Hukum Internasional. Ketiga pola kebijakan tersebut dianggap efektif dalam mengatasi sengketa Laut Natuna Utara dengan metode *soft defense*.

Namun penerapan kebijakan diplomasi pertahanan maritim dalam penanganan sengketa laut natuna utara mendapatkan beberapa tantangan. Penulis menemukan ada tiga tantangan yang ada dalam penerapan kebijakan tersebut. Tantangan yang pertama adalah Perlunya *leading actor* yang konsisten dalam pemerintah yang bertanggung jawab secara jelas mengatur kebijakan diplomasi pertahanan maritim. Tantangan yang kedua adalah perluasan cakupan kerjasama bilateral dan multilateral dalam diplomasi pertahanan maritim. Tantangan yang ketiga adalah, ketidakpercayaan dan penentangan Tiongkok dalam aturan hukum internasional UNCLOS 1982 dengan menerapkan klaim *nine dash line*.

Elemen naratif *policy solution* dalam kebijakan diplomasi pertahanan maritim yang perlu dilakukan Indonesia untuk menghadapi tantangan tersebut antara lain, *Pertama* ciptakan hubungan kerja sama diplomasi pertahanan maritim dengan melibatkan negara-negara yang terlibat langsung dalam konflik Laut Natuna Utara. Kerja sama tersebut mampu untuk mengurangi beberapa program-program yang tidak menawarkan manfaat yang jelas, dimana mengakibatkan banyak sumber daya yang terbuang terkait keamanan wilayah kedaulatan Indonesia. *Kedua,* fokus program pada kegiatan yang menawarkan manfaat konkret bagi negara-negara yang berbatasan langsung dengan Laut Natuna Utara. Pertukaran terkait pertahanan harus tetap dilanjutkan. *Ketiga,* sipil harus dilibatkan dalam pelaksanaan kegiatan diplomasi pertahanan maritim untuk membentuk badan konsultasi politik-militer yang mampu mengintegrasikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dengan negara-negara lain. Keempat, perlunya koordinasi terpusat antara Kementerian Pertahanan, Kementerian Luar Negeri, Bakamla, dan TNI. Hal tersebut diperlukan supaya tidak terjadi *miss leading* antar lembaga, yang mana diplomasi pertahanan maritim membutuhkan koordinasi yang lebih besar dan kuat. Buku putih mengenai kebijakan diplomasi menjadi penting untuk dimiliki oleh Kementerian Luar Negeri karena akan menjadi acuan utama penyusunan strategi diplomasi oleh instansi pemerintah yang membidangi urusan diplomatik. Sehingga diplomasi pertahanan maritim lebih terintegrasi dengan kebijakan luar negeri, keamanan, dan ekonomi. Berdasarkan hal tersebut Pemerintah Indonesia perlu mempertimbangkan kembali terkait kebijakan diplomasi pertahanan maritimnya karena perkembangan geopolitik dunia yang selalu berubah-ubah. Sehingga wilayah terluar Indonesia tidak mudah di klaim oleh negara manapun, karena berkaitan erat dengan kedaulatan wilayah negara Republik Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

Bisley, Nick. (2014). *The Possibilities and Limits of Defence Diplomacy in Asia*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

Blaxland, John. (2014). *Defending Defence Diplomacy*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

Butler, Colin J. (2005). *Strategic Alliance UK*. Journal Strategic Change 14.

Chang, Jun Yan. (2016). *Defence Diplomacy in ASEAN*. The Habibie Centre in Thinking ASEAN, Issue 17.

Charillon, F., Balzacq, T., Ramel, F. (2020). *Defense Diplomacy* dalam *Global Diplomacy: An Introduction to Theory and Practice*. The Sciences Po Series in International Relations and Political Economy.

Drab, Lech. (2018). *Defence Diplomacy-An Important Tool For the Implementation of Foreign Policy and Security of the State*. Poland. War Studies University.

Fathun, Laode Muhammad. (2019). *ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Straits*. Insignia Journal of International Relations Vol 6, No 1.

Fearon, J. D. (2002). *Domestic Politics, Foreign Policy, and Theories of International Relations*. Annual Review of Political Science.

Gilang P, M Harviend. (2016). *Peran ASEAN Defence Ministers Meeting Plus (ADMM Plus) Sebagai Forum Diplomasi Pertahanan di Kawasan Asia*. Jurnal Studi Diplomasi dan Keamanan Vol 8, No 2.

Gindarsah, Iis. (2015). *Indonesia's Defence Diplomacy: Harnessing the Hedging Strategy Against Regional Uncertainties*. The RSIS Working Paper.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Jones, Michael D., McBeth, Mark K. (2010). *A Narrative Policy Framework: Clear Enough to Be Wrong?*. The Policy Studies Journal, Vol. 38, No. 2.

Kusuma, Wida Sanditya., Halkis, Mhd., Yusgiantoro, Purnomo. (2019). *Diplomasi Pertahanan Indonesia Terhadap Pelanggaran Wilayah oleh China di Perairan Kepulauan Natuna Melalui Pelaksanaan Latihan Puncak Angkasa Yudha TNI AU Tahun 2016*. Jurnal Diplomasi Pertahanan Volume 5, Nomor 3.

Laksmana, Evan A., Gindarsah, Iis., Mantong, Andrew W. (2018). *Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi*. Centre for Strategic and International Studies, Jakarta.

Manowong, Ektewan., Ocha, Witchayanee. (2017). *Defence Diplomacy and ASEAN Community Integration: Opportunities and Challenges*. APHEIT JOURNAL Volume 6 Number 1.

Medeiros, Sabrina Evangelista., Moreira, William de Sousa. (2017). *Maritime Co-operation among South Atlantic Countries and Repercussions for the Regional Community of Security Practice*. Contexto Internacional vol. 39.

Midhio, I Wayan., Priyono, Juniawan. (2019). *Education and Research as Components of Indonesia Defense Diplomacy.* Jurnal Pertahanan Vol 5, No 1.

Muhaimin, Ramdhan. (2018). *Kebijakan Sekuritisasi dan Persepsi Ancaman di Laut Natuna Utara*. Politica Vol. 9 No. 1.

Mundayat, Aris Arif., Widodo, Pujo., Prakasa, Bayu. (2018). *Diplomasi Pertahanan Indonesia dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan, Vol 4, No 2.

Nugraha, Muhammad HR., Sudirman, Arifin. (2016). *Maritime diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*. Jurnal Wacana Politik, Vol 1, No 2. 175-182.

Pedrason, Rodon., Kurniawan, Yandry., Purwasandi, Purwasandi. 2016. *Handling of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Jurnal Pertahanan Vol. 2 No. 1.

Poespojoedho, R Wing WItjahyo O W. (2019). *Naval diplomacy: Upaya defensive Indonesia dalam Konflik Laut Tiongkok Selatan di Era Joko Widodo*. Jurnal Hubungan Internasional. Tahun XII No 2.

Sambogo, Alief. (2018). *Penamaan Laut Natuna Utara Oleh Pemerintah Indonesia dalam Perspektif Hukum Internasional*. Jurist-Diction: Vol 1, No 2.

Saragih, Hendra Maujana. (2018). *Diplomasi Pertahanan Indonesia dalam Konflik Laut China Selatan*. Jurnal Ilmu Politik dan Komunikasi, Volume VIII No 1.

Shanahan, Elizabeth A., Jones, Michael D., McBeth, Mark K. (2017). *How to conduct a Narrative Policy Framework study*. The Social Science Journal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sidjabat, Christine A., Octavian, Amarulla., Said, Budiman Djoko. (2018). *Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim China atas Laut China Selatan*. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, Volume 8 Nomor 2.

Sudarsono, Budyanto Putro., Mahroza, Jonni., Surryanto, D.W. (2018). *Indonesia Defense Diplomacy in Achieving National Interest*. Journal of Defense & State Defense, Volume 8 Number 3.

Tan, See Seng. (2014). *Digging in its backyard: Why Australia Should Deepen Engagement with Southeast Asia*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

Taylor, Brendan. (2014). *Australia's Defence Diplomacy: Time for a Stocktake*. ANU Strategic and Defence Studies Centre. Centre of Gravity Series paper #17.

The Strategic Survey. (2019). *New Challenges to Defence Diplomacy* dalam *Strategic Survey 100*. Routledge Publisher.

Wibawati, Santi Wira., Sari, Marina Ika., Sulistyani, Yuli Ari. (2018). *Potensi Tantangan One Belt One Road (OBOR) Bagi Kepentingan Nasional Indonesia di Bidang Maritim*. Jurnal Kajian Wilayah 9. 109-123.

Winger, Gregory. (2014). *The Velvet Gauntlet: A Theory of Defense Diplomacy*. IWM Junior Visiting Fellows' Conferences Vol 33.

Buku

Centre for Strategic and International Studies. (2017). *Diplomasi Pertahanan Maritim: Strategi, Tantangan, dan Prospek*. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Cresswell, John W. (2014). *Research Design Pendekatan Kualitatif Kuantitatif dan Mixed, terj. Achmad Fawaid*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. hal 4-5.

Cassidy, Fikry., Samosir P.J.P., Oktarossa, Debbi., Prasetyo, Erry W., Nugroho, Faiz A., Fitri, Widya., Putro, Robertus A.P. (2016). *Diplomasi Poros Maritim: Keamanan Maritim dalam Perspektif Politik Luar Negeri*. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Dunn, William N. (1999). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah. Mada University Press.

Kementerian Pertahanan. (2015). *Buku Putih Pertahanan Indonesia*.

Marbun. (2007). *Kamus Politik*. Jakarta: Pustaka Sinar harapan.

Sugiyono. (2012). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : ALFABETA.

Website dan Media Online

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kementerian Pertahanan. (2017). *Indonesia, Malaysia, dan Filipina Resmi Mulai Kerja Sama Patroli Maritim Terkoordinasi*. < https://bit.ly/38rbFTi > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kementerian Pertahanan. (2020). *Indonesia – Australia Sepakati Kerjasama Keamanan Maritim*. < https://bit.ly/2I1srNM > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kompas. (2020). *Dua Kapal Ikan Asing Vietnam di Laut Natuna Utara Kembali Ditangkap*. < https://bit.ly/38fdVNE > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kompas. (2020). *KRI John Lie Tangkap Kapal Pencuri Ikan Asal Vietnam di Natuna*. < https://bit.ly/34WvU9s > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Kompas. (2020). *Saat TNI AL dan Jepang Pamer Armada di Laut Natuna Utara*. < https://bit.ly/36lv1H5 > Diakses pada 25 Oktober 2020

Kompas. (2020). *Soal Natuna, Menlu Retno Minta China Patuhi Wilayah ZEE Sesuai UNCLOS 1982*. < https://bit.ly/3euC3wQ > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Lowy Institute. (2020). *Indonesia Laut Cina Selatan Berjalan Sendiri*. < https://bit.ly/32icc6m > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Mabes TNI. (2018). *Koarmada II Tuan Rumah Sidang Ketua Komite Perbatasan RI-RPBC Tahun 2018* < https://bit.ly/3pc0P9P > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Mabes TNI. (2020). *Panglima TNI: Forum ACDFM Ke-17 Pentingnya Memperkuat Kerja Sama Militer ASEAN*. < https://bit.ly/38e37Py > Diakses pada 25 Oktober 2020.

Reuters. (2017). *Asserting sovereignty, Indonesia renames part of South China Sea*. <https://reut.rs/36rr5FX > Diakses pada 1 Desember 2020.

RRI. (2020). *Pemerintah Kurang Koordinasi Tangani Masalah Zona Ekonomi Eksklusif Natuna*. < https://bit.ly/3pTurcw > Diakses 23 November 2020.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesian Perspective,
Vol. 2, No. 1 (Januari-Juni 2017): 51-63

Upaya Indonesia Meningkatkan Pariwisata Maritim melalui Diplomasi Kebudayaan di Asia Tenggara

Harits Dwi W.
Bagus Subekti N.
Universitas Respati Yogyakarta

Abstract

Indonesia is one of the largest archipelagic countries in the world, having more than 17,000 islands. It becomes one priority to the state building, more importantly in the national economy. State economic development can be driven by maximizing the potential of seawater through the tourism industry, especially in maritime tourism which is one part of the third pillars of the maritime axis. Maritime tourism may serve as an instrument of Indonesian diplomacy to compete in Southeast Asia's tourism race. It could be very significant when the government is able to manage the potential resources. This paper argues that maritime tourism is potential for Indonesian development through maritime tourism industry in the future. This paper employs cultural diplomacy concept to describe how cultural diplomacy plays role as an instrument in promoting Indonesia's tourism industry in the region.

Keywords: *maritime tourism, cultural diplomacy, tourism industry*

Abstrak

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki lebih dari 17.000 pulau. Kondisi ini dapat menjadi prioritas bagi negara dalam membangun perekenomian suatu bangsa. Pembangunan ekonomi negara dapat dilakukan dengan memaksimalkan potensi laut melalui industri pariwisata, khususnya pariwisata maritim yang merupakan salah satu bagian dari pilar ketiga poros maritim. Pariwisata maritim dapat dijadikan sebagai instrumen diplomasi oleh Indonesia untuk bersaing secara kompetitif dalam bidang pariwisata di kawasan regional Asia Tenggara. Kondisi ini sangat signifikan apabila dilakukan dengan tepat dan serius oleh pemerintah. Tulisan ini berargumen bahwa pariwisata maritim memiliki potensi yang cukup besar bagi pembangunan Indonesia, melalui industri pariwisata maritim di masa depan. Tulisan ini menggunakan konsep diplomasi kebudayaan untuk menggambarkan bagaimana diplomasi kebudayaan berperan sebagai instrumen dalam mempromosikan industri pariwisata Indonesia di kawasan regional.

Kata-kata kunci: pariwisata maritim, diplomasi kebudayaan, industri pariwisata

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki wilayah sangat luas dari Pulau Sabang sampai Merauke dan termasuk negara kepulauan yang mempunyai lebih dari 17.000 pulau. Kondisi tersebut merupakan daya tarik tersendiri bagi wisatawan asing maupun lokal. Hal ini menjadikan Indonesia salah satu negara tujuan wisatawan di Asia Tenggara. Kekayaan alam yang dimiliki oleh Indonesia menjadi potensi di masa sekarang ataupun di masa yang akan datang. Potensi ini dapat dilihat dari keindahan pulau yang terbentang dari ujung barat hingga ujung timur. Keindahan alam menjadi salah satu keunggulan khususnya wisata bahari Indonesia memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Keadaan tersebut memiliki ruang bagi seluruh stakeholder yang ada di Indonesia untuk mengupayakan nilai tambah (creating values) dalam industri pariwisata.

Meningkatkan kualitas dalam industri pariwisata menjadi salah satu tantangan bagi pemerintah, swasta ataupun masyarakat di Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari ranking Indonesia di Asia Tenggara yang menempati urutan ke-4 (world economic forum, 2016). Peringkat Indonesia masih kalah bersaing dengan Singapura, Thailand dan Malaysia. Meskipun ditinjau dari segi luas wilayah dan kekayaan alam, Indonesia memiliki berbagai keunggulan dibandingkan dengan Singapura, Thailand maupun Malaysia. Namun kenyataannya Indonesia masih menempati posisi di bawah negara-negara tersebut. Hal ini menjadi perhatian khusus bagi pemerintah untuk lebih serius lagi dalam mengelola kekayaan alam yang ada di Indonesia serta lebih cerdik dalam mempromosikan pariwisata Indonesia melalui diplomasi kebudayaan.

Indonesia memiliki UU No.10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataan, dengan ini pemerintah memiliki amanah untuk menerapkan kebijakan terkait pembangunan industri pariwisata. Di lain pihak, Indonesia memiliki keunggulan dari negara lain jika dilihat sebagai comparative advantage. Beberapa contoh Objek Daerah Tujuan Wisata (ODTW) yang sering dikunjungi turis lokal maupun internasional yaitu Bali, Lombok, Bunaken ataupun Raja Ampat. Daerah tersebut merupakan salah satu tempat favorit bagi para wisatawan yang datang ke Indonesia. Hal ini harus menjadi prioritas bangsa Indonesiayang sebagian besar negara ini adalah lautan. Lautan yang potensial mempertegas posisi wisata bahari (marine tourism) sebagai salah satu pariwisata berkualitas yang harus dikembangkan selain Eco Tourism, Adventure, Heritage, Religi dan Wisata Ziarah, Art dan Culinary Tourism, dan lain-lain (Kementrian Pariwisata RI, 2015). Dilihat dari aspek pembangunan ekonomi sangat menjanjikan apabila industri pariwisata bahari dapat dijadikan sebagai aset di masa yang akan datang.

Indonesia memiliki kepentingan yang besar dalam meningkatkan perekonomian negara. Potensi kelautan yang sangat kaya, telah menem-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

patkan posisi pariwisata maritim (bahari) sebagai salah satu pionir utama dalam mencapai tujuan ekonomi Indonesia. Dengan menjadikan objek pariwisata sebagai atmosfir bagi kedatangan turis-turis dunia khususnya ASEAN, pariwisata telah menjadi contoh nyata bagi Indonesia dalam menjalankan diplomasi kebudayaan. Kepentingan nasional Indonesia untuk meningkatkan perekonomian berusaha dijawab dengan menerapkan diplomasi kebudayaan. Penerapan diplomasi kebudayaan ini melalui promosi pariwisata bahari ke luar negeri khususnya wilayah ASEAN sebagai poin ketiga dalam poros maritim yang juga merupakan unggulan utama pariwisata berkualitas di Indonesia. Namun pemerintah masih memiliki pekerjaan rumah terkait dengan upaya untuk meningkatkan pariwisata tersebut. Sehingga dari sini penulis ingin menjawab pertanyaan tentang "Bagaimana upaya pemerintah Indonesia dalam meningkatkan pariwisata maritim (pilar ketiga poros maritim) melalui diplomasi kebudayaan di kawasan Asia Tenggara?"

Kerangka Konseptual: Diplomasi Kebudayaan

Riset ini menggunakan konsep diplomasi kebudayaan guna memahami tujuan dari kepentingan nasional Indonesia dalam mengembangkan sektor perekonomian khususnya dalam bidang pariwisata maritim. Kebudayaan adalah satu dari tiga sumber kemampuan soft power (kebudayaan, nilai-nilai politik dan kebijakan luar negerinya). Sebagaimana dijelaskan oleh Joseph Nye dalam bukunya Soft Power : The Means to Success in World Politics, soft power diartikan sebagai kemampuan untuk menciptakan pilihan-pilihan bagi orang lain, yaitu kemampuan untuk memikat pihak lain agar rela memilih melakukan suatu hal yang dikehendaki tanpa perlu untuk memintanya (Nye, 2004). Joseph Nye melihat potensi yang besar dari budaya pada era ini sebagai satu kekuatan yang krusial dalam memberikan daya tarik tersendiri bagi bangsa lain. Daya tarik tersebut dapat memperkuat hubungan kerjasama antar negara demi mencapai kepentingan nasionalnya terutama dalam bidang ekonomi.

Pada abad modern diplomasi menjadi metode yang dipilih oleh suatu negara untuk mencapai tujuan-tujuannya secara damai (Roy, 1995:4). Dalam perkembangan dunia dewasa ini, soft power telah menjadi sesuatu yang penting, karena Soft power diplomacy yang berwujud culture, ideas, values, policies ataupun achievement itu, sering kali membuat formula diplomasi menjadi semakin kuat dan menjadi wujud lain dari apa yang dilakukan pada tingkat formal (Yudoyono, 2010). Hal ini diperkuat oleh J.W. Fulbright dalam buku S.L Roy yang berjudul Diplomasi, yang berpendapat bahwa dunia setelah ini akan lebih dipengaruhi oleh seberapa baik suatu negara dalam mengkomunikasikan nilai-nilai kebudayaan masyarakatnya kepada negara lain (Roy, 1995:12). Mengingat perang sudah bu-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kan lagi menjadi instrumen pilihan untuk mencapai kepentingan nasional suatu negara maka diplomasi kebudayaan menjadi satu alternatif bagi setiap negara seperti Indonesia dalam mencapai kepentingan nasionalnya.

Kebudayaan merupakan hasil dari upaya budi daya yang dilakukan manusia. Dengan kreatifitasnya manusia berusaha menjadikan satu hal yang biasa menjadi lebih unik dan memiliki nilai. Dalam hal ini Indonesia berupaya mengolah pariwisata maritim sedemikian rupa agar dapat menjadi suatu yang menarik serta memiliki nilai seni dan kebudayaan di mata dunia khsusnya kawasan ASEAN. Perhatian dunia terhadap kebudayaan Indonesia memberikan keuntungan tersendiri karena dapat menaikkan posisi tawar (bargaining position) di dalam hubungan internasional. Usaha Indonesia untuk memperjuangkan kepentingan nasionalnya melalui dimensi kebudayaan inilah yang oleh Tulus Warsito dan Wahyuni Kartikasari sebut sebagai diplomasi kebudayaan. Adapun tujuannya adalah untuk mempengaruhi pendapat umum (negara lain) guna mendukung suatu kebijaksanaan politik luar negeri tertentu (Warsito, 2007). Beginilah cara Indonesia berusaha menyampaikan kebudayaannya melalui pariwisata.

Pariwisata memberikan sumbangan yang signifikan dalam meningkatkan perekonomian suatu negara. Selain itu pariwisata juga turut dalam memajukan kebudayaan. Pariwisata itu sendiri mengandung kegiatan-kegiatan kebudayaan sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009, yang mendefinisikan pariwisata sebagai beberapa macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan pemerintah daerah(UUD, 2009). Melalui pariwisata, masyarakat domestik dan internasional dapat mengenal lebih dalam kebudayaan yang ada di Indonesia, sehingga menjadi modal yang baik dalam meningkatkan kekuatan diplomasi kebudayaan di Indonesia. Di sisi lain pariwisata merupakan kegiatan yang berkenaan dengan usaha memenuhi kebutuhan hidup manusia untuk memperoleh kesenangan. Kesenangan itu dinikmati berkat adanya jasa yang diberikan oleh pihak tertentu (Hakim, 2010). Dari jasa tersebut Indonesia dapat menunjukkan karakteristik serta nilai dari kebudayaannya dan menjadi bahan utama diplomasi kebudayaan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi negara.

Pariwisata itu sendiri adalah suatu industri. Sesuai dengan istilahnya, pengertian industri adalah The quality of working hard, the production of goods, the creation of wealth by human efforts (Hakim, 2010). Industri pariwisata merupakan stakeholder pariwisata yang berupaya menciptakan pertumbuhan perekonomian, menciptakan lapangan kerja, serta menghapus kemiskinan terhadap masyarakat di sekitar destinasi pariwisata (Yahya, 2015). Sejak awal tahun 90-an sektor pariwisata sudah menjadi sumber devisa terbesar keenam sesudah minyak bumi, gas, kayu, tekstil

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan karet (Mas'ud, 2008). Hal ini mempertegas posisi pariwisata dalam pengembangan perekonomian negara. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 mendefinisikan Industri pariwisata sebagai kumpulan usaha pariwisata yang saling terkait dalam rangka menghasilkan barang dan/atau jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dalam penyelenggaraan pariwisata. Usaha untuk menghasilkan barang dan jasa dapat dilakukan oleh pemerintah ataupun masyarakat sekitar. Sehingga semakin banyak masyarakat yang berperan dalam penyelenggaraan pariwisata, menjadi indikator pertumbuhan perekonomian di daerah tersebut.

Upaya Indonesia dalam Meningkatkan Pariwisata Maritim

Industri pariwisata pada saat ini menjadi salah satu unggulan bagi negara-negara maju maupun negara berkembang. Hal ini dapat dilihat dari jumlah pendapatan dunia dari sektor pariwisata. Jumlah wisatawan internasional di seluruh dunia, pada 2015, naik 4,4% atau menyentuh angka 1,18 miliar, kendati ada kekhawatiran atas aksi terorisme yang terjadi di beberapa bagian belahan dunia. Dari jumlah yang sangat signifikan memberikan peluang bagi beberapa negara yang memiliki potensi dalam industri pariwisata. John Naisbitt meramalkan bahwa dalam globalisasi, pariwisata merupakan industri terbesar di dunia (Gel, 2006). Kondisi tersebut dapat memancing negara-negara maju maupun berkembang untuk meningkatkan industri pariwisatanya. Sehingga peluang tersebut dapat diambil untuk meningkatkan penerimaan devisa negara dari sektor industri pariwisata.

Kontribusi dari sektor pariwisata harus mendapat penanganan yang serius bagi suatu negara. Hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan dan peluang sektor pariwisata dunia dalam tahun 2015. Kondisi tersebut dapat dilihat dari laporan dari UNWTO (United Nation World Tourism Organization), (Happy, 2016) yaitu: kedatangan wisatawan internasional tumbuh sebesar 4,6% pada tahun 2015 ke 1,184 M sedangkan pariwisata internasional yang menghasilkan US $ 1,5 triliun pendapatan ekspor; UNWTO memperkirakan pertumbuhan kedatangan wisatawan internasional antara 3,5% dan 4,5% pada tahun 2016; dan pada tahun 2030, UNWTO memperkirakan kedatangan wisatawan internasional akan mencapai 1,8 miliar (Pariwisata UNWTO Menuju 2030, 2015).

Perkembangan industri pariwisata telah mengalami pertumbuhan yang sangat signifikan di dunia. Sektor pariwisata dapat mendorong kemajuan dalam bidang ekonomi suatu negara. Salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mendorong sektor pariwisata adalah diplomasi kebudayaan. Diplomasi dalam konteks industri pariwisata dapat melalui diplomasi kebudayaaan. Diplomasi kebudayan menjadi salah satu instrumen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

untuk mencapai sebuah kepentingan suatu bangsa. Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki keunggulan dari sektor pariwisata khususnya dalam hasil sumber daya alamnya (natural resources).Sebagaimana kita ketahui, saat ini wisata bahari menjadi salah satu industri terbesar di dunia dan menjadi sektor ekonomi yang berkembang sangat pesat (WWF, 2015). Indonesia mendapatkan keuntungan dari luas wilayah yang sangat strategis. Wilayah Indonesia sebagian besar dikelilingi oleh lautan sehingga memiliki potensi wisata yang dapat menjadi daerah unggulan wisatawan mancanegara maupun domestik. Menjadi negara maritim artinya memiliki kapasitas untuk memanfaatkan laut sebagai ruang hidup (lebensraum) untuk kepentingan nasional (Rahmawaty, 2015). Oleh karena itu, momentum ini menjadi salah satu upaya yang dilakukan Indonesia dalam meningkatkan pariwisata maritim sebagai pilar ketiga poros maritim melalui diplomasi kebudayaan khususnya di kawasan Asia Tenggara.

Meningkatkan Kerja Sama Industri Pariwisata di Tingkat Regional Asia Tenggara

Industri pariwisata merupakan salah satu aktifitas yang memiliki potensi di masa yang akan datang. Di kawasan Asia Tenggara dalam beberapa tahun terakhir mengalami peningkatan dari sisi pemasukan sektor pariwisata. Di sisi lain, Indonesia berada di peringkat 4 dibawah Thailand, Malaysia dan Singapura dalam hal pendapatan dari sektor pariwisata. Oleh karena itu, upaya yang dapat dilakukan oleh Indonesia dengan cara meningkatkan kerja sama dengan bilateral ataupun multilateral dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Apabila melihat potensi sumber daya alam dan jumlah penduduk Indonesia kerja sama dengan beberapa negara dapat saling menguntungkan. Di lain pihak, kerja sama tersebut bisa dilakukan dengan beberapa pihak swasta yang memiliki ketertarikan dalam industri parwisata.

Dalam forum resmi yang telah dibentuk oleh komunitas negara-negara ASEAN berkaitan dengan sektor pariwisata yaitu ASEAN Tourism Forum (ATF). Forum regional ASEAN tersebut dapat digunakan sebagai cara untuk mempromosikan Indonesia di tingkat regional. Di sisi lain, Indonesia sampai saat ini masih tertinggal dari beberapa negara pesaing. Thailand, Singapura dan Malaysia memiliki peringkat lebih baik dibanding dengan Indonesia. Forum-forum ini dapat menjadi salah satu nilai tambah bagi bangsa ini untuk mengelola industri pariwisatanya dengan lebih baik. Pendekatan yang digunakan oleh bangsa ini dengan cara pendekatan diplomasi budaya. Pendekatan ini dapat dijadikan sebagai instrumen dalam mencapai kepentingan nasional.

ATF merupakan sebuah forum yang sangat penting untuk dipertahankan di masa yang akan datang. forum atau aktifitas yang bersifat non

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

politik dari suatu negara dapat memberikan dampak terhadap kemajuan pembangunan suatu bangsa. Forum yang berdiri sejak tahun 1981 di Malaysia menjadi salah satu pendorong yang utama bagi pembangunan pariwisata di kawasan ASEAN. Hal ini dapat dilihat dari tujuan pendirian ATF (ATF, 2009) yaitu: proyek ASEAN sebagai hal yang menarik, berbagai hal satu tujuan; menciptakan dan meningkatkan kesadaran ASEAN sebagai daerah tujuan wisata yang sangat kompetitif di Asia Pasifik; menarik lebih banyak turis dari negara-negara anggota ASEAN; mempromosikan wisatawan antar negara ASEAN; dan memperkuat kerja sama antara berbagai sektor industri pariwisata ASEAN.

Forum ATF menjadi salah satu wadah investasi Indonesia di tingkat regional melalui sektor pariwisata. Sektor ini dalam beberapa dekade memiliki tingkat pertumbuhan di setiap negara bahkan tingkat kawasan. Aktifitas wisata dapat dikatakan sebuah kebutuhan bagi setiap individu bahkan kelompok tertentu. Dalam kajian hubungan internasional isu ini menjadi salah satu gambaran bahwa pariwisata menjadi salah satu fenomena. Perkembangan secara global maupun regional dari segi pembangunan dapat memberikan dampak terhadap perekonomian masyarakat suatu negara.

Mendirikan Pusat Studi Indonesia di Universitas Asia Tenggara

Agenda kerja sama dalam bidang pariwisata dapat dilakukan dengan secara bilateral maupun multilateral. Pada saat ini dalam era globalisasi dibutuhkan kerja sama untuk saling menguntungkan. Kerja sama antar negara menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari aktifitas diplomasi. Diplomasi bilateral dan multilateral mempunyai dampak bagi pembangunan ekonomi suatu bangsa khususnya dalam bidang pariwisata. Hubungan ini dapat diimplementasikan melalui pendirian beberapa Pusat Studi Indonesia di Universitas yang ada di Asia Tenggara atau Indonesian Corner. Pendirian pusat studi ini di masa yang akan datang dapat memberi dampak bagi bangsa Indonesia. Hal tersebut menjadi sebuah dorongan yang positif untuk menggerakkan berbagai sektor yang ada di Indonesia khususnya bidang industri pariwisata. Negara-negara yang berada di kawasan Asia Tenggara menjadi peluang bagi bangsa Indonesia untuk melakukan tindakan yang konkrit dalam bidang budaya.

Adanya Pusat Studi Indonesia atau Indonesian Corner merupakan sebuah aset negara. Hal ini dapat membantu masyarakat Asia Tenggara untuk mengenal Indonesia lebih mendalam. Pendirian pusat studi yang ada di berbagai universitas di Indonesia memiliki dampak yang positif bagi masyarakat kampus. Civitas kampus dapat mempelajari bahasa, budaya, sosial dan politik negara tersebut. Universitas mempunyai posisi yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

penting dalam percaturan diplomasi budaya antar negara di regional Asia Tenggara. Indonesia perlu menyiapkan strategi dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) khususnya dalam bidang budaya.

Mendirikan Kantor Promosi Wisata di Kawasan Asia Tenggara

Pada saat ini perkembangan dunia pariwisata menjadi salah satu aspek yang penting dalam hal perolehan dari devisa negara. Oleh karena itu membutuhkan suatu upaya untuk menarik wisatawan mancanegara. Kondisi tersebut dapat dilakukan oleh negara dengan cara mendirikan kantor promosi pariwisata di luar negeri. Pendirian kantor di luar negeri memberikan sebuah peluang untuk lebih dekat dengan masyarakat asing, sehingga akan lebih mudah untuk mengenalkan berbagai macam potensi lokal yang dimiliki oleh Indonesia. Di lain pihak, pendirian ini dapat diartikan sebagai kantor perwakilan khusus dalam bidang industri pariwisata. Di Asia Tenggara dapat kita lihat kemajuan dari negara Thailand, salah satu promosi yang dilakukan membuka kantor khusus penanganan pariwisata dengan total 21 kantor di seluruh dunia.

Kemampuan negara sangat dibutuhkan dari segi pendanaan serta strategi yang akan dilakukan. Tanpa adanya komitmen yang kuat dari pemerintah industri pariwisata kita tidak akan pernah ada terobosan baru dalam menarik perhatian para wisatawan asing. Dukungan dana menjadi sangat penting dalam hal pembiayaan promosi pariwisata. Apabila industri ini dijadikan sebuah aset di masa depan, maka pemerintah wajib untuk meningkatkan anggaran pariwisata dapat ditingkatkan di masa yang akan datang. Anggaran pemerintah dalam industri pariwisata sangat kecil apabila dibandingkan dengan pengeluaran dari Thailand, Singapura atau Malaysia. Upaya ini menjadi sebuah cita-cita bangsa Indonesia untuk mengenalkan industri pariwisata kepada masyarakat internasional khususnya di Asia Tenggara. Dalam hal ini negara memiliki peran dalam membuka jalur diplomasi antar negara. Hubungan politik antar beberapa negara dan kebijakan terhadap warga negara asing yang melakukan perjalanan ke, dari dan dalam negeri. Hal ini sangat penting bagi wisatawan temporer untuk saling memahami (Hall, 1994).

Hubungan bilateral dan multilateral menjadi salah satu modal bagi Indonesia untuk meningkatkan promosi wisata. Dari hasil tersebut dapat menghasilkan sebuah kebijakan bersama. Hasil kerja sama tersebut berupa, diberikan sebuah izin mendirikan kantor promosi pariwisata di negara-negara Asia Tenggara, sehingga dapat mendukung program Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

Keunggulan pariwisata maritim Indonesia harus diiringi dengan penyediaan infrastruktur serta aksesibilitas. Kedua hal tersebut memiliki arti yang sangat penting dalam mendukung diplomasi Indonesia bidang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kebudayaan. Salah satu faktor pendorong peningkatan jumlah kedatangan wisatawan mancanegara ke Indonesia, adalah keindahan alam laut. Wisata maritim yang dimiliki oleh bangsa ini merupakan sebuah hal yang perlu di kelola secara profesional. Untuk mendekatkan pariwisata maritim diperlukan sebuah fasilitas pendukung seperti berbagai jenis kapal wisata khususnya kapal pesiar.

Kapal pesiar ini memiliki daya tampung yang signifikan dalam membawa turis mancanegara. Kapasitas kapal pesiar ini memiliki daya tampung sebanyak 2000 orang, sehingga akan memberi dampak terhadap perekonomian suatu daerah. Akan tetapi permasalahan yang ada di Indonesia saat ini belum tersedianya pelabuhan untuk merapatkan kapal pesiar. Pelabuhan yang tersedia di Indonesia baru ada enam yaitu Belawan, Tanjung Priuk, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Tanjung Benoadan Makassar. Apabila melihat situasi dan kondisi yang ada di Indonesia terkait potensi wisata maritim perlu adanya dukungan dari pemerintah. Dukungan yang dapat dilakukan oleh pemerintah yaitu penambahan jumlah pelabuhan bertaraf internasional sehingga mampu disinggahi beberapa kapal pesiar. Hal tersebut merupakan peluang yang sangat signifikan dalam mendatangkan wistawan mancanegara.

Di berbagai daerah yang memiliki potensi wisata maritim seperti Bunaken, Pulau banda, Ambon dan Raja Ampat Papua Barat sampai saat ini belum terdapat pelabuhan khusus untuk kapal pesiar. Pembangunan pelabuhan skala internasional di bagian timur Indonesia memberikan pengaruh terhadap pemasukan dari sisi industri pariwisata. Hal ini dapat dibuktikan dengan daya tampung penumpang kapal pesiar yang mampu membawa sekitar lebih dari 2000 wisatawan asing seluruh dunia. Sektor ini memiliki peluang yang signifikan dalam membantu pemerintah untuk meningkatkan devisa negara. Di sisi lain, pemerintah dapat membangun infrastruktur beberapa bandara di daerah yang memiliki potensi wisata sangat menjanjikan khususnya wisata maritim. Pembangunan bandara diharapkan mampu menampung pesawat yang berskala besar di berbagai pulau yang tersebar di wilayah timur Indonesia.

Pertukaran Budaya

Pertukaran Budaya merupakan cara lain dari upaya Indonesia dalam meningkatkan kekuatan diplomasi kebudayaannya di bidang pariwisata. Hal ini terwujud dalam program PPAN (Pertukaran Pemuda Antar Negara) yang diselenggarakan oleh Kementerian Pemuda dan Olahraga. Salah satu tujuan program tersebut adalah memberikan kesempatan kepada generasi muda untuk lebih mengenal adat-istiadat, kesenian, dan budaya di negara tujuan, tukar-menukar pengalaman serta melakukan kegiatan bersama di negara lain akan menimbulkan saling pengertian, penghormatan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan toleransi di kalangan generasi muda. Generasi muda merupakan delegasi sekaligus sasaran terbaik bagi penyebaran kebudayaan pada tingkat internasional. Hal ini disadari oleh beberapa organisasi internasional dengan membuka peluang pertukaran pelajar ataupun kebudayaan melalui beasiswa dan program orang tua asuh.

Salah satu organisasi yang aktif dalam membuka kesempatan pertukaran pelajar internasional adalah Youth For Understanding (YFU) pada program Intercultural Exchange Programs (YFU, 2016). Organisasi ini telah melihat potensi pada pemuda sebagai delegasi terbaik dalam membawa pesan perdamaian pada dunia internasional melalui pendekatan diplomasi kebudayaan. Dari sini para pemuda Indonesia dapat memperkenalkan kebudayaan sekaligus pariwisata nasional ke tingkat dunia. Program ini tidak hanya memberdayakan para pemuda tetapi juga orang tua asuh yang berada di Negara Indonesia. Dengan menerima para pelajar asing dari negara lain, orang tua asuh memiliki kesempatan yang lebih besar dalam memberikan pengetahuan serta pemahaman tentang kebudayaan yang ada di daerahnya. Sehingga semua pengetahuan yang mereka dapatkan dari orang tua asuh tersebut dapat mereka bawa dan mereka sebarkan di negara asal mereka.

Eksebisi

Penampilan kebudayaan Indonesia di luar negeri menjadi senjata terakhir diplomasi pada tulisan ini. Penampilan kebudayaan yang ditampilkan secara langsung dapat memberikan kesan yang mendalam bagi para penonton. Mereka dapat menangkap dengan jelas pesan serta nilai yang ingin disampaikan melalui pertunjukan tersebut. Salah satu contoh penampilan yang paling sering ditampilkan adalah seni tari. Bahkan pada suatu acara workshop di rilis oleh Koran Tempo di Bulgaria, beberapa penonton dari negara tersebut menyatakan minatnya untuk mempelajari tari kesenian Indonesia yang dipimpin oleh dosen tari dari Institut Seni Indonesia (ISI) Surakarta, Dwi Rahmani di Universitas Sofia (Tempo, 2015). Hal ini menunjukkan kesuksesan peran budaya sebagai senjata baru diplomasi Indonesia di luar negeri. Dengan begitu minat para warga negara asing yang ingin belajar kesenian ke Indonesia serta mengenalkan segala hal yang berhubungan dengan kebudayaan tersebut semakin tinggi. Hal ini akan berimplikasi dengan pengingkatan kunjungan tempat-tempat pariwisata yang sering menampilkan kekayaan budaya Indonesia.

Selain aktif pada eksibisi, delegasi Indonesia juga aktif dalam mengikuti perlombaan kebudayaan bahkan memenangkan beberapa kategorinya. Pada kompetisi World Championship of Folklore "World Folk 2014" di Bulgaria, 21-31 Agustus 2014 lalu. Diikuti oleh Kelompok Gita Gantari Khatulistiwa (GGK) Jakarta dan Unit Kegiatan Mahasiswa Seni Tari Uni-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

versitas Hassanuddin, Makassar, serta meraih juara pertama dan kedua Golden Grand Prix Orpheus (Tempo, 2015).

Kesimpulan

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Sehingga memiliki kekuatan dalam bidang kemaritiman, khususnya dalam bidang pariwisata maritim. Melihat berbagai potensi yang ditawarkan oleh Indonesia melalui lautnya, hal tersebut dapat menjadi peluang besar untuk dapat mendatangkan wisatawan asing dan devisa bagi negara. Di lain pihak pemerintah perlu meningkatkan berbagai upaya diplomasi dengan negara lain. Diplomasi kebudayaan menjadi salah satu instrumen bagi Indonesia untuk melakukan promosi di kawasan Asia Tenggara. Berbagai upaya promosi pariwisata Indonesia di luar negeri perlu diiringi dengan komitmen yang kuat dari pemerintah. Adanya komitmen dari pemerintah akan berdampak kepada penguatan pembangunan di bidang parwisata. Berbagai upaya yang dilakukan di tingkat domestik maupun tingkat regional Asia Tenggara. Adanya promosi di kawasan Asia Tenggara dengan berbagai cara yang ditempuh oleh pemerintah melalui kerja sama industri pariwisata dengan negara anggota ASEAN, mendirikan Pusat Studi Indonesia di universitas yang ada di Asia Tenggara, mendirikan kantor promosi wisata di kawasan Asia Tenggara, pertukaran budaya ataupun melakukan Eksebisi. Untuk mendukung adanya diplomasi kebudayaan di kawasan Asia Tenggara diperlukan pembenahan dan pembangunan di dalam negeri, seperti bidang infrastruktur dan aksesibilitas. Kedua bidang ini sangat membantu menarik perhatian wisatawan asing yang akan berkunjung di Indonesia. Infrastruktur dan aksesibilitas menjadi salah satu yang wajib disediakan oleh pemerintah. Dilihat dari ranking pariwisata dunia, Indonesia berada di ranking 50 masih berada di bawah Thailand, Singapura dan Malaysia. Hal ini menunjukkan kualitas industri pariwisata kita masih perlu diperbaiki, meskipun potensi alam kita lebih baik dibanding dengan negara tetangga. Sehingga diplomasi dalam bidang pariwisata mampu menjadi barometer kesuksesan Indonesia di tingkat Asia Tenggara.

Daftar Pustaka

ASEAN Tourism Forum (2015). ASEAN Tourism Forum 2015 [online]. ASEAN Tourism Forum. Tersedia di: <http://www.atf-2015.com/abouttheevent.html> [diakses 14 November 2016].

Gel, I.P. (2006). Industri Pariwisata Indonesia dalam Globalisasi Perdagangan Jasa (GATS-WTO). Bandung: Refika Aditama

Hakim, L. (2010). Industri Pariwisata Dan Pembangunan Nasional [online]. Universitas Hassanudin. Tersedia di: <file:///E:/PPIQ%203/DOSEN/unhas/industri%20pariwisata.pdf> [diakses 14 Novem-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ber 2016].
Hall, C.M. 1994. Tourism and Politics Policy, Power and Place. New York: Wiley.
Kementerian K oordinator Bidang Maritim RI (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataan [online]. Kementerian Koordinator Bidang Maritim RI. Tersedia di: <http://maritim.go.id/wp-content/uploads/2016/01/UU-N o.-10-Tahun-2009-Tentang-Kepari wisataan.pdf> diakses 14 November 2016
Kementrian Pariwisata Republik Indonesia (2015). Sambutan Menteri Pariwisata R.I. Pada Peringatan World Tourism Day dan Hari Kepariwisataan Nasional [online]. Kementrian Pariwisata Republik Indonesia. Tersedia dalam <http://www.kemenpar.go.id/asp/detil.asp?c=125&id=2975> [diakses 14 November 2016].
Mas'oed, M. (2008). Ekonomi-Politik Internasional dan Pembangunan. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
Nye, J.S. (2004). Soft Power: The Means to Success in World Politics [online]. Belfer Center Harvard University. Tersedia di: <http://belfercenter.ksg.harvard.edu/files/joe_nye_wielding_soft_power.pdf> [diakses 1 4 November 2016].
Rahmawaty, A. (2015). Kemaritiman Indonesia Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia. Surabaya: Cakra Studi Global Strategis (CSGS) Universitas Airlangga dan Intelegensi Media.
Roy, S.L. (1995). Diplomasi. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
Tempo (2014). Indonesia Panen Emas di World Folk 2014 Bulgaria [online]. Tempo. Tersedia di: <https://seleb.tempo.co/read/news/2014/09/01/113603723/indonesia-panen-emas-di-world-folk-2014-bulgaria> [diakses 14 November 2016].
Tempo (2015). Tarian Indonesia Menarik Minat Mahasiswa Bulgaria [online]. Tempo. Tersedia di: <https://seleb.tempo.co/read/news/2015/04/21/114659350/tarian-indonesia-menarik-minat-mahasiswa-bulgaria> [diakses 14 November 2016].
UNWTO (2015). Why Tourism [online]. The United Nations World Tourism Organization. Tersedia di: <http://www2.unwto.org/content/why-tourism> [diakses 14 Novem ber 2016].
Warsito, T. dan Kartikasari, W. (2007). Diplomasi Kebudayaan: Konsep dan Relevansi Bagi Negara Berkembang: Studi Kasus Indonesia. Yogyakarta: O mbak.
WEF. (2016) Index Results - The Travel & Tourism Competitiveness Index Ranking 2015 [online]. World Economic Forum. Tersedia di: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2015/index-results-the-travel-tourism-competitiveness-index-ran-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

king-2015/> [diakses 14 November 2016].

WWF (2015). Pelaku Bisnis Internasional Menjawab Meningkatnya Standar untuk Wisata Bahari yang Berkelanjutan di Kawasan Segitiga Karang [online]. World Wild Life. Tersedia di: <http://www.wwf.or.id/tentang_wwf/upaya_kami/marine/?uNewsID=41343> [diakses 14 November 2016].

Yahya, A. (2015). Pidato Menteri Pariwisata RI Arief Yahya pada Peringatan World Tourism Day dan Hari Kepariwisataan Nasional [online]. Kementerian Pariwisata RI. Tersedia di: <http://www.kemenpar.go.id/asp/detil.asp?c=125&id=2975> [diakses 14 November 2016].

YFU Indonesia. (2016). Program Year (PY) [online]. Youth for Understanding. Tersedia di: <http://www.yfu.or.id/index.php?option=com_content&view=article&id=63&Itemid=84> [diakses 14 November 2016].

Yudoyono, S.B. (2010). Soft Power Memperkuat Formula Diplomasi [online]. Tabloid Diplomasi. Tersedia di: <www.tabloiddiplomasi.org/pdf/2010/DIPLOMASI%20Pebruari%202010.pdf> [diakses 14 Nov ember 2 016].

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

UPAYA MENINGKATKAN KEMAMPUAN SISWA DALAM MEMAHAMI KONDISI WILAYAH DAN POSISI STRATEGIS INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA MELALUI METODE STAD

Dede Mulyadi
SMA Negeri 1 Kawali, Jl. Poronggol Raya No. 9, Kawali, Ciamis, Indonesia
Email: ddm.amies@gmail.com

ABSTRACT

The aim of the research was to identify the effectiveness of STAD method to improve abilility in understanding territorial condition and strategical position of Indonesia as the central of world maritime of students class XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali in academic year 2019/2020; and to describe learning process by means of STAD method to improve abilility in understanding territorial condition and strategical position of Indonesia as the central of world maritime at class XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali in academic year 2019/2020. The targeted change variable was the students' abilility in understanding territorial condition and strategical position of Indonesia as the central of world maritime, meanwhile the action variable of the research was STAD method. This classroom action research was held in two cycles; each cycle contains four steps, they are planning, action, observing, and reflecting. The subject of the research was 33 students of class XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali in academic year 2019/2020. The data were collected through observation and test, at which they were analyzed by using critical and interactive method containing three main steps; they were reducing the data, describing the data, and making conclusion. The research proved that STAD method was effective to improve abilility in understanding territorial condition and strategical position of Indonesia as the central of world maritime of students class XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali in academic year 2019/2020. From the collected data of pra cycle, first cycle, and second cycle, it inficated that the existency of improvement in material mastery level was about 15%. Meanwhile, the improvement of learning graduation was about 78,8%.

***Keywords**: STAD Method*

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi efektivitas metode STAD dalam mengoptimalkan kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia bagi siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020; dan mendeskripsikan proses pembelajaran memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan menggunakan metode STAD di kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020. Variabel yang menjadi sasaran perubahan dalam penelitian ini adalah kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020, sedangkan variabel tindakan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kooperatif tipe STAD. Penelitian tindakan kelas ini berlangsung dalam dua siklus. Tiap siklus terdiri dari 4 tahapan yaitu perencanaan, pelaksanaan tindakan, observasi dan refleksi. Subyek penelitian adalah siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020 yang berjumlah 33 orang. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi dan tes. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis kritis dan interaktif. Adapun teknik analisis interaktif, adalah teknik analisis yang prosesnya dilakukan dengan tiga langkah, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Penelitian ini membuktikan bahwa metode kooperatif tipe STAD efektif untuk meningkatkan kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020. Dari data yang dikumpulkan dari tindakan pra siklus, siklus 1, dan siklus 2, peneliti melihat adanya peningkatan pada tingkat penguasaan materi sebesar 15%. Sedangkan peningkatan ketuntasan belajar sebesar 78,8%.

Kata Kunci: Metode STAD

Cara sitasi: Mulyadi, D. (2020). Upaya Meningkatkan Kemampuan Siswa dalam Memahami Kondisi Wilayah dan Posisi Strategis Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia melalui Metode STAD. *J-KIP (Jurnal Keguruan dan Ilmu Pendidikan) , 1* (2), 11-18.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PENDAHULUAN

Moral salah satu kompetensi geografi di kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020, siswa dituntut untuk mampu memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dalam silabus geografi di kelas XI IPS SMA Negeri 1 Kawali terkait materi ini, terdapat beberapa indikator pencapaian kompetensi diantaranya: 1) Memahami letak, luas, dan batas wilayah Indonesia, dan 2) Mengetahui karakteristik wilayah daratan dan perairan Indonesia.

Poros maritim merupakan gagasan yang dilontarkan oleh presiden terpilih Joko Widodo saat kampanye pemilihan presiden beberapa waktu lalu. Perlu dikembalikan lagi kesadaran bangsa Indonesia tentang jati dirinya sebagai bangsa maritim. Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang strategi diapit dua benua Asia dan Australia, serta dua samudra, Hindia dan Pasifik sangat stategis untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Namun, data awal penelitian terhadap kinerja guru dan perilaku siswa kelas XI IPS 4 memperlihatkan kondisi awal proses pembelajaran memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia. Guru masih menggunakan metode konvensional. Kinerja guru ini berdampak pada perilaku siswa kelas XI IPS 4 dalam mengikuti pelajaran. Dari 33 orang siswa yang ada di kelas XI IPS 4, hanya ≤ 25% saja yang mampu dalam kegiatan-kegiatan akademik, memiliki motivasi yang besar terhadap pembelajaran, efektif dalam menggunakan waktu pembelajaran, memiliki sikap percaya diri, mampu bekerjasama, dan memiliki sikap kebaikan budi, kepekaan, dan toleransi. Sisanya (51% – 75%) tidak termotivasi, malu-malu, tidak mampu bekerjasama sehingga mereka tidak memperlihatkan sikap yang mungkin saja mereka miliki seperti kebaikan budi, kepekaan, dan toleransi.

Kinerja guru dan perilaku siswa kelas XI IPS 4 seperti yang telah dijelaskan berdampak negatif terhadap pemerolehan nilai siswa pada tes awal. Fakta-fakta tersebut mengakibatkan semua siswa kelas XI IPS 4 tidak dapat mencapai tujuan pembelajaran. Dari hasil tes awal dapat diketahui bahwa hampir semua siswa kelas XI IPS 4 mendapat nilai di bawah KKM (di bawah 75). Hanya sebagian kecil saja yang mendapat nilai di atas atau sama dengan 75 (7 orang). Ini berarti bahwa dari tes didapatkan hasil yang tidak memuaskan, tampak bahwa ketuntasan belajar hanya mencapai 21,2% saja dengan rata-rata kelas hanya sebesar 67,7.

Berdasarkan data yang terkumpul di awal penelitian, peneliti menyimpulkan bahwa kemampuan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dalam memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia sangat rendah sekali. Proses pembelajaran dengan metode konvensional tidak efektif membuat siswa mencapai tujuan pembelajaran.

Untuk dapat mamahami materi ini, siswa memerlukan kegiatan yang dapat menguatkan kemampuan mereka dalam kegiatan-kegiatan akademik, memberi motivasi yang besar terhadap pembelajaran, meningkatkan efektivitas waktu pembelajaran dalam menyelesaikan tugas, menumbuhkan sikap percaya diri, memupuk kemampuan anak dalam bekerjasama, dan melatih sikap kebaikan budi, kepekaan, dan toleransi.

Peneliti dan dua orang *observer* memutuskan untuk menggunakan metode STAD dalam pembelajaran memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia di kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali. Metode ini menyediakan langkah-langkah pembelajaran dengan menyampaikan tujuan pembelajaran, memotivasi siswa, menyajikan informasi, mengorganisasikan siswa ke dalam kelompok-kelompok belajar, membimbing kelompok belajar, melaksanakan evaluasi, dan memberikan penghargaan. Langkah-langkah tersebut dipadukan dengan pendekatan *scientific* yang merupakan ciri khas kurikulum 2013. Dengan menggunakan metode STAD ini diharapkan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dapat meningkatkan kemampuannya dalam memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu: 1) Apakah metode STAD dapat meningkatkan kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tahun pelajaran 2019/2020?; 2) Bagaimana proses pembelajaran menggunakan metode STAD untuk meningkatkan kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020?

METODE PENELITIAN

Penelitian tindakan kelas ini dilaksanakan di SMA Negeri 1 Kawali yang berada di Jalan Poronggol Raya Nomor 09 Kecamatan Kawali Kabupaten Ciamis, kode pos 46253. Penelitian tindakan kelas ini berisi kegiatan persiapan, tindakan pra siklus, siklus 1 dan siklus 2, serta penyusunan laporan penelitian yang semuanya itu dilaksanakan mulai tanggal 29 Juli 2019 sampai 16 Desember 2019.

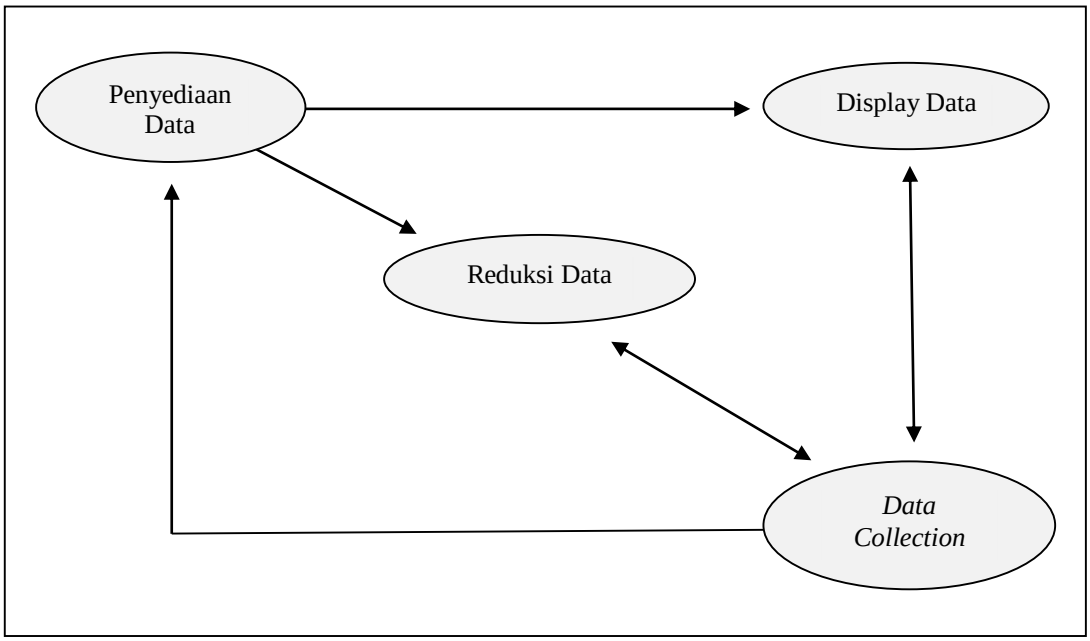
Subyek dari penelitian tindakan ini adalah siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020 dengan jumlah murid sebanyak 33 orang. Penelitian ini merupakan proses pengkajian sistem berdaur sebagaimana kerangka berpikir yang dikembangkan oleh Supardi (dalam Arikunto, 2008). Prosedur penelitian mencakup tahapan-tahapan sebagai berikut: (1) perencanaan (*planning)*, (b) tindakan (*action)*, (c) observasi dan evaluasi proses dan hasil tindakan (*observation and evaluation)*, dan (d) melakukan refleksi (*reflecting)* dan seterusnya sampai perbaikan atau peningkatan yang diharapkan tercapai.

Dalam penelitian tindakan kelas ini, peneliti mengumpulkan data dengan menggunakan teknik observasi dan tes.

a. Observasi
   Observasi yang peneliti lakukan adalah peneliti berperan secara pasif. Observasi ini dilakukan oleh dua orang *observer* (teman sejawat) yaitu Bapak Drs. Totong Budiarto dan Ibu Yeni Sulastri, S.Pd. untuk mengamati kinerja peneliti dan perilaku siswa kelas XI IPS 4 selama proses pembelajaran berlangsung. Lembar observasi untuk mendapatkan data tentang kinerja peneliti dan perilaku siswa disusun menurut teori yang ada tentang pelaksanaan metode STAD di kelas.
b. Tes
   Tes pada penelitian ini dilaksanakan pada setiap akhir siklus yang berupa tes tulis pilihan ganda. Pemberian tes ini dimaksudkan untuk mengukur seberapa jauh peningkatan kemampuan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dalam memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia sebelum dan sesudah pemberian tindakan dengan metode STAD.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis kritis dan interaktif. Teknik analisis kritis bertujuan untuk mengungkap kekurangan dan kelebihan perilaku siswa kelas XI IPS 4 dan kinerja peneliti dalam proses belajar mengajar di kelas selama penelitian berlangsung. Adapun teknik analisis interaktif, menurut Iskandar (2008) adalah teknik analisis yang prosesnya dilakukan dengan tiga langkah, yaitu (1) reduksi data; (2) penyajian data; dan (3) penarikan kesimpulan atau verifikasi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 1. Model Teknik Pengumpulan Data dan Analisis Data
(Iskandar, 2008)

Indikator keberhasilan penelitian ini adalah sebagai berikut:

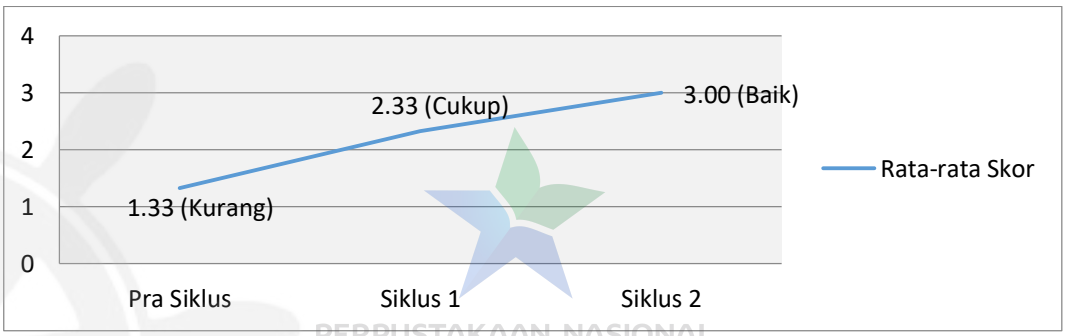
1. Meningkatnya kemampuan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dalam memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia. Indikator penelitian ini bersumber dari silabus mata pelajaran geografi kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020 dengan Kriteria Ketuntasan Minimal (KKM) yaitu 75. Dengan kata lain, penelitian ini dapat dikatakan berhasil jika semua siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali mendapat nilai di atas batas KKM (Ketuntasan Belajar 100%).
2. Meningkatnya kualitas kinerja peneliti sehingga hasil observasi mendeskripkan kinerja peneliti minimal dalam kategori baik.
3. Meningkatnya perilaku siswa menjadi lebih positif terhadap pembelajaran sehingga hasil observasi mendeskripsikan perilaku siswa minimal dalam kategori baik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil Analisis terhadap Kinerja Guru

Kriteria	Pra Siklus	Siklus 1	Siklus 2
Jumlah skor	8	14	18
Rata-rata skor	1,33	2,33	3,00
Kategori	Kurang	Cukup	Baik



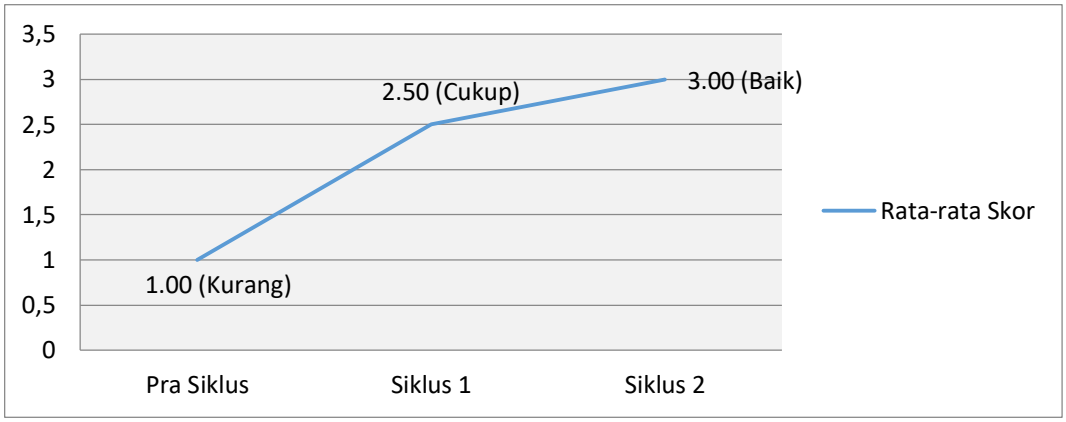
Gambar 2. Histogram Hasil Analisis terhadap Kinerja Guru

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dari Tabel 1 dapat diketahui bahwa ada peningkatan pada kinerja peneliti. Pada tindakan pra siklus rata-rata skor kinerja peneliti adalah 1,33 (kategori kurang). Di akhir siklus 2, rata-rata skor kinerja peneliti meningkat menjadi 3,00 (kategori baik). Ini berarti bahwa indikator keberhasilan untuk kinerja peneliti telah tercapai.

Tabel 2. Hasil Analisis terhadap Perilaku Siswa

Kriteria	Pra Siklus	Siklus 1	Siklus 2
Jumlah skor	6	15	18
Rata-rata skor	1,00	2,50	3,00
Kategori	Kurang	Cukup	Baik

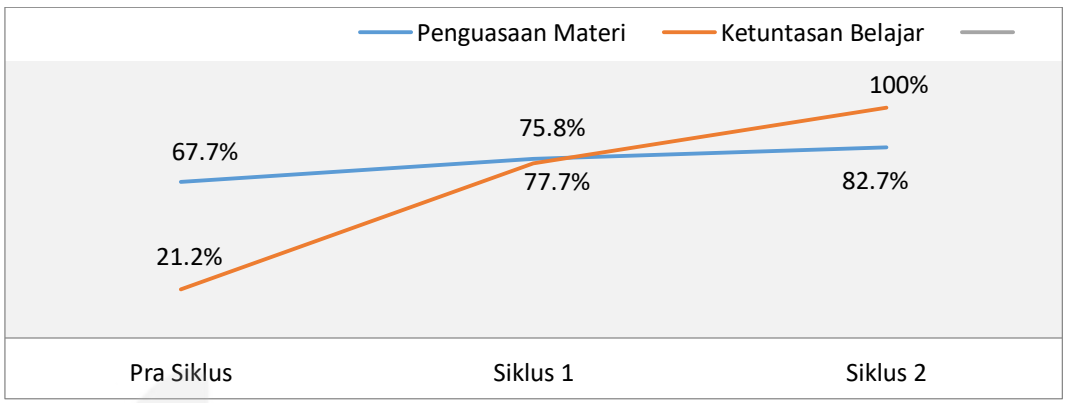


Gambar 3. Histogram Hasil Analisis terhadap Perilaku Siswa

Dari Tabel 2 dapat diketahui bahwa ada peningkatan pada perilaku siswa. Pada tindakan pra siklus rata-rata skor perilaku siswa adalah 1,00 (kategori kurang). Di akhir siklus 2, rata-rata skor perilaku siswa meningkat menjadi 3,00 (kategori baik). Ini berarti bahwa indikator keberhasilan untuk perilaku siswa telah tercapai.

Tabel 3. Hasil Analisis terhadap Kemampuan Siswa

Kriteria	Pra Siklus	Siklus 1	Siklus 2
Penguasaan Materi	67.7%	77.7%	82.7%
Ketuntasan Belajar	21.2%	75.8%	100%



Gambar 4. Histogram Hasil Analisis terhadap Kemampuan Siswa

Dari data yang dikumpulkan dari tindakan pra siklus, siklus 1, dan siklus 2, peneliti melihat adanya peningkatan dalam persentase penguasaan materi (nilai rata-rata). Pada tindakan pra siklus penguasaan materi adalah 67,7%. Di akhir siklus 2, jumlah ini meningkat menjadi 82,7%. Ini berarti bahwa total peningkatan pada persentase penguasaan materi adalah sebesar 15%. Sedangkan ketuntasan belajar, pada tindakan pra siklus persentasenya adalah 21,2%. Pada siklus 2, jumlahnya

REPUBLIK INDONESIA

meningkat menjadi 100%. Peneliti menghitung peningkatan persentase ketuntasan belajar adalah sebesar 78,8%. Dari data ini dapat diketahui bahwa indikator keberhasilan untuk kemampuan siswa telah tercapai.

Dari data-data penelitian ini dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan "Metode STAD dapat meningkatkan kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020" dapat diterima karena semua indikator keberhasilan penelitian ini telah tercapai. Jadi, metode STAD dapat meningkatkan kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020.

STAD merupakan pembelajaran kooperatif yang paling sederhana. STAD digunakan untuk memberikan pemahaman konsep materi memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia yang sulit kepada siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dimana materi tersebut telah dipersiapkan oleh peneliti melalui lembar kerja atau perangkat pembelajaran yang lain.

Metode STAD menekankan pada keterampilan bersama. Belajar dengan membentuk tim yang terdiri dari 4-5 anggota dan menitikberatkan pada pembagian tugas yang saling membantu dalam pembelajaran untuk menyelesaikan tugas yang diberikan oleh peneliti secara baik. Dengan demikian, setiap siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dapat menuntaskan materi pelajaran dengan baik. Sependapat dengan Nurholis (2016) bahwa menggunakan STAD berorientasi keterampilan proses dapat meningkatkan pemahaman dan aktivitas siswa, hal ini ditunjukkan adanya peningkatan ketuntasan klasikal, skor rata-rata postes dan aktivitas.

Metode STAD adalah sebuah metode yang efektif. Metode STAD membantu siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali untuk berpartisipasi aktif dalam setiap tugas-tugas dalam kegiatan pembelajaran karena di dalamnya, siswa dapat melakukan suatu perbandingan terhadap objek bacaan, berbagi informasi dengan cara berdiskusi dengan peneliti dan temannya. Selain itu, metode STAD menciptakan suasana yang sehat dalam pembelajaran.

Di dalam metode STAD, siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dapat belajar dalam kelompok dengan anggota-anggota yang mungkin mempunyai kemampuan yang berbeda-beda sehingga mereka dapat mengerjakan tugas sebaik-baiknya dengan cara bekerjasama untuk mengoptimalkan kemampuan-kemampuan dari anggotanya tersebut. Dengan metode STAD, hasil belajar akademik siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali meningkat dan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dapat menerima berbagai keragaman dari temannya serta mengembangkan keterampilan sosial. Dalam proses pembelajaran STAD, siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali didorong untuk bekerjasama pada suatu tugas bersama dan mereka harus mengoordinasikan usahanya untuk menyelesaikan tugas yang diberikan peneliti.

Dalam konteks penelitian ini, metode STAD terbukti dapat meningkatkan kemampuan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dalam kegiatan-kegiatan akademik (Slavin, 1987), menciptakan sebuah motivasi yang besar terhadap pembelajaran, meningkatkan efektivitas waktu pembelajaran dalam menyelesaikan tugas (Cohen & Benton, 1988), meningkatkan rasa percaya diri (Johnson & Johnson, 1989), dan mengarahkan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali kepada kebiasaan-kebiasaan positif di kehidupan sosial, yakni bekerjasama (Lloyd, 1988). Untuk para siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali, STAD juga menciptakan sebuah penguasaan materi dengan menghadirkan materi-materi yang sesuai dan relatif gampang serta mudah dimengerti oleh siswa. Selain itu, metode ini menciptakan sebuah suasana pembelajaran yang mendukung, nyaman dan lebih memotivasi siswa untuk belajar (Kagan, 1995).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KESIMPULAN

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa metode STAD terbukti dapat meningkatkan kemampuan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dalam kegiatan-kegiatan akademik, menciptakan sebuah motivasi yang besar terhadap pembelajaran, meningkatkan efektivitas waktu pembelajaran dalam menyelesaikan tugas, meningkatkan rasa percaya diri, dan mengarahkan siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali kepada kebiasaan-kebiasaan positif di kehidupan sosial, yakni bekerjasama. Untuk para siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali, STAD juga menciptakan sebuah penguasaan materi dengan menghadirkan materi-materi yang sesuai dan relatif gampang serta mudah dimengerti oleh siswa. Selain itu, metode ini menciptakan sebuah suasana pembelajaran yang mendukung, nyaman dan lebih memotivasi siswa untuk belajar.

Kesimpulannya, metode STAD dapat meningkatkan kemampuan memahami kondisi wilayah dan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020. Ini terbukti dengan adanya peningkatan pada persentase penguasaan materi sebesar 15% dan peningkatan persentase ketuntasan belajar sebesar 78,8%.

REKOMENDASI

Laporan penelitian ini dapat digunakan peneliti-peneliti lain dan guru-guru untuk mengajarkan materi geografi sebagai bahan perbandingan dalam rangka menyusun pendekatan, metode, strategi, atau teknik pembelajaran yang efektif. Dalam situasi dan kondisi tertentu, metode STAD dapat sangat efektif karena model ini terbukti dapat mengatasi kendala-kendala yang dialami siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali dalam pembelajaran geografi. Pada proses pembelajaran sebaiknya siswa lebih aktif dalam mengikuti pembelajaran dan tetap memperhatikan perkembangan teknologi dan informasi yang ada sehingga ilmu pengetahuan tentang kehidupan sosial dapat bertambah. Selanjutnya bagi guru geografi, diharapkan dapat melakukan penelitian-penelitian yang kreatif dan inovatif tentang mengajar dengan menggunakan media dan metode yang berbeda-beda sehingga ilmu pengetahuan dalam mengajar di kelas bisa lebih beragam.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih ditujukan untuk siswa kelas XI IPS 4 SMA Negeri 1 Kawali tahun pelajaran 2019/2020 beserta kepala sekolah yang telah mendukung penelitian ini. Selain itu juga kepada *observer* (teman sejawat) yaitu Bapak Drs. Totong Budiarto dan Ibu Yeni Sulastri, S.Pd. yang telah ikut melancarkan kegiatan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto,S. (2008). *Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.

Cohen, E.G., & Benton, J. (1988). *Making Groupwork Work*. American Educator.v.12, 10- 17, 45-46.

Iskandar. (2008). *Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial (Kuantitatif dan Kualitatif)*. Jakarta: GP Press.

Johnson, D. W., & Johnson, R. (1989). *Cooperation and competition: Theory and research*. Edina, MN: interaction Book Company.

Kagan, S. (1995). *We Can Talk: Cooperative Learning in the Elementary ESL Classroom*. ERIC Digest Reproduction No. ED 382 035.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Lloyd, J.W. (1988). Redefining the Applied Research Agenda: Cooperative Learning, Pre-Referral, Teacher Consultation, and Peer-Mediated Interventions. *Journal of Learning Disabilities*, 21, 43-52.

Nurholis, E. (2016). Penerapan Model Pembelajaran Kooperatif Tipe STAD dalam Pembelajaran Sejarah untuk Meningkatkan Kreativitas dan Hasil Belajar (Studi PTK pada Siswa Kelas XI di SMK Yasira Ciamis). *Jurnal Artefak, 4 (2),111-120.*

Slavin, R.E. (1987). *Cooperative Learning and the Cooperative School*. Educational Leadership, 45, 7-13.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

JURNAL
MEDIA HUKUM
VOL.24 NO.1 / JUNI 2017

DOI: 10.18196/jmh.2017.0085.14-23

Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional di Indonesia

Dhiana Puspitawati, Kristiyanto

DATA NASKAH
Masuk: 2 Februari 2017
Diterima: 24 Maret 2017
Terbit: 1 Juni 2017

KORESPONDEN PENULIS:
Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
Jl. MT. Haryono 169 Malang 65145,
Telp. (0341) 553898 Fax. (0341) 566505
E-mail: dhiana@ub.ac.id

ABSTRACT

Located between two continents and two oceans, Indonesia is vulnerable to various transnational crimes. Hence, the concept of maritime security emerged. This paper focuses on three crucial matters, maritime delimitation, IUU Fishing as well as piracy and armed robbery at sea. This research aims to analyze the urgency of national maritime security legal framework in Indonesia. This research uses normative method with statute approach and comparative approach. It is submitted that although regional dan international cooperation is important to address maritime threats, national legal instrument is also necessary. Unfortunately, Indonesia still does not have comprehensive national legal instrument in place. Thus, it is argued that Indonesia should formulate specific policy and national legal frameworks in addressing maritime threats completed with certain measures for each threats as well as point out which institutions competent in handling each threats.

Keywords: Maritime Security, Sovereignty, IUU Fishing, Piracy, Armed Robbery at sea

ABSTRAK

Penelitian ini memfokuskan pada kajian urgensi pengaturan keamanan maritim nasional di Indonesia, yang memfokuskan pada tiga hal, yaitu perbatasan wilayah laut, *IUU Fishing*, serta perbuatan perompakan dan kekerasan bersenjata di laut. Penelitian ini bertujuan menganalisa urgensi penetapan kerangka hukum nasional dalam keamanan maritime, dan metode yang digunakan adalah normatif dengan pendekatan perundang-undangan serta studi komparasi. Hasil studi yang telah dilakukan yaitu: meskipun kerjasama internasional dan regional sangat penting dalam keamanan maritim, ketersediaan instrumen hukum nasional tentang keamanan maritim sangat diperlukan. Sayangnya, Indonesia belum memiliki instrumen hukum tersebut. Oleh karena itu, disarankan agar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indonesia merumuskan intrumen hukum yang mengatur akan ancaman maritim dengan mekanisme penanganan masing-masing dan institusi penegak hukum masing-masing.
Keywords: Keamanan Maritim, Kedaulatan, IUU Fishing, Perompakan, Kekerasan Bersenjata di laut

I. PENDAHULUAN

Pada era globalisasi, meskipun *paperless transaction* lebih disukai, proses perdagangan internasional tetap membutuhkan pengiriman barang ke tempat tujuan (Dhiana dan Nurdin, 2014:239). Walaupun tersedia setidaknya enam macam moda transportasi dalam mendukung terselenggaranya perdagangan internasional, transportasi laut masih menjadi pilihan utama para pelaku perdagangan internasional. Berdasarkan *time utility* dan *cost utility* transportasi laut menjanjikan kapasitas dan kualitas yang tinggi. Walaupun biaya tetap *(fix cost)* cukup tinggi, biaya ikutan *(variable cost)* sangatlah rendah. Hal inilah yang menyebabkan 90% perdagangan internasional dilaksanakan melalui laut dengan menggunakan kapal sebagai alat pengangkutan barang. Meskipun demikian, dari sudut pandang keamanan, lingkungan maritim sangatlah rentan akan tindakan kejahatan terutama kejatahan lintas negara (*transnational crime*). Dari sinilah muncul konsep keamanan maritim atau biasa dikenal dengan *maritime security*.

Meskipun belum ada definisi universal tentang keamanan maritim, konsep keamanan maritim masih terus berkembang mencari bentuknya baik di ranah internasional maupun nasional (Keliat, 2009:2). Bautista mengatakan bahwa pengertian sempit *maritime security* mencakup perlindungan terhadap integritas wilayah suatu negara (Bautista, 2013). Dalam perkembangannya, *maritime security* meliputi ancaman maritim yang mencakup *traditional maritime security,* seperti: bajak laut (*piracy*) dan perampokan bersenjata di laut *(armed robbery at sea)*, peredaran obat-obat terlarang *(drug trafficking)* (Bateman, 2006:28), perdagangan manusia *(people smuggling) (*Andreas Schloenhardt, 2003); *terorisme* (Bateman, 2006:77), dan kejahatan lintas negara lainnya. *Maritime security* terus berkembang dan mencakup juga ancaman terhadap lingkungan laut dalam kaitannya dengan polusi laut, baik polusi yang berasal dari aktifitas di daratan maupun polusi akibat pengoperasian kapal (David, 2006), meningkatnya lalu lintas pelayaran (Joon, 2003:61), *illegal unreported unregulated (IUU) fishing (*OECD, 2004), dan juga perubahan iklim *(climate change)* (Melinda, 2007:1).

Letak geografis Indonesia pada posisi silang, yaitu antara dua benua, Australia dan Asia serta antara dua samudra, Hindia dan Pasifik membuat perairan Indonesia sebagai pusat pelayaran internasional dalam rangka perdagangan internasional dan juga menjadikan perairan Indonesia rentan akan berbagai macam ancaman keamanan sebagaimana disebutkan di atas. Dengan demikian sangat diperlukan pengaturan hukum dalam menghadapi berbagai ancaman keamanan maritim. Akan tetapi, tidak semua negara mempunyai kerangka hukum secara nasional yang spesifik mengatur tentang ancaman terhadap keamanan maritim ini. Indonesia belum mempunyai kerangka hukum/ aturan hukum nasional yang secara spesifik mengatur penegakan hukum terhadap ancaman maritim yang menyeluruh, baik secara susbstansi maupun mekanisme. Hal ini berbeda dengan Australia yang sudah mempunyai kerangka hukum/ aturan hukum nasional yang secara spesifik mengatur penegakan hukum terhadap ancaman maritim yang menyeluruh, yang biasa dikenal dengan GAMSA (*Guide to Australian Maritime Security Arrangement*). Selama melakukan penegakan hukum di laut, Indonesia (dalam hal ini TNI-AL) hanya berpegang pada Peraturan KSAL No. 32 Tahun 2009 tentang Prosedur Tetap Penegakan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Wilayah Laut Yurisdiksi Nasional oleh TNI-AL (PerKSAL No 32 Tahun 2009). Tentunya ketentuan semacam ini hanya berlaku sebagai pegangan intern TNI-AL saja.

Untuk itu, penelitian ini fokus pada urgensi pengaturan keamanan maritim secara nasional *(maritime security arrangement)* dan mengusulkan bentuk aturan hukum yang sesuai dengan Indonesia guna menghadapi ancaman terhadap keamanan maritim. Dari uraian sebagaimana dikemukakan pada latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: (1) apa urgensi pengaturan keamanan maritim nasional *(national maritime security arrangement)* di Indonesia?, dan (2) apakah instrument hukum tentang keamanan maritime di Indonesia sudah cukup memadai untuk menghadapi ancaman maritime yang ada?.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

II. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan studi komparasi. Inisiasi-inisiasi serta kerjasama-kerjasama yang sudah dilakukan Indonesia baik internasional maupun regional dalam menghadapi berbagai ancaman maritim dan akibat hukumnya terhadap keamanan maritim di Indonesia akan dianalisa. Selanjutnya, penelitian ini akan mengadakan studi komparasi dengan Australia, sebagai negara pantai terdekat yang sudah mempunyai aturan secara nasional yang secara spesifik mengatur tentang keamanan maritim.

III. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim

Keamanan maritim mencakup berbagai tindakan yang bervariasi yang meliputi baik kejahatan maupun kegiatan ilegal yang dilakukan di laut sampai permasalahan mengenai sengketa batas wilayah laut. Keamanan maritim *(maritime security)* acapkali dianggap sebagai konsep yang tidak definitif. Dalam perkembangannya, keamanan maritim meliputi berbagai sektor, baik sektor publik, privat, nasional, internasional guna tercapainya ketertiban di laut. Meskipun tidak ada keseragaman dalam mendefinisikan keamanan maritim, sebagaimana dijelaskan sebelumnya, keamanan maritim (CSDP, 2010) harus dibedakan dari keselamatan maritim. Tercapainya keamanan maritim dan keselamatan maritim akan mewujudkan suatu kesiagapan maritim yang baik yang biasa disebut dengan *Maritime Domain Awareness*. Goward selanjutnya menggambarkan suatu tabel untuk menunjukkan aspek-aspek apa sajakah yang harus ada untuk mewujudkan *Maritime Domain Awareness* (MDA) yang baik sebagai berikut (Goward, 2006):

Selanjutnya Wibawa (2016) mengatakan setidaknya ada 3 isu utama dalam keamanan maritim, yaitu permasalahan perbatasan wilayah laut, *Illegal, Unregulated and Unreported Fishing (IUU Fishing)* serta pembajakan dan tindak kekerasaan di laut *(piracy and armed robbery at sea).* Dengan ketidakjelasan perbatasan wilayah laut, maka dalam pelaksanaannya akan terjadi insiden *IUU Fishing* karena tidak jelasnya wilayah laut tersebut merupakan wilayah laut negara mana. Sementara itu, *piracy* dan *armed robbery at sea* merupakan tindak kejahatan yang sudah ada sejak lama di wilayah laut. Keamanan maritim yang dimaksud dalam penelitian ini hanya fokus pada tiga hal tersebut, yakni perbatasan wilayah laut, *IUU Fishing* serta pembajakan dan tindakan kekerasan di laut.

Tabel 1.
Aspek-aspek yang harus diperhatikan untuk mewujudkan MDA

Keselamatan	• Keselamatan Maritim • *Search and Rescue*
Keamanan	• Kesiapan pertahanan • Keamanan Pelabuhan, Alur laut dan Pesisir • Larangan perdagangan obat terlarang • Larangan *illegal migration* • Penegakan Hukum yang lainnya
Stewardship	• Perlindungan Lingkungan Laut • Perlindungan sumber daya kelautan • Rambu-rambu Navigasi • *Ice Operations*

Sumber: D.A. Goward, Maritime Domain Awareness Integration Challenges, SLAAD 2008

1. Isu Keamanan Maritim di Perairan Indonesia

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar berbatasan wilayah laut dengan 10 negara tetangga, yaitu Malaysia, Singapore, Thailand, Vietnam, Filipina, Timor Leste, Australia, India, Palau dan Papua Nugini. Dengan demikian, untuk menghadapi ancaman maritim yang ada perbatasan wilayah laut yang jelas sangat penting. Meskipun beberapa perbatasan wilayah laut sudah diselesaikan, masih banyak juga perbatasan wilayah laut yang belum disepakati, yang menyebabkan terjadinya insiden-insiden *IUU Fishing* karena perbedaan persepsi atas wilayah laut, terutama di wilayah perbatasan laut antara Indonesia dan Malaysia serta Indonesia dan Singapura.

Masih adanya perbatasan laut yang belum disepakati, menimbulkan rawan konflik dengan negara yang berbatasan, kejahatan internasional merupakan salah satu ancaman bagi Indonesia. Perbatasan wiayah laut antara Indonesia dan negara tetangga pada umumnya saling bersinggungan di ZEE dan landas kontinen. Batas wilayah laut yang sudah selesai dilakukan dan disepakati di semua segmen hanya batas wilayah laut antara Indonesia dan Singapura serta dengan Papua Nugini. Sementara batas wilayah laut, dalam hal ini batas ZEE dan landas kontinen antara Indonesia dengan Malaysia, Filipina, India, Thailand, Vietnam dan Palau

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

belum ada selesai. Meskipun beberapa perundingan sudah dilakukan dan sudah disepakati di beberapa titik, sementara dengan Australia juga telah dilakukan perjanjian batas wilayah laut lengkap dengan perjanjian kerjasama baik dalam hal kedaulatan dan pengelolaan sumber daya laut. Sedangkan dengan Timor Leste akan dimulai perundingan batas wilayah laut dengan segera, mengingat sebelumnya hanya dilakukan perjanjian pada batas wilayah darat.

Dengan demikian sudah tentu perairan di daerah perbatasan yang masih belum disepakati akan berpotensi terhadap munculnya berbagai ancaman maritime seperti *IUU Fishing, Illegal logging, Smuggling, Human Trafficking* dan sejenisnya. Garis batas yang belum disepakati juga akan mengakibatkan keragu-raguan bagi penegak hukum di laut dalam upaya penegakan hukum di laut. Belum adanya kesepakatan pada titik-titik wilayah perbatasan laut tertentu inilah yang menyebabkan banyak insiden *IUU Fishing*. Pada tahun 2014 tercatat lebih dari 100 kapal ikan asing yang melakukan *IUU Fishing* di Indonesia yang menyebabkan kerugian Indonesia sekitar 24 milyar Dollar (Steve, "Indonesia Declares War on Illegal Foreign Fishing Vessels", diakses di <http://www.voanews.com/content/indonesia-declares-war-on-illegal-foreign-fishing-vessels/2570346.html>, pada14 July 2016).

Selanjutnya, tentang pembajakan dan kekerasan di laut atau *piracy and armed robbery at sea*, kawasan perairan di Asia Tenggara menduduki peringkat kedua di dunia untuk kawasan paling rawan pembajakan dalam kurun waktu 2008-2012 (ICC IMB, 2012). Sementara itu, di antara negara-negara di Asia Tenggara, perairan Indonesia merupakan perairan paling berbahaya dikarenakan angka terjadinya *piracy and armed robbery at sea* paling tinggi ditemukan di perairan Indonesia, terutama di Selat Malaka. Angka ini semakin hari semakin meningkat dan perairan Indonesia tetap menempati peringkat pertama. Data yang diambil pada tahun 2015 malah menunjukkan perairan Indonesia yang menduduki peringkat pertama dalam kawasan paling rawan *piracy dan armed robbery at sea*, mengalahkan Nigeria. Meskipun keamanan maritim pada umumnya memerlukan kerjasama regional maupun internasional, namun tersedianya hukum nasional juga diperlukan terutama dalam mendukung upaya penegakan hukum terhadap ancaman-ancaman maritim yang ada. Sebelum menganalisa kerangka hukum nasional, kerjasama regional yang sudah ada akan dianalisa terlebih dahulu.

2. Respon secara Regional dan Nasional

Pada tingkat regional, sudah banyak dilakukan kerjasama-kerjasama dalam penanggulangan terhadap semua ancaman maritim yang terjadi (Johnson, 2005: 202). Sebenarnya kerjasama regional yang dilakukan tidak melulu karena kedekatan letak geografis negara akan tetapi lebih kepada fungsi dari kerjasama tersebut. Hal ini dapat dilihat dari pengaturan secara regional yang disebut *Regional Cooperation Agreement against Piracy and Armed Robbery (ReCAAP)* yang dimotori oleh AS, Jepang dan Singapore sebagai satu instrumen dalam mencegah dan menekan pembajakan dan perampokan bersenjata di Asia, sayangnya Malaysia dan Indonesia tidak turut serta dalam perjanjian tersebut.

Sebagai organisasi regional di kawasan Asia Tenggara, ASEAN tidak tinggal diam akan ancaman maritim yang terjadi di perairan Asia Tenggara. ASEAN telah membentuk beberapa forum diantaranya ASEAN *Maritime Forum* (AMF), ASEAN *Regional Forum Inter-Sessional Meeting* (ARF-ISM) *on Maritime Security* dan *Maritime Security Expert Working Group* (MSEWG) (Bateman, 2013:16). Sayangnya mekanisme yang dimiliki ASEAN belum sampai pada implementasi di lapangan dalam mencegah dan menanggulangi ancaman terhadap keamanan maritim, akan tetapi masih dalam tataran dialog kebijakan dan norma berupa seminar-seminar serta *workshop* dan *roundtable meeting* saja. Upaya-upaya tersebut masih dalam batasan dialog kebijakan dan perumusan-perumusan kerjasama lanjutan.

Keliat (2009) mengatakan bahwa sulitnya implementasi kerjasama tersebut dalam tataran operasional adalah enggannya suatu negara melibatkan pihak luar dalam melakukan pengamanan wilayah lautnya. Hal ini mengingat adanya prinsip kedaulatan negara yang absolut dan eksklusif. Meskipun demikian, sebenarnya mekanisme yang dilakukan ASEAN cakupannya lebih luas daripada konsep *maritime security* yang dirumuskan oleh PBB. Hal ini dikarenakan konsep *maritime security* yang dirumuskan oleh ASEAN sudah mencakup lingkungan laut dan kegiatan penangkapan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ikan illegal. Sayangnya apa yang dihasilkan ARF tidak mengikat hanya pada tataran kebijakan yang mengutamakan *Community Based Management* yang kurang efektif untuk tataran operasional.

Selanjutnya, secara nasional, upaya Indonesia dalam menanggulangi *IUU Fishing* adalah dikeluarkannya kebijakan 'penenggelaman kapal' yang terlibat dalam IUU Fishing khususnya untuk kapal berbendera asing (Jokowi, "Tenggelamkan Kapal Pencuri Ikan!", <http://nasional.kompas.com/read/2014/11/18/13004411/Jokowi. Tenggelamkan.Kapal.Pencuri.Ikan>, diakses pada 14 Juli 2016). Kebijakan penenggelaman kapal tersebut dituangkan dalam Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, namun kebijakan ini tentu saja bertentangan dengan ketentuan UNCLOS 1982.

Sementara itu, dalam hal menanggulangi *piracy and armed robbery at sea* Indonesia belum melakukan upaya untuk membentuk hukum nasional maupun menyesuaikan hukum nasional yang sudah ada dengan ketentuan-ketentuan internasional yang ada. Selain UNCLOS 1982, instrumen Hukum Internasional yang mengatur *piracy and armed robbery at sea* lainnya adalah *Convention for the Suppresion of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (Konvensi SUA) tahun 1988 dan protokolnya. Konvensi ini merupakan salah satu instrumen hukum yang digunakan untuk memerangi tindakan-tindakan ilegal yang dilakukan di laut termasuk pembajakan terhadap kapal. Berbeda dengan Pasal 101 UNCLOS 1982, Konvensi SUA ini tidak mempertimbangkan motif dibalik tindakan pembajakan yang dilakuan (Supriyanto, 2012:28). Tidak seperti pengaturan dalam UNCLOS 1982 yang mensyaratkan adanya dua kapal serta harus terjadi di laut bebas untuk ruang lingkup tindakan pembajakan, Konvensi SUA berlaku pula pada serangan yang dilakukan di kapal yang mana kapal tersebut berlayar atau dijadwalkan berlayar menuju, melalui atau dari perairan diluar batas laut teritorial dari negara pantai; atau berlaku ketika pelaku penyerangan/yang diduga sebagai pelaku ditemukan di dalam wilayah dari negara peserta.

Pasal 10 ayat (1) Konvensi SUA menguraikan bahwa negara bertanggung jawab untuk mengadili atau mengekstradisi pelaku yang melakukan salah satu atau lebih dari kejahatan yang tercantum dalam pasal 3 Konvensi ini. Lebih lanjut, Pasal 11 ayat (1) Konvensi SUA menjelaskan bahwa dalam Pasal 3 yang dapat di ekstradisi berdasarkan perjanjian ekstradisi antara negara-negara. Pada kasus negara yang tidak memiliki perjanjian ekstradisi, maka konvensi melalui Pasal 11 ayat (2) memungkinkan negara untuk menggunakan Konvensi SUA sebagai dasar hukum ekstradisi (Harrelson, 2010:313). Sayangnya, negara-negara di kawasan Asia Tenggara masih banyak yang belum meratifikasi konvensi dan protokol tambahan dari *The SUA Convention* ini. Indonesia, Malaysia dan Thailand yang merupakan negara dimana perairan yurisdiksinya banyak terjadi kasus pembajakan dengan jumlah yang cukup signifikan.

B. Ketentuan Hukum Nasional tentang Keamanan Maritim

1. Keamanan Maritim di Indonesia

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa belum disepakatinya beberapa wilayah laut sebagai perbatasan wilayah laut antara Indonesia dan negara-negara tetangga dapat menimbulkan konflik serta semakin rentannya perairan Indonesia akan ancaman maritim seperti *IUU Fishing* serta *piracy and armed robbery at sea.* Ketidakpastian perbatasan wilayah laut juga merupakan salah satu sebab sulitnya penegakan hukum yang dilakukan apabila terjadi insiden-insiden yang terkait dengan perbatasan wilayah laut. Meskipun demikian, bukan berarti Indonesia tidak berpegang pada suatu peta resmi dalam penegakan hukum di laut. Untuk wilayah laut yang belum disepakati, maka masing-masing pihak akan mengeluarkan peta klaim sepihak terhadap wilayah tersebut dan secara bersama-sama melakukan *joint-patrol* di wilayah tersebut. Tentu saja akan terjadi banyak konflik terutama di wilayah yang belum disepakati, terutama jika menyangkut pemanfaatan sumber daya laut.

Selanjutnya, dalam masalah pemanfaatan wilayah laut di ZEE Bab V UNCLOS 1982 menayatakan bahwa negara pantai diberi hak berdaulat untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam. Negara pantai diperbolehkan untuk membuat aturan hukum sendiri dan dapat diberlakukan di ZEE, khusus tentang eksplorasi dan eksploitasi sumber daya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

alam. Inilah yang disebut dengan hak berdaulat negara pantai di ZEE, yaitu hak eksklusif negara untuk memberlakukan hukumnya dalam bidang tertentu di wilayah yang bukan wilayah kedaulatannya. Pasal 73 UNCLOS 1982 juga memberikan hak kepada negara pantai dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan negara lain di ZEE, yang meliputi melakukan pemeriksaan kapal yang dicurigai dengan cara menaiki kapal dan memeriksa dokumen kelengkapan kapal serta melakukan penangkapan, jika diperlukan. Meskipun demikian, terdapat batasan terhadap penegakan hukum yang dilakukan Negara pantai, yaitu tidak mengenakan hukuman penahanan ataupun hukuman badan lainnya terhadap pelaku (UNCLOS, 1982). Pasal 73 UNCLOS 1982 mengatur bahwa terhadap pelnggaran yang terjadi di ZEE negara pantai tidak boleh mengenakan suatu *'corporal punishment'* atau hukuman badan terhadap pelaku pelanggaran. Dalam hal ini, meskipun tidak diatur siapa yang disebut pelaku pelanggaran, penenggelaman kapal tetap bisa dikatakan sebagai hukuman badan atau *'corporal punishment'*.

Dalam pengaturan hukum nasional, permasalahan perikanan di atur dalam Undang-Undang No.45 Tahun 2009 (UU No. 45/ 2009). Dalam salah satu ketentuannya yaitu Pasal 69 UU No.45/2009 dikatakan bahwa pihak yang berwenang dapat melakukan penelnggelaman kapal atas kapal yang sudah terbukti melakukan *IUU Fishing*. Selanjutnya Pasal 76 (A) UU No. 45/ 2009 menyebutkan bahwa penenggelaman kapal dapat dilakukan sesudah ada penetapan atau persetujuan pengadilan. Meskipun terdapat dasar hukum dalam penenggelaman kapal, akan tetapi hal ini harus dilihat kesesuaiannya dengan ketentuan UNCLOS 1982. Meskipun UNCLOS memberikan hak kepada negara pantai untuk merumuskan dan memberlakukan hukumnya sendiri dalam hal eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam, Pasal 73 UNCLOS 1982 dengan jelas mengatakan bahwa hukuman yang diberikan kepada pelaku pelanggaran di ZEE tidak boleh berupa penahanan atau hukuman badan lainnya.

Pembakaran kapal sebagai hukuman dapat dikatakan merupakan hukuman badan, kapal dalam hal ini bukan saja berfungsi sebagai alat bukti belaka. Sayangnya, tidak ada ketentuan secara eksplisit siapa yang disebut sebagai pelaku dalam pelanggaran yang dilakukan di ZEE, apakah para nelayan yang melakukan *IUU Fishing* atau kapal yang digunakan, mengingat dalam hukum maritim kapal dianggap sebagai subyek hukum (Bjunme dan Catherine, 2007), karena pada dasarnya hukum maritim mengatur segala sesuatu yang berhubungan dengan kapal dan pengoperasiannya. Hukum maritim merupakan hukum yang fokus utamanya adalah kapal. Dengan demikian, sangat penting jikalau Indonesia harus memikirkan kembali tentang kesesuaian UU No. 45/ 2009 dengan ketentuan dalam UNCLOS 1982 terutama ketentuan mengenai ZEE.

Selanjutnya, dalam hal *piracy and armed robbery at sea* satu-satunya peraturan perundangan tentang pembajakan dapat ditemukan dalam hukum Pidana Indonesia yaitu dalam Kitab Undang-Undang Hokum Pidana (KUHP). Akan tetapi ketentuan tentang pembajakan yang diatur dalam KUHP sudah tidak sesuai lagi. KUHP merupakan produk peninggalan pemerintah Belanda yang berlaku berdasarkan asas konkordansi. Saat ini ketentuan Belanda yang dituangkan dalam KUHP sudah tidak berlaku lagi di Belanda, sementara itu ketentuan-ketentuan dalam KUHP masih tetap berlaku di Indonesia. Ketentuan masalah pembajakan diatur dalam Bab XXIX KUHP yang dikategorikan sebagai kejahatan pelayaran. Disamping itu, ketentuan tentang pembajakan yang diatur dalam KUHP tidak sesuai dengan definisi pembajakan atau piracy yang diatur dalam UNCLOS 1982. Pasal 101 UNCLOS 1982 secara eksplisit menyebutkan bahwa tindakan piracy adalah tindakan kekerasan yang dilakukan di laut bebas, bukan berarti tindakan tersebut bebas dari hukum. Hal ini diatur dalam Pasal 105 UNCLOS 1982 tentang diberlakukannya asas jurisdiksi universal terhadap *piracy*, sehingga semua Negara bisa menegakkan jurisdiksinya atas *piracy*. Sebaliknya, Pasal 438 KUHP mengatur bahwa pembajakan atau tindakan bajak laut adalah tindakan kekerasan yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia dan bukan di laut bebas.

Selanjutnya Pasal 439 dan 440 KUHP mengatur tentang *locus delicti piracy* dan *armed robbery at sea*. Menurut KUHP *piracy* dan *armed robbery at sea* merupakan kejahatan yang dilakukan di perairan pedalaman, seperti sungai serta perairan Indonesia. Selanjutnya menurut KUHP yang dimaksud dengan perairan Indonesia adalah perairan Indo-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nesia sebagaimana dimaksud oleh *Territorial zee en Maritieme Kringen Ordonantie 1939 (TZMKO 1939)*, yang hanya memberikan negara pantai laut territorial seluas 3 mil laut saja. Sementara itu, sejak Indonesia merdeka TZMKO 1939 sudah dinyatakan tidak berlaku lagi dan diganti dengan UU No.4/Prp/ 1960 tentang perairan Indonesia dan yang sudah diganti lagi dengan UU No. 6 Tahun 1996 tentang hal yang sama. UU No. 6 Tahun 1996 telah mengadopsi zona-zona maritim yang diatur dalam UNCLOS 1982, yang mana suatu negara pantai diberikan hak beberapa zona maritim dengan kewenangannya masing-masing. Dengan demikian, aturan KUHP tentang pembajakan di laut sudah tidak relevan lagi dengan perkembangan jaman dan dengan demikian bisa dikatakan hal tersebut tidak dapat berlaku lagi. Dengan kata lain, Indonesia tidak dapat mengadili pelaku *piracy* maupun *armed robbery at sea* karena memang tidak ada hukum nasional untuk itu. KUHP Bab XXIX tidak dapat dijadikan dasar hukum dalam memeriksa perkara *piracy* dan *armed robbery at sea.*

Ketentuan hukum lainnya yang relevan dengan masalah tersebut adalah UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini dikatakan sebagai *Indonesian Maritime Act*, namun UU No. 17/ 2008 tidak mengatur tentang keamanan maritim dan tidak juga mengatur tentang pembajakan dan tindakan kekerasan di laut. Dengan demikian bisa dikatakan bahwa secara nasional Indonesia tidak mempunyai kerangka hukum yang spesifik tentang keamanan maritim, yang mencakup semua ancaman maritim yang ada. Meskipun demikian, bukan berarti Indonesia tidak melakukan apapun untuk menghadapi ancaman maritim, khususnya *piracy*. Disamping aktif dalam kerjasama regional maupun internasional dalam menghadapi ancaman maritime, Indonesia mempunyai aturan teknis tentang bagaimana menghadapi ancaman maritim, yaitu Peraturan KSAL Nomor PerKSAL/32/V/2009 tanggal 4 Mei 2009 tentang Prosedur Tetap Penegakan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Wilayah Laut Yurisdiksi Nasional oleh TNI AL. PerKSAL ini dibuat sebagai peraturan pelaksana dari PAsal 9 UU No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia. Namun, PerKSAL ini hanya merupakan pedoman teknis bagi TNI-AL (KSAL, 2009) dalam melakukan penegakan hukum di laut dan tidak bisa dikatakan sebagai kebijakan nasional maupun ketentuan hukum Indonesia tentang keamanan maritim. Disamping itu, PerKSAL ini hanya digunakan oleh TNI-AL, padahal institusi penegak hukum di laut bukan hanya TNI-AL, dan PerKSAL ini tidak dapat digunakan oleh institusi penegak hukum di laut non TNI-AL.

2. Perbandingan dengan Australia

Guna memperoleh gambaran akan kerangka hukum yang komprehensif untuk keamanan maritim yang mencakup semua jenis ancaman maritim, maka studi perbandingan harus dilakukan. Dalam hal ini perbandingan dilakukan dengan melihat kerangka hukum yang dimiliki oleh Australia. Hal ini disebabkan karena Australia merupakan negara terdekat dari Indonesia yang sudah mempunyai kerangka hukum yang komprehensif yang mencakup semua jenis ancaman maritim dalam suatu dokumen yang disebut *Guide to Australian Security Arrangement* (GAMSA). GAMSA merupakan dokumen *multi-egency* yang berfungi sebagai kerangka keamanan maritime Australia. Dokumen ini mengatur secara detail tentag berbagai jenis ancaman maritim lengkap dengan masing-masing institusi penegak hukumnya untuk jenis ancaman maritime yang berbeda. Misalnya, institusi yang mempunyai kewenangan untuk mengatsai *IUU Fishing* akan berbeda dengan institusi yang akan menangani pembajakan di laut, pengaturan semacam ini tidak ditemukan di Indonesia.

GAMSA memisahkan antara institusi primer dan sekunder. Institusi primer bertanggungjawab dalam mengatur terhadap ancaman maritime tertentu, sedangkan institusi sekunder bertanggungjawab memberikan nasehat/ kebijakan terhadap ancaman maritim yang ada. Tiap Bab dalam GAMSA mengatur dengan detail masing-masing ancaman maritim lengkap dengan institusi mana yang bertanggung jawab. Tidak seperti PerKSAL, GAMSA dapat diterapkan secara nasional, bukan hanya digunakan dikalangan Angkatan Laut saja. Dengan demikian ada keseragaman dalam menghadapi ancaman maritim guna menegakkan keamanan maritim, tanpa adanya tumpang tindih kewenangan, khususnya dalam penegakan hukum di laut. Model seperti inilah yang seharusnya di adopsi oleh Indonesia sehingga ada keseragaman dalam menghadapi ancaman maritim dan dalam melakukan penegakan hukum di laut.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

GAMSA juga mengatur secara detail para *stakeholder* terkait dengan pengamanan-pengamanan maritim yang harus dilakukan dan peran apa yang bisa mereka lakukan dalam menghadapi berbagai ancaman maritim yang ada. Disamping itu, mekanisme teknis penegakan hukum, GAMSA juga mengatur aspek administrasi dan hukum dari masing-masing ancaman maritim yang timbul. Dalam GAMSA juga diuraikan kerjasama apa yang sudah dilakukan Australia baik secara internasional maupun nasional dalam mengatasi ancaman maritime dan bagaimana hukum nasionalnya harus menyesuaiakn dengan kesepakatan-kesepakatan yang sudah dibuat oleh Australia dengan negara lain. Dalam GAMSA juga dirumuskan definisi maupun ruang lingkup dari masing-masing ancaman maritim sehingga dalam penegakan hukumnya secara nasional sudah ada kesamaan persepsi seluruh pihak yang berwenang dalam penegakan hukum akan suatu tindakan ancaman maritime tertentu. Daerah-daerah dimana merupakan *Marine Protected Areas* (MPA) juga diurutkan secara sitematik lengkap dengan mekanisme perlindungan dan pengawasannya serta institusi yang bertanggungjawab, demikian juga dengan masing-masing ancaman maritim yang ada.

Hal yang dapat diambil untuk diterpakan di Indonesia adalah model pengaturan institusi yang berwenang dalam penanganan ancaman maritim. Dipisahkannya antara institusi primer dan sekunder mungkin bisa mengantisipasi tumpang tindihnya kewenangan dalam penegakan hukum, khususnya penegakan hukum di laut. Meskipun Indonesia telah mempunyai Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla) akan tetapi mekanisme kerja dari Bakamla dan institusi penegak hukum lainnya belum terintegrasi sehingga menyebabkan kesulitan dalam praktek di lapangan. Model dari GAMSA dapat diadopsi Indonesia sehingga Indonesia mempunyai *legal framework* yang dapat diberlakukan dan dapat dijadikan pegangan bagi semua instansi penegak hukum di laut bukan hanya Angkatan Laut saja.

Definisi dan ruang lingkup dari setiap ancaman maritim yang ada juga harus dituangkan dalam bentuk kerangka hukum yang terintegrasi sehingga tidak terjadi perbedaan intepretasi dalam menentukan suatu ancaman maritim. Dengan adanya kerangka hukum yang terintegrasi lengkap dengan institusi yang berwenang, penegakan hukum akan berbagai ancaman maritime akan dapat mudah dilakukan oleh seluruh penegak hukum di laut.

Selanjutnya, bervariasinya ancaman maritim yang ada mendorong suatu negara untuk mempunyai suatu pengaturan yang komprehensif dan *multy-agency* tentang mekanisme menghadapi ancaman maritim dalam suatu kerangka hukum. Indonesia dapat mengadopsi praktek yang dilakukan oleh Australia yang telah memiliki *legal framework* yang baik dalam mengatur keamanan maritim negaranya. Sehingga sudah saatnya Indonesia merumuskan ketentuan hukum nasional yang mengatur tentang semua ancaman maritime dalam suatu ketentuan hukum yang komprehensif. Revisi terhadap ketentuan hukum yang ada yang relevan dengan keamanan maritim juga harus dilakukan, baik menyesuaikannya dengan ketentuan internasional maupun menyesuaikannya dengan perkembangan hukum nasional yang relevan lainnya.

IV. KESIMPULAN

Dari analisa dan uraian yang dilakukan pada bab pembahasan dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Letak geografis Indonesia telah menjadikan Indonesia sebagai salah satu *rute* terpenting bagi perdagangan internasional lewat laut. Meskipun demikian, kondisi tersebut menjadikan perairan Indonesia sangat rentan akan berbagai ancaman kejahatan, terutama kejahatan transnational. Perairan Indonesia yang merupakan perairan yang paling berbahaya dimana paling sering terjadi berbagai ancaman maritim menyebabkan munculnya urgensi pengaturan keamanan maritim nasional. Meskipun kerjasama internasional dan regional penting dalam menghadapi ancaman maritime, instrumen hukum nasional yang baik akan mendukung implementasi kerjasama internasional dan regional yang ada.
2. Dari analisa di atas, hukum nasional Indonesia masih belum sesuai dengan ketentuan internasional serta hukum nasional yang ada juga sudah *out of date*. Dengan demikian pengaturan secara nasional tentang keamanan maritim sangat diperlukan, guna mengatasi ancaman maritim, kerangka hukum nasional yang komprehensif sangat diperlukan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Bjune, 2007, Catherine, *Introduction to Maritime Law*, Norwegia

D. Johnson, E. Pladder and M Valencia, J., 2005, "Introduction: Research on Southeast Asian Piracy" in D. Johnson, E. Pladdet and M Valencia, J. (eds), *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, ISEAS, Singapore

Hassan, David, 2006, *Protecting the Marine Environment from Land-based Sources of Pollution: Towards Effective International Cooperation*

H. Lowen and A. Boedenmuller, 2011, ""Straits of Malacca' in Stefan Mair (ed), *Piracy and Maritime Security: Regional Characteristics and political, military, legal and economic implications*, Stiftung Wissenschaft und Politik, Australia

Ibrahim, Jhony, 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta

Kimble, Melinda, 2007, 'Climate Change: Emerging Insecurities' in Felix Dodds and Tim Pippard (eds), *Human and Environmental Security* (2005) 103 -114. Asian Development Bank, *A Regional Review of the Economics of Climate Change in Southeast Asia*

Kusumaatmadja, Mochtar, *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta, 1999

Organisation for Economic Co-operation and Development, *Fish Piracy: Combatting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, USA, (2004)

Schloenhardt, Andreas *Migrant Smuggling: Illegal Migration and Organised Crime in Australia and the Asia Pacific Region*, Melbourne, (2003)

Smith, Paul J, *Terrorism and Violence in Southeast Asia: Transnational Challenges to States and Regional Stability*, London, (2004)

Starke, J.G, *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta: Sinar Grafika, 1992

Jurnal

Barrios, Erik 'Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia' (2005) 28 *Boston College International and Comparative Law Review* 149

Bateman, Sam 'Regional Responses to Enhance Maritime Security in East Asia ' (2006) 18(2) *Korean Journal of Defense Analysis* 25

Barrios, Erick, *'Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia'* (2005) 28 *Boston College International and Comparative Law Review* 149

Bateman, Sam 'Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region' (2006) 2 *Security Challenges*, 77

Bateman, Sam, *'Regional Responses to Enhance Maritime Security in East Asia '* (2006) 18(2) *Korean Journal of Defense Analysis* 25 at 28 -30.

Bautista, Lowell dan Puspitawati, Dhiana, *International Legal Implications of Archipelagic State Status on Maritime Security in Souteast Asia (A Comparison between the Practice of Indonesia and the Philippines)*, Laporan Penelitian yang belum dipublikasikan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013

Beckman, Robert C, 'Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward' (2002) 33 *Ocean Development & International Law* 317

Buzan, Barry, Weaver, Ole and de Wilde, Jaap, *Security: A New Framework for Analyses*, Lynne Rienner Publisher, Colorado

Chalk, Peter 'Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia' (1998) 21 *Studies in Conflict & Terrorism* 87

Feldt, Ludtz, Roell, Peter and Thiele, Ralph D, *'Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach'*, ISPSW Strategy Series, n. 22, 2013.

Jon, Joon-Soo *'East Asian Shipping Ownership'* in Andrew Forbes (ed), *The Strategic Importance of Seaborn Trade and Shipping* (2003), 61.

Keliat, Makmur, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, v13, n1, Juli 2009

Kimble, Melinda *'Climate Change: Emerging Insecurities'* in Felix Dodds and Tim Pippard (eds), *Human and Environmental Security* (2005) 103 -114. Asian Development Bank, *A Regional Review of the Economics of Climate Change in Southeast Asia* (2007), 1 – 2.

Lis Gindarsah and Adhi Priamarizki, 'Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns', *RSIS Publication*, 2014, available at <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/.../PR150409_Indonesias-Maritime-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Doctrine.pdf>, accessed 14 July 2016.
Lizee, Piere and Peou, Sorpong, *'Cooperative Security and the Emerging Security Agenda in Southeast Asia: The Challenges and Opportunities of Peace in Cambodia'*, *YCISS Ocassional Paper No. 21*, Toronto, Centre for International and Strategic Studies, York University, 1993.
Ong, Graham Gerard *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits* (2006)
Organisation for Economic Co-operation and Development, *Fish Piracy: Combatting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (2004)
Puspitawati, Dhiana, "Hukum Laut atau Hukum Maritim?", *Jawapos* (Surabaya), 22 May 2006
Puspitawati, Dhiana, 'Coordinate Transnational Security over ASEAN Waters on 21st Era', Paper presented at International Conference *Harmonizing Legal Principles Toward Asean Community*, Surabaya, 2nd – 4th April 2012, Joint Collaboration Utrecht University School of Law and Airlangga University Faculty of Law
Raymond, Catherine Zara 'Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues and Responses' (2005) 9 *Harvard Asia Quarterly*
Ruolngul, James R, *'Security, Politics and Regional Integration'* on-line http://www.articlesbase.com/politics-articles/security-politics-and-regional-integration-asean-mercosur-and-sadc-836206.html
Schloenhardt, Andreas *Migrant Smuggling: Illegal Migration and Organised Crime in Australia and the Asia Pacific Region* (2003).
Smith, Paul J. *Terrorism and Violence in Southeast Asia: Transnational Challenges to States and Regional Stability* (2004).
Soeharto, "Address by the President of the Republic of Indonesia", *Regionalism in Souteast Asia*, Centre for Strategic and International Studies, 1975
The Present addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63)
Werner vom Busch and Tobias Rettig (eds), *Covering Maritime Piracy in Southeast Asia* (2006)
Wibawa, A.C., "Toward Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Legal Analyses on Maritime Security Framework", Centre for Defence and Strategic Studies, Australia, Unpublished paper, 2016.
Young, Adam J. *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies* (2007)

Konvensi Internasional

International Maritime Organization Convention 1948
United Nations Convention on the Law of the Sea 1982
International Convention on the Life at Sea 1974 (SOLAS 1974)
Guide to Australian Maritime Security Arrangement (GAMSA)

Peraturan Perundang Undangan

Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran
Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan
Undang-Undang No 32 Tahun 2014 tentang Kelauatn
Peraturan KSAL No. 32 tahun 2009 tentang Prosedur Tetap Penegakan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Wilayah Laut Yurisdiksi Nasional oleh TNI-AL

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Visi Kemaritiman Melalui Pembenahan Sistem Keamanan Maritim

Abdul Hamid M

Abstrak

Kedaulatan, kemandirian dan kemakmuran maritim menjadi inti dalam visi kemaritiman yang dicanangkan oleh Pemerintah RI yang kemudian telah dipertegas dalam RPJMN 2015-2019. Sekalipun sejarah menggambarkan kejayaan maritim di masa lalu, namun dalam beberapa dekade pemerintahan sebelumnya telah meletakkan pembangunan sangat berorientasi kedaratan (Land based development strategy) daripada orientasi pembangunan berbasis kelautan (Ocean based development). Akibatnya berbagai potensi sumberdaya kelautan dan keamanannya terbengkalai. Dalam mengawali keberhasilan pembangunan kemaritiman, maka pembangunan kemaritiman haruslah bebas dari berbagai aktivitas ilegal dan gangguan keamanan yang mewarnai perairan laut Indonesia. Hal tersebut berarti tidak bisa dilepaskan dari pembenahan sistem keamanan maritim. Pilihan sistem keamanan maritim tetap menyimpan sisi kelebihan dan kekurangan. Namun implementasi yang sungguh-sungguh diharapkan menjadi solusi dalam berbagai permasalahan keamanan di perairan Indonesia.

Kata kunci: *Maritim, keamanan dan kedaulatan*

Pendahuluan

Adapun yang membesarkan negeri karena adanya laut tempat beraktivitas penghidupan (Kajao Laliddong, Abad 16).[1]

Salah satu prasyarat yang dikemukakan oleh Kajao Laliddong dalam membangun negeri, tidaklah berlebihan dalam memandang sejarah kejayaan bangsa-bangsa, yang rela mengarungi lautan hingga ke berbagai belahan dunia. Bahkan kejayaan sejarah bangsa Indonesia pun tidak lepas dari tingginya aktivitas di laut, baik oleh dari barat dan timur, maupun antar pulau-pulau yang mendiami nusantara. Kerajaan Mataram dan Sriwijaya serta kerajaan lainnya di nusantara mendapatkan

[1] Disadur dari buku Mattulada, *Satu Lukisan Analitis Terhadap Antropologi Politik Orang Bugis, (Yogyakarta* : Gadjah Mada University Press University Press, 1985).

KEMENTERIAN PERTAHANAN
REPUBLIK INDONESIA

kemakmuran bagi rakyatnya dari aktivitas ekonomi dan perdagangan dengan memanfaatkan laut.

"Our geopolitical destiny is maritime," ungkapan Presiden Sukarno dalam suatu pertemuan pada 13 Desember tahun 1957. Pada pertemuan tersebut, pemerintah Indonesia mendeklarasikan Negara Kepulauan yang berciri nusantara melalui Deklarasi Juanda. Intinya, Indonesia sebagai negara Kepulauan *(archipelagic state)* yang mempunyai corak tersendiri, merupakan satu kesatuan wilayah dan hukum, dengan tetap menjamin lalu lintas damai pelayaran Internasional *(peaceful passage)*.

Walaupun telah diundangkan dalam UU No. 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia dan pada tahun 1961 bergabung dalam International Maritime Organization (IMO), namun Konsepsi sebagai Negara Kepulauan baru mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasonal secara keseluruhan sebagai rezim hukum baru setelah penandatanganan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) pada 1982. Pemerintah Indonesia kemudian menetapkan batas ZEE Indonesia sepanjang 200 mil, diukur dari garis pangkal wilayah laut Indonesia.

Tidaklah tanpa dasar bila Indonesia memproklamirkan diri sebagai negara kepulauan berbasis maritim. Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia, terdiri dari sekitar 13.667 pulau, panjang garis pantainya mencapai 81.497 km2; merupakan garis pantai terpanjang di dunia. Luas daratan 1.922.570 km2 dan luas perairan lautnya mencapai 3.257.483 km2 (belum termasuk perairan ZEE). Jika ditambah dengan ZEE, maka luas perairan Indonesia sekitar 7,9 juta km2 atau 81% dari luas keseluruhan.

Posisi Strategis yang Tidak Terkelola Baik

Lalu lintas laut Indonesia sangat ramai. Berdasarkan data yang pernah dipaparkan oleh Prof. Dr. Bambang Wibawarta, setidaknya dalam satu tahun ada 63.000 kapal dengan muatan kapal 525 juta ton dengan nilai 890 miliar dollar Amerika, melalui alur Selat Malaka. Dan ada 3500 kapal dengan nilai muatan 5 miliar dollar Amerika melewati Selat Sunda dan 3.100 kapal melalui selat Lombok dengan nilai muatan 40 miliar dollar Amerika.

Hal ini tidak lepas dari posisi geografis strategis perairan laut Indonesia, yang merupakan lintasan jalur pelayaran penghubung Samudra Pasifik dengan Samudra Hindia dan Benua Asia dengan Benua Australia untuk kepentingan perdagangan maritim internasional maupun militer global.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Namun demikian, Orientasi pembangunan Indonesia dimasa lalu telah meletakkan pembangunan sangat berorientasi kedaratan *(Land based development strategy)* daripada orientasi pembangunan berbasis kelautan *(Ocean based development)*. Akibatnya berbagai potensi sumberdaya kelautan dan keamanannya terbengkalai.

Hal ini dapat dilihat dari berbagai "kegiatan-kegiatan ilegal" di laut seperti maraknya *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan asing dan kapal asing di wilayah Indonesia. Begitupula, *illicit traffic* dalam obat-obatan narkotik dan zat-zat psikotropik, perdagangan manusia, pemindahan para migran ilegal dan kejahatan terorganisir, mewarnai lalu laut Indonesia.

Berbagai kegiatan ilegal tersebut merupakan gambaran kegelisahan bersama di tengah '*prestise*' bahwa negara Indonesia dianggap sebagai negara maritim. Impor ikan misalnya, menjadi ironi bagi negeri yang dua pertiga wilayahnya adalah perairan.

Visi Kemaritiman

Tahun 2014, menjadi tonggak sejarah baru Indonesia dalam membangun kembali visi kemaritiman. Hal ini dilandaskan pada visi Presiden RI Joko Widodo dalam pidato pelantikannya adalah menjadikan Indonesia berjaya di sektor kelautan dan maritim. Bahkan dalam Konferensi Tingkat Tinggi Negara-negara Asia Timur (KTT EAS) di Myanmar pada tanggal 13 November 2014, Presiden RI Joko Widodo mengungkapkan bahwa Indonesia akan menjadi poros maritim dunia yang memiliki peran besar dalam berbagai bidang. Presiden RI Joko Widodo menuturkan ada lima pilar utama yang diagendakan mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia, yaitu:[2]

Pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia. "Sebagai negara yang terdiri atas 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan samudra.

Kedua, Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan. Visi ini diwujudkan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.

[2] Dimuat dalam http://tempo.co. "*Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim,*" 13 November 2014.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ketiga, memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun jalan tol laut, pelabuhan laut dalam (deep seaport), logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Keempat, melaksanakan diplomasi maritim, dengan mengajak semua negara untuk menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.

Kelima, membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan sebagai upaya menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, serta menjadi bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Pendekatan Sistem Keamanan Maritim

Menurut Geoffrey Till (2004), istilah keamanan maritim adalah suatu frasa baru. Istilah itu menjadi sesuatu yang *fashionable* akhir-akhir ini karena adanya pandangan bahwa aspirasi terhadap maritim kini tidak hanya yang bersifat tradisional seperti keininginan untuk melakukan pengendalian *(sea control)* dan pengiriman ekspedisi operasi militer jangka pendek *(expeditionary operations)*. Terdapat juga keinginan untuk mewujudkan apa yang disebutnya sebagai pemeliharaan tatanan di perairan laut *(maintaining good order at sea)* karena laut kini tidak hanya sebagai wilayah untuk mengamankan wilayah daratan tetapi juga sebagai sumberdaya alam, medium transportasi dan sebagai suatu aspek yang penting dari lingkungan hidup.[3]

Namun demikian, kepentingan maritim menurut K.R. Singh (1990) dalam masa damai maupun perang mengharuskan adanya konsep kebijakan keamanan maritim yang terpadu *(integrated maritime security policy).* Dalam operasionalisasinya, kebijakan semacam itu mengharuskan adanya dua hal: *Pertama*, kebijakan itu mengharuskan adanya pembedaan antara dua zona yaitu antara yang nasional *(national maritime zone)* dengan yang transnasional *(transnational maritime zone)*.[4]

Kedua, kebijakan keamanan maritim mengharuskan adanya pelibatan banyak aktor dalam pembuatan keputusan. Klasifikasi aktor ini dapat dibedakan atas dua kategori besar yaitu yang berasal dari sektor

[3] Lihat Makmur Keliat. *"Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia."* JSP, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Vol. 13, No. 1, Juli 2009.

[4] Dimuat dalam tulisan Makmur Keliat. *Ibid*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara dan yang berasal dari sektor sipil (*civilian sector*). Yang berasal dari sektor negara dapat pula dibedakan atas tiga sub-kategori yaitu (1) yang berbasis hukum-diplomatik, (2) yang berbasis penggunaan kekuatan militer seperti tentara untuk masa perang (3) yang berbasis penegakan hukum (misalnya *coastguard*, polisi dan kepabeanan) untuk masa damai (4) yang berbasis fungsional dan sumber daya seperti instansi pemerintah yang menangani perhubungan laut dan perikanan. Pembagian wewenang di antara berbagai sub-sektor negara ini, maupun penciptaan mekanisme pertukaran informasi menjadi sangat krusial untuk menciptakan kebijakan keamanan maritim yang komprehensif. Sementara yang berasal dari sektor sipil dapat pula dibedakan atas dua sub-kategori yaitu yang (1) berbasis profit seperti perusahaan swasta yang terkait dengan kegiatan shipping, perikanan, dan pertambangan laut dan (2) yang berbasis non-profit seperti organisasi-organisasi yang memiliki kepedulian terhadap pelestarian lingkungan laut.[5]

Dengan demikian, perkembangan lingkungan strategis dengan berbagai metamorfosis ancaman keamanan terutama melalui perairan Indonesia, maka visi pembangunan kemaritiman Indonesia tidak berada dalam kehampaan, melainkan diletakkan pada kondisi saat ini yang dihadapi. Pembangunan kemaritiman haruslah bebas dari berbagai aktivitas ilegal dan gangguan keamanan, yang tidak saja mengancam keamanan laut tetapi telah merugikan negara dan memiskinkan rakyatnya.

Dalam dimensi keamanan maritim, perairan laut Indonesia belum mampu dijaga secara maksimal. Sementara aktivitas pemanfaatan wilayah laut Indonesia semakin meningkat, sehingga potensi terjadinya pelanggaran dan kegiatan ilegal semakin besar. Seakan berbagai aktivitas ilegal tersebut terkesan pembiaran. Padahal, terdapat beberapa lembaga yang berwenang di wilayah laut Indonesia. Sedikitnya terdapat 13 instansi yang berkaitan dengan kewenangan di laut, antara lain:

1) TNI Angkatan Laut, yang bertugas menjaga keamanan teritorial, kedaulatan wilayah NKRI di laut dari ancaman negara asing; 2) Polisi Perairan (Polair), yang melakukan penyidikan terhadap kejahatan di wilayah perairan Hukum Indonesia; 3) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (P2), yang bertugas mengawasi pelanggaran lalu lintas barang impor/ekspor (penyelundupan); 4) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Armada PLP/KPLP) bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut; 5) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), bertugas sebagai penyidikan kekayaan laut dan perikanan; 6) Kementerian ESDM, bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan

[5] Makmur Keliat, *Ibid*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hasil pertambangan; 7) Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, bertugas mengawasi benda cagar budaya serta pengamanan terhadap keselamatan wisatawan, kelestarian, dan mutu lingkungan; 8) Kementerian Hukum dan HAM, bertugas sebagai pengawas, penyelenggara keimigrasian dan penyidikan tindak pidana keimigrasian; 9) Kejaksaan Agung RI bertugas untuk penuntutan mengenai tindak pidana yang terjadi di wilayah seluruh Indonesia; 10) Kementerian Pertanian, bertugas untuk pengamanan karantina hewan, ikan, dan tumbuhan; 11) Kementerian Negara Lingkungan hidup bertugas di bidang lingkungan hidup; 12) Kementerian Kehutanan, bertugas melakukan penegakan hukum di bidang kehutanan meliputi penyelundupan satwa dan illegal logging; dan 13) Kementerian Kesehatan, bertugas melakukan pengawasan/ pemerikasaan kesehatan di kapal meliputi awak kapal, penumpang, barang, dan muatan.[6]

Pengawasan berbagai instansi ini dikoordinasikan pula oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Namun demikian, konflik kewenangan tetap saja terjadi. Penegakan hukum di laut selama ini dianggap belum efektif, sulit berkoordinasi serta membuka peluang terjadinya korupsi.

Pada tanggal 15 Desember 2014, bertepatan dengan peringatan Hari Nusantara, Presiden Joko Widodo secara resmi mengumumkan pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Bakamla dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Bakamla. Tugas pokok Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Pembentukan Bakamla ini mengganti Bakorkamla, dan diharapkan menandakan era baru sinergitas operasi keamanan laut yang didukung dengan sistem peringatan dini dan unit penindakan hukum yang terpadu.

Bakamla menjadi satu-satunya penegak hukum di laut. Hal ini bahwa sistem *single agency multi task* menjadi pilihan daripada *multi agency multi task* dalam pengamanan wilayah laut Indonesia. Perlu dicermati bahwa kedua sistem tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan. Dapat dilihat pada negara-negara di dunia yang memperaktekkan 2 sistem ini.

Single Agency Multi Task, dengan tugas dan kewenangan penegakan hukum sampai ke fungsi *search and rescue* dan pertahanan dan keamanan terbatas di laut berada pada satu institusi saja. Contoh : Malaysia (APMM), Swedia, Vietnam, Srilanka, Amerika Serikat (Penguatan Fungsi Customs menjadi bagian dari Departemen of Homeland Security), dll. Kelebihan sistem ini adalah : Sederhana, Sistem Komando yang tegas dan

[6] Bambang Usadi. "*Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan,*" 8 September 2014. Jurnal Maritim (jurnalmaritim.com).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

jelas. Sedangkan kekurangannya : adanya *dispute* pertanggungjawaban Administrasi, Manajemen dan Yuridis dan tidak terjamin akan terbebas dari praktik Korupsi.[7]

Multi Agency Multi Task, dengan tugas dan kewenangan penegakan hukum di laut berada di masing-masing instansi sesuai dasar hukumnya. Contoh : Argentina, Korea Selatan, Perancis, Australia, Indonesia (sebelum dibentuk Bakamla), dll. Kelebihan sistem ini adalah : Pertanggungjawaban Administrasi, Manajemen dan Yuridis jelas (oleh masing-masing instansi). Sedangkan kekurangannya : Pelaksanaannya oleh lebih dari satu instansi sesuai dasar hukumnya masing-masing.[8]

Dengan demikian, sekalipun pilihan dengan sistem *single agency multi task,* hendaknya berbagai kelemahan dan praktek pengamanan di laut yang selama ini terjadi dapat segera diatasi. Hadirnya Bakamla sebagai penyederhanaan tata kelola pemerintahan memberikan angin segar dalam mempercepat terwujudnya konsep poros maritim. Bakamla diharapkan mempermudah jaringan birokrasi dan koordinasi para penyelenggara penegakan hukum di laut.

Bakamla bak sebuah resep obat dari diagnosis penyakit dalam sistem keamanan maritim yang berjalan tidak efektif selama ini. Oleh karena itu, pelibatan berbagai aktor dalam Bakamla lebih koordinatif dan efektif dalam menjaga keamanan maritim Indonesia. Bila tidak, maka sama saja memberikan ”obat sakit kepala padahal sakitnya di jantung.” Pembentukan Bakamla hanya akan menjadi ”predator” baru yang bukan saja tidak mampu mengatasi berbagai praktek ilegal di laut tetapi akan memakan anggaran negara yang tidak sedikit dalam institusi ini.

Penutup

Pembenahan sistem keamanan maritim dengan pembentukan Bakamla (Badan Keamanan Laut) harus didukung oleh regulasi yang komprehensif, khususnya terkait sistem penegakan hukum (CJS). Perihal yang menjadi persoalan lebih lanjut adalah karena Bakamla sangat didominasi oleh Unsur TNI (AL), sehingga menjadi lemah dalam penegakan hukum yang merupakan domain sistem penegak hukum (CJS). Isu ini dapat dikaitkan dengan adanya keinginan dari TNI AL

[7] Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, BKF. *“Kajian Pengawasan Lalu Lintas Laut Di Indonesia,” Jurnal*. Penerbit PKPN, Badan Kebijakan Fiskal. 08 Juli 2014.

[8] Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, BKF. *Ibid*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

agar anggotanya dapat melakukan upaya penyidikan dimana hal ini merupakan ranah dari Polri.

Daftar Rujukan

Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, BKF. "Kajian Pengawasan Lalu Lintas Laut Di Indonesia," *Jurnal Penerbit PKPN*, Badan Kebijakan Fiskal, (08 Juli 2014).

Bambang Usadi. "Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan," *Jurnal Maritim* (jurnalmaritim.com), (8 September 2014).

Makmur Keliat. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia." JSP, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, (Juli 2009).

http://tempo.co. *"Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim,"* (13 November 2014).

Mattulada, *LATOA : Satu Lukisan Analitis Terhadap Antropologi Politik Orang Bugis* (Yogyakarta: Gajahmada University Press, 1985).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

YURISDIKSI NEGARA PANTAI DI WILAYAH DELIMITASI MARITIM ZONA EKONOMI EKSKLUSIF YANG BELUM DITETAPKAN BERDASARKAN KETENTUAN HUKUM LAUT INTERNASIONAL (Study di Timor Leste-Indonesia)

Seguito Monteiro
Dosen Fakultas Hukum Universitas Dili (Undil) Timor Leste
e-mail: s.monteiro_1981@yahoo.com

Abstrak

First Meeting Joint Border Committee Indonesia-Timor Leste dilaksanakan pada 18-19 Desember 2002 di Jakarta. Pada tahap ini disepakati penentuan batas darat berupa deliniasi dan demarkasi, yang dilanjutkan dengan perundingan penentuan batas maritim. Kemudian perundingan Joint Border Committee kedua diselenggarakan di Dilli, pada Juli 2003, di lanjutkan dengan Provisional Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor Leste on the Land Boundary yang ditandatangani pada 8 April 2005. Kewajiban untuk membuat pegaturan mengenai peraturan perbatasan sementara antara kedua negara diatur dalam Pasal 74 ayat (3) dan Pasal 83 ayat (3) UNCLOS yang mengatakan sambil menunggu suatu persetujuan delimitasi batas maritim, Negara-negara yang bersangkutan, dengan semangat saling pengertian dan kerjasama, harus melakukan upaya untuk mengadakan pengaturan sementara yang bersifat praktis dan, selama masa peralihan ini, tidak membahayakan atau menghalangi dicapainya suatu persetujuan akhir.

Kata Kunci: Yuridiksi Negara, Delimitasi Maritim, Timor Leste, Indonesia.

Abstract

The First Meeting of the Indonesia-Timor Leste Joint Border Committee was held on 18-19 December 2002 in Jakarta. At this stage it was agreed that the determination of land boundaries in the form of delineation and demarcation, followed by negotiations on maritime boundary determination. Then the second Joint Border Committee negotiations were held in Dilli, in July 2003, followed by a Provisional Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor Leste on the Land Boundary signed on 8 April 2005. Obligations to make provisions regarding temporary border regulations between the two countries regulated in Article 74 paragraph (3) and Article 83 paragraph (3) of UNCLOS which says while waiting for an agreement on maritime border delimitation, the countries concerned, in the spirit of mutual understanding and cooperation, must conduct efforts to make temporary arrangements that are practical and, during this transitional period, do not endanger or hinder the achievement of a final agreement.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Keywords: State Jurisdiction, Maritime Delimitation, East Timor, Indonesia.

Pendahuluan

Timor Leste (*Republica Democratic de Timor Leste*—RDTL) merupakan negara pantai dengan luas wilayah daratan 15.007 Km². Wilayah darat ini terdiri dari wilayah daratan di Distrik Oekusi-Ambenuk seluas 815 Km² (*Enklave ida iha Território Indonézia)* yang masuk di kantong wilayah Indonesia, di Pulau Atauru seluas 150,20 Km², dan di Pulau Jaco di ujung Timur seluas 12,00 KM² (http://timor-leste.gov.tl/?p=547&lang=tp.) Secara geografis, Timor Leste berada di kawasan Asia Tenggara, yaitu di Pulau Timor bagian Timur dengan koordinat 8.50' LS, 125.55' BT (http://www.kemlu.go.id/dili/id/berita-agenda/info-penting/Pages/Profil-Negara-Timor-Leste.aspx). Setelah berpisah dari Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintahan sementara di jalankan oleh PBB melalui *United Nations Transition in East Timor* (UNTAET) hingga penyerahan kedaulatan pada tanggal 20 Mei 2002. Setelah kemerdekaan diperoleh negara Timor Leste, menghadapi berbagai tantangan persoalan penetapan perbatasan khususnya perbatasan darat dan laut dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Pada tanggal 20 September 2002 Parliamen Nasional Timor Leste mengesahkan Undang - undang No 7/2002 mengenai perbatasan laut wilayah Republik Demokratik Timor Leste (República Democrática De Timor-Leste Parlamento Nacional Lei). Dan setelah menjelang tiga belas tahun akhirnya Timor Leste secara resmi meratifikasi UNCLOS 1982, pada tanggal 8 Januari 2013, dengan diratifikasinya maka Timor Leste mempunyai kewajiban untuk mengimplementasi UNCLOS 1982 (The United Nations Convention on the Law of the Sea). Perundingan penentuan batas darat dan laut antara Republik Indonesia dan Timor Leste telah dilakukan dan masih berlangsung sampai sekarang. *First Meeting Joint Border Committee* Indonesia-Timor Leste dilaksanakan pada 18-19 Desember 2002 di Jakarta. Pada tahap ini disepakati penentuan batas darat berupa deliniasi dan demarkasi, yang dilanjutkan dengan perundingan penentuan batas maritim. Kemudian perundingan *Joint Border Committee* kedua diselenggarakan di Dilli, pada Juli 2003 (https://www.academia.edu).

Provisional Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor Leste on the Land Boundary yang ditandatangani pada 8 April 2005, yang dimana Timor Leste diwakili oleh Menteri luar negeri Republik Demokratik Timor Leste, Dr. Jose Ramos Horta dan Indonesia yang diwakili oleh Menteri Luar Negeri Republik Indonesia, Dr. N. Hassan Wirajuda untuk menandatangani *Provisional Agreement* yaitu Persetujuan Sementara antara Pemerintah Republik Demokratik de

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Timor Leste dan Pemerintah Republik Indonesia mengenai perbatasan darat. Persetujuan Sementara tersebut ditandatangani di Dili. Dan ini perjanjian pertama yang dicapai oleh Timor Leste dan Republik Indonesia dengan jalur diplomasi perbatasannya sejak tahun 2001 (*Minister for Foreign Affairs and Cooperation of the Democratic Republic of Timor-Leste)*. Dasar hukum dari perjanjian tersebut adalah :

a. Konvensi Perbatasan antara Portugis dan Kerajaan Belanda di Pulau Timor atau disebut Traktat/*Treaty* 1904 yang di tandatangani di Den Haag pada Tanggal 1 Oktober 1904.
b. *Arbitral Award Rendered in Execution of the compromis* yang ditandatangani di Den Haag tanggal 3 April 1913, antara Belanda dan Portugal mengenai masalah perbatasan yang menjadi bagian kepemilikan kedua negara terhadap Pulau Timor yang di tandatangani di Paris pada tanggal 25 Juni 1914.

Dari tahun 2008 sampai 2012, Timor Leste dan Indonesia berupaya menyelesaikan 3 titik batas yang belum terselesaikan yaitu segmen Noel Besi/Citrana, Manusasi/Oben dan segmen Dilumil/Memo. Pada tahun 2013 Negosiasi Timor Leste dan Indonesia dapat menyelesaikan segmen Dilumil/Memo melalui Addendum PA 2005. Sehingga sejak tahun 2013 sampai pada tahun 2019 awal masih tersisa dua segmen yang belum selesai yaitu segmen Noel Besi/Citrana dan Manusasi/Oben dapat dilihat pada peta dibawah ini.



Gambar 1. Dua segmen Batas Wilayah Timor Leste dan Indonesia.

Dengan selesainya *unresolved segmen* ini bahwa semua perundingan batas darat semua sudah selesai secara prinsip dimana pada tanggal 22 juli 2019 kedua negara menandatangani kesepakatan dimana pihak Timor Leste yang diwakili oleh Chefe De Negociador Principal Kay Rala Xanana Gusmão *dan* dari Indoseia Menteri Koordinator Politik Hukum dan Keamanan (Menkopolhukam) Wiranto (https://jateng.antaranews.com). Sehingga perbatasan darat antara Timor Leste dan Indonesia yang telah disepakati adalah wilayah Noel Besi-Citrana yang berada di Kabupaten Kupang, Nusa Tenggara Timur yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

berbatasan langsung dengan Oecusse-Ambeno, bagian dari wilayah Timor Leste. Dan perbatasan Bidjael Sunan-Oben yang berada di Manusasi, Kabupaten Timor Tengah Utara Indonesia (https://www.jawapos.com). Kedua titik akhir batas darat (terminal point) di garis pantai inilah yang nantinya menjadi titik awal garis batas maritime (Arsana, 2007).

Berdasarkan letak geografis, maka terdapat 3 (tiga) segmen laut yang Hingga kini terdapat tiga segmen perbatasan maritim antara Timor Leste Indonesia yang belum diselesaikan, yaitu Selat Ombai, Selat Wetar dan Laut Timor (Gusmao, 2018). Ketiga segmen laut ini dapat diuraikan, sebagai berikut:

1. **Segmen Selat Ombai (*Ombai Strait*)** Selat Ombai terletak di sebelah utara Oecusse yang memisahkan Oecusse di sebelah Barat Timor Leste dengan Pulau Alor dan Pantar yang merupakan bagian dari Propinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia, serta menghubungkan Laut Banda di belahan utara ke Laut Sawu ke arah barat daya (Rusli, 2012). Permasalahan pada penetapan batas Laut Wilayah di segmen Laut Selat Ombai (*Ombai Strait*) masih terkait pada beberapa hal yaitu :
   a. Proses perundingan dilakukan melalui suatu wadah kerjasama perbatasan (*Technical Sub Committee Border Demarcation and Regulation*— TSC-BDR) yang dibentuk oleh *Joint Border Committee* (JBC) yang khusus membahas aspek teknis perbatasan RDTL-RI.
   b. Sebagai tindak lanjut dari *Provisional Agreement* (PA) tahun 2005, menurut laman Badan Informasi Geospasial (BIG) Indonesia dan Timor-Leste sepakat melaksanakan kegiatan survei demarkasi, delineasi, serta pemetaan batas bersama (*Joint Border Mapping*/JBM) di sepanjang wilayah batas RDTL-RI. Dari hasil kesepakatan yang di tandatangi di Jakarta pada tanggal 22 juli 2019 mengenai penyelesaian akhir batas darat antara Timor Leste dan Indonesia, maka kedua negara akan melanjutkan perundingan batas maritim.
2. **Segmen Selat Wetar (*Wetar Strait*)** Selat Wetar adalah selat yang memisahkan bagian timur dari pulau Timor dengan pulau Wetar. Selat ini berada di antara Indonesia (utaranya) dan Timor Leste (selatannya). Di baratnya ada Pulau Atauro sementara di timurnya adalah bagian selatan dari Laut Banda dan bagian paling selatan dari kepulauan Maluku.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

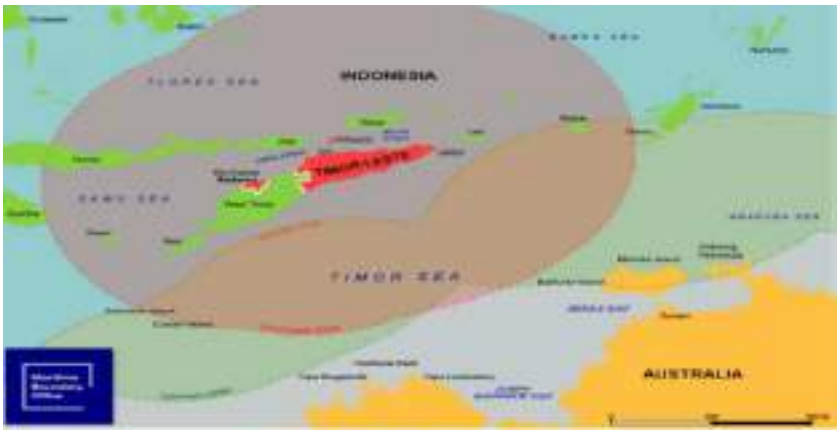


Gambar 2. Peta selat wetar dan selat ombai

3. Segmen Laut Timor (*Timor Sea*)

Laut Timor merupakan laut yang terbagi atas wilayah teritorial 3 negara, yaitu Indonesia, Timor Leste dan Australia. Laut Timor memiliki dasar laut yang menyimpan cadangan minyak dan gas alam dalam jumlah yang besar. Wilayah landas kontinen dari Laut Timor yang kaya akan cadangan minyak bumi dan gas alam terdapat di Celah Timor, *Greater Sunrise*, *Troubador*, *Buffalo* dan *Laminaria/Carolina*. Secara geografis letak wilayah Celah Timor adalah sebelah utara dengan Timor Leste, dibatasi oleh poros kedalaman laut, sedangkan di sebelah selatan dengan Australia, dibatasi oleh garis jarak 200 mil laut jika diukur dari pantai Timor Leste. Bagian Timur dengan laut Arafura dan Barat menghubungkan ujung tenggara Pulau Rote, dibatasi oleh garis-garis sama jarak (*equidistance*) yang ditarik dari titik-titik di Pulau Timor (Mota Tolas dan titik tengah antara Pulau Jaco dan Leti) dan di *Northern Territory*, Australia (Departemen Pertambangan dan Energi RI, 1989). Sebaliknya wilayah *Greater Sunrise* dan *Troubador* terletak di sebelah Timur Celah Timor, sedangkan *Buffalo* dan *Laminaria/Carolina* terletak di sebelah Barat Celah Timor (Brennan, 2004). namun disisi ini Timor-Leste dan Australia dimana ada klaim antara kedua Negara namun dengan adanya kesepakata *median line* di Laut Timor secara permanent yang ditandatangi di PBB pada tanggal 6 maret 2018, maka klaim tumpang tindih sudah selesai (Gusmao, 2018).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar Peta 3. Exclusive economic zone overlap between Timor-Leste, Australia and Indonesia

Namun demikian masih terdapat beberapa permasalahan diantaranya karena perbatasan ZEE yang kurang jelas karena terjadi overlappng antara landas kontinen Timor Leste, Indonesia dan Australia, selain itu juga terjadi *conflicting claims Conflicting Claims* dimana hingga saat ini, di mana kapal asal Cina yang dikontrak oleh pemerintah Timor Leste menangkap ikan di perairan ZEE Timor Leste namun Indonesia Indonesia mengklaim bahwa kapal asal Cina itu berada di wilaya ZEE Indonesia. Sehaingga hal tersebut masih sering menimbulkan permasalahan antara kedua otoritas penegak hukum baik dari Indonesia dan Timor Leste.

Dengan kajian tersebut, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam mendorong penyelesaian delimitasi maritim antara Timor Leste dan Indonesia dalam rangka penegakan hukum di wilayah ZEE yang delimitasi maritimya belum ditentukan antara Timor Leste dan Indonesia, sehingga proses penyelesaiannya dapat sesuai dengan peraturan nasional maupun internasional. Berdasarkan pada latar belakang, maka penelitian dalam penulisan ini mengkaji tentang Yurisdiksi negara pantai di wilayah delimitasi maritim zona ekonomi eksklusif berdasarkan ketentuan hukum laut internasional.

Adapun tujuan yang hendak dicapai adalah untuk mengetahui dan menganalisa penerapan yurisdiksi negara pantai di wilayah delimitasi maritim zona ekonomi eksklusif berdasarkan ketentuan hukum laut internasional.

Secara teori menurut pendapat Stephen B. Jones (1945) di dalam bukunya *A Hand Book For Statesmen, Treaty Editors And Boundary Commissioners* itu merusmukan sebuah teori terkait dengan pembentukan perbatasan menjadi empat bagian, yaitu: Allocation, Delimitation, Demarcation dan Administration (Jones,1945).

a. Alokasi (*Allocation)*

Pengertian alokasi dalam teori ini adalah cakupan dari wilayah suatu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

negara, termasuk dimana wilayah yang berbatasan dengan negara tetangganya. Perihal cakupan wilayah ini, maka di dalam hukum Internasional telah diatur tentang bagaimana sebuah negara memperoleh atau kehilangan wilayahnya. Dalam konteks hukum internasional mutakhir, batas wilayah negara tersebut lebih ditentukan oleh proses-proses hukum internasional, seperti: *self determination*, asas *uti possidetis*, dan perjanjian batas negara. Ketiga Model ini telah diakui oleh masyarakat internasional, sebagai suatu cara dalam penentuan wilayah bagi negara yang baru merdeka dari belenggu penjajah maupun yang baru berdiri melalui pelaksanaan hak menentukan nasib sendiri, seperti Timor-Timur yang sekarang menjadi Timor Leste (Christopher J. Borgen).

Terkait dengan persoalan alokasi wilayah perbatasan tersebut, maka pembentukan garis perbatasan darat antara Timor Leste dan Indonesia didasarkan pada hasil kesepakatan Portugis dan Belanda mengenai pulau Timor pada tahun 1904 dimana pada saat itu Timor Leste merupakan koloni Portugis dan Republik Indonesia merupakan koloni Belanda (Den Haag Convention). Berdasarkan fakta sejarah tersebut di atas, maka sesuai dengan prinsip *asas uti possidetis* penentuan batas wilayah negara Timor Leste dan Indonesia dilakukan berdasarkan bukti-bukti peninggalam kolonial, yaitu: berupa konvensi perbatasan atau dengan putusan pengadilan Arbitrasi, sengketa batas wilayah antara Belanda dan Portugis itu selesai, sehingga Tratat 1904 dan Putusan Pengadilan Arbitrasi 1914 menjadi dasar hukum bagi pembagian wilayah Timor barat Indonesia dan Timor Leste, dalam melakukan persetujuan mengenai batas wilayah darat masing-masing.

b. Delimitasi (*Delimitation)*

Setelah alokasi (*allocation*) di tentukan maka tahap berikutnya adalah tahap delimitasi. Definisi tentang delimitasi (*delimitation*) yang di kemukakan oleh McMohan pertama kali pada tahun 1896, yaitu mendifiisikan batas suatu negara yang dilakukan dengan narasi yang dituliskan di atas kertas atau di gambarkan didalam sebuah peta (Sumaryo;2015). Definisi delimitasi (*delimitation*) yang di kemukakan oleh Cruszon pada tahun 1907 yaitu seluruh proses pendahuluan untuk menentukan dan mewujudkan batas di dalam perjanjian *(treaty*). Made Andi Arsana mengatakan bahwa delimitasi batas maritim antar negara adalah penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara yang lainnya di laut. Batas maritim yang terdefinisikan dengan jelas sangat penting bagi hubungan internasional yang baik dan pengelolaan laut yang efektif.

Delimitasi batas maritim haruslah merupakan suatu akibat dari perjanjian yang didasarkan pada prinsip kesamarataan dan mempertimbangkan seluruh aspek yang sesuai (Gerard J. Tanja). Bagi negara berkembang, perjanjian batas maritim akan memberikan jaminan hak negara pantai untuk mengakses

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan mengelola sumber daya maritim hayati maupun nonhayati (*living and non living*).

Berdasarkan prinsip *uti possidetis* dalam hukum internaisonal, maka delimitasi (penegasan garis perbatasan) antara Timor Leste dengan Republik Indonesia di perbatasan delimitasi maritim antara Timor Leste dan Indonesia juga mengacu pada tindak lanjut dalam penyelesaian masalah perbatasan Indonesia dan Timor Leste, pada tanggal 8 April 2005 dimana kedua negara telah menandatangi Persetujuan Sementara Antara Pemerintah RI dan Pemerintah RDTL tentang Perbatasan Darat (http://treaty.kemlu.go.id). Dasar hukum dari perjanjian tersebut adalah :

1. Konvensi Perbatasan antara Portugis dan Kerajaan Belanda di Pulau Timor atau disebut Traktat/*Treaty* 1904 yang di tandatangani di Den Haag pada Tanggal 1 Oktober 1904
2. *Arbitral Award Rendered in Execution of the compromis* yang ditandatangani di Den Haag tanggal 3 April 1913, antara Belanda dan Portugal mengenai masalah perbatasan yang menjadi bagian kepemilikan kedua negara terhadap Pulau Timor yang di tandatangani di Paris pada tanggal 26 Juni 1914.

c. Demarkasi (Demarcation)

Demarkasi atau penegasan batas di lapangan merupakan tahapan selanjutnya setelah garis batas ditetapkan oleh Pemerintah Negara yang saling berbatasan. Dalam konteks ini, perbatasan sudah didefinisikan secara teknis melalui pemberian tanda/patok perbatasan, baik perbatasan alamiah maupun buatan *(artifisial*). Hal itu sejalan dengan pengetian perbatasan itu sendiri. Patok-patok perbatasan tersebut dibuat dalam beberapa macam sesuai dengan jangkauan atau jarak antarpatok perbatasan tersebut (Saru Arifin).

Dalam konteks itu, sebagaimana disebutkan pada bagian delimitasi, bahwa dasar yuridis dari penegasan garis perbatasan adalah Konvensi Perbatasan antara Portugis dan Kerajaan Belanda di Pulau Timor atau disebut Traktat/*Treaty* 1904 yang di tandatangani di Den Haag pada Tanggal 1 Oktober 1904 dan *Arbitral Award Rendered in Execution of the compromis* yang ditandatangani di Den Haag tanggal 3 April 1913, antara Belanda dan Portugal mengenai masalah perbatasan yang menjadi bagian kepemilikan kedua negara terhadap Pulau Timor yang di tandatangani di Paris pada tanggal 26 Juni 1914, serta persetujuan sementara antara pemerintah RI dan pemerintah RDTL tentang perbatasan darat pada tanggal 8 April 2005 (*Provisional Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor Leste On the Land Boundary,*). Dasar yuridis ini kemudian dalam konteks yang lebih mikro lagi, yaitu penentuan titik patok perbatasan (*demarkasi*) lebih didetailkan lagi.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

d. Administrasi Pengelolaan/Management

Dalam pengelolaan wilayah perbatasan yang baik menurut *theory of boundary making*, kegiatan Administration/management pembangunan perbatasan dapat dilaksanakan secara *overlapping* dengan demarkasi. Hal ini di dasarkan pada pertimbangan, bahwa dalam kenyataannya seringkali dihadapi kendala dan dinamika yang terjadi di lapangan menyangkut aspek ekonomi, sosial, budaya dan politik, sehingga seringkali dilakukan secara segmentasi, dan kegiatan administrasi atau managemen berjalan beriringan dengan pelaksanaan penegasan batas di lapangan, karena tahapan ini merupakan bagian tindak lanjut dari pemisahan hak dan kewajiban antarnegara akibat munculnya perbatasan wilayah.

Di dalam ruang lingkup administrasi dan manajemen pembangunan inilah, volume pekerjaan dalam menangani perbatasan adalah yang paling besar, karena melibatkan multi sektor dan diperlukan perencanaan secara terintegrasi. Hampir seluruh aspek pembangunan dari aspek politik, ekonomi, sosial, budaya, hukum, infrastruktur, lingkungan hidup, pertahanan dan keamanan akan ada di tahapan ini. Dari sisi bilateral, kedua negara yang berbatasan sangat lazim untuk melakukan kerjasama di berbagai sektor tersebut (Sobar Sutisna, Sora Lukito dan Sumaryo).

Dalam konteks RI-RDTL landasan pengelolaan dalam konteks RI-RDTL tidak dapat dilepaskan dari konteks perjanjian di antara kedua negara. Hal ini berarti selain peraturan yang ditetapkan secara internal oleh masing-masing negara, pengelolaan perbatasan jelas tidak dapat dipisahkan dengan aturan main Internasional di berbagai perjanjian yang telah disepakati oleh kedua pemerintahan. Gagasan untuk melaksanakan kerjasama di dalam ruang lingkup administrasi dan manajemen pembangunan inilah, volume pekerjaan dalam menangani perbatasan adalah yang paling besar, karena melibatkan multi sektor dan diperlukan perencanaan secara terintegrasi. Hampir seluruh aspek pembangunan dari aspek politik, ekonomi, sosial, budaya, hukum, infrastruktur, lingkungan hidup, pertahanan dan keamanan akan ada di tahapan ini.

Dari sisi bilateral, kedua negara yang berbatasan sangat lazim untuk melakukan kerjasama di berbagai sektor tersebut. Dalam konteks itu, pengelolaan perbatasan di bidang ekonomi, sudah dibentuk satu forum kerjasama *Provisional Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor Leste on the Land Boundary,*ini sebagai suatu gagasan untuk melaksanakan kerjasama ini adalah suatu keberhasilan membangun fondasi hubungan baik antara RI dan RDTL.

Dengan ditandatanganinya *provisional agreement* tersebut, dapat dipastikan kejelasan wilayah kedua negara dan kepastian hukum, yang

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

seharusnya akan berdampak kepada meningkatnya keamanan disekitar perbatasan kedua negara. Meningkatnya keamanan di perbatasan idealnya juga akan mendorong peningkatan interaksi di antara masyarakat yang tinggal di sekitar perbatasan. Peningkatan interaksi masyarakat perbatasan tentunya juga akan berdampak kepada peningkatan perekonomian dan diharapkan tingkat penyelundupan yang ditengarai sering terjadi di daerah perbatasan dapat menurun.

Metode Penelitian

Berdasarkan sifatnya, penelitian ini adalah penelitian yang bersifat empiris yaitu penelitian yang bermaksud untuk memberikan data yang akurat mengenai penegakan hukum di perbatasan yang delimitasi maritimnya belum ditentukan antara Timor Leste dan Indonesia. Berdasarkan bentuknya, penelitian ini adalah penelitian evaluatif dan preskriptif, penelitian evaluatif karena penelitian ini bermaksud memberikan analisis yang mendalam terhadap penyelesaian permasalahan perbatasan antara Timor Leste dan Indonesia beserta peran penting didalam penegak hukum untuk membantu memberikan masukan berkenaan dengan permasalahan yang tengah dihadapi oleh Timor Leste dan Indonesia, sedangkan penelitian preskriptif karena penelitian ini juga akan memberikan solusi yang tepat berdasarkan prinsip-prinsip hukum internasional untuk mengatasi hambatan-hambatan dalam penyelesaian permasalahan perbatasan wilayah maritim serta pengaturan sementara antara Timor Leste dan Indonesia dan tujuan penelitian hukum ini adalah penelitian hukum normatif atau penelitian kepustakaan.

Pembahasan

Yurisdiksi Negara Pantai Di Wilayah Delimitasi Maritim Zona Ekonomi Eksklusif Berdasarkan Ketentuan Hukum Laut Internasional

Hukum internasional mengakui hak kedaulatan negara-negara pesisir di sekitar lautan Negara pantai, termasuk hak-hak negara untuk memanfaatkan sumber daya di kolom air, dasar laut dan lapisan bawah tanah. Dengan hak-hak ini dapat dipertanggung jawab setiap negara pantai untuk menjaga lautnya, termasuk melalui konservasi sumber daya hayati di Zona Ekonomi Eksklusif. Negara juga memiliki kewajiban untuk mendefinisikan atau membatasi batas maritim mereka (batas-batasnya zona maritim). Dimana Negara memiliki klaim yang sama atas tumpang tindih klaim, sehingga kedua Negara harus mencapai kesepakatan mengenai batas-batas maritim antar kedua Negara berdasarkan hukum internasional. Timor-Leste dan Indonesia berkomitmen untuk menyelesaikan masalah batas maritim dengan aturan hukum internasional berdasarkan UNCLOS 1982. Hukum internsional mengatakan bahwa para pihak yang bersengketa diwajibkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

menyelesaikan permasalahan dengan itikad baik untuk memenuhi kewajibannya di bawah hukum internasional dan menghormati hukum Negara lain.

Konvensi Perserikatan bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 (UNCLOS) - menjawab pertanyaan-pertanyaan ini dan mengkodifikasi undang-undang di bidang ini. Diadopsi pada tahun 1982 dan berlaku sejak 1994, UNCLOS adalah perjanjian multilateral terkemuka mengenai hukum laut. Timor-Leste, Australia dan Indonesia adalah semua pihak untuk UNCLOS. Ini adalah salah satu perjanjian yang paling banyak ditandatangani dan diratifikasi dalam sejarah, dengan jumlah 168 negara (http://www.un.org). UNCLOS telah meresmikan pendekatan berbasis jarak ke batas batas maritim dan sangat membatasi peran prinsip perpanjangan alami (Xanana Gusmao).

1. **Batas Wilayah Negara**

Perbatasan Wilayah dapat diartikan sebagai garis imajiner di atas permukaan bumi yang memisahkan wilayah satu negara dengan negara lain (Starke, 2008). Starke membagi perbatasan wilayah menjadi dua jenis. Yang pertama adalah perbatasan natural, sedangkan yang kedua adalah perbatasan artifisial. Perbatasan natural/alami terdiri dari gunung maupun pegunungan, sungai, wilayah lepas pantai, hutan, danau, dan juga gurun. Perbatasan natural ini memisahkan wilayah dua atau lebih negara. Dalam konteks politis, terminologi perbatasan natural memiliki makna yang lebih luas, yaitu tidak hanya delimitasi yang berkaitan dengan alam namun merupakan delimitasi perlindungan suatu negara terhadap negara tetangga. Perbatasan sebagaimana diuraikan di atas, merupakan bagian penting dari ketahanan negara. Oleh sebab itu, setiap negara mempunyai kewenangan menentukan batas wilayah yurisdiksinya masing-masing. Namun, karena batas terluar wilayah negara senantiasa berbatasan dengan wilayah kedaulatan negara lain, maka penetapan perbatasan tersebut harus juga memperhatikan kewenangan otoritas negara lain melalui suatu kerjasama dan perjanjian (Mahfud, MD). Menurut Riswanto Perbatasan negara merupakan manifestasi utama kedaulatan wilayah suatu negara, dimana perbatasan mempunyai peranan penting dalam menentukan batas wilayah kedaulatan, pemanfaatan sumber daya alam, menjaga keamanan dan keuthan wilayah negara (Riwanto Tirtosudarmo).

Nugzar Dundua menjelaskan pentingnya proses penetapan batas wilayah laut antar negara merupakan hal yang kompleks dan potensial. Kompleks karena proses penetapan batas laut harus mempertimbangkan setiap keadaan-keadaan khusus dilaut seperti keadaan geografi, geologi dan geomorfologi, sosio-ekonomi, kepentingan negara dan keamanan serta keadaan historis. Potensial karena penetapan batas laut antar negara merupakan terealisasinya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

seluruh potensi sumber daya di laut dan pengelolaannya secara damai, hingga penetapan batasnya berpotensi menimbulkan konflik antar negara (Nugzar Dundua).

Beberapa Prinsip hukum yang menjadi dasar penetapan batas wilayah negara sebagai berikut:

a) Prinsip Efektivitas

Pada dasarnya ada dua cara suatu kesatuan masyarakat mendapatkan kemerdekaannya sebagai suatu negara baru. Pertama, melalui cara-cara konstitusional, yaitu melalui cara-cara damai, misalnya melalui perjanjian dengan negara yang mendudukinya. Kedua, melalui cara-cara non-konstitusional, yaitu melalui penggunaan senjata atau kekerasan.

Permasalahan selanjutnya adalah prinsip apa yang digunakan untuk menentukan suatu wilayah menjadi milik suatu negara. Dalam hukum internasional, yang masih menjadi acuan adalah prinsip yang diperkenalkan oleh Hans Kelsen, yaitu prinsip efektivitas atau keefektivitasan atas pemilikan suatu wilayah (*the principle of effectiveness*).

Prinsip ini berarti bahwa kepemilikan negara atas suatu wilayah ditentukan oleh berlakunya secara efektif peraturan hukum nasional di wilayah tersebut. Indikator untuk mengetahui apakah suatu peraturan efektif adalah ditaati dan dilaksanakannya peraturan hukum nasional di suatu wilayah. Tampak di sini Hans Kelsen secara konsisten menggunakan pendekatan hukum sebagai ukuran efektivitas kepemilikan suatu wilayah (Huala Adolf).

Untuk memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai Okupasi efektif, maka kasus *Island of Palmas* merupakan contoh yang baik. Sebagai dampak perang Spanyol-Amerika pada tahun 1889, Spanyol menyerahkan Filipina kepada AS, berdasarkan Perjanjian Paris 1889. Pada tahun 1906, Pejabat negara AS mengunjungi Pulau Miangas. ia sangat meyakini bahwa pulau tersebut merupakan bag ian dari wilayah yang diserahkan kepada AS. ia sangat terkejut sewakru menemukan bendera Negara Belanda berkibar di sana. Pulau Miangas terletak kirakira 50 Mil di sebelah tenggara Semenanjung San Agustin di atas pulau Mindanao. Pulau Miangas memiliki panjang 2 mil dengan lebar kurang dari 1 mil. Sebagai kelanjutan dari suatu perundingan yang gagal, akhirnya Belanda dan AS mengajukan pertanyaan mengenai kedaulatan atas pulau tersebut kepada arbitrase. Arbitrase ini dipimpin oleh seorang Arbitor bernama Max Huber (Adijaya Yusuf). Dalam putusan pengadilan, penerapan prisnsip efektivitas dalam sengketa *Island of Palmas* 1928. Dimana salah satu pertimbangan hukumnya :

> *"Titles of acquisition of territorial sovereightnty in present - day international law are either based on an act of effective apprehension, such as occupation or conquest, or, line cesion, presuppose that the ceding and the cessionary power or least one of them, have the faculty of effectively disposing of the ceded*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

territory. in the same way natural accretion can only be conceived of as an accretion to a partion of territory where there exists an actual soverighty capable of exetending to a spot which falls within its sphere of activity... if the effectiveness has above oll been insisted on in regard to occupation wih territories in wich there is already an established order of things....".

Jika timbul sengketa yang menyangkut kedaulatan atas sejumlah wilayah. maka sudah merupakan kebiasaan untuk menelaah negara-negara mana saja yang mengklaim kedaulatan tersebut, yang memiliki atas hak yang sah yang lebih tinggi (baik itu melalui penyerahan/*cession*, penaklukan, maupun Okupasi) atas negara-negara lainnya yang juga mengajukan klaim yang sama. Meskipun demikian, jika perseteruan didasarkan pada kenyataan bahwa pihak lainnya juga telah menemukan kedaulatan, maka hal itu tidak cukup untuk membentuk atas hak, karena harus ditunjukkan pula bahwa kedaulatan atas wilayah tersebut juga telah berlangsung dan tetap ada pada saat putusan untuk perselisihan itu ditetapkan.

Atas hak dari penyerahan kedaulatan wilayah dalam hukum internasional juga berdasarkan atas tindakan *Okupasi efektif*, dengan mengasumsikan bahwa negara yang menerima memiliki kemampuan untuk mengatur secara efektif wilayah yang diserahkan tersebut. Dalam cara yang Sama, penambahan wilayah secara alami dapat dianggap sebagai suatu penambahah atas bagian wilayah yang telah ada kedaulatan yang sesungguhnya. Oleh karena itu merupakan hal yang wajar apabila untuk mewujudkan kedaulatan dibutuhkan suatu tindakan yang terus menerus dan juga dilakukan secara damai.

b). Prinsip *Uti Possidetis*

Persoalan lain yang terangkat dalam kajian mengenai perolehan wilayah baru adalah masalah perbatasan suatu negara. Masalah ini acapkali timbul manakala suatu negara baru lahir dan terlepas dari negara yang mendudukinya.

Dalam hukum internasional terdapat suatu doktrin atau prinsip yang dikenal dengan prinsip ***uti possidetis***. Menurut prinsip ini, pada dasarnya batas-batas wilayah suatu negara baru akan mengikuti batas-batas wilayah dari negara yang mendudukinya.

Penentuan wilayah yang didasarkan pada asas ***Uti Possidetis*** merupakan prinsip yang saat ini sudah menjadi hukum kebiasaan internasional dalam penentuan wilayah baru, baik yang lahir melalui proses kemerdekaan secara sepihak, maupun melalui penggunaan hak untuk menentukan nasib sendiri.

Uti Possidetis secara etimologi merupakan bahasa Latin yang berarti" sebagai milik anda" (*as you possess*). Terminologi ini secara historis berasal dari hukum Romawi yang berarti, bahwa wilayah dan kekayaan lainnya mengikuti pemilik asal pada akhir konflik antara negara baru dengan penguasa sebelumnya yang disajikan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalam sebuah perjanjian (Ghebrewebet: 2006).

Pada dasarnya dalam sistem hukum Romawi prinsip *Uti Possidetis* digunakan untuk terminologi hukum perdata. Dalam konteks itu, terdapat dua perbedaan terminologi dari terjemahan ***Uti Possidetis*** secara etimologi antara "*possession dan ownership*" dalam hukum perdata. "*Possession*" mengandung arti kepemilikan melalui prosedur yang tidak formal artinya penguasaan factual, sedangkan *ownership* lebih menunjuk pada kepemilikan formal (Hasani, 2003).

Pada awal abad ke-17 terminologi *Uti Possidetis* juga digunakan oleh James I Penguasa Inggris dalam kasus penolakannya terhadap Penguasa Spanyol yang melakukan kontrol secara efektif terhadap wilayah Western Hemisphere. Dalam perkembangan berikutnya, prinsip *Uti Possidetis* tersebut banyak digunakan oleh negara-negara baru dalam menentukan titik terdepannya (*frontier*) setelah terlepas dari para penguasa kolonial.

Selanjutnya, pada abad ke-19 prinsip ini diterapkan di Amerika Selatan ketika Spanyol menarik diri dari negara tersebut. Kemudian prinsip ini juga diterapkan di negara-negara Afrika dan Asia selepas negara-negara Kolonialis Eropa menarik diri dari negara-negara tersebut (Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006).

Pada tahun 1986 prinsip ini oleh ICJ diterapkan dalam kasus Burkina Faso v. Republic of Mali. Dalam putusannya tersebut dinyatakan sebagai berikut:

> "*Uti posidetis is a general principle, which is logically connected with the phenomenon of obtaining independence, wherever it occurs. Its obvious purpose is to prevent the independence and stability of new states being endangered by fratricidal struggles provoked by the changing of frontiers following the withdrawal of the administering power*" (*International Court Of Justice Reports Of Judgments, Advisory Opinions And Orders Case Concerning The Frontier Dispute (Burkina Faso/Republic Of Mali).*

Prinsip ini oleh ICJ juga ditegaskan berlaku bagi suatu negara bekas jajahan di luar kasus Burkina Faso v. Republic of Mali tanpa memperhatikan status hukum dan politik entitas sisi perbatasan yang bersangkutan:

> "*The territorial boundaries which have to be respected may also derive from international frontiers whch previously divided a colony of one State from a colony of another, or indeed a colonial territory from the territory of an independent State, or one which was under protectorate, but had retained its international personality. There is no doubt that the obligation to respect pre-existing international frontiers in the event of a State succession derives from a general rule of international law, whether or not*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

the rule is expressed in the formula uti possidetis".

Penggunaan prinsip ini menurut sebagain ahli hukum internasional, seperti Paul R. Hensel Michael E. Allison, dan Ahmed Khanani (2019), akan lebih menciptakan stabilitas di perbatasan dibandingkan perbatasan negara-negara yang tidak diwarisi oleh penjajah. Alasannya adalah, bahwa para penguasa kolonial telah meletakkan dasar-dasar batas negara secara jelas dalam sebuah perjanjian, sehingga negara-negara yang baru merdeka dari penguasa penjajah tinggal meneruskan saja warisan perbatasan yang ditinggalkan penjajah.

Tujuan utama dari penggunaan prinsip ini adalah untuk mencegah terjadinya konflik-konflik yang didasarkan pada perebutan perbatasan oleh negara-negara baru. Prinsip ini telah menjadi bagian dari hukum kebiasaan internasional. Oleh sebab itu, melalui penerapan prinsip ini maka tidak dimungkinkan lagi adanya klaim suatu wilayah yang didasarkan pada terra nullis atau wilayah tak bertuan.

c. Prinsip *Equitable Principle*

Definisi dari *equitable principle* secara umum adalah: "*Remedy or solution that is ethically or legally just and reasonable under the circumstances, but may or may not be wholly satisfactory to any or all the involved parties* (http://www.businessdictionary.com). Pengertian *equitable principle* dimana suatu penyelesaian dituntut untuk diselesaikan secara seimbang dan seadil-adilnya atau yang paling mendekati nilai keadilan yang ada, meskipun mungkin keputusan tersebut tidak dapat memuaskan semua pihak.

Istilah *equity* berarti bahwa semua orang harus mendapatkan keadilan yang sama. Istilah ini didasarkan pada dua prinsip yang berlaku: doktrin kepercayaan publik (*public trust doctrine*) dan prinsip kedaulatan permanen atas sumber daya alam. Prinsip pertama memiliki perspektif bahwa hak atas sumber daya alam dan lingkungan dipastikan dan juga bahwa akses dan hak umum untuk konservasi dan promosi sumber daya alam seperti udara, air, tanah dan hutan dan situs sejarah, agama dan budaya penting harus dipastikan (Gautam, 2010).

Makna *equity* mungkin berbeda untuk masing-masing orang. Arti dari *equity* mungkin berbeda untuk seorang filsuf, ekonom, ilmuwan politik dan ahli hukum, tetapi landasannya tetap sama yaitu sebuah masyarakat yang adil dan setara. Sebagaimana dikatakan oleh Jim Falk, et al., bahwa

> "*Equity derives from a concept of social justice. It represents a belief that there are some things which people should have, that there are basic needs that should be fulfilled, that burdens and rewards should not spread too divergently across the community and policy should be directed with impartiality, fairness and justice towards these ends* (Falk, *et all.*, 1993).

Equitable preinciple itu dapat diartikan sebagai prinsip batas

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

wilayah negara secara adil dengan mempertimbangkan semua kondisik yang relevan di wilayah tersebut. Dari keadaan-kedaan wilayah negara yang sama dapat di pertimbangkan dalam penetapan batas wilayah negara yang mencakup kondisi social ekonomi, prilaku negara (*conduct of state),* keamanan hak dan sejarah, geografi, pantai seperti konfigurasi pantai dan pulau maupun keadaan non geografis seperti geologi dan geomorfologi dan lainnya.

Fase modern dalam penggunaan *equity principle* oleh Pengadilan internasional dimulai pada *Meuse case* (Belanda v. Belgia, 28 Juni, 1937), dan khususnya Hakim **Manley O. Hudson** secara eksplisit dan kuat mendukung *equity principle* dalam kasus tersebut. Hakim Hudson berpendapat bahwa beberapa pengadilan arbitrase telah tegas diarahkan untuk menerapkan "*law and equity*," sebagaimana sercantum dalam statuta PCIJ:"*under Article 38 of the Statute, if not independently of that Article, has some freedom to consider principles of equity as part of the international law which it must apply* (Years International Court of Justice: Jurisdiction).

Equitable principle dalam UNCLOS 1982 berkaitan dengan teks perjanjian internasional, sehingga interpretasi adalah metode pertama untuk melihat ketika mencari makna teks. Oleh karena itu, pembahasanan berikut ini berkaitan dengan pemahaman kita mengenai bagaimana metode interpretasi itu dilakukan. Meskipun demikian, interpretasi bukanlah satu-satunya alasan struktural yang menyebabkan ketidakpastian dalam usaha memahami hakikat *equitable principle* dalam UNCLOS 1982..

Adapun peran *equitable principle* dalam delimitasi perbatasan landas kontinen dapat ditelusuri dari asal-usul rezim landas kontinen. Mahkamah Internasional menyatakan dalam *the North Sea Case:*

> *The Truman Proclamation stated that such boundaries "shall be determined by the United States and the State concerned in accordance with equitable principles." These two concepts, of delimitation by mutual agreement and delimitation in accordance with equitable principles, have underline all the subsequent history of the subject. They were reflected in various other State proclamations of the period, and after, and in the later work on the subject.*

Pasal 74 dan 83 UNCLOS 1982 yang berkaitan dengan delimitasi ZEE dan landas kontinen bagi negara yang berdampingan atau berseberangan mengharuskan negara-negara untuk menyelesaikan perundingan dengan berpijak pada hukum internasional dan untuk mendapatkan penyelesaian yang adil (*equitable solution*). Dalam hal ini, Mahkamah Internasional dan Arbitrase Internasional telah mencoba beberapa kali untuk menentukan konsep *equity*:

> *Equity as a legal concept is a direct emanation of the idea of Justice. The Court is bound to apply*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

equitable equity as a part of general international law. When applying positive international law, a court may choose among several possible interpretations of the law the one which appears, in the light of the circumstances of the case, to be closest to the requirements of justice.

Keadilan sebagai konsep hukum adalah emanasi langsung dari gagasan Mahkamah Internasional North Sea case tahun 1969 lebih jauh menyatakan bahwa: "*It is not a question of applying equity simply as a mater of abstract justice, but of applying a rule of law,*" kemudian ditegaskan kembali pada tahun 1985 dalam *Libya-Malta case* pernyataan: "*The Justice of which equity is an emanation, is not abstract justice but justice according to the rule of law*."

Terdapat ambiguitas yang signifikan dalam penggunaan prinsip *equity* dalam peradilan internasional (Koskenniemi, 2005). Dapat diambil kesimpulan bahwa putusan peradilan internasional dalam menjabarkan prinsip *equity* adalah untuk mengekspresikan keinginan untuk sampai pada solusi yang memberikan "keadilan" yang paling banyak untuk semua pihak yang bersangkutan.

2. **Kewajiban Negara Dalam Membuat Pengaturan Perbatasan Sementara dalam pasal 74 ayat (3) dan pasal 83 (3) UNCLOS (*The obligation to make every effort to enter into provisional arrangements of a practical nature pursuant to paragraph 3 of Articles 74 and 83 of UNCLOS*)**

Kewajiban untuk membuat pegaturan mengenai peraturan perbatasan sementara antara kedua negara diatur dalam Pasal 74 ayat (3) dan Pasal 83 ayat (3) UNCLOS yang mengatakan sambil menunggu suatu persetujuan delimitasi batas maritim, Negara-negara yang bersangkutan, dengan semangat saling pengertian dan kerjasama, harus melakukan upaya untuk mengadakan pengaturan sementara yang bersifat praktis dan, selama masa peralihan ini, tidak membahayakan atau menghalangi dicapainya suatu persetujuan akhir.

Sampai saat ini Timor-Leste dan Indonesia belum ada kesepakatan delimitasi batas maritim secara permanen yaitu di wilayah perairan sebelah utara Timor-Leste, di Selat Wetar dan Selat Ombai, klaim maritim Timor-Leste tumpang tindih dengan klaim batas batas maritime dengan Indonesia. Batas-batas maritim ini perlu diselesaikan karena di sebelah utara pantai daratan Timor-Leste dan di sekitar kantong Oe-Kussi Ambeno ada dalam wilayah Indonesia. Hingga saat Timor-Leste sedang mendiskusikan perbatasan maritim di bagian Utara dengan Indonesia, berdasarkan hukum internasional. Dari penjelasan ini dapat diilustrasikan dalam sebuah peta yang menunjukkan *equidistance line* antara Timor-Leste dan Indonesia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Gambar : 6. ***Provisional equidistance line between Timor-Leste and Indonesia in the north***

Sedangkan di Laut Timor, di daerah sebelah selatan Timor-Leste, wilayah maritim ini menyangkut tiga negara yaitu : Timor-Leste, Indonesia dan Australia, yang mana bila batas maritim ini dikenai tiga klaim yang tumpang tindih, maka pada praktik umumnya adalah dimana dua Negara menyetujui batas maritim sampai pada titik dimana batas tersebut merugikan hak-hak Negara ketiga.

Dari permasalahan tersebut dapat diilustrasikan dalam pada peta dengan batas yang telah disepakati dengan sebuah panah pada akhir garis panah yang berlanjut ke arah yang sama. Kemudian setiap Negara dapat melakukan kesepakatan untuk menyelesaikan proses delimitasi maritm melalui proses bilateral mengenai batas yang belum ditentukan. Dari tiga titik ini akan menandai titik yang tepat di mana batas maritime dari ketiga Negara bertemu. Contohnya Singapura, Indonesia dan Malaysia telah menggunakan pendekatan ini dengan sukses. Alternatif lain adalah pendekatan terhadap ketiga Negara untuk duduk bersama untuk dalam mendiskusikan batas-batas maritim bersamaan. Timor-Leste dan Indonesia secara bilateral duduk bersama perlu membatasi sisi Timur dan Barat di lepas pantai Selatan dari pulau Timor.



Gambar: 7. ***Timor-Leste's Maritime Boundaries Under International Law***

Dilihat dari kasus diatas maka ketentuaan dari Pasal 74 ayat (3) dan Pasal 84 ayat (3) UNCLOS dapat diterapkan. Kewajiban tersebut juga berlaku untuk negara yang menetapkan delimitasi batas maritmnya setelah UNCLOS berlaku

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pada tahun 1994 (British Institute of International and Comparative Law).

Tujuan diwajibkan negara dalam melakukan negosiasi pengaturan sementara telah dijelaskan oleh Mahkamah Arbitrase Internasional dalam putusan sengketa antara Guyana dan Suriname. Dimana dalam kasus tersebut kedua negara telah sepakat untuk mengajukan kasus ke Mahkamah mengenai sengketa delmitasi batas maritim.

Mahkamah berpendapat bahwa kewajban untuk membuat suatu pengaturan sementara bertujuan untuk menghindari kemungkinan munculnya sengketa atau konflik yang terjadi yang ditimbulkan oleh belum selesainya penetapan batas maritim kedua negara. Mahkamah juga berpendapat bahwa kewajiban ini untuk dapat tetap memastikan pertumbuhan ekonomi di area perbatasan yang belum ditentukan, selama aktifitas tersebut tidak berdampak pada hasil kesepakatan akhir.

Dalam hal ini kewajiban yang diberikan oleh Pasal 74 ayat (3) dan Pasal 83 ayat (3) adalah untuk mengupayakan diselengarakannya negosiasi pengaturan sementara. Kewajiban ini merupakan kewajiban untuk melaksanakan suatu proses dan bukan merupakan kewajiban untuk menghasilkan suatu kesepakatan.

Hal tersebut didukung oleh putusan kasus Guyana v. Suriname yang mengatakan bahwa para pihak wajib menyelenggarakan negosiasi dengan niat yang baik, dan juga mewajibkan para pihak untuk membuat pendekatan konsilatori untuk menyelenggarakan negosiasi.



Gambar : 8. Guyana v. Suriname

Dalam kasus Guyana v. Suriname terkait kewajiban dalam Pasal 74 ayat (3) dan 83 (3) UNCLOS ini pendapat Mahkamah Arbitrase Internasional sejalan dengan kasus Timor-Leste dan Indonesia, misalnya, telah memilih opsi pertama untuk melakukan negoisasi bilateral, dan kedua negara juga telah sepakat untuk membahas masalah batas maritim sesuai dengan UNCLOS 1982 dan hukum internasional. Secara tegas didalam UNCLOS tidak menjelaskan scara rinci mengenai bentuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pengaturan sementara antar kedua negara seharusnya dilaksanakan.

a) **Ruang Lingkup Pengaturan hukum Sementara (*The* temporal *scope of provisional arrangements)***

Pengaturan hukum sementara tersebut muncul ketika negara tersebut menyadari bahwa telah terdapat tumpang tindih delimitasi batas maritim atau kemungkinan terjadinya permasalahan delimitasi batas maritim diantara kedua negara, sehingga demikan perlu dibentuk suatu pengaturan sementara sebagaimana yang telah diamanatkan oleh UNCLOS.

Apabila dalam melakukan proses negosiasi delimitasi batas maritim antara kedua negara dirasa akan berjalan mudah dan singkat, akan menjadi kurang berarti apabila juga mendiskusikan pengaturan sementara. Selain itu dalam praktiknya apabila tidak terdapat aktifitas maritim yang berlokasi di perairan perbatasan yang belum ditentukan tersebut, atau di bagian dari perairan perbatasan tersebut, pembuatan peraturan sementara kemungkinan tidak menjadi hal yang penting. Terkait dengan durasi jangka waktu pengaturan sementara tersebut berlaku, pada umumnya hal tersebut dapat secara tegas diatur dalam perjanjian pengaturan sementara yang dibentuk oleh kedua negara. Seperti contohnya adalah perjanjian pengaturan sementara oleh Algeria dengan Tunisia dimana dalam perjanjiannya dikatakan secara jelas bahwa pengaturan sementara tersebut berlaku selama jangka waktu enam tahun setelah para pihak menyepakati perjanjian delimitasi batas maritim definitif atau setelah adanya revisi apabila disepakati oleh kedua negara.

> (*Article 9 This Agreement shall remain in force for six (6) years following the date of exchange of the instruments of ratification between the two Parties. During this period, the Parties shall conduct an evaluation of the implementation of this Agreement. Article 10 At the end of the period specified in article 9 above, the two Parties undertake to conclude a final agreement on the delimitation of maritime boundaries. Alternatively, the two Parties agree to extend the period of validity of this Agreement or to revise it).*

Namun apabila dalam pengaturan sementara tidak dijelaskan mengenai jangka waktu berakunya pengaturan sementara tersebut, maka kembali mengacu pada ketentuan Pasal 73 (3) UNCLOS bahwa perjanjian tersebut akan berlaku hingga disepakatinya perjanjian delimitasi batas maritim, baik apabila disepakati melalui negosiasi delimitasi batas maritim ataupun melalui putusan pengadilan internasional. Namun Lagoni berpendapat bahwa terkait dengan pengaturan sementara, negara dapat sewaktu waktu menarik diri untuk keluar dari perjanjian. Argumen lagoni tersebut didasari oleh ketentuan dalam *Vienna Convention on the Law of Treaties* menyatakan bahwa apabila suatu traktat bersifat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sementara maka suatu negara dapat sewaktu waktu menyatakan penarikan diri atau keluar dari perjanjian. Apabila suatu negara melakukan penarikan dari rengaturan sementara namun kewajiban untuk membentuk suatu pengaturan sementara yang dmanatkan oleh UNCLOS akan tetap berlaku.

b) Status Hukum Pengaturan Sementara dan Pengaruhnya Terhadap Kewajiban Negara terkait dengan Perbatasan yang Belum Ditentukan (*The legal status of provisional arrangements and their effect on States' obligations in respect of undelimited areas*)

Pengaturan hukum sementara tergantung kepada bentuk perjanjian atau kesepakatan pengaturan sementara yang di bentuk oleh kedua negara. Apabila pengturan sementara tersbut dituangkan dalam suatu bentuk perjanjian internasional (*Treaty*) maka pengaturan tersebut mengikat sebagai hukum, namun apabila pengaturan sementara tersebut dituangkan dalam bentuk yang yang tidak terlalu formal seperti Nota kesepahaman (*Memorandum of Understanding*) maka pengaturan tersebut tidak mengikat sebagai hukum bagi kedua negara. Namun mengikat atau tidaknya suatu perjanjian tidak serta merta ditentukan oleh paragraf dari pengaturan tersebut, namun lebih ditentukan oleh interpretasi dari kedua negara, bahkan suatu dokumen yang bersifat informal dapat berisi komitmen yang mengikat (*Pending agreement [on a boundary] as provided for in paragraph 1, the States concerned, in a spirit of understanding and co-operation, shall make every effort to enter into provisional arrangements of a practical nature . . . Such arrangements shall be without prejudice to the final delimitation)*. Apabila status hukum dokumen pengaturan akan ditentukan oleh pengadilan tribunal, maka akan ditafsirkan secara objektif berdasarkan kata-kata dan keadaan sekitar kesimpulan yang menunjukkan apakah pihak dimaksudkan ("*instrumen secara hukum "treaty" means an international agreement concluded between States in written form and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation"*.

Adapun dampak dari pengaturan sementara terhadap kewajiban negara di daerah perbatasan yang belum ditentukan tidak boleh membahayakan ataupun menghambat proses negosiasi delimitasi batas maritim itu sendiri. Dalam hal ini negara tidak pelu menjalankan kewajiban yang tidak ditentukan dalam perjanjian. Pengaruh hukum lebih lanjut dari pengaturan sementara, seperti yang telah dikemukakan oleh Lagoni, adalah bahwa karena pengaturan tersebut, sesuai dengan Pasal 74 (3) dan 83 (3), adalah "tanpa mempengaruhu hasil delimitasi akhir", pengaturan, kecuali negara bersangkutan tegas setuju sebaliknya, menciptakan hak yang diperoleh untuk daerah perbatasan yang belum

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ditetapkan atau sumber daya, membutuhkan Negara yang bersangkutan untuk mengambil pengaturan memperhitungkan dalam negosiasi mereka pada batas laut, atau mencegah mereka dari mengambil posisi di negosiasi yang tidak sesuai dengan pengaturan sementara.

> *"A further legal effect of a provisional arrangement, as pointed out by Lagoni, is that because such an arrangement, according to Articles 74(3) and 83(3), is "without prejudice to the final delimitation", the arrangement, and activities undertaken thereunder, cannot, unless the States concerned expressly agree otherwise, create acquired rights to the undelimited area or its resources, require the States concerned to take the arrangement into account in their negotiations on a maritime boundary, or prevent them from taking a position in those negotiations that is inconsistent with the provisional arrangement.*

3. **Persetujuan Sementara antara Pemerintah RI dan Pemerintah RDTL tentang Perbatasan Darat (*Provisional Agreement on the Land Boundary between the Goverment of the Republic of Indonesia and Government of the Democratic Republic of Timor-Leste*).**

Pada 8 April 2005 di Dili, Timor Leste, Menteri Luar Negeri RI dan Menteri Luar Negeri RDTL atas nama pemerintah masing-masing menandatangani Persetujuan Sementara antara Pemerintah RI dan Pemerintah RDTL tentang Perbatasan Darat (*Provisional Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste on the Land Boundary*). Penandatanganan persetujuan tersebut merupakan suatu hasil konkret dari upaya diplomasi perbatasan sebagai alat pelaksanaan kebijakan luar negeri antara pemerintah Timor Leste dan Pemerintah Indonesia untuk menyelesaikan masalah perbatasan darat melalui perundingan antara Timor Leste dan Indonesia. Di tandatanganinya *provisional agreement* tersebut, dapat dipastikan kejelasan wilayah kedua negara dan kepastian hukum, yang seharusnya akan berdampak kepada meningkatnya keamanan di sekitar perbatasan kedua negara. Meningkatnya keamanan di perbatasan idealnya juga akan mendorong peningkatan interaksidi antara masyarakat yang tinggal di sekitar perbatasan. Peningkatan interaksi masyarakat perbatasan tentunya juga akan berdampak kepada peningkatan perekonomian dan diharapkan tingkat penyelundupan yang sering terjadi di daerah perbatasan dapat menurun, serta untuk menghindari terjadinya sengketa atau klaim tumpang tindih dengan negara tetangga, maka penetapan batas wilayah adalah sangat penting. Untuk itu, setiap negara mempunyai kewenangan menentukan batas wilayah yurisdiksinya masing-masing. Akan tetapi, karena batas terluar wilayah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

suatu negara berbatasan dengan wilayah kedaulatan negara lain, maka penetapan tersebut harus memperhatikan kewenangan otoritas negara lain melalui suatu kerjasama dan perjanjian (Mutti Anggitta).

Ada dua alasan spesifik mengapa kesepakatan penetapan batas darat antara RDTL dengan RI penting untuk dibahas. Pertama, penetapan batas laut RDTL dan RI hanya dapat dilaksanakan jika penetapan batas darat sudah selesai. Hal ini karena batas laut pada dasarnya adalah kelanjutan dari batas darat. Kedua, hukum internasional tidak mengenal adanya aturan khusus yang berlaku dalam rangka pengaturan penetapan wilayah perbatasan darat antarnegara tidak seperti perbatasan laut yang dapat mengacu pada *United Nations Conventionon the Law of the Sea*-UNCLOS sehingga proses penetapan batas darat benar-benar hanya bergantung pada diplomasi perbatasan negaranegara yang terlibat.

Sehingga untuk menghindari dampak negatif yang terjadi di perairan perbatasan yang belum ditentukan antara Timor Leste dan Indonesia yang mengacu pada ketentuan Pasal 74 (3) UNCLOS, maka Pemerintah Timor Leste dan Pemerintah Indonesia telah sepakat untuk melakukan perundingan batas antara Republica Democratica de Timor Leste Democratic (RDTL), dan Republik Indonesia (RI) mengenai garis batas yang digunakan didefinisikan dalam "*Provisional Agreement on the Land Boundary between the Goverment of the Republic of Indonesia and Government of the Democratic Republic of Timor-Leste*" yang ditandatangani oleh Menteri Luar Negeri kedua negara di Dili. Batas negara antara Timor Leste dan Indonesia, terbagi menjadi dua sektor, yaitu sektor barat (oecussi) dan sektor timur (*main border)*. Sektor barat berupa *enclave* yang mempunyai panjang batas kurang lebih 119 km, sedangankan sektor timur membentang dari utara ke selatan sepanjang 149,1 km yang sebagian besar mengikuti aliran sungai. Dari *Provisional Agreement* (PA) disebutkan ada hal yang harus dilakukan kedua negara, terutama mengenai pengelolaan batas kedua Negara, sehingga melalui perjanjian perbatasan tersebut, kedua negara pada intinya menyepakati 907 koordinat titik-titik batas darat atau sekitar 96% dan menyisakan dua segmen *unresolved* yang memang belum disepakati oleh kedua negara. Titik-titik delineasi yang disepakati tersebut menjadi salah satu lampiran *Provisional Agreement* (PA), selain peta wilayah perbatasan.

Sebagai bagian dari implementasi yang efektif dari PA tersebut, kedua belah pihak setuju untuk membuat peta perbatasan yang seragam yang akan digunakan bersama, dapat dipercaya dan mendapatkan persetujuan semua pihak dari kedua negara yang berbatasan dalam bentuk Peta JBM (*Joint Border Mapping*). Dari hasil keputusan bilateral *forum Technical*

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sub Committee in Border Demarcation and Regulation (TSC-BD) Indonesia-RDTL di Yogyakarta pada 30 Oktober 2012, diperlukan pemutakhiran peta pada daerah perbatasan RI-RDTL.



Gambar peta : 9. Perbatasan Negara RI-RDTL menggunakan Data Radar

Kesepakatan di atas sesungguhnya juga sudah tertuang dalam *Provisional Agreement* 2005. Perbedaannya dengan perjanjian perbatasan saat ini adalah kedua negara sepakat untuk membuka seluruh sembilan pintu keluar-masuk untuk lalu lintas orang dan barang dari yang hanya empat buah efektif saat ini yaitu di Mota Ain, Motamasin, Napan dan Wini. Kesembilan pintu perbatasan tersebut adalah empat di Kabupaten Belu (Mota ain, Metamauk, Haekesak, Haumusu), empat di Kabupaten Timor Tengah Utara (Napan, Wini, Laktutut, Haumenimau), dan satu di Kabupaten Kupang (Oepoli).

Dengan demikian hingga saat ini berdasarkan data dari Badan Informasi Geospasial, Timor Leste dan Indonesia masih perlu untuk menetapkan batas maritim yang telah di indentifikasi oleh kedua negara di perairan yang relevan untuk ditetapkan garis batas maritim (*area of delimitation*) yaitu : Selat Wetar: Perairan bagian Timur Pulau Wetar, Pulau Kisar, Pulau Leti (RI) – Jaco dan Mainland (RDTL); Perairan bagian Timur Selat Ombai: Perairan bagian Timur Pulau Alor, Perairan bagian Barat Pulau Wetar, Pulau Liran (RI) – Atauro dan Mainland (RDTL); Perairan bagian Barat Selat Ombai/Laut Sawu: Pulau Pantar, Perairan bagian Barat Pulau Alor (RI) – Oecussi Mainland (RDTL); Laut Timor. Kedua negara menyepakati Rencana Kerja Bersama *(Joint Plan of Work)* yang menuangkan tahapan perundingan, baik dari tahap persiapan, diskusi teknis hingga penetapan garis batas maritim yang akan disepakati. Sehingga di perairan inilah *Provisional Agreement* antara Timor Leste dan Indonesia ini dapat diberlakukan.

4. **Joint Communique On Voluntary International Cooperation to Combat *Illegal, Unreported and Unregulated* (IUU) *Fishing a*nd to Promote Sustainable Fisheries Governance *We, the representatives of the Governments of the Republic of Indonesia and the Democratic Republic of Timor-Leste.***

Perjanjian internasional dibidang perikanan telah berkembang sesuai dinamika masyarakat internasional. Hal ini menunjukkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

perjanjian dibidang perikanan merupakan *living agreement* dan berkembang sejalan dengan kebutuhan masyarakat. Upaya perlindungan lingkungan laut dan pengelolaan sumber daya perikanan mengikuti pedoman dan standar-standar yang telah ditetapkan hukum internasional. Selanjutnya Timor Leste dan Indonesia mengambil langkah-langkah penting menjamin kegiatan pengelolaan tidak menimbulkan kerusakan lingkungan laut. Mengingat keterbatasan yang dimiliki Timor Leste dan Indonesia kerjasama merupakan langkah penting. Kerjasama harus didasarkan pada kesepakatan yang diwujudkan dalam bentuk perjanjian. Melalui perjanjian, prinsip-prinsip dan prosedur-prosedur hukum diimplementasikan sesuai kondisi perairan perbatasan.

Pembentukan perjanjian kerjasama membantu Timor Leste dan Indonesia memperoleh kepastian dalam menangani dampak kegiatan perikanan terhadap kelestarian lingkungan. Pada prinsipnya perjanjian ini menegaskan komitmen kerjasama. Komitmen tersebut diterjemahkan kedalam hal-hal spesifik yang dirancang untuk memastikan pembagian informasi dan partisipasi dalam pengambilan keputusan. Lebih dari pada itu, perjanjian pengelolaan perikanan merupakan implementasi ketentuan internasional dan nasional mengenai perikanan. MoU sebagai perjanjian internasional telah berkembang dan pengertiannya semakin meluas. Sebelumnya MoU dianggap sebagai *soft law* sehingga tidak mengikat secara hukum. Namun dalam perkembangannya MoU dianggap setara dengan *Agreement* karena mengandung hak dan kewajiban bagi para pihak.

Terkait dengan pengelolaan sumber daya kelautan di perairam perbatasan yang belum ditentkan dan juga untuk dapat mengakomodasi kepentingan nelayan-nelayan Timor Leste dan Indonesia yang mana mengacu pada ketentuan UNCLOS 1982 dan instrumen hukum intenrnasional dan hukum nasional, maka Timor Leste dan Indonesia dapat menetapkan suatu perjanjian dimana kedua negara belum belum adanya perbatasan maritim yang jelas hal ini berdampak pada nelayan tradisional Timor Leste yang menangkap ikan di kedua laut tersebut dan dianggap melakukan kegiatan *illegal fishing* oleh oleh Indonesia. Hal ini terkait dengan sampai di batas mana nelayan tradisional boleh menangkap ikan. Dalam hal ini maka pemerintah Timor Leste dan pemerintah Republik Indonesia telah berhasil menetapkan sebuah Nota Kesepakatan Nota kesepahaman ini juga dibuat karena mengingat pentingnya penyelesaian masalah pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh nelayan tradisional kedua negara Timor Leste serta untuk dapat menjamin kelangsungan hak - hak perikanan tradisional (*traditional fishing rights*) di satu sisi dan dapat melindungi kepentingan - kepentingan kedua negara.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Perjanjian ini cenderung lebih menitik beratkan pada bagaimana kedua negara memerangi *IUU Fishing* dan mempromosikan tata kelola perikanan berkelanjutan, serta berbagi kepentingan bersama dan komitmen dalam mengambil tindakan sukarela diwilayah laut antara Timor Leste dan Indonesia, serta upaya perlindungan lingkungan laut dan pengelolaan sumber daya perikanan mengikuti pedoman dan standar-standar yang telah ditetapkan hukum internasional. selanjutnya Timor Leste dan Indonesia mengambil langkah-langkah penting menjamin kegiatan pengelolaan tidak menimbulkan kerusakan lingkungan laut.

Perjanjian kedua negara ini cenderung lebih menitikberatkan pada upaya untuk mencegah, kegiatan perikanan yang tidak sah, dan tidak dilaporkan pada institusi pengelola perikanan yang berwenang, dan kegiatan perikanan yang belum diatur dalam peraturan yang ada *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing* dapat terjadi di semua kegiatan perikanan tangkap tanpa tergantung lokasi, target spesies, alat tangkap yang digunakan serta intensitas eksploitasi, baik pada skala kecil maupun industri, di zona yurisdiksi nasional maupun internasional, dan juga pencegahan *illegal fishing* (pencurian ikan), manajemen perikanan konservasi, pertukaran informasi dan tekhnologi perikanan, penelitian dan pertukaran ahli, dan pengembangan sumber daya manusia dalam perikanan dan kelautan antar kedua negara.

Dengan demikian, *JOINT COMMUNIQUE On Voluntary International Cooperation to Combat Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing and to Promote Sustainable Fisheries Governance We, the representatives of the Governments of the Republic of Indonesia and the Democratic Republic of Timor-Leste.* Tujuannya hanya Melatih prinsip kehati-hatian dalam tata kelola perikanan berkelanjutan, termasuk mengambil tindakan yang diperlukan untuk mengurangi upaya penangkapan ikan *illegal* di perairan keduan negara, serta bagaimana Menggali setiap inisiatif dan penguatan bersama yang bersifat sukarela kerjasama dengan Pemerintah lain dan organisasi internasional untuk memerangi *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing* serta mempromosikan tata kelola perikanan berkelanjutan.

Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan oleh penulis,maka penulis menarik kesimpulan terhadap kasus tersebut, adalah; Prinsip hukum *equty* atau *equitable* dengan pendekatan korektif equity (*corrective equity approach)* merupakan prinsip hukum yang relevan untuk di terapkan pada kasus antara Timor Leste dan Indonesia mengenai penetapan batas laut di wilayah perbatasan yang belum di tetapkan delimitasi. Penerapan prinsip ini cukup sesuai dengan dua alasan, yaitu alasan pertama adalah faktor geografis, pantai dari kedua negara di wilayah perbatasan yang belum ditetapkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

delimitasi itu saling berhadapan atau berdampingan, sehingga relevan untuk menerapkan garis tengah atau garis sama jarak, yang kedua terdapat keadaan-keadaan khusus yang turut mempengaruhi penetapan batas antara kedua negara, sehingga penting untuk dipertimbangkan guna mencapai solusi yang adil bagi kedua negara.

Rekomendasi

Pemerintah Timor Leste dan Indonesia perlu membentuk pengaturan hukum sementara atau kesepakatan pengaturan sementara yang di bentuk oleh kedua negara yang dituangkan dalam suatu bentuk perjanjian internasional (*Treaty*) atau Nota kesepahaman (*Memorandum of Understanding*) atau perjanjian bilateral yang memuat teknis operasional lalu lintas kapal yang melewati wilayah yang belum ditetapkan delimitasi maritimnya. Perjanjian bilateral yang dimaksud sekurang-kurangnya memuat kewajiban pelintas secara damai, penangkapan ikan oleh nelayan tradisional, wilayah yang harus dilalui oleh kapal nelayan tradisional, maupun kapal komersial, prosedur pelintasan kapal dan bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh pemerintah Timor Leste.

Daftar Pustaka

Buku

Donnilo Anwar, "*Potensi dan Nilai Strategis Batas Antarnegara Ditinjau dari Aspek Hukum Perjanjian Internasional*", dalam Sobar Sutisna (Ed.), *Pandang Wilayah Perbatasan Indonesia*,(Cibinong: Bakosurtanal, 2004),

I Made Andi Arsana, *Batas Maritim Antarnegara Sebuah Tinjauan Teknis dan Yuridis*, Rajawali Press, Jakarta, 2007

Xanana Gusmao, 2018, Maritime Boundary Office. *Council for the Final Delimitation of Maritime Boundaries Government of the Democratic Republic of Timor-Leste*. hlm. 48

Stephen B. Jones,1945, *Boundary Making : A Handbook for Statesmen, Treaty Editors And Boundary Commissioner.* Carnegie Endowment fo International Peace Division of International Law 700 Jackson Place, N.W, Washington.

Undang – undang dan Perjanjian Internasional

Konstituisaun Repúblika Demokrátika Timor-Leste (RDTL 2002)

Traktat/*Treaty* 1904 yang di tandatangani di Den Haag pada Tanggal 1 Oktober 1904

United Nations *Conventions Law Of The Sea* (UNCLOS 1982),

Vienna Convention on Succession of States in respect of Treaties Done at Vienna on 23 August 1978,

Montevideo Convention on Rights and Duties of States December 26, 1933.

República Democrática De Timor-Leste Parlamento Nacional Lei N.O 7/2002 de 20 de Setembro

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Fronteiras Maritimas Do Territorio da Republica Democratica de Timor-Leste

Addendum No.1 to the Provisional Agreement between the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste and the Government of the Republic of Indonesia on the land boundary" yang ditandatangani di Jakarta 21 juni, 2013

Provisional Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste on the Land Boundary. 2005

Mahkamah Internasional. "*Case concerning the Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria*" (Cameroon v Nigeria, Equatorial Guinea intervening) [2002] ICJ Rep 303

Mahkamah Arbitrase Internasional, "*Award in the Arbitration regarding the delimitation of maritime boundary between Guyana and Suriname* (Guyana and Suriname). (2007).

JOINT COMMUNIQUE *On Voluntary International Cooperation to Combat Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing and to Promote Sustainable Fisheries Governance*. We, the representatives of the Governments of the Republic of Indonesia and the Democratic Republic of Timor-Leste,

British Institute of International and Comparative Law, Report on the Obligations of State under Article 74 (3) and 83 (3) of UNCLOS in respect of Undelimited Maritime Areas , (*London: British Institute of International and Comparative Law, 2016*),

Bulletin No 52. United Nations Division for Ocean Affair and the Law of The Sea Office Legal Affair.New York 2003. *Agreement on Provisional Arrangements for the Delimitation of the Maritime Boundaries between the Republic of Tunisia and the People's Democratic Republic of Algeria, Article 9 and Article 10*. DONE at Algiers on 11 February 2002 in two original c opies in Arabic, each of which are equally authentic,

Badan Informasi Geospasial (BIG) selaku instansi di Indonesia yang menangani kegiatan pemetaan bersama wilayah perbatasan RI-RDTL, telah melaksanakan kegiatan Pekerjaan Plotting Pemetaan Rupabumi Skala 1:25.000 Wilayah Koridor Perbatasan Negara RI-RDTL menggunakan Data Radar pada tahun anggaran 2013

List of Coordinates of Agreed Border Points, Border Demarcation Markers, and Agreed Border Points for Dilumil-Memo segment. The following Border Demarcation Markers Coordinates are referred to the Common Border Datum Reference Frame (CBDRF) in the International Terrestrial Reference Frame

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Year 2000 (ITRF2000)/World Geodetic System 1984 (WGS84). UTM Zone 51. Demarcation 2005.

Jurnal/Makalah

Barbara Kwiatkowska, *Equitable Maritime Delimitation – A Legal Perspective.* International Journal of Estuarine and Coastal Law.(3), 1988

Christopher J. Borgen, *Kosovo's Declaration of Independence: Self-Determination,Secession and Recognition,* Jurnal ASIL Volume 12, Issue 2, February 29, 2008.

Gerard J. Tanja, *The Legal Determination of International Maritime Boundaries* (Boston: Kluwer Law and Taxation Publisher, 1990)

Lewis M. Alexander, 1986, *The Delimitation Of Maritime Boundaries,* Political Geography Quarterly, Vol. 5.

Mutti Anggitta, The Agreement On The Land Boundary Between Ri And Timor Leste: *A Study Of Indonesian Border Diplomacy, Jurnal Penelitian Politik Volume 11 No. 1 Juni 2014*.

P. Beazley, *Technical Aspects of Maritime Boundary Delimitation*, International Boundary Research Unit, 1994.

Saru Arifin, "Pelaksanaan Asas *Uti Possidetis* Dalam Penentuan Titik Patok Perbatasan Darat Indonesia dengan Malaysia", dalam *Jurnal Hukum No. 2 Vol. 16*, April 2009

Sumaryo, *Asesmen Peran Informasi Geospasial dalam Proses Boundary Making dan sengketa Batas Daerah pada era Otonomi daerah di Indonesia*, Disertasi Teknik Geomatika, 2015, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada, Yogjakarta.

Sobar Sutisna, Sora Lukito dan Sumaryo, Boundary Making Theory dan Pengelolaan Perbatasan di Indonesia, (Makalah), disampaikan pada Workshop Pengelolaan Wilayah Perbatasan, Jurusan Ilmu HI/UPN Veteran, Yogyakarta, November 2008, hlm 1-2.

Internet

https://biasreka.co.id/component/content/article?id=81:penyajian-peta-jbm-joint-border-mapping-ri-republik-indonesia-dan-rdtl-republica-democratica-de-timor-leste-democratic-republic-of-timor-leste.Diakses pada tanggal 26 maret 2018

https://www.google.com/search?q=gambar+peta+dua+segmen+indonesia+dan+timor+leste+yang+sudah+disepakati&safe=strict&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=I-bVM2V52MxKYM%253A%252CkpYIF1rlopFj9M%252C_&vet=1&usg=AI4_-kRG5ER8cSWkJBOkkMEHj-IDbY7hyQ&sa=X&ved=2ahUKEwjn56yngJbkAhUNOisKHUCTBBUQ9QEwAnoECAkQDA#

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

imgrc=roZKtjRkPHztKM:&vet=1, diakses pada tanggal 20 Mei 2019.

http://www.knowledgerush.com/kr/encyclopedia/Enclave/, diakses tanggal 21 november 201

Provisional Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor Leste On the Land Boundary, lihat halaman http://treaty.kemlu.go.id/uploads-pub/4303_TLS-2013-0046.pdf Di akses pada tanggal 23 Juli 2016.

http://www.knowledgerush.com/kr/encyclopedia/Enclave/ diakses tanggal 21 november 2017

http://lipi.go.id/berita/single/Merajut-Hubungan-RI-Timor-Leste-dengan-Perjanjian-Perbatasan/7333. Diakses pada tanggal 25 maret 2018

http://www.kemlu.go.id/dili/id/berita-agenda/info-penting/Pages/Profil-Negara-Timor-Leste.aspx. diakses pada tanggal 28 Juli 2017.WTL

http://timor-leste.gov.tl/?p=547&lang=tp. Diakses pada tanggal 26 juli 2017.WTL The United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982**.** Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. *Last updated: Page last updated: 08/04/2019*. http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm. diakses pada tanggal 28 juli, 2019

https://www.academia.edu/9762109/BATAS_WILAYAH_DARAT_DAN_LAUT_INDONESIA_DENGAN_NEGARA_LAIN, diakses pada tanggal 20 oktober 2018.

https://jateng.antaranews.com/nasional/berita/970646/selesainya-batas-darat-indonesia-timor-leste?utm_source=antaranews&utm_medium=nasional&utm_campaign=antaranews, di akses 20 23 juli 2019.17:55 WTL

https://www.jawapos.com/nasional/22/07/2019/wiranto-indonesia-timor-leste-sepakati-batas-darat/, di akses 20 23 juli 2019.17:55 WTL

www.socialjustice.catholic.org.au, diakses pada tanggal 20 juli 2017

https://www.google.com/search?q=Segmen+Selat+Wetar+(Wetar+Strait)&safe=strict&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=5rbKS01c-PSYVM%253A%252CcFvU4AvOh2IpFM%252C_&vet=1&usg=AI4_-kSvTFaUY_DbiLlbfqpBhIdwJ66oOQ&sa=X&ved=2ahUKEwjIhPDRpbHkAhWCiHAKHQqsAKQQ9QEwCHoECAYQBg#imgdii=q8-3O4nJNhqiJM:&imgrc=TTxh7Rs27dzbOM:&vet=1, diakses pada tanggal 16 Januari 2019.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. *Last updated: 03 April 2018*. http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm. diakses pada tanggal 28-01-2018

Frank Brennan, 2004, *Minyak Dan Gas Pada Laut Timor, Apa Yang Adil?. Keadilan Sosial Katolik,* North Sydney, Australia, hlm 10-12, Website ; www.socialjustice.catholic.org .au. diakses pada tanggal 20 juli 2017

Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, 2012, Maritime Highways of Southeast Asia, Alternative Straits?, Nanyang: S. Rajaratnam *School of International Studies, A Graduate School of Nanyang Technological University*, No.024/2012.www.rsis.edu.sg, diakses pada tanggal 20 April 2017.

Mahkamah Internasional, "North Sea Continental Shelf Cases" (Republik Jerman v. Denmark)," (1969). Hlm 48. http://www.icj-cij.org/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf. diakses pada tanggal 26 maret 2018.

Provisional Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor Leste On the Land Boundary, lihat halaman http://treaty.kemlu.go.id/uploads-pub/4303_TLS-2013-0046.pdf Di akses pada tanggal 23 Juli 2016

https://ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/laut-timor, diakses pada tanggal 10 agustus 2019

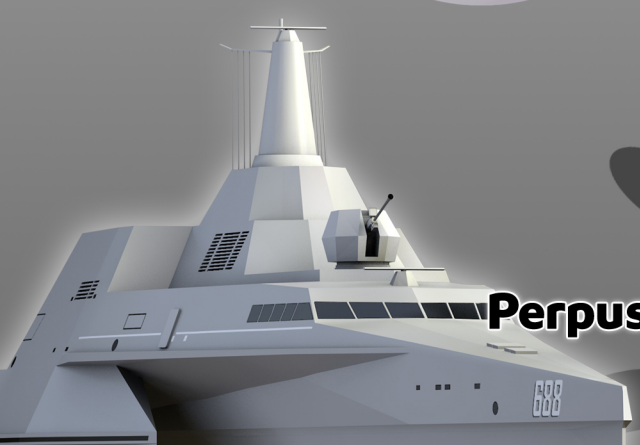
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PAKET INFORMASI TERSELEKSI

MARITIM

Media Massa Online di Indonesia





Perpustakaan Nasional RI

2023

Apakah Mungkin Indonesia Jadi Negara Maritim, 2045 Nanti?

oleh M Ambari [Jakarta] di 11 April 2023

- *Indonesia memiliki ambisi besar untuk menjadi negara maritim yang kuat dan diakui oleh seluruh negara di dunia. Ambisi tersebut tidak bisa dicapai dengan mudah, karena perlu proses panjang untuk mencapainya*
- *Jika semua proses dan rencana yang sudah dijalankan berjalan baik, Indonesia berharap menjadi negara maritim kuat pada 2045 nanti atau bertepatan saat Indonesia merayakan hari kemerdekaan yang ke-100*
- *Beragam upaya sudah disiapkan oleh Pemerintah Indonesia sejak dari sekarang. Termasuk, dengan membedah apa saja potensi yang bisa dikembangkan dan dioptimalkan untuk bisa mendorong lebih cepat Indonesia menjadi negara maritim yang kuat pada 2045 nanti*
- *Namun, selain mendorong optimalisasi seluruh potensi yang ada, Indonesia juga dituntut untuk bisa memahami dirinya sendiri dan kekurangan yang selama ini belum diperbaiki. Dengan demikian, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025-245 bisa berjalan baik*

Saat perayaan hari kemerdekaan yang ke-100 pada 2045, Indonesia diharapkan sudah bisa menjadi negara maritim yang kuat dan diakui dunia. Harapan tersebut bukan hanya wacana saja,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

karena Pemerintah Indonesia sudah menyiapkan langkah untuk mencapainya.

Di antaranya, adalah menyiapkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025-245 di bawah koordinasi langsung Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Kemen PPN/Bappenas).

Menteri PPN/Kepala Bappenas Suharso Monoarfa mengatakan, dengan menjadi negara maritim yang kuat, maka Indonesia dari sekarang harus bisa mempersiapkan diri untuk bisa mengubah cara berpikir yang benar.

“Cara berpikir maritim akan berbeda dengan cara berpikir kontinental,” ucap dia belum lama ini di Jakarta.

Menurut dia, cara berpikir tersebut harus didukung dengan komitmen untuk meningkatkan kualitas perencanaan pembangunan nasional, terutama dalam penyusunan RPJPN 2025-2045. Salah satu strategi yang diusung adalah analisis data yang lebih tajam serta optimalisasi *evidence-based policy* agar kebijakan publik berdampak positif bagi kesejahteraan masyarakat.

“Kita harus lebih jelas melihat *problem statement*, harus lebih dalam menyajikan data, lalu menukik ke analisis datanya, hingga ke opsi kebijakan yang mengatasinya,” ungkap dia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Menteri PPN/Kepala Bappenas Suharso Monoarfa mengatakan untuk menjadi negara maritim yang kuat, Indonesia harus mempersiapkan diri mengubah cara berpikir yang benar didukung dengan komitmen untuk meningkatkan kualitas perencanaan pembangunan nasional, terutama penyusunan RPJPN 2025-2045. Foto : Kemen PPN/Bappenas

Dia menambahkan, agar tujuan untuk menjadi negara maritim kuat bisa terwujud pada 2045, maka harus terjadi satu kemufakatan bersama untuk mencapai pembangunan yang dimaksud, baik dalam skala nasional ataupun skala lokal.

Dengan kata lain, RPJPN 2025-2045 akan mendorong pemerataan pembangunan di seluruh Indonesia. Pemerintah akan berupaya untuk mendorong dengan segala cara agar pertumbuhan ekonomi bisa muncul di setiap peluang yang ada.

Agar RPJPN bisa mewakilkan semua kepentingan yang ada, maka Pemerintah akan melibatkan masyarakat untuk memberikan masukan tentang konsep dan rencana pembangunan di Indonesia pada masa yang akan datang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Suharso menambahkan, transformasi kultural dan struktural juga harus dilakukan untuk menghadapi tantangan dalam mewujudkan visi besar menjadi negara maritim. Ada tiga peran yang harus bisa dijalankan Indonesia.

Pertama, melaksanakan transformasi paradigma dan komitmen dalam memandang laut sebagai halaman depan. Kedua, melaksanakan transformasi ekonomi untuk mewujudkan laut sebagai sumber kemakmuran yang harus dikelola secara modern, adil, dan lestari.

“Ketiga, transformasi kelembagaan dan tata kelola untuk menciptakan pengelolaan pemanfaatan laut yang lebih efisien, transparan, dan inklusif,” papar dia.



Deretan perahu nelayan bersandar di pelabuhan Muara Angke, Jakarta, Oktober 2019. Foto : Shutterstock

Upaya lain agar peran Indonesia sebagai negara maritim kuat diakui dunia, adalah dengan memanfaatkan semua potensi kemaritiman yang dimiliki dengan optimal. Tentu saja, peran

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tersebut memerlukan keterlibatan para pemangku kepentingan, mitra pembangunan, dan perguruan tinggi.

Menurut Suharso, fokus perencanaan jangka panjang kali ini adalah memaksimalkan potensi kemaritiman Indonesia untuk mencapai negara maritim yang berdaulat, maju, dan berkelanjutan.

“Kita perlu mengoptimalkan karakteristik utama wilayah Indonesia, yaitu sebagai negara kepulauan terbesar yang dikelilingi lautan, yaitu dua per tiga dari total wilayah Indonesia, untuk kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat,” tegas dia.

Di antara potensi yang dimaksud, adalah alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yang menjadi jalur distribusi penting di Indonesia dan menjadi jalur perdagangan internasional. Saat ini, Indonesia memiliki tiga ALKI yang sudah diakui secara internasional.

Dia menyebut kalau maritim itu tidak hanya terdiri satu sektor saja, namun lebih. Oleh karena itu diperlukan kolaborasi antar sektor dan pemangku kepentingan untuk mengoptimalkan pendekatan terrestrial dan maritim dengan terintegrasi.

“Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan secara optimal ruang dan seluruh sumber dayanya secara berkelanjutan, dengan *leading sector* yang berbasis kelautan,” pungkasnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Seorang nelayan menjahit jaring pukat sebelum kembali melaut di TPI Lampulo, Banda Aceh. Foto : shutterstock

Kombinasi Hijau dan Biru

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Luhut Binsar Pandjaitan menerangkan, untuk bisa mencapai target pertumbuhan yang tinggi, inklusif dan berkelanjutan, dibutuhkan pendekatan ekonomi konvensional, hijau, dan biru dalam pembangunan jangka panjang ke depan.

Ada tiga langkah yang bisa dicoba untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim kuat pada 2045 nanti. Pertama, adalah dengan melanjutkan hilirisasi industri, meningkatkan ekonomi melalui pembangunan infrastruktur dan digitalisasi, menggerakkan ekonomi rakyat, serta pengembangan sumber daya manusia (SDM).

Kedua, dengan melakukan dekabornisasi dan transisi energi untuk menghadapi tantangan perubahan iklim. Ketiga, adalah memanfaatkan sumber daya laut secara berkelanjutan untuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pertumbuhan ekonomi, peningkatan mata pencaharian, dan pekerjaan dengan menjaga ekosistem laut.

Lebih khusus, untuk menggapai tujuan sebagai negara maritim kuat pada 2045, dia menyebut kalau Indonesia juga harus bisa berubah dari negara berkembang menjadi negara maju. Itu berarti, pertumbuhan ekonomi secara nasional harus sudah ada di kisaran 6 persen sebelum 2045 nanti.

Luhut mengungkapkan, salah satu aspek yang bisa diterapkan untuk mencapai tujuan pada 2045, adalah dengan memanfaatkan ekonomi biru sebagai prinsip utama untuk melaksanakan pembangunan jangka panjang.

Potensi tersebut sangat besar, karena Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan 17.504 pulau, wilayahnya lebih dari 70 persen adalah laut dengan luas mencapai 6,4 juta kilometer persegi (km^2).

Peran laut menjadi sangat penting, karena berpengaruh pada perkembangan sosial ekonomi dan perubahan iklim dunia. Untuk itu, penerapan ekonomi biru menjadi solusi jangka panjang yang dinilai tepat bagi Indonesia.

“Bisa mengembangkan ekonomi dan menjaga ekologi secara bersamaan,” tutur dia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Menko Marves Luhut Binsar Pandjaitan menerangkan ada tiga langkah yang bisa dicoba untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim kuat pada 2045 nanti, yaitu hilirisasi industri, dekabornisasi dan transisi energi dan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan. Foto : Kemen PPN/Bappenas

Namun, persoalan utama yang masih dihadapi Indonesia sampai sekarang, adalah masih lemahnya pendapatan domestik bruto (PDB) dari kemaritiman terhadap perekonomian nasional. Fakta tersebut diperkuat dengan kenyataan bahwa wilayah pesisir menjadi tempat bermukimnya banyak penduduk miskin.

Jika dibandingkan dengan penduduk yang menempati wilayah perkotaan atau non pesisir, persentase penduduk miskin di wilayah pesisir memang sangat besar. Dia menyebutkan, di pesisir persentasenya bisa mencapai 11,02 persen, lebih tinggi dibanding non pesisir yang mencapai 8,67 persen angka kemiskinan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dengan fakta tersebut, Indonesia dinilai harus bekerja keras untuk mengubah dirinya sendiri agar bisa diakui sebagai negara maritim yang kuat pada 2045 nanti. Dalam hal ini, Indonesia harus bisa melaksanakan pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan perairan dengan sangat baik.

“Pengembangan industri maritim, hilirisasi sumber daya maritim khususnya baru empat persen. Jadi, masih banyak yang bisa kita kerjakan lebih lagi,” pungkasnya.

Tautan: Apakah Mungkin Indonesia Jadi Negara Maritim, 2045 Nanti? - Mongabay.co.id : Mongabay.co.id

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bersama KKP, Aruna Terus Dorong Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia

WDP Senin, 10 April 2023 | 12:34 WIB

Akibat cuaca buruk yang terjadi sepekan terakhir di pesisir Pantai Utara Subang, Jawa Barat. Membuat para nelayan tidak melaut, akibatnya tempat pelelangan ikan pun menjadi sepi dari aktifitas warga setempat, Selasa, 3 Januari 2023.

Akibat cuaca buruk yang terjadi sepekan terakhir di pesisir Pantai Utara Subang, Jawa Barat. Membuat para nelayan tidak melaut, akibatnya tempat pelelangan ikan pun menjadi sepi dari aktifitas warga setempat, Selasa, 3 Januari 2023. (Beritasatu.com/Elan Suherlan)

Jakarta, Beritasatu.com - Startup teknologi perikanan, Aruna kembali menggelar diskusi dengan para nelayan di Pemalang, Jawa Tengah. Bertajuk 'Lebih Dekat di Bulan Penuh Berkah' tidak hanya digelar di Pemalang saja, namun juga di beberapa kota lain di Indonesia.

Dalam kegiatan Silaturahmi Nelayan Aruna (Sarasehan) ini merupakan sebuah program engagement reguler yang diselenggarakan untuk menjalin kedekatan dan menyampaikan informasi edukatif. Para nelayan terus diingatkan untuk mencapai visi dan misi utama dalam memberikan hasil tangkapan berkualitas.

Tidak hanya itu saja, namun bekerja sama dengan pemerintah dimana disini adalah Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. Terus berkomitmen mengantar Indonesia sebagai poros maritim dunia pada tahun 2045, dengan menjadikan laut sebagai sumber kehidupan yang lebih baik bagi banyak orang.

Utari Octavianty, selaku Co-Founder dan Chief Sustainability Officer Aruna mengatakan bahwa komitmen untuk menjadi sustainably healthy, Sarasehan merupakan salah satu dari sekian hal yang dilakukan untuk menjaga relasi dengan nelayan secara berkelanjutan.

"Sarasehan bukan melulu tentang program-program edukatif untuk improvisasi self-capacity, tetapi juga tentang entertainment, bonding secara langsung dengan komunitas pesisir. Harapannya, Aruna bisa terus humanis dan genuine seperti ini, agar lebih banyak nelayan di Indonesia yang dapat disejahterakan," kata dia di Jakarta Senin (10/4/2023).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Selain untuk merayakan Ramadan bersama, acara Sarasehan pada bulan April 2023 ini juga dilaksanakan dalam rangka memperingati Hari Nelayan Nasional.

Sarasehan sendiri merupakan wadah di mana startup dapat merangkul Nelayan Aruna dan komunitas pesisir yang telah menjadi ujung tombak dari berkembangnya industri kelautan dan perikanan di Indonesia. Sarasehan juga menjadi sarana untuk membangun kepercayaan para nelayan terhadap Aruna, terutama dalam menjalin kerja sama secara reguler dan berkelanjutan.

Tautan: Bersama KKP, Aruna Terus Dorong Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia (beritasatu.com)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kepemimpinan Maritim dan Potensi Pengembangan "Blue Economy" Indonesia

Kompas.com - 24/03/2023, 11:48 , Editor Egidius Patnistik

SESUNGGUHNYA, Indonesia bisa menjadi pemimpin maritim dunia atau setidaknya regional. Secara geografis Indonesia memiliki potensi maritim melimpah, yang bisa kita manfaatkan. Negara kita berada di antara Samudera Pasifik dan Hindia, dua samudera yang saat ini menjadi episentrum geopolitik dunia. Sepanjang sejarah dunia pun, negara yang kuat memiliki wawasan dan kepemimpinan maritim yang kuat, seperti Britania Raya, Spanyol, Portugal, dan Amerika Serikat (AS). Raja-raja di Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit juga demikian. Kedua kerajaan ini terkenal karena penguasaannya terhadap lautan Nusantara. Baca juga: 9 Potensi Ekonomi Maritim Indonesia Pemimpin Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit mengetahui seluk-beluk, potensi ekonomi, dan politik maritim Nusantara. Sejarah dan Signifikansi Dari sejarah kerajaan dan negara-negara tersebut, apa yang bisa kita pelajari tentang kepemimpinan maritim? Mari kita kembali mengingat Sumpah Palapa yang disampaikan Patih Gajah Mada. Esensi dari Sumpah Palapa adalah cita-cita mempersatukan Nusantara. Awalnya, cita-cita itu dipandang sebelah mata, sampai akhirnya banyak wilayah dikuasai Kerajaan Majapahit. Sejatinya, orang Indonesia memiliki budaya dan kepemimpinan maritim yang telah mendarah daging. Orang Bugis-Makassar misalnya memiliki semboyan yang disebut Kualleangi Tallanga Natowalia. Artinya, "Lebih kupilih tenggelam (di laut) daripada harus kembali (ke pantai)." Hal itu menunjukkan bahwa leluhur-leluhur kita memiliki kepemimpinan maritim yang kuat. Kepemimpinan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim Indonesia punya landasan historis dan kultural yang dapat dijadikan contoh. Pemimpin maritim Indonesia memiliki karakter yang khas. Emil Salim, dalam buku Kepemimpinan Bahari: Sebuah Alternatif Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia (2011) mengungkapkan lima karakter penting menjadi pemimpin maritim. Lima karakter tersebut yaitu memberdayakan orang di sekitarnya, membangun dengan tepat, mengetahui kapan waktu yang tepat untuk bertindak, menempatkan orang-orang sesuai keahliannya, dan memiliki wawasan kelautan yang holistik. Muhidin M Dahlan menambahkan nuansa kepemimpinan maritim. Dia mengelaborasi pendapat Ignas Kleden, yang mengelaborasi pemikiran antropolog Makassar, Mattulada. Singkatnya, ada tiga aspek penting dalam kepemimpinan maritim. Pertama, pemimpin maritim tumbuh dari bawah, berdasarkan kredibilitas dan kompetensi. Kedua, pemimpin maritim mementingkan kepentingan orang banyak dibandingkan pribadi. Terakhir, pemimpin maritim membangun sistem birokrasi yang berasaskan meritokrasi, tidak diukur dari kedekatan, melainkan performa dan kompetensi. Pendapat Emil Salim dan elaborasi pemikiran Mattulada menguak karakter pemimpin maritim Nusantara. Namun, kita perlu memperluas konteks kepemimpinan maritim. Saat ini, zaman dimana hukum laut telah berkembang dan batas negara sudah ditentukan, menurut Ali & Ghazalie (2019), pemimpin maritim harus memiliki pemahaman tentang hukum laut, menghormati hak-hak internasional, menghapus praktik ilegal, mencegah segala pelanggaran hukum, serta menguatkan tata kelola kemaritiman. Semua itu bertujuan agar Indonesia dapat memanfaatkan potensi maritimnya dalam segi ekonomi, politik, maupun budaya. Dengan demikian, kepemimpinan maritim berbicara

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bagaimana kita mengelola sumber daya kelautan dan memiliki wawasan terhadapnya. Pemimpin yang mampu memberdayakan orang-orangnya mulai dari tingkat terbawah hingga teratas, serta pemimpin yang memiliki kemampuan untuk bertindak cermat dan dinamis untuk kepentingan orang banyak. Selain itu, kepemimpinan maritim membangun pola pikir yang adil dan membuka kesempatan seluas-luasnya untuk orang lain berkembang. Baca juga: Strategi Pengembangan Ekonomi Maritim Indonesia Sebagai tindak lanjut dari budaya dan kepemimpinan maritim yang telah melekat, pemerintah kita berupaya semaksimal mungkin untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara berbasis maritim. Pemerintah Indonesia mengenalkan konsep poros maritim dunia. Poros maritim dunia pada dasarnya adalah keinginan Indonesia untuk menjadi episentrum kegiatan kemaritiman dunia. Upaya untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia telah dilakukan sejak zaman kemerdekaan. Ketika Indonesia merdeka, banyak upaya telah dilakukan oleh pemerintah untuk mengamankan wilayah laut Indonesia. Deklarasi Djuanda yang dibuat tahun 1957 oleh Perdana Menter Ir H Djuanda merupakan cerminan dari terbangunnya kepemimpinan maritim kita. Perjuangan untuk membuat banyak negara mengakui Deklarasi Djuanda sangat panjang. Deklarasi tersebut nyatanya baru disetujui United Nations Convention of the Law of the Sea (UNCLOS) tahun 1982. Deklarasi ini baru diakui dan diratifikasi oleh 60 negara tahun 1994. Singkatnya, Deklarasi Djuanda merupakan perjalanan panjang yang kita nikmati hasilnya saat ini. Kepemimpinan Maritim dan Blue Economy Indonesia memiliki garis pantai 95.181 km dan merupakan garis pantai terpanjang kedua di dunia, dengan luas perairan laut 5,8 juta

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kilometer persegi, yang merupakan 71 persen dari keseluruhan wilayah Indonesia. Kepemimpinan maritim merujuk pada kemampuan seorang pemimpin untuk memimpin dan mengelola organisasi atau tim di industri maritim, seperti perusahaan pelayaran, pelabuhan, atau lembaga pemerintah yang terkait dengan laut dan pelayaran. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau 17.504, laut adalah penopang hidup bangsa Indonesia. Melalui laut, bangsa Indonesia menggantungkan kehidupan anak-cucu di masa depan. Seorang pemimpin maritim harus memiliki pengetahuan dan pemahaman mendalam tentang aspek teknis dan operasional dari industri maritim, termasuk keamanan laut, navigasi, peraturan, pengelolaan risiko, dan manajemen krisis. Ia juga harus memiliki keterampilan kepemimpinan yang kuat, seperti kemampuan untuk menginspirasi dan memotivasi tim, membuat keputusan yang tepat dan strategis, berkomunikasi dengan baik dengan anggota tim dan pemangku kepentingan, serta mengelola sumber daya secara efektif. Pemimpin maritim juga harus mampu mengatasi tantangan yang unik dalam industri maritim, seperti perubahan cuaca yang cepat, kebutuhan akan keselamatan yang tinggi, dan situasi darurat di laut. Karena itu, kepemimpinan maritim sering dianggap sebagai bentuk kepemimpinan yang sangat khusus dan membutuhkan keterampilan unik. Di era globalisasi ini, kepemimpinan maritim menjadi semakin penting karena perdagangan internasional semakin meningkat dan peran laut dalam ekonomi global semakin besar. Pemimpin maritim yang efektif dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi kesuksesan organisasi dan keamanan serta kesejahteraan masyarakat yang bergantung pada industri maritim, atau kita sebut dengan ekonomi biru. Ekonomi biru

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(blue economy) adalah konsep pembangunan ekonomi yang berkelanjutan dengan memanfaatkan sumber daya laut dan pesisir secara optimal. Konsep ini mengusung visi untuk menciptakan ekonomi yang lebih kuat dan lestari yang memanfaatkan sumber daya laut dan pesisir secara bijaksana dan seimbang antara pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, dan pelestarian lingkungan. Ekonomi biru mencakup berbagai sektor ekonomi yang berhubungan dengan laut dan pesisir, seperti perikanan dan akuakultur, pariwisata, energi terbarukan, transportasi maritim, dan industri maritim lainnya. Konsep ini juga mencakup pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan dan perlindungan lingkungan laut. Pengembangan ekonomi biru memiliki potensi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir dan menopang pertumbuhan ekonomi secara inklusif dan berkelanjutan. Potensi Maritim dan Tantangannya Potensi maritim Nusantara sangat besar. Kita punya salah satu chokepoint dunia, yaitu Selat Malaka. Selat Malaka sering dilalui kapal-kapal yang mengangkut komoditas strategis. Dampaknya akan besar apabila ada ancaman di Selat Malaka. Jika melihat dari perspektif ekonomi, laut Indonesia memiliki sumber daya yang melimpah. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melalui Direktur Jenderal Perikanan Budidaya KKP, TB Haeru Rahayu, menyampaikan potensi kekayaan laut kita mencapai 1,33 triliun dollar. Bayangkan, bagaimana jika pemerintah di masa depan mampu memaksimalkan kekayaan laut Nusantara untuk membuat masyarakatnya lebih sejahtera? Ini tentu akan mempercepat berbagai ramalan bahwa ekonomi Indonesia akan berada di lima besar dunia. Namun, pemimpin maritim kita menghadapi beragam kendala untuk memanfaatkan potensi laut Indonesia. Menurut saya, ada tiga

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

masalah krusial tentang maritim di Indonesia. Salah satunya adalah banyaknya sampah di laut. Mengapa isu ini penting untuk pemimpin maritim kita? Menurut laporan APEC tahun 2020, kerugian Indonesia akibat sampah di laut sebesar 450 juta dollar. Angka ini fantastis. Apa yang pemerintah Indonesia perjuangkan sejak lama berpotensi berkurang karena keberadaan sampah di lautan. Menurut WEF dan Ellen MacArthur Foundation, tahun 2050, jumlah sampah jauh lebih banyak dibandingkan ikan. Baca juga: Indonesia Perlu Blue Economy, Apa Itu? Isu illegal fishing juga tak luput dari permasalahan. Pemimpin maritim telah melakukan segala daya upaya. Sebagai contoh, Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2022 telah menangkap 97 unit kapal ilegal yang memasuki perairan Indonesia. Banyaknya kapal ilegal yang masuk ke Indonesia menjadi tantangan bagi pemimpin maritim di Indonesia. Menurut Muhamad (2016), ada enam penyebab terjadinya illegal fishing di Indonesia, yaitu sarana dan prasarana pengawasan yang kurang, dana operasional pengawasan yang kurang, terbatasnya tenaga polisi perikanan, masih terbatasnya kemampuan nelayan dalam memanfaatkan potensi laut Indonesia, kemampuan memantau setiap gerak kapal patroli diketahui oleh kapal ilegal, dan kebutuhan sumber bahan baku yang terbatas. Kita tidak bisa mengesampingkan persaingan geopolitik yang mengintai regional Indo-Pasifik. Negara-negara besar cukup mencurahkan energinya untuk menanamkan pengaruh di sini, mulai dari China, Australia, hingga Amerika Serikat (AS). Indonesia yang "terjebak" dalam kondisi geopolitik itu mau tidak mau harus terlibat dalam persaingan ini. Tentu saja untuk memastikan bahwa Indo-Pasifik tidak menjadi wilayah perebutan, tetapi wilayah yang damai, inklusif, dan bebas. Solusi Memanfaatkan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Potensi Maritim Untuk menjadikan Indonesia negara maritim yang kuat tentu membutuhkan proses panjang. Pemimpin maritim menghadapi berbagai tantangan untuk menjadikan Indonesia negara yang lebih maju dari sisi pengelolaan sumber daya, perbatasan, hingga politiknya. Akan tetapi, masalah–masalah di atas bisa kita atasi bersama asal memanfaatkan potensi dan kekuatan yang pemimpin maritim miliki. Saya mulai dari masalah geopolitik. Beberapa tahun lalu, Indonesia menginisiasi terbentuknya ASEAN Outlook for Indo-Pacific (AOIP) yang menekankan pentingnya kawasan yang damai. Menurut Staf Khusus Menteri Luar Negeri untuk Urusan Diplomasi Kawasan, Ngurah Sanjaya, AOIP akan menjadi landasan umum bagi internasional. AS beberapa waktu lalu juga berkomitmen mendukung pandangan AOIP dan mengapresiasi keketuaan Indonesia di ASEAN. Dengan kata lain, Indonesia harus memanfaatkan modal diplomatik yang dimiliki. Terlebih, Indonesia negara dengan potensi yang besar. Dengan mendampuk amanah sebagai ketua, Indonesia bisa melakukan banyak hal. Terkait Illegal fishing, Indonesia bisa mengajak kolaborasi dan kemitraan jangka panjang dengan negara-negara ASEAN untuk memerangi isu ini. Pemerintah bisa memberdayakan orang lokal sebagai pengawas atau pelapor menyiasati kekurangan tenaga pengawasan. Kolaborasi seperti ini yang harus dijalin antara pemerintah dan rakyat. Pemerintah dapat memberikan insentif bagi masyarakat yang berkontribusi terhadap pengentasan illegal fishing. Selanjutnya soal sampah. Pemimpin maritim tidak hanya pemerintah, tetapi juga komunitas atau organisasi. Setiap pemangku kepentingan punya peran penting di masing-masing lini. Kata kuncinya adalah kolaborasi. Banyak komunitas yang telah melakukan berbagai upaya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dan gebrakan untuk mengatasi sampah di lautan. Ada Asosiasi Daur Ulang Plastik Indonesia (ADUPI), sebuah lembaga non profit yang mengajak masyarakat untuk lebih peduli dengan sampah plastik. Tahun 2021-2025, ADUPI akan fokus ke beberapa hal: membangun simpul aktif, mengaktivasi pusat data dan informasi, dan membangun tim media dan promosi daur ulang plastik (DUP) di Indonesia. Ada Indonesia Plastics Recycle (IPR) yang fokus mewadahi para pelaku usaha di bidang daur ulang plastik. Tujuan besar organisasi ini adalah menciptakan ekosistem daur ulang plastik yang harmonis dan berkontribusi dalam pelestarian lingkungan. Masih banyak organisasi atau komunitas yang telah berbuat banyak di isu ini. Mereka semua adalah pemimpin maritim yang hebat dan ingin berbuat sesuatu untuk Indonesia. Pegiat komunitas itu telah melakukan kolaborasi lintas sektor agar isu sampah plastik terselesaikan. Setiap aktor terkait perlu mendukung segala upaya pengentasan sampah plastik dengan menciptakan ekosistem dan menyediakan akses sumber daya yang dibutuhkan. Baca juga: Riwayat Ekonomi Sirkular, Ada Target Zero Waste Di atas itu semua, pemimpin maritim kita harus berkolaborasi dan membuat ekosistem yang dapat melanggengkan praktik ekonomi sirkular. Pemimpin maritim perlu menanamkan bagaimana konsep ekonomi sirkular dapat berdampak holistik, mulai dari lingkungan, sosial, dan ekonomi. Bappenas, bekerja sama dengan UNDP dan pemerintah Kerajaan Denmark tahun 2021 mengeluarkan kajian tentang dampak ekonomi sirkular. Ada banyak manfaat positif dari ekonomi sirkular, di antaranya pengurangan emisi lebih dari 1,4 juta ton CO2E, 14.270 orang tenaga kerja terserap, dan pengurangan sampah lebih dari 827 ribu ton. Menjadikan Indonesia sebagai negara poros

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

maritim memang bukanlah hal yang mudah. Akan tetapi, kita memiliki banyak pemimpin maritim yang punya visi yang luas dan komitmen untuk meningkatkan potensi maritim di Indonesia. Sumber daya maritim Indonesia memiliki potensi besar untuk dikembangkan dan dimanfaatkan sebagai sarana untuk mencapai kemajuan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Karena itu, dunia maritim Indonesia harus dijaga dan dikelola dengan baik, agar potensi sumber daya maritim dapat dimanfaatkan secara optimal untuk kepentingan masyarakat Indonesia.

Artikel ini telah tayang di Kompas.com dengan judul "Kepemimpinan Maritim dan Potensi Pengembangan "Blue Economy" Indonesia", Klik untuk baca: https://www.kompas.com/tren/read/2023/03/24/114831765/kepemimpinan-maritim-dan-potensi-pengembangan-blue-economy-indonesia?page=all.

Editor : Egidius Patnistik

Tautan: Kepemimpinan Maritim dan Potensi Pengembangan "Blue Economy" Indonesia Halaman all - Kompas.com

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Kumairoh - 11 April 2023 10:25 WIB

Sonora.ID - Indonesia adalah salah satu negara yang terletak di Asia Tenggara dan merupakan negara kepulauan yang memiliki potensi strategis sebagai poros maritim dunia.

Poros maritim adalah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut, serta fokus pada keamanan maritim.

Berada di antara dua benua, Asia dan Australia. Berada di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia.

Mudah diduga sejak zaman kuno, lokasi kepulauan Nusantara ini telah menjadi sebuah lokus persilangan alur lalu lintas laut yang menghubungkan benua timur dan barat.

Menariknya, berdasarkan analisis para pakar, ditaksir sekitar 90% perdagangan global diangkut melalui laut, di mana 40% diantaranya melewati perairan Indonesia.

Ini berarti, posisi Indonesia sampai kapanpun juga akan selalu menjadi tempat strategis dalam peta perdagangan dunia. Karena itulah Indonesia berupaya menjadi poros maritim dunia.

Namun, untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia maka perlu adanya pembenahan.

Dimana, sistem pelabuhan di Indonesia harus di modernisasi sesuai dengan standar internasional sehingga pelayanan dan akses di seluruh pelabuhan harus mengikuti prosedur internasional.

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia terdapat lima pilar utama yang menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, antara lain :

1. Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia
2. Komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut melalui pengembangan industri perikanan
3. Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, logistik, dan industri perkapalan serta pariwisata maritim

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4. Mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerjasama pada bidang kelautan
Pembangunan kekuatan pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan negara Indonesia

Tautan: Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia - Sonora.id

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Seperti Apa Kebijakan Kelautan Indonesia untuk Kedaulatan Maritim?

oleh M Ambari [Jakarta] di 29 March 2019

- *Kontrol wilayah laut menjadi bagian dari upaya penegakan kedaulatan maritim di wilayah NKRI. Untuk memandunya, diterbitkan buku putih tentang kebijakan kelautan Indonesia (KKL) yang didalamnya diatur tentang diplomasi maritim*
- *Penerbitan KKL menjadi bukti kepada dunia bahwa Indonesia tidak main-main untuk mewujudkan poros maritim dunia. KKL juga menjadi dokumen resmi Indonesia yang berfokus pada isu kemaritiman*
- *Ada empat sasaran dalam buku putih, yaitu untuk perlindungan kedaulatan wilayah nasional, kesejahteraan dan keterhubungan, stabilitas kawasan dan global, serta kapasitas nasional. Keempat poin tersebut bisa menjadi acuan diplomasi maritim bagi semua pihak terkait*
- *Tetapi KIARA menilai pemerintah belum mewujudkan poros maritim karena gagal memberikan kesejahteraan bagi masyarakat pesisir di seluruh Nusantara.*

Pemerintah Indonesia terus bekerja keras untuk bisa menegakkan kedaulatan maritim di wilayahnya sendiri, salah satunya dengan cara mengontrol wilayah laut Indonesia dengan seksama. Bentuk lain yang juga dilakukan Pemerintah, adalah dengan membuat buku putih tentang kebijakan kelautan Indonesia (KKL), yang di

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dalamnya diatur tentang diplomasi maritim yang juga sudah dibakukan dalam Peraturan Presiden No.16/2017.

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Luhut Binsar Pandjaitan mengatakan, KKL yang dibukukan adalah bukti bahwa Indonesia serius untuk menjadi poros maritim di dunia. Tidak hanya itu, buku putih tersebut diketahui menjadi dokumen resmi pertama pertama bagi Indonesia berkaitan dengan isu kemaritiman.

“Walaupun, sejak dua tahun lalu, Indonesia sudah memiliki aturan diplomasi maritim yang tertuang dalam Perpres,” ungkapnya di Jakarta, pekan lalu.



Sebuah kapal nelayan melintas di perairan Teluk Jakarta, Muara Angke, Jakarta Utara. Teluk Jakarta mengalami tekanan lingkungan yang tinggi, salah satunya karena proyek reklamasi. Foto : Anton Wisuda/Mongabay Indonesia

Dengan kehadiran buku putih KKL, Luhut mengharapkan para pembuat kebijakan, diplomat Indonesia dan negara-negara sahabat, akademisi, dan media bisa memanfaatkannya untuk kepentingan Indonesia. Terlebih, karena di dalam buku putih tersebut, tertuang aturan diplomasi kemaritiman yang menjadi ruh dalam kedaulatan maritim nasional.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Luhut menjelaskan, ada empat sasaran dalam buku putih yang sudah diselesaikan penulisan naskahnya itu, yaitu untuk perlindungan kedaulatan wilayah nasional, kesejahteraan dan keterhubungan, stabilitas kawasan dan global, serta kapasitas nasional. Keempat poin tersebut bisa menjadi acuan diplomasi maritim bagi semua pihak terkait.

Melalui buku putih KKL, Luhut semakin yakin bahwa kedaulatan maritim bisa terus ditegakkan di bumi Nusantara. Tetapi, dia menyebut ada beberapa hal yang menjadi fokus dalam upaya Pemerintah dalam menegakkan kedaulatan maritim. Salah satunya, adalah upaya lobi atau diplomasi dalam penyelesaian batas-batas wilayah Republik Indonesia.

Diplomasi Maritim

Pentingnya poin pertama dijadikan fokus, menurut Luhut, karena Indonesia belajar banyak dari masa lalu saat kasus pulau Sipadan dan Ligitan yang lepas dari wilayah Indonesia karena kalah diplomasi dari Malaysia di persidangan hukum internasional. Kasus tersebut, menjadi pelajaran penting yang harus terus diingat dijadikan peringatan untuk terus waspada bagi bangsa Indonesia.

“Kita tidak ingin lagi kalah seperti kasus Sipadan dan Ligitan dahulu. Saya sudah bicara dengan Prof Hasjim Djalal bagaimana kita melakukan lobi, penanganan pulau-pulau yang mungkin belum terselesaikan,” tuturnya.

Poin kedua yang juga harus menjadi fokus, menurut Luhut, adalah penguatan militer melalui penambahan alat utama sistem persenjataan (Alutsista). Agar biaya untuk penambahan sistem persenjataan nasional bisa berbiaya efisien, maka pembuatannya harus dilakukan di dalam negeri dan tidak harus dilakukan melalui impor.

“Alutsista kita juga tidak ingin lagi beli yang bekas, kita ingin semua *brand new*, tapi dibuat dalam negeri,” kata dia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Seorang nelayan dari Suku Bajo sedang mencari ikan di perairan Pulau Bungin, Sumbawa Besar, NTB. Foto : Anton Wisuda/Mongabay Indonesia

Akan tetapi, Luhut menyebutkan, kedaulatan maritim juga harus tetap dikawal dengan bantuan militer dari TNI Angkatan Udara dan Laut. Untuk udara, kehadiran pesawat masih tetap dibutuhkan dan itu harus diperbarui Alutsista melalui pembuatan pesawat terbang di dalam negeri dengan menggunakan teknologi hasil kerja sama dengan negara lain.

Khusus untuk pertahanan di air, Luhut menyebutkan bahwa Pemerintah saat ini fokus mengontrol lalu lintas kapal-kapal asing, baik kapal dagang ataupun perikanan yang melintas di perairan Indonesia. Pemantauan itu dilakukan melalui sistem alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yang salah satunya dikendalikan oleh Kementerian Perhubungan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pentingnya memantau alur laut, menurut Luhut, karena di sana ada lalu lintas beragam dari berbagai negara yang tidak hanya berhubungan dengan perikanan saja. Dengan kata lain, jika tidak dipantau, maka bisa saja ada kapal selam nuklir ataupun kapal asing yang lewat di wilayah perairan nasional. Untuk itu, dalam upaya menegakkan kedaulatan kemaritiman, maka pemantauan menjadi fokus utama saat ini dan masa mendatang.

“Sekarang ini kita awasi karena penting. Kalau dulu tidak. sehingga kita tidak bisa kontrol. Tapi sekarang semua bisa kita pantau dengan alat yang dibuat oleh BPPT (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi),” tuturnya.

Dalam menjaga wilayah kemaritiman yang mencakup wilayah kelautan di dalamnya, Luhut juga mengingatkan bahwa mengembangkan kawasan Natuna yang masuk dalam administrasi Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau, menjadi sangat penting dan strategis. Salah satu proyek yang sudah dilaksanakan di sana, adalah pembangunan sentra kelautan dan perikanan terpadu (SKPT) Natuna.

Selain proyek SKPT, Luhut menyebutkan, Pemerintah juga sekarang sedang mengembangkan sebuah proyek di perairan Laut Natuna Utara dengan menggunakan teknologi canggih seperti kamera pengintai (*drone*). Proyek itu dibangun untuk memudahkan nelayan pencari ikan dalam melakukan penangkapan ikan di wilayah Laut Natuna Utara.

“Pemerintah juga akan membangun tanker untuk isi ulang kapal-kapal nelayan. Dengan demikian, kita bisa menikmati hasil-hasil laut kita sehingga tidak ada lagi orang mengklaim bahwa wilayah tersebut adalah *traditional fishing ground* lagi,” tegasnya.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



Penenggelaman kapal asing di perairan Pulau Datuk, Kabupaten Mempawah, Kalimantan Barat pada April 2017. Foto : Istimewa/Mongabay Indonesia

Kegagalan Negara

Akan tetapi, di mata Koalisi Rakyat untuk Keadilan Perikanan (KIARA), upaya untuk menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim utama di dunia masih hanya sebatas angan-angan saja. Penilaian tersebut, karena selama kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Negara dinilai sudah gagal memberikan kesejahteraan bagi masyarakat pesisir di seluruh Nusantara.

Bagi Sekretaris Jenderal KIARA Susan Herawati, dalam membangun poros maritim dunia, Indonesia harus menjadikan lima pilar utama sebagai pijakannya. Kelimanya, adalah membangun kembali budaya maritim Indonesia; menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama; dan memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Kemudian, pilar keempat yang menjadi pijakan, adalah penerapan diplomasi maritim melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.

“Untuk terakhir atau kelima, yaitu membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim,” tuturnya belum lama ini.



Aktivitas di tempat pelelangan ikan Beba Galesong Utara, Takalar. Diperkirakan 20 ribuan nelayan yang berprofesi sebagai nelayan di sepanjang pesisir Takalar dan menjual ikannya di TPI ini. sejumlah nelayan mengeluhkan mulai adanya penurunan tangkapan ikan sejak adanya penambangan pasir di perairan mereka. Foto Wahyu Chandra/Mongabay Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Menurut Susan, pilar yang menjadi pijakan dalam melaksanakan pembangunan poros maritim dunia di Indonesia, sudah berjalan sejak Jokowi memimpin Negeri ini hampir lima tahun lalu. Tetapi, selama itu pula, Indonesia hanya dijadikan sebagai subnarasi *One Belt One Road (*OBOR) Tiongkok. Kinerja tersebut, menjelaskan bahwa kepemimpinan Jokowi gagal mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia.

“Indonesia harus melayani kepentingan ekonomi-politik Pemerintah Tiongkok. Di sisi lain, Pemerintah juga semakin memperlihatkan keberpihakannya kepada investor,” ungkapnya.

Bukti bahwa Indonesia di bawah kepemimpinan Jokowi lebih banyak berpihak ke investor, kata Susan, banyak proyek yang dilaksanakan dengan dalih untuk meningkatkan daya saing Indonesia di dunia internasional. Kenyataannya, proyek-proyek tersebut hanya sebagai pembungkus saja untuk memuluskan jalan keberpihakan kepada para pemilik modal.

Adapun, proyek-proyek yang dibangun dengan dalih untuk meningkatkan daya saing Indonesia, di antaranya proyek reklamasi, proyek destinasi wisata baru, konsesi tambang di pesisir, serta berbagai proyek lainnya yang berdampak buruk bagi kehidupan masyarakat pesisir. Di saat yang sama, kesejahteraan masyarakat pesisir justru berjalan di tempat dan itu menjadi kabar buruk bagi masyarakat pesisir.

Selain proyek reklamasi, Susan menyebutkan, masyarakat pesisir di Indonesia juga menderita oleh proyek pertambangan pesisir dan proyek pariwisata pesisir serta pulau-pulau kecil yang saat ini tengah dikembangkan oleh pemerintah melalui proyek Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Untuk proyek tambang, sebanyak 32 ribu keluarga nelayan menjadi terdampak.

“Sementara itu, proyek pariwisata pesisir dan pulau-pulau kecil yang merampas ruang hidup, menjadi ancaman setidaknya bagi satu juta keluarga nelayan di Indonesia. Kesimpulannya, setelah lima tahun poros maritim, masyarakat pesisir di Indonesia tak lebih

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sejahtera. Sebaliknya, mereka semakin kehilangan ruang hidup akibat kebijakan pembangunan," tandasnya.

Tautan: Apakah Mungkin Indonesia Jadi Negara Maritim, 2045 Nanti? - Mongabay.co.id : Mongabay.co.id

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DESKRIPSI BIBLIOGRAFI ARTIKEL JURNAL PAKET INFORMASI TERSELEKSI

I. SUMBER INDONESIA ONE SEARCH (IOS)

A

001

Al-Fadhat, f., & Effendi, n. n. a. (2019). Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan: Kedaulatan Maritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam Dsme 209/1400. *Jurnal Ketahanan Nasional*, *25*(3), 373. Https://Doi.Org/10.22146/Jkn.48822

002

Ariadno, m. k. (2021). Maritime Security In South East Asia: Indonesian Perspective. *Indonesian Journal Of International Law*, *7*(1). Https://Doi.Org/10.17304/Ijil.Vol7.1.229

003

Asmoro, n. d., Setiarso, b., & Sukarno, s. (2018). Perumusan Strategi Penguasaan Industri Maritim Untuk Memperkuat Pertahanan Negara. *Jurnal Optimasi Sistem Industri*, *17*(2), 162–170. Https://Doi.Org/10.25077/Josi.v17.n2.p162-170.2018

004

Aufiya, m. a. (2017). Mohd. Agoes Aufiya | Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Contribution In The Indo-Pacific Region 143 Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Contribution In The Indo-Pacific Region. In *Andalas Journal Of International Studies|* (Vol. 6, Issue 2).

B

001

Bagus, g., Agastia, d., & Perwita, a. a. b. (2015). Jokowi's Maritime Axis: Change And Continuity Of Indonesia's Role In Indo-Pacific. *Journal Of Asean Studies*, *3*(1), 32–41.

002

Baihaqi, r. (n.d.). *Analisis Keberadaan 92 Pulau Terluar Di Indonesia… 183*.

D

001

Darma, a. (2019). Strategi Pengamanan Alki-i Dalam Penegakan Kedaulatan Hukum Laut Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Litigasi*, *19*(1).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Https://Doi.Org/10.23969/Litigasi.v19i1.1064

G

001

Gultom, e. r. (n.d.). *Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia Melalui Tol Laut Untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur*.

H

001

Hanim, l., Dunia, m. s. n. k. k. d. r. m. Dan m. s. d. a. l. s. u. m. i. s. p. m., Noorman, m. s., & Km, i. s. a. s. j. r. k. (2017). *Kebijakan Kelautan Dalam Rangka Menjaga Dan Mengelola Sumber Daya Alam Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia* (Vol. 25, Issue 1, p. 1). Http://Www.Kompasiana.Com/Muhammad/Indonesia-Poros-Maritim-Dunia-Menuju-Ekonomi-Berbasis-

002

Harseno, r. m. (n.d.). *Kebijakan Deregulasi Dan Debirokraasasi Regulasi Ekonomi Kemariiman Sebagai Katalisator Nawacita Indonesia Poros Mariim Dunia*.

003

Hasyim, s. (2018). Aceh As Indonesia Maritime Diplomacy Across The Indian Ocean. *Kne Social Sciences*, *3*(10), 601. Https://Doi.Org/10.18502/Kss.v3i10.2937

004

Hukum, u. p. p. p. r., & Nomor, e. (n.d.). *Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Republik Indonesia (Solving Problems Of Indonesian Maritime Border)*.

I

001

Inayah, a., & Hadiawan, a. (2020). *Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Menangani Masalah Illegal, Unreported And Unregulated Fishing (Iuuf) Di Perairan Pesisir Barat, Lampung* (Vol. 22, Issue 2, Pp. 106–119).

002

Iswanto, i., & Widyanto, h. (2019). Globalisasi Transportasi Dalam Membuka Peluang Usaha Keagenan Yang Didukung Oleh Program Tol Laut Di Indonesia. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, *17*(1), 86–95. Https://Doi.Org/10.33489/Mibj.v17i1.201

K

001

Kusumawardhani, i., & Afriansyah, a. (2019). Kebijakan Kelautan Indonesia Dan Diplomasi Maritim. *Jurnal Kertha Patrika*, *41*(3), 251. Https://Doi.Org/10.24843/Kp.2019.v41.i03.p0

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

M

001

Maiwan, m. (n.d.). *Politik Luar Negeri Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia Pada Era Pemerintahan Presiden Joko Widodo*.

002

Maritim, d. a. k. p. a. (n.d.). *Penelitian Arkeologi Bawah Air Di Indonesia*.

003

Marwati, t. (2018). *Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia*. *19*(2), 231–245. Https://Doi.Org/10.23969/Litigasi.v19i2.1252

004

Maudy, o. :, & Ramadhanti, d. (n.d.). Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Hacgam (Head Of Asian Coast Guard Agency Meeting) Dalam Mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia Pada Tahun 2016-2017. In *Jom Fisip* (Vol. 6, p. 28294).

005

Motivasi Indonesia Menyepakati Penetapan Batas Maritim Terkait Zona Ekonomi Eksklusif Dengan Filipina Oleh: Ika Nurasma Yanti 1. (n.d.). Http://Thediplomat.Com/2014/06/How-

005

Mulya, l. (n.d.). *Kebijakan Maritim Di Hindia Belanda: Langkah Komersil Pemerintah Kolonial*.

P

001

Pahlawan, a. (2021). *Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia Sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode* (Vol. 8, Issue 1, Pp. 1–14).

002

Paskarina, c. (n.d.). Wacana Negara Maritim Dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia. In *Maret* (Vol. 1, Issue 1, Pp. 1–8).

003

Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. (n.d.).

004

Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Eksklusif (Zee) Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim. (n.d.).

005

Pertiwi, s. b. (2020). Repositioning Indonesia In The Changing Maritime Landscape Of The Indo-Pacific Region. *Global: Jurnal Politik Internasional*, *22*(1), 1. Https://Doi.Org/10.7454/Global.v22i1.438

006

Perwita, a. a. b. (2017). Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional Dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional Di Asia Tenggara. *Global: Jurnal Politik Internasional*, *7*(1).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Https://Doi.Org/10.7454/Global.v7i1.231

007

Pianto, h. a., Nya, Mh. p. s. s. p. p. j. c., & Pacitan, a. p. (2017). Keraton Demak Bintoro Membangun Tradisi Islam Maritim Di Nusantara. In *Jurnal Lp3m* (Vol. 3, Issue 1).

008

Pradana, m. f., Intari, d. e., & Gusnawan, s. (2018). Evaluasi Kinerja Dan Pelayanan Gerbang Tol Existing Pelabuhan Bakauheni Beserta Pengaruh Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Gerbang Tol Existing Bakauheni. In *Jurnal Fondasi* (Vol. 7, Issue 1).

009

Pramudianto, a. (2017). *Peradilan Internasional Dan Diplomasi Dalam Sengketa Lingkungan Hidup Maritim* (Vol. 4, Issue 1).

010

Problem Dan Solusi Peningkatan Industri Dan Jasa-Jasa Maritim Indonesia 1 Iqbal Fadil 2. (n.d.).

011

Puspitawati, d., & Kristiyanto, k. (2017). Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional Di Indonesia. *Jurnal Media Hukum*, *24*(1). Https://Doi.Org/10.18196/Jmh.2017.0085.14-23

R

001

Rahmadhani, l. f., Fasisaka, i., Surya, a. a. b., & Nugraha, w. (n.d.). *Kerja Sama Trilateral Pengamanan Maritim Filipina Malaysia Indonesia Di Laut Sulu Tahun 2014-2016*.

002

Rahman, b. (2018). Strategi Pengembangan Industri Berbasis Maritim Berdasarkan Sumber Daya, Peran, Dan Posisi Daerah (Studi Kasus: Kalimantan Utara). *Journal Of Regional And Rural Development Planning*, *2*(3), 228. Https://Doi.Org/10.29244/Jp2wd.2018.2.3.228-243

003

Ramadhany, n. p. (n.d.). *Ke Rja Sam a Ind One Sia De Ng An Aust Ral Ia d Al Am b Idang Ke Am Anan m Ar It Im Pada t Ahu n 2017-2019* (Vol. 7).

004

Razalli, Farizal Bin Mohd, Buddy S, Zarina O. An Overview of Indonesia's Maritime Strategy. *Indonesian Journal of Geography*. 145. https://jurnal.ugm.ac.id/ijg/article/view/27954

005

Ridwan, m. (2010). *Kompetensi Program Studi Diploma Teknik Perkapalan Dalam Industri Maritim Indonesia* (Vol. 16, Issue 1).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

006

Riyadi, m., Perkapalan, s., Teknik, f., & Kelautan, i. (n.d.). *Jurnal Midship Strategi Peningkatan Produksi Di Galangan Kapal Kelas Menengah Dalam Menunjang Tol Laut*.

S

001

Saleh, a., & Budianto, h. (2018). *Jurnal Komunikasi Pembangunan Eissn 2442-4102 Februari* (Vol. 16, Issue 1, Pp. 1693–3699).

002

Saleh, A., & Budianto, h. Diskursus Pembangunan Poros Maritim Dunia : Telaah Kritis Kebijakan.

003

Salsabila, a. n., Pertiwi, g. g., & Surabaya, p. f. d. p. s. m. k. u. a. j. d. d. s. (2020). Rekonseptualisasi Lembaga Keamanan Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim Reconceptualization Of The Maritime Security Institution As An Efforts To Make Indonesia Become Maritime Axis State. In *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan* (Vol. 5, Issue 1). Http://Journal2.Um.Ac.Id/Index.Php/Jppk

004

Simanjuntak, m. (2018). *Mangisi Simanjuntak, Hal* (Vol. 4, Pp. 99–104).

005

Santoso, b., Umar, h., Besar, g., Wantannas, m. s., Politik, d. f. i. s. Dan i., Program, s. s. m. d., & Politik, p. p. d. i. (n.d.). *Catatan Tentang Tol Laut Jokowi*.

006

Sorong, p. p., Simpul, s., Laut, t., & Chrisnawati, y. (n.d.). *Potensi Pelabuhan Sorong Sebagai Simpul Tol Laut*.

007

Soviyaningsih, k. n. (2019). *Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (Obor) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. *2*(2).

008

Studi, p., Maritim, k., & Nasional, k. (2020). *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial Kasta Rosyada *) , Agung Imam Zulhata, Marsetio*. Https://Doi.Org/10.31604/Jips.v7i3.2020.489-501

009

Sudirman, a., Ramadhan, r. a., & Pratisti, Dan s. a. (n.d.). *Keamanan Maritim Di Pesisir Selatan Jawa: Studi Dan Sosialisasi Pengelolaan Bencana Alam Di Kab. Pangandaran*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

010

Sulistyanto, i., & Tanggal, d. (n.d.). *Peran Pembangunan Permukiman Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil Sebagai Upaya Strategis Dalam Peningkatan Eksistensi Kedaulatan Maritim Indonesia*.

T

001

Tinjauan Historis Jepara Sebagai Kerajaan Maritim Dan Kota Pelabuhan-Unlocked. (n.d.).

U

001

Urgensi Dan Relevansi Pembelajaran Sejarah Maritim Untuk Wilayah Pedalaman. (n.d.).

002

Utomo, b. b. (n.d.). *Majapahit Dalam Lintas Pelayaran Dan Perdagangan Nusantara•*.

W

001

Wahid, a. (n.d.). *Pusaka Sejarah Maritim Di Indonesia: Khasanah, Tantangan, Dan Strategi Perlindungannya 1*. Abdul Wahid. Http://Nationalgeographic.Co.Id/Berita/2013/10/Terbaru-Panjang-Garis-Pantai-Indonesia-

002

Wattimena, j. a. y. (2017). Urgency Of Boundary Maritime Management: Strategies To Prevent Conflicts. *Indonesian Journal Of International Law*, *15*(1). Https://Doi.Org/10.17304/Ijil.Vol15.1.740

003

Wisnumurti, n. (2009). Maritime Security Issues In Southeast Asia, An Indonesian Perspective. *Indonesian Journal Of International Law*, *6*(3). Https://Doi.Org/10.17304/Ijil.Vol6.3.206

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

II. SUMBER E-RESOURCES

A

001

Adikara, a. p. b., & Munandar, a. i. (2021). Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Penyelesaian Konflik Laut Natuna Utara. *Jurnal Studi Diplomasi Dan Keamanan*, *13*(1). Https://Doi.Org/10.31315/Jsdk.v13i1.4365

002

Adikusumah, n., & Suryantoro, a. (2015). Analisis Variasi Spasiotemporal Panas Laten Kondensasi Hidrometeor Benua Maritim Indonesia Berbasis Estimasi Satelit Dan Luaran Model. *Jurnal Fisika Dan Aplikasinya*, *16*(1).

003

Aeni, n., Jabu, b., Rahman, m. a., Ismail, h., & Bin-Tahir, s. z. (2018). The Students' Needs In Maritime English Class At Ami Aipi Makassar, Indonesia. *Journal Of Language Teaching And Research*, *9*(6), 1284. Https://Doi.Org/10.17507/Jltr.0906.18

004

'Aini, u. (2021). Responsiveness Pusat Pelayanan Kapal Kalimas Terpadu Dalam Mewujudkan Pembangunan Konektivitas Maritim Indonesia. *Journal Of Governance And Administrative Reform*, *2*(1), 27–44. Https://Doi.Org/10.20473/Jgar.v2i1.30665

005

Al-Fadhat, f., & Effendi, n. n. a. (2019). Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan: Kedaulatan Maritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam Dsme 209/1400. *Jurnal Ketahanan Nasional*, *25*(3), 373. Https://Doi.Org/10.22146/Jkn.48822

006

Anwar, s. (2018). Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, Dan Kekuatan Laut. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *6*(3). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v6i3.315

B

001

Basri, k. a. h., & Aryawan, w. d. (2019). Desain Konsep Kapal Perang Serbu Catamaran Tank Boat Dengan Sistem Penggerak Utama Turbojet Sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia. *Jurnal Teknik Its*, *7*(2), 173–179. Https://Doi.Org/10.12962/j23373539.v7i2.33027

002

Berantas, s. (2018). Percepatan Pembangunan Pertahanan Dalam Upaya Mewujudkan Negara Maritim Indonesia Yang Kuat: Suatu Tinjauan Peraturan Perundang-Undangan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.362

C

001

Caraka, r. e. (2019). Peran Lpdb Dan Kumkm Natuna Untuk Menjadi Poros Maritim Indonesia. *Jurnal Bppk : Badan Pendidikan Dan Pelatihan Keuangan*, *12*(1), 01–19. Https://Doi.Org/10.48108/Jurnalbppk.v12i1.359

D

001

Dirhamsyah, d., Rispianti, d., & Situmeang, a. d. (2021). Peranan Bagian Operasional Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada Pt. Alta Maritim Indonesia Cabang Medan Belawan. *Journal Of Maritime And Education (Jme)*, *3*(2), 284–291. Https://Doi.Org/10.54196/Jme.v3i2.53

E

001

Edrian, m. (2017). Melihat Keamanan Maritim Indonesia Dari Ide Poros Maritim. *Defendonesia*, *2*(2), 17–24. Https://Doi.Org/10.54755/Defendonesia.v2i2.60

002

Ekowati, s. d., Hadi, s. p., & Sasongko, d. p. (n.d.). *The Positive Impacts Of The Cooperative Existence To The Self Suffiecient Of Fishermen In Tanjung Limau Bontang Indonesia*.

G

001

Gunawan, m. v. (n.d.). *Peran Amerika Serikat Dalam Memperkuat Keamanan Maritim Indonesia Tahun 2009-2019*.

H

001

Hermawan, c., & Sidik, h. (2019). Momentum Diplomasi Maritim Indonesia: Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik Di Laut 2019-2024. *Padjadjaran Journal Of International Relations*, *1*(1), 23. Https://Doi.Org/10.24198/Padjir.v1i1.21590

002

Hidayat, m. r. (2020). Dampak Strategi Maritim Terhadap Peningkatan Keamanan Maritim Indonesia Terkait Ancaman Iuu Fishing Di Wilayah Nkri Tahun 2014-2017. *Global And Policy Journal Of International Relations*, *7*(01). Https://Doi.Org/10.33005/Jgp.v7i01.1817

003

Hikam, m. a., & Praditya, y. (2018). Globalisasi Dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional: Berdasarkan Analisis Model Element Of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, And

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Information/Pmesii). *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.357

I

001

Iswardhana, m. r. r. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: Bakamla-Us Coast Guard. *Jdp (Jurnal Dinamika Pemerintahan)*, *4*(1), 1–15. Https://Doi.Org/10.36341/Jdp.v4i1.1569

J

001

Jose, h. s., & Fathun, l. m. (2021). Diplomasi Maritim Indonesia Di Iora Pada Kasus Illegal, Unreported, Dan Unregulated Fishing. *Jurnal Dinamika Global*, *6*(02), 232–258. Https://Doi.Org/10.36859/Jdg.v6i2.624

K

001

Kumalasari, g. w. (2017). Kebijakan Pengembangan Konsep Sea Gate International (Sgi) Guna Mewujudkan Kemandirian Maritim Indonesia. *Jurnal Ilmiah Hukum Legality*, *24*(2), 193. Https://Doi.Org/10.22219/Jihl.v24i2.4270

002

Kurnia, i. (2021). Batas Maritim Indonesia Dan Palau Di Zona Ekonomi Eksklusif. *Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, Dan Seni*, *5*(2), 342. Https://Doi.Org/10.24912/Jmishumsen.v5i2.11456.2021

L

001

Laksmi Saraswati, a., & Desy Arya Pinatih, n. k. (2020). Strategi Keamanan Maritim Indonesia Terhadap Maritime Piracy Di Laut Sulu Tahun 2016. *Transformasi Global*, *7*(1), 114–143. Https://Doi.Org/10.21776/Ub.Jtg.2020.007.01.6

M

001

Marwati, t. (2018). *Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia*. *19*.

Musyaqqat, s. r. (2020). Representasi Buruh Pelabuhan Tanjung Priok Dalam Museum Maritim Indonesia. *Pangadereng : Jurnal Hasil Penelitian Ilmu Sosial Dan Humaniora*, *6*(1), 31–46. Https://Doi.Org/10.36869/Pjhpish.v6i1.136

N

001

Nugraha, m. f. (2020). Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Dilaut Sulawesi Pasca Lepasnya Pulau Sipadan Dan Ligitan. *Jurnal Sosial-Politika*, *1*(1), 1–13. Https://Doi.Org/10.54144/Jsp.v1i1.1

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

002

Nuryanto, d. e., & Badriyah, i. u. (2014). Pengaruh Perubahan Suhu Permukaan Laut Terhadap Curah Hujan Benua Maritim Indonesia Pada September 2006. *Jurnal Meteorologi Dan Geofisika*, *15*(3). Https://Doi.Org/10.31172/Jmg.v15i3.207

P

001

Prasetya, m. n. (2018). Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia: Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) Dan Civil Society. *Jurnal Pir : Power In International Relations*, *1*(2), 176. Https://Doi.Org/10.22303/Pir.1.2.2017.176-187

002

Pratiwi, f. i., Puspitasari, i., Hikmawati, i., & Bagus, h. (2021). Global Maritime Fulcrum: Indonesia's Middle Power Strategy Between Belt And Road Initiatives (Bri) And Free-Open Indo Pacific (Foip). *Central European Journal Of International And Security Studies*, *15*(3), 30–54. Https://Doi.Org/10.51870/Cejiss.a150302

003

Pudjiastuti, e. t., Putra, i. n., & Susilo, a. k. (n.d.). *Vision Of The World Maritime Axis Of Indonesia As a Maritime Country In Alfred Thayer Mahan's Perspective*.

R

001

Rafli, m., & Siregar, i. (n.d.). *Dinamika Kebijakan Poros Maritim Indonesia Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo Periode Tahun 2014-Sekarang*.

002

Rijal, n. k. (2019). Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Jurnal Global & Strategis*, *13*(1), 63. Https://Doi.Org/10.20473/Jgs.13.1.2019.63-78

003

Rizal, m. (2020). Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Di Laut Timor Dan Laut Arafura Pasca Kemerdekaan Timor Leste. *Jurnal Sosial-Politika*, *1*(1), 14–25. Https://Doi.Org/10.54144/Jsp.v1i1.2

004

Rizki, k. (2020). *Pandangan Human Security Terhadap Komunikasi Dan Implementasi Kebijakan Maritim: Studi Kasus Penggunaan Pukat Harimau Di Laut Aceh*. *3*(2).

005

Rustam, i. (2020). Strategi Maritime Silk Road China Dan Dampaknya Pada Keamanan Maritim Indonesia. *Indonesian Journal Of Peace And Security Studies (Ijpss)*, *2*(2), 31–50. Https://Doi.Org/10.29303/Ijpss.v2i2.44

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

S

001

Sasmita, a. i. (2021). Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kasus Illegal Fishing Oleh Nelayan Vietnam Tahun 2018-2019. *Jurnal Hubungan Internasional*, *14*(1), 81. Https://Doi.Org/10.20473/Jhi.v14i1.21645

002

Septiadi, d., & Septiadi, y. n. (2020). Identifikasi Mesoscale Convective Complex (Mcc) Dan Dampaknya Terhadap Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia (Bmi) Sepanjang Tahun 2018. *Jurnal Meteorologi Dan Geofisika*, *20*(2), 73. Https://Doi.Org/10.31172/Jmg.v20i2.645

003

Sidjabat, c. a., Octavian, a., & Said, b. d. (2018). Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim Cina Atas Laut Cina Selatan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *8*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v8i2.399

004

Sindy Maharani & Hasti Amrih Rejeki. (2021). Pengaruh Propagasi Madden Julian Oscillation (Mjo) Di Benua Maritim Indonesia (Bmi) Terhadap Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer Dan Curah Hujan Di Provinsi Lampung Tahun 2018. *Jurnal Sains & Teknologi Modifikasi Cuaca*, *22*(2), 71–84. Https://Doi.Org/10.29122/Jstmc.v22i2.4528

005

Sudirman, a., Djuyandi, y., & Rebecca, c. u. (2022). Kerjasama Keamanan Maritim Indonesia-Australia Dalam Menanggulangi Ancaman Penyelundupan Manusia. *Jwp (Jurnal Wacana Politik)*, *7*(2), 129. Https://Doi.Org/10.24198/Jwp.v7i2.39048

006

Supandi, a. (2018). Pembangunan Kekuatan Tni Al Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.355

007

Suwarno, p., Sumantri, s. h., & Bahar, f. (2021). Rekonstruksi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Wilayah (Studi Di Kabupaten Natuna Periode Tahun 2019-2020). *Jurnal Ketahanan Nasional*, *27*(1), 65. Https://Doi.Org/10.22146/Jkn.62028

T

001

The Effect Of The Contextual Teaching And Learning Model With The Encounter With God Learning Model Reviewing From Cognitive Styles On Learning Outcomes At Adiguna Maritim Indonesia Polytechnic Medan. (2021). *Journal Of Education And Practice*. Https://Doi.Org/10.7176/Jep/12-21-05

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

002

Turyadi, i. u. (2021). Analisa Dukungan Internet Of Things (Iot) Terhadap Peran Intelejen Dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur. *Jurnal Teknologi Dan Manajemen Informatika*, *7*(1), 29–39. Https://Doi.Org/10.26905/Jtmi.v7i1.6040

W

001

Wirandoko, h., Wahyuzar, d., & Siahaan, b. h. h. (2021). Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional Di Wilayah Maritim Indonesia. *Indonesian Journal Of Earth Sciences*, *1*(1), 36–48. Https://Doi.Org/10.52562/Injoes.v1i1.90

002

Wirasuta, d. s. (2018). Perencanaan Pembangunan Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Tantangan Tahun 2020. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *3*(1). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v3i1.374

Y

001

Yakti, p. d., & Susanto, j. (2018). Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan Atau Kesinambungan Strategi? *Jurnal Global & Strategis*, *11*(2), 108. Https://Doi.Org/10.20473/Jgs.11.2.2017.108-125

002

Yamin, m. (2015). Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara. *Insignia Journal Of International Relations*, *2*(02), 67. Https://Doi.Org/10.20884/1.Ins.2015.2.02.458

Z

001

z. Abidin, h., j. Villanueva, k., Sutisna, s., & Padmasari, t. (2005). Datum Geodetik Batas Maritim Indonesia – Singapura: Status Dan Permasalahannya. *Itb Journal Of Sciences*, *37*(1), 23–47. Https://Doi.Org/10.5614/Itbj.Sci.2005.37.1.3

002

Zayzda, n. a., & Wijayanti, s. (2016). Negara Maritim Indonesia, Migrasi Tidak Teratur, Dan Hak Pengungsi Lintas Batas. *Insignia Journal Of International Relations*, *3*(02), 48. Https://Doi.Org/10.20884/1.Ins.2016.3.02.472

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

III. SUMBER REPOSITORY INSTITUSI

A

001

Adikara, a. p. b., & Munandar, a. i. (2021). Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Penyelesaian Konflik Laut Natuna Utara. *Jurnal Studi Diplomasi Dan Keamanan*, *13*(1). Https://Doi.Org/10.31315/Jsdk.v13i1.4365

002

Ahmadi, a., Herdiawan, d., & Suharyo, o. s. (2020). Analisa Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim Dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Nasional. *Rekayasa*, *13*(1), 38–44. Https://Doi.Org/10.21107/Rekayasa.v13i1.5873

003

Anwar, s. (2018). Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, Dan Kekuatan Laut. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *6*(3). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v6i3.315

004

Arianto, a. r. (2018). Kerjasama“Segitiga Maritim Dunia” Indonesia-Tingkok-Rusia: Membangun Keamanan Maritimasia Tenggara. *Jurnal Pir : Power In International Relations*, *1*(2), 188. Https://Doi.Org/10.22303/Pir.1.2.2017.188-203

005

Asmara, a. y. (2012). Penguatan Zona Ekonomi Ekslusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia Di Wilayah Perbatasan (Pembelajaran Dari Kebijakan Pemerintah Norwegia Perihal Regulasi, Pemanfaatan Iptek, Manajemen Kelembagaan Dan Kerjasama Internasional). *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan Dan Perikanan*, *2*(2), 131. Https://Doi.Org/10.15578/Jksekp.v2i2.9280

006

Awan Suryawan, Edi Susilo, & Jumino. (2021). Optimalisasi Kerjasama Tni Al Dengan Perhubungan Laut Dalam Rangka Mendukung Kebijakan Poros Maritim Dunia. *Jurnal Abdimas Bina Bangsa*, *2*(1), 141–154. Https://Doi.Org/10.46306/Jabb.v2i1.99

007

Azis, f., & Musadad, Nfn. (2021). Identifikasi Dan Latar Belakang Sejarah Tinggalan Arkeologis Jangkar Di Perairan Kepulauan Sangihe. *Tumotowa*, *4*(2), 121–132. Https://Doi.Org/10.24832/Tmt.v4i2.102

B

001

Basri, k. a. h., & Aryawan, w. d. (2019). Desain Konsep Kapal Perang Serbu Catamaran Tank Boat Dengan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sistem Penggerak Utama Turbojet Sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia. *Jurnal Teknik Its*, *7*(2), 173–179. Https://Doi.Org/10.12962/j23373539.v7i2.33027

002

Berantas, s. (2018). Percepatan Pembangunan Pertahanan Dalam Upaya Mewujudkan Negara Maritim Indonesia Yang Kuat: Suatu Tinjauan Peraturan Perundang-Undangan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.362

C

001

Chairunnisa, i., Rijanta, r., & Baiquni, m. (2019). Pemahaman Budaya Maritim Masyarakat Pantai Depok Kabupaten Bantul. *Media Komunikasi Geografi*, *20*(2), 199. Https://Doi.Org/10.23887/Mkg.v20i2.21216

D

001

Dwi w., h., & Subekti n., b. (2017). Upaya Indonesia Meningkatkan Pariwisata Maritim Melalui Diplomasi Kebudayaan Di Asia Tenggara. *Indonesian Perspective*, *2*(1), 51. Https://Doi.Org/10.14710/Ip.v2i1.15554

E

001

Edrian, m. (2017). Melihat Keamanan Maritim Indonesia Dari Ide Poros Maritim. *Defendonesia*, *2*(2), 17–24. Https://Doi.Org/10.54755/Defendonesia.v2i2.60

F

001

Fathun, l. m. (n.d.). *Pengelolaan Sampah Plastik Sebagai Ancaman Keamanan Maritim Di Indonesia Di Kabupaten Pandeglang*.

002

Firmansyah, m. (n.d.). *Pengembangan Industri Maritim Di Nusa Tenggara Barat (Ntb): Peluang Dan Tantangan*.

H

001

Hanim, l., & Noorman, m. s. n. (2018). Kebijakan Kelautan Dalam Rangka Menjaga Dan Mengelola Sumber Daya Alam Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Ilmiah Hukum Legality*, *25*(1), 1. Https://Doi.Org/10.22219/Jihl.v25i1.5985

002

Hartawan, m. z., Pramono, a., & Yudho, f. (2021). Peran Intelijen Maritim Terhadap Keamanan Laut Di Selat Sunda. *Rekayasa*, *14*(3), 389–392. Https://Doi.Org/10.21107/Rekayasa.v14i3.11499

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

003

Heriana, o., & Mulyadi, h. r. (2016). Sistem Data Logger Lima Channel Input Untuk Sensor Navigasi Kapal Maritim. *Jurnal Elektronika Dan Telekomunikasi*, *14*(2), 61. Https://Doi.Org/10.14203/Jet.v14.61-66

004

Hermawan, c., & Sidik, h. (2019). Momentum Diplomasi Maritim Indonesia: Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik Di Laut 2019-2024. *Padjadjaran Journal Of International Relations*, *1*(1), 23. Https://Doi.Org/10.24198/Padjir.v1i1.21590

005

Hidayat, s. (2018). Doktrin Pertahanan Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim: Perspektif Posmodernisme. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.358

006

Hikam, m. a., & Praditya, y. (2018). Globalisasi Dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional: Berdasarkan Analisis Model Element Of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, And Information/Pmesii). *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.357

I

001

Indrawan, j. (2018). Perubahan Paradigma Pertahanan Indonesia Dari Pertahanan Teritorial Menjadi Pertahanan Maritim: Sebuah Usulan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.359

002

Irawan, b. (2018). Framework Literasi Kelautan Sebagai Acuan Pembelajaran Sains Di Negara Maritim. *Pedagogi Hayati*, *2*(1), 14–23. Https://Doi.Org/10.31629/Ph.v2i1.413

003

Irianto, b. s. (2021). Kebijakan Poros Maritim Dan Strategi Ekonom Serta Keamanan Laut. *Jurnal Justiciabelen*, *4*(1), 1. Https://Doi.Org/10.30587/Justiciabelen.v4i1.2771

004

Iswardhana, m. r. r. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: Bakamla-Us Coast Guard. *Jdp (Jurnal Dinamika Pemerintahan)*, *4*(1), 1–15. Https://Doi.Org/10.36341/Jdp.v4i1.1569

J

001

Jose, h. s., & Fathun, l. m. (2021). Diplomasi Maritim Indonesia Di Iora Pada Kasus Illegal, Unreported,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dan Unregulated Fishing. *Jurnal Dinamika Global*, *6*(02), 232–258. Https://Doi.Org/10.36859/Jdg.v6i2.624

002

Junef, m. (2018). Sengketa Wilayah Maritim Di Laut Tiongkok Selatan. *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, *18*(2), 219. Https://Doi.Org/10.30641/Dejure.2018.v18.219-240

003

Junef, m. (2019). Implementasi Poros Maritim Dalam Prespektif Kebijakan. *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, *19*(3), 303. Https://Doi.Org/10.30641/Dejure.2019.v19.303-322

K

001

Kartika, c. (2017). Model Pengembangan Strategi Pembangunan Negara Maritim Melalui Elemen Aktivasi Dan Pengembangan Teknologi Maritim Untuk Meningkatkan Daya Saing Kemaritiman Dan Kesejahteraan Masyarakat Maritim Dalam Asean Economic Community 2016. *Develop*, *1*(2). Https://Doi.Org/10.25139/Dev.v1i2.385

002

Khotimah, k. (2018). Membangun Ketahanan Energi Pendukung Pertahanan Maritim Melalui Pemanfaatan Mikroalga Sebagai Biodiesel Bagi Masyarakat Pesisir. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *8*(1). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v8i1.266

003

Kuncoro, f. (2018). Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.363

004

Kurnia, i. (2021). Batas Maritim Indonesia Dan Palau Di Zona Ekonomi Eksklusif. *Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, Dan Seni*, *5*(2), 342. Https://Doi.Org/10.24912/Jmishumsen.v5i2.11456.2021

005

Kurnia, i., Sutomo, a., & Geraldio, c. (2021). Sengketa Indonesia Dan Timor Leste Terkait Perjanjian Perbatasan Maritim. *Prosiding Senapenmas*, 1127. Https://Doi.Org/10.24912/Psenapenmas.v0i0.15148

006

Kurniawan, d., & Puspitasari, i. (2017). Hedging Maritim Indonesia Di Tengah Persaingan Strategis India-China. *Indonesian Perspective*, *2*(2), 85. Https://Doi.Org/10.14710/Ip.v2i2.18481

L

001

Laksmi Saraswati, a., & Desy Arya Pinatih, n. k. (2020). Strategi Keamanan Maritim Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terhadap Maritime Piracy Di Laut Sulu Tahun 2016. *Transformasi Global*, *7*(1), 114–143. Https://Doi.Org/10.21776/Ub.Jtg.2020.007.01.6

002

Latifah, l., & Larasati, d. (2018). Tantangan Internal Dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Hubungan Internasional*, *10*(2), 204. Https://Doi.Org/10.20473/Jhi.v10i2.7307

003

Lubis, r. r. (n.d.). *Sekuritisasi Isu Keamanan Maritim Dalam Mendukung Diplomasi Pertahanan Indonesia Di Admm Plus On Maritime Security*.

M

001

Madjid, a. h. (2015). Visi Kemaritiman Melalui Pembenahan Sistem Keamanan Maritim. *Jurnal Keamanan Nasional*, *1*(1), 145–152. Https://Doi.Org/10.31599/Jkn.v1i1.17

002

Marsetio, m. (2018). Perairan Bermasalah: Tantangan Maritim Di Asia Pasifik. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *3*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v3i2.382

003

Monteiro, s. (2020). Yurisdiksi Negara Pantai Di Wilayah Delimitasi Maritim Zona Ekonomi Eksklusif Yang Belum Ditetapkan Berdasarkan Ketentuan Hukum Laut Internasional (Study Di Timor Leste-Indonesia). *Jurnal Komunikasi Hukum (Jkh)*, *6*(1), 303. Https://Doi.Org/10.23887/Jkh.v6i1.23770

004

Mulya, l.-. (2018). Kebijakan Maritim Di Hindia Belanda: Langkah Komersil Pemerintah Kolonial. *Mozaik: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial Dan Humaniora*, *7*(1). Https://Doi.Org/10.21831/Moz.v7i1.5543

005

Mulyadi, d. (2020). Upaya Meningkatkan Kemampuan Siswa Dalam Memahami Kondisi Wilayah Dan Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Melalui Metode Stad. *j-Kip (Jurnal Keguruan Dan Ilmu Pendidikan)*, *1*(2). Https://Doi.Org/10.25157/j-Kip.v1i2.4397

N

001

Nasution, a. m. (n.d.). *Peran Nelayan Dalam Membantu Instansi Penegak Hukum Laut Untuk Mencegah Ancaman Keamanan Maritim*.

002

Nuryanto, d. e. (2012). Keterkaitan Antara Monsun Indo-Australia Dengan Variabilitas Musiman Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia Secara Spasial Berbasis Hasil Analisis Data Satelit Trmm. *Jurnal Meteorologi Dan Geofisika*,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

13(2). Https://Doi.Org/10.31172/Jmg.v13i2.123

003

Nuryanto, d. e., & Badriyah, i. u. (2014). Pengaruh Perubahan Suhu Permukaan Laut Terhadap Curah Hujan Benua Maritim Indonesia Pada September 2006. *Jurnal Meteorologi Dan Geofisika*, *15*(3). Https://Doi.Org/10.31172/Jmg.v15i3.207

P

001

Prasetya, m. n. (2018). Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia: Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) Dan Civil Society. *Jurnal Pir : Power In International Relations*, *1*(2), 176. Https://Doi.Org/10.22303/Pir.1.2.2017.176-187

002

Pratiwi, y. d. (2016a). Pertanggungjawaban Pidana Illegal Fishing Korporasi Dalam Cita-Cita Indonesia Poros Maritim Dunia. *Defendonesia*, *1*(2), 66–72. Https://Doi.Org/10.54755/Defendonesia.v1i2.46

003

Pratiwi, y. d. (2016b). Tantangan Alki Untuk Mewujudkan Cita-Cita Indonesia Poros Maritim Dalam Perspektif Hukum. *Defendonesia*, *2*(1), 34–39. Https://Doi.Org/10.54755/Defendonesia.v2i1.54

004

Puspitawati, d. (2020). Pembangunan Wilayah Kepulauan Berlandaskan Poros Maritim Dalam Perspektif Negara Kepulauan: Tantangan Dan Peluang Perimbangan Keuangan Daerah. *Bina Hukum Lingkungan*, *4*(2), 251. Https://Doi.Org/10.24970/Bhl.v4i2.107

005

Puspitawati, d., & Kristiyanto, k. (2017). Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional Di Indonesia. *Jurnal Media Hukum*, *24*(1). Https://Doi.Org/10.18196/Jmh.2017.0085.14-23

006

Putra, a., & Arafat, y. (2021). Penyelenggaraan Pembangunan Nkri Menuju Negara Maritim Berdasarkan Prinsip Negara Kepulauan. *Jurnal Akta Yudisia*, *3*(1). Https://Doi.Org/10.35334/Ay.v3i1.982

R

001

Rabani, l. o., & Bani, a. r. (2020). Perspektif Jaringan Pertukaran Maritim Terhadap Sumber-Sumber Pangan Di Pulau-Pulau Kecil Kabupaten Wakatobi Sulawesi Tenggara. *Sasdaya: Gadjah Mada Journal Of Humanities*, *4*(2), 145. Https://Doi.Org/10.22146/Sasdayajournal.59663

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

002

Raharjo, j. s., Suradinata, e., Lukman, s., & Wildan, l. (2019). Model Strategi Kebijaksanaan Poros Maritim Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Kabupaten Lombok Utara. *Papatung: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan Dan Politik*, *2*(3), 129–144. Https://Doi.Org/10.54783/Japp.v2i3.22

003

Rais, a. f., Soenardi, s., Fanani, z., & Surgiansyah, p. (2020). Performa Konvergensi Angin Permukaan Diurnal Model Reanalisis Era5 Di Benua Maritim Indonesia. *Jurnal Sains & Teknologi Modifikasi Cuaca*, *20*(2), 59–65. Https://Doi.Org/10.29122/Jstmc.v20i2.3795

004

Ridho, m., & Sudirman, a. (2020). Signifikansi Keamanan Maritim Di Asean. *Jurnal Mandala Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 165–182. Https://Doi.Org/10.33822/Mjihi.v3i2.2174

005

Rijal, n. k. (2019). Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Jurnal Global & Strategis*, *13*(1), 63. Https://Doi.Org/10.20473/Jgs.13.1.2019.63-78

006

Rizki, k. (2020). *Pandangan Human Security Terhadap Komunikasi Dan Implementasi Kebijakan Maritim: Studi Kasus Penggunaan Pukat Harimau Di Laut Aceh*. *3*(2).

007

Rohman, m. h. (2021). Pengaruh Fernand Braudel Terhadap Kajian Sejarah Maritim Di Indonesia. *Ijtimaiya: Journal Of Social Science Teaching*, *5*(1), 49. Https://Doi.Org/10.21043/Ji.v5i1.10093

008

Rustam, i. (2020). Strategi Maritime Silk Road China Dan Dampaknya Pada Keamanan Maritim Indonesia. *Indonesian Journal Of Peace And Security Studies (Ijpss)*, *2*(2), 31–50. Https://Doi.Org/10.29303/Ijpss.v2i2.44

S

001

Sari, s., & Delanova, m. (2021). Strategi Kebijakan Luar Negeri Indonesia Dalam Meningkatkan Daya Tawar Di Kawasan Indo-Pasifik. *Jurnal Dinamika Global*, *6*(01). Https://Doi.Org/10.36859/Jdg.v6i01.415

002

Sasmita, a. i. (2021). Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kasus Illegal Fishing Oleh Nelayan Vietnam Tahun 2018-2019. *Jurnal Hubungan Internasional*, *14*(1), 81. Https://Doi.Org/10.20473/Jhi.v14i1.21645

003

Septiadi, d., & Septiadi, y. n. (2020). Identifikasi Mesoscale Convective Complex (Mcc) Dan Dampaknya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Terhadap Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia (Bmi) Sepanjang Tahun 2018. *Jurnal Meteorologi Dan Geofisika*, *20*(2), 73. Https://Doi.Org/10.31172/Jmg.v20i2.645

004

Setiawan, a. (2017). Keamanan Maritim Di Laut Cina Selatan: Tinjauan Atas Analisa Barry Buzan. *Jurnal Keamanan Nasional*, *3*(1). Https://Doi.Org/10.31599/Jkn.v3i1.8

005

Sidjabat, c. a., Octavian, a., & Said, b. d. (2018). Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim Cina Atas Laut Cina Selatan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *8*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v8i2.399

006

Sindy Maharani & Hasti Amrih Rejeki. (2021). Pengaruh Propagasi Madden Julian Oscillation (Mjo) Di Benua Maritim Indonesia (Bmi) Terhadap Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer Dan Curah Hujan Di Provinsi Lampung Tahun 2018. *Jurnal Sains & Teknologi Modifikasi Cuaca*, *22*(2), 71–84. Https://Doi.Org/10.29122/Jstmc.v22i2.4528

007

Sudapet, i. n., Sukoco, a., & Setiawan, m. i. (2017). Model Integrasi Ekonomi Maritim Dan Pariwisata Di Daerah Guna Peningkatan Ekonomi Indonesia Timur. *Jurnal Darussalam: Jurnal Pendidikan, Komunikasi Dan Pemikiran Hukum Islam*, *9*(1), 140. Https://Doi.Org/10.30739/Darussalam.v9i1.122

008

Suharyo, s. (2019). Penegakan Keamanan Maritim Dalam Nkri Dan Problematikanya. *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, *19*(3), 285. Https://Doi.Org/10.30641/Dejure.2019.v19.285-302

009

Sulistiyono, s. t. (2018). Paradigma Maritim Dalam Membangun Indonesia: Belajar Dari Sejarah. *Lembaran Sejarah*, *12*(2), 81. Https://Doi.Org/10.22146/Lembaran-Sejarah.33461

010

Suning, s. s. (2020). Pengembangan Pariwisata Kenjeran Berbasis Potensi Maritim. *Jurnal Planoearth*, *5*(2), 79. Https://Doi.Org/10.31764/Jpe.v5i2.2585

011

Supandi, a. (2018). Pembangunan Kekuatan Tni Al Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.355

012

Susanti, i., & Sipayung, s. b. (2017). Analisis Perubahan Tropical Tropopause Layer Di Benua Maritim Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Fisika (e-Journal) Snf2017 Unj*, Snf2017-Ere-25-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Snf2017-Ere-34. Https://Doi.Org/10.21009/03.Snf2017.02.Ere.04

013

Suyanti, & Fix Nurfadholi, z. (2021). Kelemahan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia Dan Cara Mengatasinya. *Dinamika Bahari*, *2*(1), 13–27. Https://Doi.Org/10.46484/Db.v2i1.269

014

Syafii, i. (2017). Sejarah Lokal Adalah Sejarah Maritim (Nasional) Indonesia? *Sejarah Dan Budaya : Jurnal Sejarah, Budaya, Dan Pengajarannya*, *11*(1), 24–36. Https://Doi.Org/10.17977/Um020v11i12017p024

T

001

Tjoneng, a. (2017). Mewujudkan Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim Dunia. *Dialogia Iuridica: Jurnal Hukum Bisnis Dan Investasi*, *7*(1), 47. Https://Doi.Org/10.28932/Di.v7i1.708

002

Turyadi, i. u. (2021). Analisa Dukungan Internet Of Things (Iot) Terhadap Peran Intelejen Dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur. *Jurnal Teknologi Dan Manajemen Informatika*, *7*(1), 29–39. Https://Doi.Org/10.26905/Jtmi.v7i1.6040

U

001

Utomo, a. a. p. (2017). Potensi Bahari Lasem Sebagai Sejarah Maritim Lokal. *Sejarah Dan Budaya : Jurnal Sejarah, Budaya, Dan Pengajarannya*, *11*(2), 141–150. Https://Doi.Org/10.17977/Um020v11i22017p141

W

001

Wibawa, a., Iswardhana, m. r., & Chotimah, h. c. (2021). Pola Interaksi Antar-Lembaga Dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia: Bakamla Ri. *Ministrate: Jurnal Birokrasi Dan Pemerintahan Daerah*, *3*(3), 12–26. Https://Doi.Org/10.15575/Jbpd.v3i3.14582

002

Wibowo, a., Prabawa, e., & Sugiarto, e. (2021). Manajemen Strategi Pengelolaan Sumber Daya Maritim Di Indonesia. *Kebijakan: Jurnal Ilmu Administrasi*, *12*(2). Https://Doi.Org/10.23969/Kebijakan.v12i2.4201

003

Willem Thobias Fofid. (2019). Strategi Pengembangan Pelayaran Perintis Dengan Analisa Swot Menuju Penguatan Program Tol Laut Dan Indonesia Sebagai Poros Maritim. *Dinamika Bahari*, *9*(2), 2307–2316. Https://Doi.Org/10.46484/Db.v9i2.97

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

004

Wira Bima Wikrama, a. a. n. a. (2020). Pusaka Rempah Di Negeri Maritim. *Jurnal Ilmiah Cakrawarti*, *2*(1), 37–41. Https://Doi.Org/10.47532/Jic.v2i1.118

005

Wirandoko, h., Wahyuzar, d., & Siahaan, b. h. h. (2021). Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional Di Wilayah Maritim Indonesia. *Indonesian Journal Of Earth Sciences*, *1*(1), 36–48. Https://Doi.Org/10.52562/Injoes.v1i1.90

006

Wirasuta, d. s. (2018). Perencanaan Pembangunan Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Tantangan Tahun 2020. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *3*(1). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v3i1.374

Y

001

Yamin, m. (2015). Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara. *Insignia Journal Of International Relations*, *2*(02), 67. Https://Doi.Org/10.20884/1.Ins.2015.2.02.458

002

Yani, y. m., & Montratama, i. (2018). Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, *5*(2). Https://Doi.Org/10.33172/Jpbh.v5i2.356

003

Yudilla, a., & Amri, p. (2020). Analisa Swot Kebijakan Poros Maritim Global Di Wilayah Kepulauan Riau. *Nation State Journal Of International Studies*, *3*(2), 229–239. Https://Doi.Org/10.24076/Nsjis.2020v3i2.360

Z

001

Zulham, m., & Saragih, h. m. (2019). *Strategi Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia Di Tengah Kebijakan Jalur Sutra Maritim China*. *4*.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IV. SUMBER MEDIA MASSA ONLINE

A

001

Ambari, M. (2019). Seperti Apa Kebijakan Kelautan Indonesia untuk Kedaulatan Maritim? https://www.mongabay.co.id/2023/04/11/apakah-mungkin-indonesia-jadi-negara-maritim-2045-nanti/

002

Ambari, M. (2023). Apakah Mungkin Indonesia Jadi Negara Maritim, 2045 Nanti? https://www.mongabay.co.id/2023/04/11/apakah-mungkin-indonesia-jadi-negara-maritim-2045-nanti/

K

001

Kumairoh. (2023). Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. https://www.sonora.id/read/42375

6452/posisi-strategis-indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia

P

001

Patnistik, Egidius. (2023). Kepemimpinan Maritim dan Potensi Pengembangan "Blue Economy" Indonesia. https://www.kompas.com/tren/read/2023/03/24/114831765/kepemimpinan-maritim-dan-potensi-pengembangan-blue-economy-indonesia?page=all

W

001

WDP. (2023). Bersama KKP, Aruna Terus Dorong Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia. https://www.beritasatu.com/ekonomi/1037403/bersama-kkp-aruna-terus-dorong-indonesia-jadi-poros-maritim-dunia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

INDEKS JUDUL
SUMBER : PORTAL JEJARING INDONESIA ONE SEARCH (IOS)

A

Aceh As Indonesia Maritime Diplomacy Across The Indian Ocean

An Overview Of Indonesia' s Maritime Strategy

Analisis Keberadaan 92 Pulau Terluar Di Indonesia Dalam Mendukung Pengembangan Konsep Tol Laut

Assessing The Evolution Of Maritime Strategy In The Asia Pacific

C

Catatan Tentang Tol Laut Jokowi

D

Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Menangani Masalah Illegal, Unreported And Unregulated Fishing (IUUF) Di Perairan Pesisir Barat, Lampung

Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Hacgam (Head Of Asian Coast Guard Agency Meeting) Dalam Mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia Pada Tahun 2016-2017

Diskursus Pembangunan Poros Maritim Dunia Telaah Kritis Kebijakan

E

Evaluasi Kinerja Dan Pelayanan Gerbang Tol Existing Pelabuhan Bakauheni Beserta Pengaruh Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Gerbang Tol Existing Bakauheni

G

Globalisasi Transportasi Dalam Membuka Peluang Usaha Keagenan Yang Didukung Oleh Program Tol Laut Di Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

I

Indonesia' s Global Maritime Fulcrum Contribution In The Indo-Pacific Region

J

Jokowi' s Maritime Axis Change And Continuity Of Indonesia' s Role In Indo-Pacific

K

Keamanan Maritim Di Pesisir Selatan Jawa Studi Dan Sosialisasi Pengelolaan Bencana Alam Di Kab. Pangandaran

Kebijakan Deregulasi Dan Debirokratisasi Regulasi Ekonomi Kemaritiman Sebagai Katalisator Nawacita Indonesia Poros Maritim Dunia

Kebijakan Kelautan Dalam Rangka Menjaga Dan Mengelola Sumber Daya Alam Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Kebijakan Kelautan Indonesia Dan Diplomasi Maritim

Kebijakan Maritim Di Hindia Belanda Langkah Komersil Pemerintah Kolonial

Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia

Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia Sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode 2014 - 2019

Keraton Demak Bintoro Membangun Tradisi Islam Maritim Di Nusantara

Kerja Sama Indonesia Dengan Australia Dalam Bidang Keamanan Maritim Pada Tahun 2017-2019

Kerja Sama Trilateral Pengamanan Maritim Filipina Malaysia Indonesia Di Laut Sulu Tahun 2014-2016

Kerjasama Pertahanan Indonesia-Korea Selatan Kedaulatan Maritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam Dsme 2091400

Kompetensi Program Studi Diploma Teknik Perkapalan

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dalam Industri Maritim Indonesia

M

Majapahit Dalam Lintas Pelayaran Dan Perdagangan Nusantara
Maritime Security In South East Asia Indonesian Perspective
Memajukan Keamanan Maritim Pada Sektor Keselamatan Laut Dalam Menghadapi Penyebaran Covid-19
Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia Melalui Tol Laut Untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur
Motivasi Indonesia Menyepakati Penetapan Batas Maritim Terkait Zona Ekonomi Eksklusif Dengan Filipina

P

Pembentukan Bintara Pembina Potensi Maritim Di Pos Angkatan Laut Perspektif Hukum Maritim
Penelitian Arkeologi Bawah Air Di Indonesia Tantangan, Peluang, Dan Arah Kebijakan Penelitian Arkeologi Maritim
Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan
Peradilan Internasional Dan Diplomasi Dalam Sengketa Lingkungan Hidup Maritim
Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia
Peran Pembangunan Permukiman Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil Sebagai Upaya Strategis Dalam Peningkatan Eksistensi Kedaulatan Maritim Indonesia
Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim
Perumusan Strategi Penguasaan Industri Maritim Untuk Memperkuat Pertahanan Negara
Politik Luar Negeri Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia Pada Era Pemerintahan Presiden Joko Widodo
Potensi Pelabuhan Sorong Sebagai Simpul Tol Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Problem Dan Solusi Peningkatan Industri Dan Jasa – Jasa Maritim Indonesia
Pusaka Sejarah Maritim Di Indonesia Khasanah, Tantangan, Dan Strategi Perlindungannya

R

Rekonseptualisasi Lembaga Keamanan Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim
Repositioning Indonesia In The Changing Maritime Landscape Of The Indo-Pacific Region

S

Sekuritisasi Isu Maritim Koordinasi Nasional Dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional Di Asia Tenggara
Strategi Pengamanan Alki-i Dalam Penegakan Kedaulatan Hukum Laut Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia
Strategi Pengembangan Industri Berbasis Maritim Berdasarkan Sumber Daya, Peran, Dan Posisi Daerah (Studi Kasus Kalimantan Utara)
Strategi Peningkatan Produksi Di Galangan Kapal Kelas Menengah Dalam Menunjang Tol Laut

T

Tinjauan Historis Jepara Sebagai Kerajaan Maritim Dan Kota Pelabuhan

U

Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Republik Indonesia
Urgency Of Boundary Maritime Management Strategies To Prevent Conflicts
Urgensi Dan Relevansi Pembelajaran Sejarah Maritim Untuk Wilayah Pedalaman
Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional Di Indonesia

W

Wacana Negara Maritim Dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

INDEKS JUDUL
SUMBER : E-RESOURCES

A

Analisa Dukungan Internet Of Things (IoT) Terhadap Peran Intelejen Dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur

Analisis Variasi Spasiotemporal Panas Laten Kondensasi Hidrometeor Benua Maritim Indonesia Berbasis Estimasi Satelit Dan Luaran Model

B

Batas Maritim Indonesia Dan Palau Di Zona Ekonomi Eksklusif

D

Dampak Strategi Maritim Terhadap Peningkatan Keamanan Maritim Indonesia Terkait Ancaman Iuu Fishing Di Wilayah Nkri Tahun 2014-2017

Datum Geodetik Batas Maritim Indonesia dan Singapura Status Dan Permasalahannya

Desain Konsep Kapal Perang Serbu Catamaran Tank Boat Dengan Sistem Penggerak Utama Turbojet Sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia

Dinamika Kebijakan Poros Maritim Indonesia Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo Periode Tahun 2014-Sekarang

Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kasus Illegal Fishing Oleh Nelayan Vietnam Tahun 2018-2019

Diplomasi Maritim Indonesia Di Iora Pada Kasus Illegal, Unreported, Dan Unregulated Fishing

Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Tiongkok Untuk Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia Pada

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemerintahan Joko Widodo (2015-2019)

Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia

G

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Sudut Pandang Keamanan Maritim Indonesia (Studi Pada Kawasan Indo – Pasifik Periode Tahun 2018 – 2019)

Global Maritime Fulcrum Indonesia Middle Power Strategy Between Belt

Globalisasi Dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional Berdasarkan Analisis Model Element Of National Power (Political, Military, Economic, Social, Infras

I

Identifikasi Mesoscale Convective Complex (MCC) Dan Dampaknya Terhadap Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Sepanjang Tahun 2018

Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional Di Wilayah Maritim Indonesia

K

Kebijakan Pengembangan Konsep Sea Gate International (SGI) Guna Mewujudkan Kemandirian Maritim Indonesia

Kerjasama Keamanan Maritim Indonesia-Australia Dalam Menanggulangi Ancaman Penyelundupan Manusia

Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia Bakamla-Us Coast Guard

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kerjasama Pertahanan Indonesia Korea Selatan Kedaulatan Maritim Dan Transfer Teknologi Dalam Pengadaan Kapal Selam Dsme 2091400

Konteks Sejarah Maritim Indonesia Dalam Novel Arus Balik Kaya Pemoedya Ananta Toer Kajian New Historism

M

Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia

Melihat Keamanan Maritim Indonesia Dari Ide Poros Maritim

Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, Dan Kekuatan Laut

Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) Dan Civil Society

Merajut Relasi Menggenggam Tradisi Masyarakat Nusa Utara Dalam Diplomasi Maritim Indonesia – Filipina (1955–1974)

Momentum Diplomasi Maritim Indonesia Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik Di Laut 2019-2024

N

Negara Maritim Indonesia, Migrasi Tidak Teratur, Dan Hak Pengungsi Lintas Batas

P

Pandangan Human Secuirty Dalam Implementasi Dan Komunikasi Kebijakan Maritim Indonesia Dalam Menjaga Ekosistem Laut Studi Kasus Penggunaan Pukat Harimau Di Laut Aceh

Pelaksanaan Program Diklat Basic Safety Training (BST) Dan Menumbuhkan Motivasi Belajar Para Taruna Sebagai Upaya Untuk Meningkatkan Hasil Belajar Teknik Penyelamatan Jiwa Di Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pada Akademi Maritim Indonesia

Pembangunan Kekuatan TNI AL Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Pengaruh Indian Ocean Dipole Mode (ODM) Terhadap Intensitas Hujan Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Barat

Pengaruh Perubahan Suhu Permukaan Laut Terhadap Curah Hujan Benua Maritim Indonesia Pada September 2006

Pengaruh Propagasi Madden Julian Oscillation (MJO) Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Terhadap Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer Dan Curah Hujan Di Provinsi Lampung Tahun 2018

Penguatan Hubungan Politik Internasional Indonesia Dalam Mewujudkan Kedaulatan Poros Maritim Yang Ideal

Penguatan Keamanan Maritim Indonesia Memahami Ancaman Keamanan Maritim Dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Peran Amerika Serikat Dalam Memperkuat Keamanan Maritim Indonesia Tahun 2009-2019

Peran Hukum Dalam Pembangunan Budaya Maritim Indonesia

Peran LPDB Dan KUMKM Natuna Untuk Menjadi Poros Maritim Indonesia

Peranan Bagian Operasional Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Alta Maritim Indonesia Cabang Medan Belawan

Percepatan Pembangunan Pertahanan Dalam Upaya Mewujudkan Negara Maritim Indonesia Yang Kuat Suatu Tinjauan Peraturan Perundang-Undangan

Perencanaan Pembangunan Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Tantangan Tahun 2020

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia Antara Perubahan Atau Kesinambungan Strategi

Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara

R

Rekonstruksi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Wilayah (Studi Di Kabupaten Natuna Periode Tahun 2019-2020)

Representasi Buruh Pelabuhan Tanjung Priok Dalam Museum Maritim Indonesia

Responsiveness Pusat Pelayanan Kapal Kalimas Terpadu Dalam Mewujudkan Pembangunan Konektivitas Maritim Indonesia

S

Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim Cina Atas Laut Cina Selatan

Smart Maritime Diplomacy Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Strategi Keamanan Maritim Indonesia Terhadap Maritime Piracy Di Laut Sulu Tahun 2016

Strategi Maritime Silk Road China Dan Dampaknya Pada Keamanan Maritim Indonesia

T

Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Penyelesaian Konflik Laut Natuna Utara

Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Di Laut Timor Dan Laut Arafura Pasca Kemerdekaan Timor Leste

Tantangan Kedaulatan Maritim Indonesia Dilaut Sulawesi Pasca Lepasnya Pulau Sipadan Dan Ligitan

The Effect Of The Contextual Teaching And Learning Model With

The Positive Impacts Of The Cooperative Existence To The

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Self Suffiecient Of Fishermen In Tanjung Limau Bontang Indonesia

The Students Needs In Maritime English Class At Ami Aipi Makassar Indonesia

V

Vision Of The World Maritime Axis Of Indonesia As a Maritime Country

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

INDEKS JUDUL
SUMBER : REPOSITORY INSTITUSI

A

Analisa Dukungan Internet Of Things (IoT) Terhadap Peran Intelejen Dalam Pengamanan Daerah Maritim Indonesia Wilayah Timur

Analisa Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim Dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Nasional

Analisa SWOT Kebijakan Poros Maritim Global Di Wilayah Kepulauan Riau

Analisis Perubahan Tropical Tropopause Layer Di Benua Maritim Indonesia

B

Batas Maritim Indonesia Dan Palau Di Zona Ekonomi Eksklusif

C

Community Development Dengan Internalisasi Nilai Budaya Maritim Di Provinsi Kepulauan Riau Untuk Memperkuat Provinsi Berbasis Kemaritiman

D

Desain Konsep Kapal Perang Serbu Catamaran Tank Boat Dengan Sistem Penggerak Utama Turbojet Sebagai Kekuatan Pengamanan Wilayah Maritim Indonesia

Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Kasus Illegal Fishing Oleh Nelayan Vietnam Tahun 2018-2019

Diplomasi Maritim Indonesia Di Iora Pada Kasus Illegal, Unreported, Dan Unregulated Fishing

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia

Doktrin Pertahanan Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim Perspektif Posmodernisme

F

Framework Literasi Kelautan Sebagai Acuan Pembelajaran Sains Di Negara Maritim

G

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Sudut Pandang Keamanan Maritim Indonesia (Studi Pada Kawasan Indo – Pasifik Periode Tahun 2018 – 2019)

Globalisasi Dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional: Berdasarkan Analisis Model Element Of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, And Information/PMESII)

H

Hedging Maritim Indonesia Di Tengah Persaingan Strategis India-China

I

Identifikasi Dan Latar Belakang Sejarah Tinggalan Arkeologis Jangkar Di Perairan Kepulauan Sangihe

Identifikasi Mesoscale Convective Complex (MCC) Dan Dampaknya Terhadap Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Sepanjang Tahun 2018

Implementasi Poros Maritim Dalam Prespektif Kebijakan

Implikasi Kebijakan Jalur Sutra Maritim Cina Terhadap Kekuatan Poros Maritim Dunia Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indikasi Potensi Gas Hidrat Sebagai Sumber Energi Nonkonvensional Di Wilayah Maritim Indonesia

Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Suatu Tinjauan Geopolitik

K

Keamanan Maritim Di Laut Cina Selatan Tinjauan Atas Analisa Barry Buzan

Kebijakan Kelautan Dalam Rangka Menjaga Dan Mengelola Sumber Daya Alam Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Kebijakan Maritim Di Hindia Belanda Langkah Komersil Pemerintah Kolonial

Kebijakan Poros Maritim Dan Strategi Ekonom Serta Keamanan Laut

Kelemahan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia Dan Cara Mengatasinya

Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia Bakamla-Us Coast Guard

Kerjasama "Segitiga Maritim Dunia" Indonesia-Tingkok-Rusia Membangun Keamanan Maritimasia Tenggara

Keterkaitan Antara Monsun Indo-Australia Dengan Variabilitas Musiman Curah Hujan Di Benua Maritim Indonesia Secara Spasial Berbasis Hasil Analisis Data Satelit TRMM

M

Manajemen Strategi Pengelolaan Sumber Daya Maritim Di Indonesia

Melihat Keamanan Maritim Indonesia Dari Ide Poros Maritim

Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, Dan Kekuatan Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia

Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) Dan Civil Society

Membangun Ketahanan Energi Pendukung Pertahanan Maritim Melalui Pemanfaatan Mikroalga Sebagai Biodiesel Bagi Masyarakat Pesisir

Merajut Relasi Menggenggam Tradisi Masyarakat Nusa Utara Dalam Diplomasi Maritim Indonesia – Filipina (1955–1974)

Mewujudkan Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim Dunia

Model Integrasi Ekonomi Maritim Dan Pariwisata Di Daerah Guna Peningkatan Ekonomi Indonesia Timur

Model Pengembangan Strategi Pembangunan Negara Maritim Melalui Elemen Aktivasi Dan Pengembangan Teknologi Maritim Untuk Meningkatkan Daya Saing Kemaritiman

Model Strategi Kebijaksanaan Poros Maritim Pembangunan Global Hub Bandar Kayangan Kabupaten Lombok Utara

Momentum Diplomasi Maritim Indonesia Rencana Aksi Nasional Penanganan Sampah Plastik Di Laut 2019-2024

O

Optimalisasi Kerjasama Tni Al Dengan Perhubungan Laut Dalam Rangka Mendukung Kebijakan Poros Maritim Dunia

P

Pandangan Human Secuirty Dalam Implementasi Dan Komunikasi Kebijakan Maritim Indonesia Dalam Menjaga Ekosistem Laut Studi Kasus: Penggunaan Pukat Harimau Di Laut Aceh

Paradigma Maritim Dalam Membangun Indonesia Belajar Dari Sejarah

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pemahaman Budaya Maritim Masyarakat Pantai Depok Kabupaten Bantul

Pembangunan Kekuatan Tni Al Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Pembangunan Wilayah Kepulauan Berlandaskan Poros Maritim Dalam Perspektif Negara Kepulauan Tantangan Dan Peluang Perimbangan Keuangan Daerah

Pengaruh Fernand Braudel Terhadap Kajian Sejarah Maritim Di Indonesia

Pengaruh Perubahan Suhu Permukaan Laut Terhadap Curah Hujan Benua Maritim Indonesia Pada September 2006

Pengaruh Propagasi Madden Julian Oscillation (MJO) Di Benua Maritim Indonesia (BMI) Terhadap Siklus Diurnal Dinamika Atmosfer Dan Curah Hujan Di Provinsi Lampung Tahun 2018

Pengelolaan Sampah Plastik Sebagai Ancaman Keamanan Maritim Di Indonesia Di Pandeglang

Pengembangan Industri Maritim Di Nusa Tenggara Barat (NTB) Peluang Dan Tantangan

Pengembangan Pariwisata Kenjeran Berbasis Potensi Maritim

Penguatan Zona Ekonomi Ekslusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia Di Wilayah Perbatasan (Pembelajaran Dari Kebijakan Pemerintah Norwegia Perihal Regulasi, Pemanfaatan Iptek, Manajemen Kelembagaan Dan Kerjasama Internasional)

Penyelenggaraan Pembangunan Nkri Menuju Negara Maritim Berdasarkan Prinsip Negara Kepulauan

Perairan Bermasalah Tantangan Maritim Di Asia Pasifik

Peran Intelijen Maritim Terhadap Keamanan Laut Di Selat Sunda

Peran Nelayan Dalam Membantu Instansi Penegak Hukum Laut

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Untuk Mencegah Ancaman Keamanan Maritim

Percepatan Pembangunan Pertahanan Dalam Upaya Mewujudkan Negara Maritim Indonesia Yang Kuat Suatu Tinjauan Peraturan Perundang-Undangan

Perencanaan Pembangunan Kekuatan Maritim Indonesia Untuk Menghadapi Tantangan Tahun 2020

Performa Konvergensi Angin Permukaan Diurnal Model Reanalisis Era 5 Di Benua Maritim Indonesia

Perspektif Jaringan Pertukaran Maritim Terhadap Sumber-Sumber Pangan Di Pulau-Pulau Kecil Kabupaten Wakatobi Sulawesi Tenggara

Pertanggungjawaban Pidana Illegal Fishing Korporasi Dalam Cita-Cita Indonesia Poros Maritim Dunia

Perubahan Paradigma Pertahanan Indonesia Dari Pertahanan Teritorial Menjadi Pertahanan Maritim Sebuah Usulan

Pola Interaksi Antar-Lembaga Dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia Bakamla RI

Potensi Bahari Lasem Sebagai Sejarah Maritim Lokal

Pusaka Rempah Di Negeri Maritim

S

Sejarah Lokal Adalah Sejarah Maritim (Nasional) Indonesia

Sekuritisasi Isu Keamanan Maritim Dalam Mendukung Diplomasi Pertahanan Indonesia Di Admm Plus On Maritime Security

Sengketa Indonesia Dan Timor Leste Terkait Perjanjian Perbatasan Maritim

Sengketa Wilayah Maritim Di Laut Tiongkok Selatan

Signifikansi Keamanan Maritim Di Asean

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sinergi Instrumen Kekuatan Maritim Indonesia Menghadapi Klaim Cina Atas Laut Cina Selatan

Sistem Data Logger Lima Channel Input Untuk Sensor Navigasi Kapal Maritim

Smart Maritime Diplomacy Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Strategi Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia Di Tengah Kebijakan Jalur Sutra Maritim China

Strategi Keamanan Maritim Indonesia Terhadap Maritime Piracy Di Laut Sulu Tahun 2016

Strategi Kebijakan Luar Negeri Indonesia Dalam Meningkatkan Daya Tawar Di Kawasan Indo-Pasifik

Strategi Maritime Silk Road China Dan Dampaknya Pada Keamanan Maritim Indonesia

Strategi Pengembangan Pelayaran Perintis Dengan Analisa Swot Menuju Penguatan Program Tol Laut Dan Indonesia Sebagai Poros Maritim

T

Tantangan Alki Untuk Mewujudkan Cita-Cita Indonesia Poros Maritim Dalam Perspektif Hukum

Tantangan Internal Dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Tantangan Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Penyelesaian Konflik Laut Natuna Utara

U

Upaya Indonesia Meningkatkan Pariwisata Maritim Melalui Diplomasi Kebudayaan Di Asia Tenggara

Urgensi Pengaturan Keamanan Maritim Nasional Di Indonesia

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

V

Visi Kemaritiman Melalui Pembenahan Sistem Keamanan Maritim

Y

Yurisdiksi Negara Pantai Di Wilayah Delimitasi Maritim Zona Ekonomi Eksklusif Yang Belum Ditetapkan Berdasarkan Ketentuan Hukum Laut Internasional (Study Di Timor Leste-Indonesia)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

INDEKS JUDUL
SUMBER : MEDIA MASSA ONLINE NASIONAL

A

Apakah Mungkin Indonesia Jadi Negara Maritim, 2045 Nanti?

B

Bersama KKP, Aruna Terus Dorong Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia

K

Kepemimpinan Maritim Dan Potensi Pengembangan "Blue Economy" Indonesia

P

Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

S

Seperti Apa Kebijakan Kelautan Indonesia Untuk Kedaulatan Maritim?

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

INDEKS PENGARANG

I. PORTAL JEJARING INDONESIA ONE SEARCH (IOS)

A

Agastia & Perwita, 2015
Ahmad, 2017
Al-Fadhat & Effendi, 2019
Ariadno, 2021
Asmoro et al., 2018
Aufiya, 2017

B

Baihaqi, 2017

C

Chrisnawati, 2016

D

Darma, 2019

F

Fadil, 2016

H

Hanim & Noorman, 2018
Hasyim, 2018

I

Iswanto & Widyanto, 2019

K

Kurnia, 2006
Kusumastanto, n.d.
Kusumawardhani & Afriansyah, 2019

M

Maiwan, 2017
Marwati, 2018
Mulya, 2018

N

Nugraha, 2014

P

Paskarina, 2016
Pertiwi, 2020
Perwita, 2017
Pianto, 2017
Pradana et al., 2018

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Pramudianto, 2017
Puspitawati & Kristiyanto, 2017
Putra & Djalante, n.d.

R

R Gultom, 2017
Rahmadhani & Fasisaka, n.d.
Rahman, 2018
Ramadhanti, 2019
Ramadhany, 2020
Ridwan & Yulianto, 2010
Riyadi, n.d.
Rosyada & Zulhata, 2020

S

Saleh & Budianto, 2018
Salsabila et al., 2020
Santoso & Umar, 2018
Simanjuntak, 2018
Siswanto, 2010
Soviyaningsih, n.d.
Sudirman & Ramadhan, n.d.
Sulistyanto, n.d.
Supriyono, 2013
Suseto et al., 2018
Suseto et al., 2019

U

Universitas Lampung et al., 2020
Utomo, 2009

W

Wahid, 2018
Wattimena, 2017
Wisnumurti, 2009

Y

Yanti, 2015

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

II. E-RESOURCES

A

'Aini, 2021

Adikara & Munandar, 2021

Adikusumah & Suryantoro, 2015

Aeni et al., 2018

Al-Fadhat & Effendi, 2019

Anwar, 2018

B

Basri & Aryawan, 2019

Berantas, 2018

C

Caraka, 2019

D

Dirhamsyah et al., 2021

E

Edrian, 2017

Ekowati et al., n.d.

G

Gunawan, n.d.

H

Hermawan & Sidik, 2019

Hidayat, 2020

Hikam & Praditya, 2018

I

Iswardhana, 2021

J

Jose & Fathun, 2021

K

Kumalasari, 2017

Kurnia, 2021

L

Laksmi Saraswati & Desy Arya Pinatih, 2020

M

Marwati, 2018

Musyaqqat, 2020

N

Nugraha, 2020

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nuryanto & Badriyah, 2014

P

Prasetya, 2018
Pratiwi et al., 2021
Pudjiastuti et al., n.d.

R

Rafli & Siregar, n.d.
Rijal, 2019
Rizal, 2020
Rizki, 2020
Rustam, 2020

S

Sasmita, 2021
Septiadi & Septiadi, 2020
Sidjabat et al., 2018
Sindy Maharani & Hasti Amrih Rejeki, 2021
Sudirman et al., 2022
Supandi, 2018
Suwarno et al., 2021

T

Turyadi, 2021

W

Wirandoko et al., 2021
Wirasuta, 2018

Y

Yakti & Susanto, 2018
Yamin, 2015

Z

Z. Abidin et al., 2005
Zayzda & Wijayanti, 2016

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

III. REPOSITORY INSTITUSI

A

Adikara & Munandar, 2021
Ahmadi et al., 2020
Anwar, 2018
Arianto, 2018
Asmara, 2012
Awan Suryawan et al., 2021
Azis & Musadad, 2021

B

Basri & Aryawan, 2019
Berantas, 2018

C

Chairunnisa et al., 2019

D

Dwi W. & Subekti N., 2017

E

Edrian, 2017

F

Fathun, n.d.
Firmansyah, n.d.

H

Hanim & Noorman, 2018
Hartawan et al., 2021
Heriana & Mulyadi, 2016
Hermawan & Sidik, 2019
Hidayat, 2018
Hikam & Praditya, 2018

I

Indrawan, 2018
Irawan, 2018
Irianto, 2021
Iswardhana, 2021

J

Jose & Fathun, 2021
Junef, 2018
Junef, 2019

K

Kartika, 2017
Khotimah, 2018
Kuncoro, 2018
Kurnia et al., 2021
Kurnia, 2021
Kurniawan & Puspitasari, 2017

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

L

Laksmi Saraswati & Desy Arya Pinatih, 2020
Latifah & Larasati, 2018
Lubis, n.d.

M

Madjid, 2015
Marsetio, 2018
Monteiro, 2020
Mulya, 2018
Mulyadi, 2020

N

Nasution, n.d.
Nuryanto & Badriyah, 2014
Nuryanto, 2012

P

Prasetya, 2018
Pratiwi, 2016a
Pratiwi, 2016b
Puspitawati & Kristiyanto, 2017
Puspitawati, 2020
Putra & Arafat, 2021

R

Rabani & Bani, 2020
Raharjo et al., 2019
Rais et al., 2020
Ridho & Sudirman, 2020
Rijal, 2019
Rizki, 2020
Rohman, 2021
Rustam, 2020

S

Sari & Delanova, 2021
Sasmita, 2021
Septiadi & Septiadi, 2020
Setiawan, 2017
Sidjabat et al., 2018
Sindy Maharani & Hasti Amrih Rejeki, 2021
Sudapet et al., 2017
Suharyo, 2019
Sulistiyono, 2018
Suning, 2020
Supandi, 2018
Susanti & Sipayung, 2017
Suyanti & Fix Nurfadholi, 2021
Syafii, 2017

T

Tjoneng, 2017
Turyadi, 2021

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

U

Utomo, 2017

W

Wibawa et al., 2021

Wibowo et al., 2021

Willem Thobias Fofid, 2019

Wira Bima Wikrama, 2020

Wirandoko et al., 2021

Wirasuta, 2018

Y

Yamin, 2015

Yani & Montratama, 2018

Yudilla & Amri, 2020

Z

Zulham & Saragih, 2019

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IV. MEDIA MASSA ONLINE NASIONAL

E

Egidius Patnistik

K

Kumairoh

M

M Ambari

W

WDP

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Paket informasi ini merupakan kumpulan artikel mengenai Maritim, yang bersumber dari:

1. Portal Jejaring Indonesia One Search (IOS),
2. e-Resources yang dilangan Perpustakaan Nasional Republik Indonesia,
3. Repository Institusi, dan
4. Media Massa Online.

Pada paket ini merupakan seri kumpulan artikel dengan jumlah 207 (dua ratus tujuh) judul artikel yang bersifat open access.

